

Seyðisfirði 4.febrúar 2026.

Efni: umsögn um Þingmál 322 - Fjarðarheiðargöng  
Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 -2040

Undirrituð gerir alvarlegar athugasemdir við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 – 2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026 – 2030 sem er í samráðsgátt umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Sérstaklega þykir alvarlegt að Fjarðarheiðargöng séu ekki aðeins tekin úr forgangs röð sem næstu göng í jarðgangaáætlun heldur beinlínis tekin út af dagskrá samgönguáætlunar. Göngin eru sett á biðlista með óskilgreindum tímaramma. **Hér er um grafalvarleg mistök að ræða af hálfu innviðaráðherra og ríkisstjórnarinnar verði sú ákvörðun ekki dregin til baka. Sá gjörningur brýtur í bága við jafnræðisregluna, framtíðarsýn og meginmarkmið samgönguáætlunarinnar sem hér er til umsagnar.**

Á bls. 43 í [þingsályktunartillögunni](#)<sup>1</sup> er greinagerð sem fer ítarlega yfir framtíðarsýn og markmið stjórnvalda. Þar getur að líta kafla 1.1, bls 44 hvar fjallað er um samhæfingu stefnu og samráð við íbúa, sveitastjórnir, aðra hagsmunaaðila og fulltrúa annarra stefna og áætlana stjórnvalda. Með breyttri forgangsröðun jarðganga er nauðsynlegt að skerpa á því hvaða afleiðingar það hefur í för með sér að setja Fjarðarheiðargöng á biðlista, ég leyfi mér því að benda á eftirfarandi atriði sem tekin eru beint úr tillögunni og blálituð hér í skjalinu:

„*Samhæfing stefna og áætlana byggist á eftirfarandi þáttum:*

- *Sameiginlegri framtíðarsýn og meginmarkmiðum málaflokka.*
- *Samvinnu málaflokka um tiltekna aðgerðir og áherslur.*
- *Fjölpættu samráði, svo sem við íbúa, sveitastjórnir, aðra hagsmunaaðila og fulltrúa annarra stefna og áætlana stjórnvalda.*
- *Samræmdri vinnu og framsetningu áætlana.*

*Lífsgæði fólks eru ekki síst fólgin í því að það geti búið sér heimili þar sem það helst kýs, í búsetuformi sem því hentar og það njóti sambærilegra umhverfisgæða, innviða og opinberrar þjónustu hvar á landinu sem er.*

*Grunnkerfi fjölbreyttra samgöngumáta óháð staðsetningu á landinu er því grunnstefið í hugtakiinu búsetufrelsi.*

*Samhæfing stefna og áætlana í þágu búsetufrelsis felst í því að málaflokkar ráðuneytisins vinni saman að:*

- *Uppbyggingu öflugra sveitarfélaga.*
- *Aukinni verðmætasköpun með uppbyggingu og rekstri öruggra samgönguinnviða innan landshluta, milli þeirra og við umheiminn.*
- *Góðu aðgengi að þjónustu.*
- *Því að sem flest störf verði óstaðbundin.*
- *Eflingu vinnu- og skólasóknarsvæða.*
- *Hagkvæmum, öruggum og umhverfisvænum samgöngum í þágu íbúa og atvinnulífs."*

---

<sup>1</sup> Tillaga til þingsályktunar

Við skoðun kemur í ljós að Múlaþing mun ekki eiga kost á því að þróast eðlilega eða að uppfylla þá fögru framtíðarsýn og/eða markmið sem hér eru dregin upp í tillögunni. Fjölmarginir aðilar hafa bent ráðherra innviða og ríkisstjórninni allri á þá staðreynd að Austurland sé nánast út í kuldanum í samgönguáætluninni næstu 5 árin. **Þeim göngum sem innviðaráðherra telur betri kost en Fjarðarheiðargöng hafa sveitarfélögin Fjarðabyggð og Múlaþing ásamt SSA hafnað algjörlega sem forgang í stað Fjarðarheiðaganga. Þau hafa sömuleiðis hafnað því að ósamstaða sveitarfélaga og íbúa á Austurlandi valdi því að Fjarðagöng (Mjóafjarðargöng) ættu að vera tekin fram fyrir Fjarðarheiðargöng.** Undirrituð lýsir algjörri andstöðu við að Fjarðagöng verði sett fram fyrir Fjarðarheiðargöng eins og innviðaráðherra leggur hér til. Það ætti öllum að vera ljóst að Fjarðarheiðargöngin eru mikilvægur fyrsti áfangi í hringtengingu mið Austurlands og nánast allir sem láta sig málið varða eða hafa metið gangakostina með rannsóknum sínum eru sammála um að muni gagnast öllu Austurlandi best.

Mikið hefur verið ritað um mikilvægi Fjarðarheiðarganga og óánægja mjög mikil varðandi ferilinn í málinu hjá stjórnvöldum. 3. desember 2025 verður minnst sem sorgardags í sögu Seyðisfjarðar. Þann dag tilkynna innviðaráðherra, efnahags- og fjármálaráðherra og forsætisráðherra íbúum Seyðisfjarðar að Fjarðarheiðargöng yrðu ekki lengur í forgang og er þeim beinlínis hent út úr áætluninni. Sama dag lést íbúi á Seyðisfirði í bílslysi á Fjarðarheiðinni í árekstri tveggja bíla með 8 farþegum. Þar að auki urðu nokkur alvarleg slys á þessu tímabili á heiðinni. Á Fjarðarheiði var snjór, hálka, slæmt skyggni og slæm færð en vegurinn ekki skráður lokaður hjá Vegagerðinni eins og svo algengt er á veturna. Þessar aðstæður ætlar ríkisstjórnin að bjóða íbúum Seyðisfjarðar og telja að Fjarðarheiðin sem eina samgönguleiðin úr firðinum sé full boðleg sem hlekkur í hringtengingu mið Austurlands.

Ekkert samráð hefur verið við okkur íbúana í þessu ferli, athugasemdir frá okkur hafa verið hunsaðar algjörlega af innviðaráðherra.

### **Samráðsferlið og hringtenging mið Austurlands.**

Á bls 45 í tillögunni segir: „*Verkferlið: Hefur samráðsferlið staðið yfir um nokkurt skeið en lauk með fundaröð innviðaráðherra um landið sumarið 2025. Áætlunin byggist einnig að hluta á fyrra stefnumótunarferli samgönguáætlunar. Frá árunum 2021 til 2023, (innskot frá undirritaðri: sem sagt í tíð fyrri ríkisstjórnar), var svo endanlega lögð fram í opið samráð í sex vikur í mars og apríl 2023. (mál nr. „-112/2023). Alls bárust 79 umsagnir, flestar frá sveitarfélögum, samtökum og atvinnulífi. Og 22 athugasemdir frá einstaklingum. Til að bregðast við umsögnum var m.a. bætt við lykilviðfangsefni um þarfir fatlaðs fólks í samgöngum. Bætt var við lykilviðfangsefni um nýsköpun og tækniþróun í samgöngum. Þá var bætt við verkefni um fýsileikakönnun á gerð jarðganga til Vestmannaeyja, sem þegar hefur verið kláruð, verkefni um tækniþróun í samgöngum og verkefni um endurskoðun á vinnureglum vetrarþjónustu.“*

Samráð innviðaráðherra Eyjólfssonar við íbúa og sveitarstjórn í Múlaþingi hefur verið lítið sem ekkert og þar fyrir utan óviðunandi. Undirrituð sat fund sem hann tók með íbúum á Austurlandi í ágúst 2025. Þar tilkynnti hann að hann væri ekki bundinn af forgangsroðun fyrri ríkisstjórnar og gaf þar með í skyn að Fjarðarheiðargöng væru ekki lengur í forgangi. Hann kallaði eftir rökfærslu fyrir því hvers vegna Fjarðarheiðargöng ættu að vera áfram í forgang frá okkur fundamönnum. Undirrituð og fleiri sendum honum tölvupósta með rökfærslum, engin viðbrögð bárust frá ráðherra eða aðstoðarmönnum. Ekki kallast þetta samráð í mínum bókum.



Tillagan að hringtengingu Austurlands sem er lýst á bls. 99 í þingsályktunartillögunni er byggð á röngum forsendum og afar ófaglega unnin. Ráðherra tekur t.d. ekki með í reikninginn að Fjarðarheiðin og Fagrigalur eru fjallvegir sem eru mjög oft illfærir, lífshættulegir og uppfylla alls ekki kröfur um öruggar samgöngur fyrir íbúa og atvinnulíf. Virðast geðþóttaákvæðanir innviðaráðherra ráða hér för þar sem rannsóknir og skýrslur sem liggja fyrir hafa verið virtar að vettugi eins og dæmin sanna.

**Fjarðagöng munu ekki verða til þess að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar eða bæta samgöngur milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða.** Undirrituð hafnar alfarið þeirri tillögu að Fjarðagöng verði sett í forgang og bendir á að sú ráðstöfun er algjörlega í mótsögn við hin fögru fyrirheit sem birtast í kaflanum (blálitaða, bls. 1) hér að ofan.

Framtíðarsýn fyrir Seyðisfjörð í sameinuðu sveitarfélagi.

Seyðisfjörður hefur alla burði til þess að verða öflugt samfélag, í dag er þar öflug ferðapjónusta, skapandi greinar og ríkuleg menningarstarfsemi. Ungt fólk laðast að bænum sökum sérstöðunnar sem býr í náttúrunni og mannlífinu. Nýsköpun í atvinnulífinu er að finna sér farveg um þessar mundi en óviðunandi vetrarsamgöngur eru verulega hamlandi.

**Nokkur lykilatriði sem hafa ber í huga og skipta verulegu máli fyrir stöðu Seyðisfjarðar í dag.**

- Með framsalsheimild fiskveiðikvótans var grundvöllinum í raun kippt undan Seyðisfjarðarkaupstað sem var áður höfuðstaður Austurlands, og blómlegt sjávarþorp. Í bænum voru tvær öflugar vélsmiðjur, tvær bræðslur, tvö frystihús, bygginga- og varahlutaverslanir, netagerð, bílaverkstæði, tískubúðir, bókabúð, tvær dagvöru verslanir, félagsheimili, bíó, íþróttahús, skóli, sundlaug, rafmagns verkstæði og sjúkrahús svo það helsta sé nefnt. Bærinn var sjálfbær hvað varðar þjónustu við íbúa, þeir þurftu ekki að sækja svo mikið út fyrir fjörðinn hvað þjónusta varðar.
- Í dag sækja íbúar þessa þjónustu mest til Egilsstaða. Önnur þjónusta eins og íþróttir, heilsugæsla, þjónusta við fatlaða ofl. er sömuleiðis sótt til Egilsstaða í dag.
- Ferðapjónustan hefur eflst mikið síðan um aldamótin 2000, bæði land- og sjóleiðina og er nú ein helsta stoð atvinnulífsins á Seyðisfirði.
- Það eru 600.000 manns sem ferðast um Fjarðarheiði á ári samkvæmt meðal talningu Vegagerðarinnar frá 2024 (2,6 pers. pr bíl) með Fjarðarheiðargöngum mun umferðin aukast talsvert.
- Við sameiningu sveitarfélaga á Austurlandi; Seyðisfjarðar, Egilsstaða, Djúpavogs og Borgarfjarðar eystri sem er Múlaþing í dag sköpuðust miklar væntingar meðal íbúa um að göngin myndu loksins koma.
- Með Fjarðarheiðargöngum verða Seyðisfjörður og Hérað öflugt samfélag og göng á milli opnar á möguleika til gríðarlegrar uppbyggingar í atvinnulífinu, nýsköpunar á ýmsum sviðum og styrkingar atvinnulífsins sem fyrir er í báðum bæjarkjörnum.
- Millilandasiglingar Norrænu eru mikilvægar fyrir landið allt og hefur möguleika á að vaxa verði vetrareinangrunin sem Fjarðarheiðin veldur afnumin. Það þarf að virða þessa alþjóðlegu gátt að jöfnu við aðrar alþjóðlegar gáttir til landsins. Göng undir Fjarðarheiði eru lykilatriði í því tilliti.

- Hugmyndir um að fá ferju frá Skotlandi til að sigla milli Seyðisfjarðar og Skotlands er í skoðun. Seyðisfjarðarhöfn er fjórða stærsta höfnin á Íslandi sem tekur á móti Skemmtiferðaskipum.
- Egilsstaðaflugvöllur með millilandaflugi í framtíðinni eykur enn á möguleika Múlapings til að eflast sem einn áhugaverðasti áfangastaður ferðamanna á Íslandi, með reglubundnum ferjusiglingum og flugleiðum beintengdum við meginland Evrópu allt árið.
- Í þingsályktunartillögunni er ekki tekið tillit til þess að Seyðisfjarðarvegur 93 - Fjarðarheiðin sem er að stórum hluta í rúmlega 600 mtr hæð yfir sjávarmáli er þjóðvegurinn til meginlands Evrópu og Seyðisfjarðarhöfn ein besta höfn landsins frá náttúrunnar hendi. **Það er mjög brýnt að tryggja öryggi vegfaranda sem ferðast til Seyðisfjarðar, slysatíðni er of há.**

**Undirrituð skorar á umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis að rannsaka byggðapróunina sem mun eiga sér stað við tengingu Seyðisfjarðar við Egilsstaði með göngum undir Fjarðarheiði. Að hún verði rannsökuð til hlítar út frá stöðu sameinaðs sveitarfélags í dag, öryggis- og byggðapróunarpáttum og hagkvæmum, öruggum og umhverfisvænum samgöngum í þágu íbúa og atvinnulífs.**

Þá bendi ég á að á bls 5 kafla 5. Markmið um jákvæða byggðapróun í samgönguáætluninni segir orðrétt: „*Samgöngur stuðli að miklum búsetugæðum um land allt og jafni aðstöðumun fólks eftir kyni, búsetu og félagslegum aðstæðum. Samgöngur efli vinnu-, þjónustu- og skólasóknar-svæði og stuðli að búsetufrelsi.*“ Svo í lið h. sama kafla: „*Horft verði til þess að mæta nýjum og/eða breyttum samgöngubörfum sem geta skapað vegna sameiningar sveitarfélaga, hvort sem litið er til framkvæmda, þjónustu eða almenningssamgangna.*“

**Í dag stöndum við á Seyðisfirði frammi fyrir því að skoða nýja möguleika í atvinnuuppbyggingu eftir mikið áfall þegar Síldarvinnslan lokaði sinni vinnslu og 80 störf töpuðust. Fjarðarheiðargöng gegna þar lykilhlutverki, svo göngin eru lífsspursmál fyrir búsetu í firðinum. Einnig er áriðandi að tekið sé tillit til sameiningu sveitafélaganna í Múlaþingi, göngin eru lykilatriði í að sameiningin raungerist að fullu.**

**Fjarðarheiðargöng þarf að setja í forgang að nýju, þau eru fullhönnuð og tilbúin til útboðs.**

Undirrituð óskar eftir því að umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis taki málið föstum tókum og endurskoði ákvörðun háttvirts innviðaráðherra hvað Fjarðarheiðargöngin varðar.

Virðingarfyllt

Aðalheiður Borgþórsdóttir,  
íbúi og fyrrverandi bæjarstjóri Seyðisfjarðarkaupstaðar.

*Fylgiskjöl:*

1. Eru Fjarðarheiðargöng fjárhagslega forsvaranleg
2. Fjarðarheiðargöng samantekt, Stefán Ómar Stefánsson

*Afrit:* Kjörnir fulltrúar á Alþingi Íslendinga

## SKOÐUN



# Aftur um Fjarðarheiðargöng

Stefán Ómar Stefánsson van Hagen - skrifar 28. desember 2025 14:01

Fólk þekkir orðið söguna. Alþingi er búið að samþykkja Fjarðarheiðargöng. Ráðherra fer gegn vilja Alþingis og vinnur nýja samgönguáætlun, byggða að mestu á sandi. Því ef maður skoðar skýrslur sem liggja fyrir hjá Vegagerðinni og Stjórnarráðinu, m.a., þá hallast fjölmörg rök að gerð Fjarðarheiðarganga og gagnsemi þeirra fyrir samfélagið á Austurlandi.

Höfundur skýrslu RHA hefur þegar bent á að “ekki er himinn og haf” á milli kostnaðar við Fjarðarheiðargöng annars vegar og við svokölluð “Fjarðagöng” hins vegar. Töluverður munur er á áætlaðri umferð við opnun. RHA telur umferð um Fjarðarheiðargöng verða 1.142 bíla á fyrsta ári. Það skilar göngunum í 4. sæti yfir mest notuðu göng á Íslandi. Um “Fjarðagöng” án Fjarðarheiðarganga áætlaði Vegagerðin (2023) 594 bíla ÁDU á fyrsta ári.

Vegagerðin notast við um og oft yfir 2% umferðaraukningu í sínu mati yfir afskriftatímann. RHA notast við 1% fyrir göngin sem hér er fjallað um. Í sjálfstæðri greiningu sem undirritaður hefur undir höndum er bent á að verði vöxturinn þarna á milli, t.d. 1,5% eru Fjarðarheiðargöng líklega þá þegar komin með jákvæða arðsemi. Bara til samanburðar má nota arðsemismat Vegagerðarinnar vegna þeirra gangna sem koma fram á nýju samgönguáætluninni – öll arðsemismöt Vegagerðarinnar sem vitnað er til hér eru gerð með meiri en 2% árlegri umferðaraukningu að undanskildum Súðarvíkurtengingunum (1,3 til 2%).

Fjarðarheiðargöng neikvæð -0,91% (frá RHA með 1% umferðaraukningu yfir 20 ár)

Fljótagöng, jákvæð 0,6%

Mjóafjarðargöng, jákvæð 0,67% (0,27% í skýrslu RHA frá 2025, með 1% umferðaraukningu)

Súðarvík-Ísafjörður, neikvæð -1,28%

Súðarvíkurhlíð, neikvæð -2,28%

Miklidalur, neikvæð -1,87%

Hálfdán, neikvæð -1,64%

Sjálfstæða skýrslan sem ég vísa til telur að auki að virði ferjuþjónustu við Seyðisfjörð sé nánast ekki tekið með í annars ágætri greiningu RHA. Ljóst er að vegna siglingatíma og hafstrauma muni ferjan ekki fara í Þorlákshöfn. Það er mikilvægt fyrir Smyril Line að tengingin sé við Austfirði. Að auki má nefna að á sínum tíma kostaði gerð ferjuhafnarinnar á Seyðisfirði 612 milljónir. Núvirt, skv. núvirðisreiknivél Hagstofu er þetta fjárfesting uppá 1,8 ma. í dag. Það yrði lágmarksfjárfestingin sem þyrfti að gera því ferjan var stækkuð nýlega og ferjuhöfnin á Seyðisfirði mætti auðveldlega vera stærri. Reyndar átti að nýta efni úr Fjarðarheiðargöngum til að stækka

höfnina, en því verkefni hefur auðvitað verið seinkað. “Bara að færa ferjuna” eins og sumir leggja til í umræðuna er því bæði dýrt og hreinlega ekki ákvörðun sem stendur til að taka, sbr. nýlega frétt um málið.

Einhverjir Austfirðingar halda svo áfram að hanga á gamalli hugmynd um göng undir Mjóafjarðarheiði. Stjórnarráðið á skýrslu, sem byggir m.a. á greiningu KPMG um áhrif mismunandi jarðgangnakosta. Sú leið er ekki mikið ódýrari en lausn undir Fjarðarheiði, en verður 3 km. lengri pr. ferð á leiðinni Fjarðabyggð (Eskifjörður, Neskaupstaður, Mjóifjörður) – Hérað (Egilsstaðir) en leið með Fjarðarheiðargöngum. Ef miðað er við að helmingur áætlaðrar umferðar um “Fjarðagöng” séu tengd þjónustu í Hérað eða frá Héraði á Firði eru þetta tæpir 400.000 km á ári, aukalega, og hleypur á hundruðum milljóna í kostnað samfélagsins yfir afskriftatímann. Lausnin undir Mjóafjarðarheiði lengir ferðir Seyðfirðinga í Egilsstaði um 9 km. að auki. Þá yrði að gera ráð fyrir áframhaldandi snjómokstri og vegagerð á Fjarðarheiði, þar sem sá vegur yrði áfram fyrsta val milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða í “venjulegu” færi.

Yfir 15 ára tímabil, má geta, að Fjarðarheiði var opin í 6 skipti, meðan lokað var á Fagradal. Þ.e.a.s. lokist Fagradalur fer maður alla jafna ekki heldur yfir Fjarðarheiði.

Að setja vegamót á miðjan Fagradal til að tengja við göng undir Mjóafjarðarheiði þykir mér mjög varasamt. Gefum okkur að vegmerkingar sjáist varla fyrir snjó og það skefur á Dalnum, skyggni er lélegt og hált og bíll kemur af vegamótunum inn á Fagradalinn... það er ekki spurt að leikslokum. Vegamót við Fjarðarheiðargöng eru mun nærri byggð á Egilsstöðum, í skóglendi, sem skapar skjól og auðveldara mætti ætla að stýra umferðarhraða í jaðri bæjarins en á miðjum Fagradal.

Það eru fjölmörg rök önnur, en ég læt þetta duga. Seyðfirðingar þekkja þessi mál, þeir hafa skoðað bestu gangakostina í bráðum 40 ár og því haft tímann til að kynna sér þetta. Við þurfum að ræsa vélarnar – undir Fjarðarheiði fyrst. Þá og fyrst þá, má byrja að skoða “Fjarðagöng” því að þeim loknum er lokið sannkallaðri byltingu í samgöngum á Mið-Austurlandi, með 10.000 manna atvinnusvæði sem skilar sér líklega margfalt tilbaka til samfélagsins. RHA talaði um byltingu og að skali þeirra 0 til +++ dugði varla til að ná utan um þá byltingu. Áætluð umferð um Fjarðarheiðargöng-Seyðisfjarðargöng-Mjóafjarðargöng frá Egilstöðum til Norðfjarðar á fyrsta ári er þannig meiri en um Vaðlaheiðargöng 2024 (áætlað 1.880 bílar við opnun, Vaðlaheiðargöng 2024: 1.700 bílar) og því færi heildarumferð um þau göng beint í annað sætið á eftir Hvalfjarðargöngum í umferðarmagni, skv. mati RHA. Ræsum vélarnar undir Fjarðarheiði.

Höfundur er með B.Sc. International Business & Politics frá Copenhagen Business School (CBS) og hefur komið að fjármálastýringu stórra innviðaverkefna t.d. í járnbrautageiranum (Rail Control Solutions), m.a. ERTMS (European Rail Traffic Management Systems), búsettur í Kaupmannahöfn

Afrit sótt á vefslóðina 02.02.2026:

[https://www.visir.is/g/20252822259d?fbclid=IwDGRjcAPtWVVeHRuA2F1bQExAHNydGMGYXBwX2lkCjY2Mjg1NjgzNzkAAR7Qpc9sFmnPT2YtEMpxU5J1GWLE2vUfiAeS-0uKVb8B9DGtMFP\\_aY8SX25\\_bw\\_aem\\_beuL0PuhdGqQt3t-GM-9NQ](https://www.visir.is/g/20252822259d?fbclid=IwDGRjcAPtWVVeHRuA2F1bQExAHNydGMGYXBwX2lkCjY2Mjg1NjgzNzkAAR7Qpc9sFmnPT2YtEMpxU5J1GWLE2vUfiAeS-0uKVb8B9DGtMFP_aY8SX25_bw_aem_beuL0PuhdGqQt3t-GM-9NQ)

Samantekt:  
Stefán Ómar Stefánsson van Hagen

Samanburður Jarðganga í tillögu að nýrri samgönguáætlun og Fjarðarheiðarganga:

## Samantekt

Í þessari samantekt er gerð grein fyrir og borið saman arðsemismat, umferðaröryggismat og áhrif á tengingu byggða- og atvinnusvæða, sem og byggðapróun, auk mats sparnaðar vegna viðhalds vega og innviða vegna framkvæmda við göng sem eru sett fram í tillögum að nýrri samgönguáætlun og borið saman við Fjarðarheiðargöng sem þegar hafa verið hönnuð og gerð tilbúin til útboðs, eftir samþykki Alþingis. Niðurstaðan er mjög vilhöll því að Fjarðarheiðargöng verði áfram fyrstu göng sem ráðist verði í.

Skýrsla RHA frá nóvember 2025 byrjar aðferðafræðikafla sinn á að taka fram eftirfarandi:

*Til þess að draga saman heildaráhrif vegtenginga er í þessari skýrslu unnið með fjóra flokka sem eru hliðstæðir þeim meginmarkmiðum sem eru gjarnan höfð að leiðarljósi við samgöngubætur í samgönguáætlun. Þetta eru:*

- Arðsemi
- Umferðaröryggi
- Tenging byggða- og atvinnusvæða
- Byggðapróun

*Ekki er ráðlegt að gefa heildareinkunn með því að nota flokkana fjóra. Ekki er gengið út frá að einn flokkur hafi meira vægi en annar. Áhrif hvers mannvirkis eru einstök og þau fá misháa einkunn milli þátta. Það getur verið skynsamlegt að ráðast í samgöngubætur sem hafa mikil áhrif á einn þátt þó áhrifin séu minni á aðra þætti.*

## 1 ARÐSEMI

Úr grein minni á Vísir.is 28.12.2025:

[Ö]ll arðsemismöt Vegagerðarinnar sem vitnað er til hér eru gerð með meiri en 2% árlegri umferðaraukningu að undanskildum Súðarvíkurtengingunum (breytileg 1,3 til 2%).

- Fjarðarheiðargöng **neikvæð -0,91%** (frá RHA með 1% umferðaraukningu yfir 20 ár)
- Fljótagöng (Siglufjarðarskarð), **jákvæð 0,6%**
- Mjóafjarðargöng ("Fjarðagöng"), **jákvæð 0,67%** (0,27% í skýrslu RHA frá 2025, með 1% umferðar-aukningu)



Samantekt:

Stefán Ómar Stefánsson van Hagen

- Súðarvík-Ísafjörður, **neikvæð -1,28%**
- Súðarvíkurhlíð, **neikvæð -2,28%**
- Miklidalur, **neikvæð -1,87%**
- Hálf dán, **neikvæð -1,64%**

## 2 UMFERÐARÖRYGGI

Núvirtur **sparnaður** vegna umferðaróhappa (eldri skýrsla RHA 2023), miðað við 20 ára afskriftatíma, benda má á að Skt. Gotthard-göngin í Sviss opnuðu 1980 og þar aka 6 milljón ökutæki að meðaltali á ári, síðan öryggi var hert árið 2001 og umferð flutningabíla takmörkuð:

- Fjarðarheiðargöng: **1,54 milljarðar kr. (hérefir ma.)**
- Fljótagöng (Siglufjarðarskarð): **0,69 ma.**
- Mjóafjarðargöng ("Fjarðagöng"): **0,33 ma.**
- Súðarvík-Ísafjörður: **0,04 ma.**
- Súðarvíkurhlíð: **0 (núll).**
- Miklidalur: **0,08 ma.**
- Hálf dán: **0,23 ma.**

## 3 og 4

### TENGING BYGGÐA OG ATVINNUSVÆÐA og BYGGÐAÞRÓUN

RHA nóvember 2025, bls. 19 (áherslubreyting höfundar samantektar):

*Í tengslum við samspil byggðapróunar og samgangna er mikilvægt að líta til samgönguáætlunar en í texta um jákvæða byggðapróun í langtímasamgönguáætlun 2020-2034 (Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034 nr. 41/150., e.d.) eru áherslur varðandi byggðapróun einkum þessar:*

- **Efla fjölbreytta atvinnu og bæta samkeppnishæfni.**
- **Bæta aðgengi að þjónustu.**
- **Stækka atvinnu- og þjónustusvæði.**
- **Auðvelda skólasókn.**
- **Þjóna ferðaþjónustu.**
- **Þjóna kynjunum jafnt.**
- **Efla almenningssamgöngur.**

Samantekt:  
Stefán Ómar Stefánsson van Hagen

*Þessi atriði verða höfð til hliðsjónar við mat á áhrifum jarðganganna á byggðapróun.*

Mat niðurstöðu skýrslunnar er að (bls. 54 og 55, áherslubreyting höfundar samantektar):

*Líklegt er að áhrif af Fjarðarheiðargögnum og Mjóafjarðargöngum **saman yrðu mjög jákvæð með hliðsjón af fyrirliggjandi markmiðum á sviði byggðapróunar og göngin myndu skapa nýja hringleið** á milli austfirsku fjarðanna og Héraðs (+++). Í raun er hér um **svo mikla byltingu að ræða að sá kvarði sem upphaflega var notaður til að bera saman kosti í fyrri samanburðarskýrslu höfunda (2023) dugar vart til að sýna áhrifin.***

*Skalinn sem notaður er í tengingu atvinnu og búsvæða sem og byggðapróun hefur hæstu einkunn þrjá plúsa. **Bæði Fjarðarheiðargöng ein og sér sem og Mjóafjarðargöng ein og sér fá hæstu einkunn í þessum flokkum** enda hafa bæði göngin mjög mikil áhrif. Það er því **ekki hægt að fara út fyrir skalann og gefa sameiginlegri framkvæmd enn hærra. En hins vegar gæfi það líklega réttari mynd af áhrifunum að þessi sameiginlega framkvæmd fengi fjóra plúsa. Slík eru þau.***

## 5 SPARNAÐUR VEGNA VIÐHALDS ELÐRI MANNVIRKJA:

Skýrslur RHA (2023,2025):

Núvirtur **sparnaður** vegna rekstrar- og viðhaldskostnaðar eldri mannvirkja (skýrsla RHA 2025), m.a. snjóruðningur og söndun/söltun vega (höfundi samantektar er ekki kunnugt um hvort kostnaður björgunarsveita við aðstoð sé hér innifalin) – ekki metið fyrir önnur verkefni:

- Fjarðarheiðargöng: **1,34 ma.**
- Mjóafjarðargöng (“Fjarðagöng”): **0,65 ma.**

Núvirtur **ábati** vegna fleiri opnunardaga (eldri skýrsla RHA 2023):

- Fjarðarheiðargöng: ekki metið
- Fljótagöng (Siglufjarðarskarð): **0,02 ma.**
- Mjóafjarðargöng (“Fjarðagöng”): **0,07 ma.**
- Súðarvík-Ísafjörður: **0,03 ma.**
- Súðarvíkurhlíð: **0,02 ma.**
- Miklidalur: **0,02 ma.**
- Hálfván: **0,02 ma.**

Samantekt:  
Stefán Ómar Stefánsson van Hagen

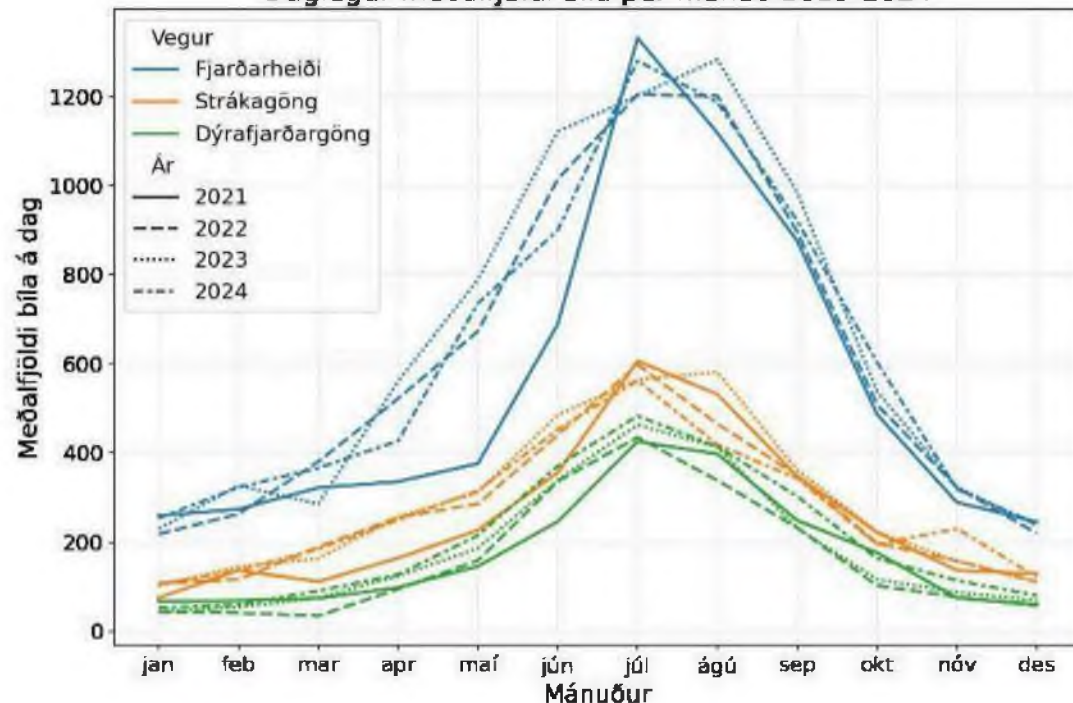
6 ÁDU (MEÐALUMFERÐ Á DAG YFIR ÁRIÐ - ÁRSDAGSUMFERÐ)

RHA og Vegagerðin (2023, 2025), 1) áætlað við opnun ganga, 2 áætluð 20 ár frá opnun.  
Núverandi vegir notast við ÁDU frá Vegagerðinni 2024.

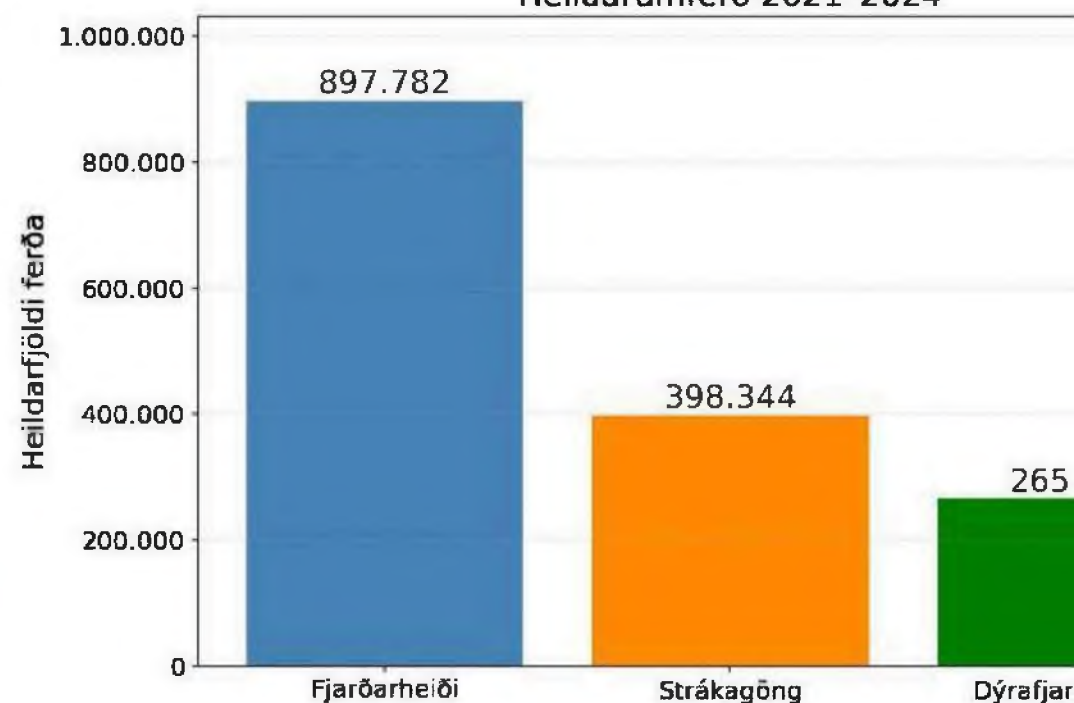
|                                         |             |             |
|-----------------------------------------|-------------|-------------|
| Fjarðarheiðargöng                       | 1.142 bílar | 1.380 bílar |
| Fjarðarheiði núverandi                  | 642         |             |
| Mjóafjarðargöng (“Fjarðagöng”)          | 712         | 861         |
| Samlegð Fjarðarheiðar- og “Fjarðaganga” | 1.880       | 2.271       |
| Strákagöng (núverandi)                  | 280         |             |
| Fljótagöng (Siglufjarðarskarð)          | 413         | 601         |
| Dýrafjarðargöng (núverandi)             | 205         |             |
| Súðavík-Ísafjörður                      | 395         | 541         |
| Súðavíkurhlíð                           | 191         | 261         |
| Miklidalur                              | 304         | 574         |
| Hálfdán                                 | 311         | 516         |

Til samanburðar var næst-mest umferð í Jarðgöngum á Íslandi 2024 í Vaðlaheiðar-göngum, 1.700 ÁDU.

Daglegur meðalfjöldi bíla per mánuð 2019-2024



Heildarumferð 2021-2024



# Eru Fjarðarheiðargöng fjárhagslega forsvaranleg?

Í frétt á Vísí 3. desember síðastliðinn kom fram að einhugur væri innan ríkisstjórnarinnar um breytta forgangsreðun jarðganga í samgönguáætlun og haft var eftir Krístrúnu Frostadóttur forsætisráðherra að Fjarðarheiðargöng væru ekki fjárhagslega forsvaranleg framkvæmd.

Í kvöldfréttum Ríkisútvarpsins 13. desember var



Garðar Örn Garðarsson

frá umferðarteljurum (i) á Seyðis-

fjarhagslegan forsvaranleika ganganna út frá umferðarmagn og kostnaði Dýrafjarðarganga.

Á vef Vegagerðarinnar má nálgast sólarhringstölur frá umferðarteljurum sex ár aftur í tímann og því auðvelt að framkvæma slíkan samanburð. Sóttar voru sólarhringstölur frá árunum 2019-2024 og unnið með gögn

» Ef umferðarmagn um Fjarðarheiði er borið saman við umferð og kostnað Dýrafjarðarganga má núvirtur kostnaður Fjarðarheiðarganga vera 61,56 ma.kr.

göngum og þrefalt magn umferðar um Dýrafjarðargöng.

Við greiningu á tímabilinu 2021-2024 kemur í ljós að:

einhverjum teljaranna og þeir dagar því ekki teknir til samanburðar.

- Á aðeins 58 af 1.451 degi var meiri umferð um Strákagöng en Fjarðarheiði
- Á aðeins 26 af 1.451 degi var meiri umferð um Dýrafjarðargöng en Fjarðarheiði

Vert er að geta þess að lokunardagar á Fjarðarheiði eru að jafnaði 10-11 á ári.

Ef heildarumferðin á árabílinu 2021-2024 er nú skoðuð á stöplariti fæst grafið á mynd 2.

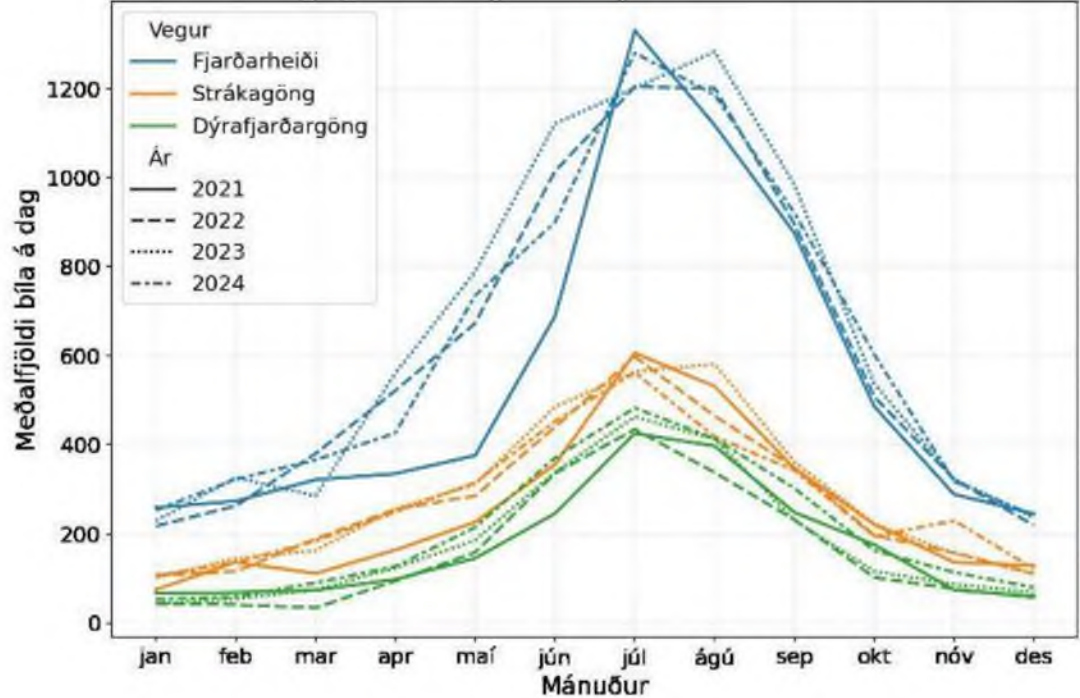
Umferð um Fjarðarheiði er 2,25-föld umferð um Strákagöng

„Gengið út frá 13,24 með munna í 142 m h. arárdal á Fljótsdalshe h.s. í botni Seyðisfja þurfi 7,2 km af nýjum km vegur fram hjá Eg er ekki talinn með þa er ekki nauðsynlegur göngin. Ný brú yfir E 110 m. Heildarkostna verði 43.739 mkr og f tími 7,65 ár.“

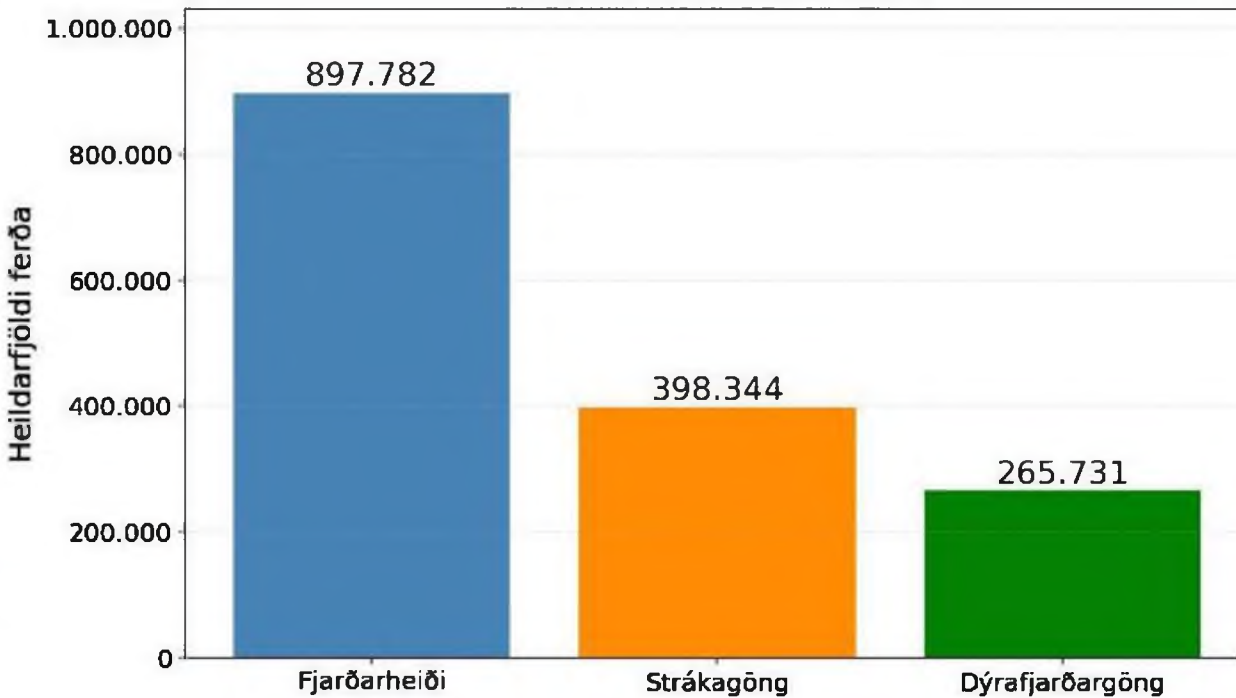
Þannig að niðurstaa umferðarmagninu einu Dýrafjarðargöng voru forsvaranleg framkvæ



Daglegur meðalfjöldi bíla per mánuð 2019-2024



Heildarumferð 2021-2024



# Eru Fjarðarheiðargöng fjárhagslega forsvaranleg?

Í frétt á Vísi 3. desember síðast-liðinn kom fram að einhugur væri innan ríkisstjórnarinnar um breytta forgangsroðun jarðganga í samgöngu-áætlun og haft var eftir Krístrúnu Frostadóttur forsætisráðherra að Fjarðarheiðargöng væru ekki fjárhagslega forsvaranleg framkvæmd.



Gardar Örn Gardarsson

Í kvöldfréttum Ríkisútvarpsins 13. desember var svo fjallað um Fljótagöng, sem eru efst á forgangslista í jarðgangaaætlun ríkisstjórnarinnar. Þar var dregin fram tölfræði yfir umferð um leiðina sem hin nýju göng myndu leysa af hólmi, Strákagöng, og þau sett í samhengi við nýjustu jarðgöng landsmanna, Dýrafjarðargöng. Hávær umræða hefur skapast um hina breyttu forgangsroðun og því rétt að umfjöllun um framkvæmdakosti sé gagnsæ og fari fram á jafnræðisgrundvelli. Í því skyni eru hér teknar saman umferðartölur um Strákagöng og Dýrafjarðargöng og þær bornar saman við umferð um Fjarðarheiði, það er að segja jarðgangakostinn sem Fljótagöng fengu forgang yfir. Þá er vert að kanna nánar staðhæfingu forsætisráðherra um

fjárhagslegan forsvaranleika ganganna út frá umferðarmagni og kostnaði Dýrafjarðarganga. Á vef Vegagerðarinnar má nálgast sólarhringstölur frá umferðarteljurum sex ár aftur í tímann og því auðvelt að framkvæma slíkan samanburð. Sóttar voru sólarhringstölur frá árunum 2019-2024 og unnið með gögn

frá umferðarteljurum (i) á Seyðisfjarðarvegi á Fjarðarheiði, (ii) á Siglufjarðarvegi við Almenningsnöf (Strákagöng) og (iii-iv) á Vestfjarðarvegi norðan Dýrafjarðarganga, akreinum til norðurs og suðurs. Dýrafjarðargöng voru vígð 25. október 2020, en umferðarteljarar á Fjarðarheiði og við Almenningsnöf skiluðu ekki tölum í nokkra mánuði sama ár. Til að gæta eðlilegs samanburðar verður því umferðarmagn á tímabilinu 2021-2024 skoðað. Með gögnunum má hæglega reikna daglegan meðalfjölda bíla sem um þessa vegkafla óku hvern mánuð frá 2021-2024, sbr. mynd 1. Ljóst er af grafinu að óháð mánuði er umferðarmagn um Fjarðarheiði um eða yfir tvöfalt meira en um vegkaflann að Stráka-

» Ef umferðarmagn um Fjarðarheiði er borið saman við umferð og kostnað Dýrafjarðarganga má núvirtur kostnaður Fjarðarheiðarganga vera 61,56 ma.kr.

göngum og þrefalt magn umferðar um Dýrafjarðargöng. Við greiningu á tímabilinu 2021-2024 kemur í ljós að: • 95,9% þessa tímabils er meiri umferð um Fjarðarheiði en um Strákagöng • Að meðaltali fara 343,8 fleiri bílar daglega yfir Fjarðarheiði en um Strákagöng • 98,0% daga þessa tímabils er meiri umferð um Fjarðarheiði en um Dýrafjarðargöng • Að meðaltali fara 435,1 fleiri bílar daglega yfir Fjarðarheiði en um Dýrafjarðargöng Munurinn er stöðugur milli ára og afgerandi óháð árstíð. Til að setja þessi hlutföll í betra samhengi er áhugavert að skoða fjölda daga á tímabilinu 2021-2024 sem umferð var meiri um Strákagöng og Dýrafjarðargöng en um Fjarðarheiði. Á þessu 1.461 dags tímabili vantaði í tíu skipti gögn frá

einhverjum teljaranna og þeir dagar því ekki teknir til samanburðar. • Á aðeins 58 af 1.451 degi var meiri umferð um Strákagöng en Fjarðarheiði • Á aðeins 26 af 1.451 degi var meiri umferð um Dýrafjarðargöng en Fjarðarheiði Vert er að geta þess að lokunardagar á Fjarðarheiði eru að jafnaði 10-11 á ári. Ef heildarumferðin á árabilinu 2021-2024 er nú skoðuð á stöplariti fæst grafið á mynd 2. Umferð um Fjarðarheiði er 2,25-föld umferð um Strákagöng og 3,38-föld ef miðað er við Dýrafjarðargöng. Í svörum Vegagerðarinnar frá 4. október 2021 við fyrirspurn Samgöngufélagsins um kostnað Dýrafjarðarganga var kostnaður við framkvæmdina með vegum sagður 13,4 ma.kr. á verðlagi október 2020. Út frá umferðarmagni einu, ónúvirt, þýðir það að Fjarðarheiðargöng máttu kosta 45,27 ma.kr. í október 2020, en miðað við hækkun byggingarvísitölu samsvarar sú upphæð 61,56 ma.kr. í nóvember 2025. Í skýrslu Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Akureyri um samanburð jarðganga á Mið-Austurlandi sem kom út í nóvember 2025 segir um áætlaðan kostnað Fjarðarheiðarganga:

„Gengið út frá 13,24 km göngum með munna í 142 m h.y.s. í Eyvindarárdal á Fljótsdalshéraði en 131 m h.y.s. í botni Seyðisfjarðar. Leggja þurfi 7,2 km af nýjum vegum en 3,16 km vegur fram hjá Egilsstöðum er ekki talinn með þar sem hann er ekki nauðsynlegur til að tengja göngin. Ný brú yfir Eyvindará verði 110 m. Heildarkostnaður án VSK verði 43.739 mkr og framkvæmdatími 7,65 ár.“ Pannig að niðurstaðan út frá umferðarmagni einu og sér er að ef Dýrafjarðargöng voru fjárhagslega forsvaranleg framkvæmd, þá eru Fjarðarheiðargöng það svo sannarlega líka. Með sömu aðferðafræði fengist að Fljótagöng og nauðsynlegir vegkaflar mættu kosta 27,32 ma.kr. núvirt m.v. kostnað Dýrafjarðarganga. Kostnaðaráætlun fyrir Fljótagöng liggur ekki fyrir, enda rann frestur til að skila tilboðum í for- og verkhönnun þess jarðgangakosts aðeins út 16. desember sl. Einmitt vegna þess er vert að spyrja: Á að ræsa vélarnar eða er kannski betra að ræsa reiknivélarnar? Útreikninga höf. má nálgast á GitHub: [github.com/GardarGardarsson/umferd](https://github.com/GardarGardarsson/umferd) Höfundur er verkfræðingur.



Alþingi  
Kirkjustræti  
101 Reykjavík

Akranesi, 12. febrúar 2026  
2601-0929

**Efni: 322. mál – Umsögn Akraneskaupstaðar um mál 322 á þingskjali 463 157 þing**

Akraneskaupstaður vísar í umsögn Samtaka sveitafélaga á Vesturlandi (SSV) um samgönguáætlun. Í umsögn SSV koma fram áherslur sveitarfélaga á Vesturlandi, sem samþykktar hafa verið á fundum sambandsins.

Til viðbótar umsögn SSV um málið, vill Akraneskaupstaður leggja sérstaka áherslu á eftirfarandi.

**Framlag til aukins umferðaröryggis.**

Akraneskaupstaður leggur sérstaka áherslu á mikilvægi þess að framlög til umferðaröryggismála verði tryggð. Samstarf sveitarfélaga við Vegagerðina um framkvæmdir sem auka umferðaröryggi er íbúum sveitarfélaga mikilvægt. Við Akranes er fyrirhuguð framkvæmd við hringtorg á gatnamótum við Akrafjallsveg. Meðfram framkvæmdinni leggur sveitafélagið til fjármuni og tryggir um leið framgang mikilvægra framkvæmda til að auka öryggi gangandi og hjólandi umferðar.

**Breikkun vegar um Kjalarnes.**

Akraneskaupstaður hefur í mörg ár lagt áherslu á mikilvægi framkvæmda við breikkun vegar um Kjalarnes. Fyrri áfanga verksins er lokið en óásættanlegur dráttur hefur orðið á framkvæmdum við seinni hluta.

**Sundabraut.**

Framgangur undirbúnings að gerð Sundabrautar hefur verið góður á liðnu ári og fagnar Akraneskaupstaður byggingu og gerð Sundabrautar. Mikilvægt er að tímaáætlun um útboð framkvæmda og fjármögnun í lok árs 2026 standist og framkvæmdum verði lokið um 2032.

**Framkvæmdir við ný Hvalfjarðargöng.**

Akraneskaupstaður var eitt af þeim sveitarfélögum sem hafði forgöngu um byggingu og gerð Hvalfjarðarganga. Framkvæmdin hefur sannað gildi sitt og er góður vitnisburður um getu okkar til að byggja og reka mikilvæg samgöngumannvirki með því að notendur greiði afnotagjöld og greiði niður framkvæmdina. Núverandi Hvalfjarðargöng eru hinsvegar í raun „uppseld“, núverandi umferð er komin yfir þau notkunarmörk sem talin eru ásættanleg, auk þess sem kröfur um öryggi vegfarenda hafa tekið breytingum frá upphaflegri hönnun ganganna. Í framlagðri samgönguáætlun eru framkvæmdir



við ný Hvalfjarðargöng áætluð og telur Akraneskaupstaður mikilvægt að flýta þeirri framkvæmd sem kostur er.

Önnur Hvalfjarðargöng eru samkvæmt framlagðri áætlun verkefni innviðafélags sem stjórnvöld vinna að setningu laga um. Aftast í umsögn þessari er umsögn Akraneskaupstaðar um frumvarp til laga um Innviðafélag, sem birt var í samráðsgátt stjórnvalda 23. janúar sl.

### **Sjóvarnir**

Í framlagðri þingsályktunartillögu um samgönguáætlun er kafli um sjóvarnir. Fyrir íbúabyggð á Akranesi skiptir verulegu máli að tryggja fjármuni til byggingar og viðhalds sjóvarna. Tímasettar framkvæmdir, sem eru í framlagðri áætlun, er mikilvægt að verði að veruleika. Akraneskaupstaður er eitt af þeim sveitarfélögum sem á verulega undir því að framkvæmdir við sjóvarnir séu vel fjármagnaðar og áætlaðar framkvæmdir verði að veruleika.

Á Akranesi brotnar stöðugt af landi og þrátt fyrir sjóvarnir hefur nýlega orðið tjón vegna ágangs sjávar. Vegagerðin hefur sýnt þeim veikleikum í sjóvörnum, sem hafa komið fram, góðan skilning og framkvæmdir á endurbótum eru hafnar. Litlu mátti muna að slys yrðu á fólki og eignatjón er verulegt. Það undirstrikar mikilvægi þess að framkvæmdir og framkvæmdageta við sjóvarnir sé öflug og skilvirk. Að þessu sögðu er nú mikilvægt fyrir Akraneskaupstað að horfa til enn meiri framkvæmda við vesturströnd Akraness. Skipulagsvinna við Breið á Akranesi og við Ægisbraut er í vinnslu og samhliða verður að tímasetja og hanna meiri og betri sjóvörn.

Hækkun sjávar og óveður við sérstakar aðstæður eru á Akranesi ógnandi við öryggi byggðarinnar. Á liðnum vetri urðu, eins og áður sagði, atburðir sem tjón hlaust af. Við Akraneshöfn varð alvarlegt slys er brot gekk yfir sjóvarnargarð.

Þessir atburðir kalla á aðgerðir og undirbúning að endurbótum. Því leggur Akraneskaupstaður sérstaka áherslu á að við samþykkt samgönguáætlunar taki umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis sérstaklega til umræðu aðgerðir til varnar afleiðingum af hækkun sjávar.

F.h. Akraneskaupstaðar,

Haraldur Benediktsson, bæjarstjóri



Akranesi, 9. febrúar 2026

2602-1164

**Efni: drög að frumvarpi um stofnun innviðafélags**

**I. Almennt**

Í samráðsgátt stjórnvalda, þann 23. janúar sl, voru birt drög að frumvarpi um innviðafélag í samgönguframkvæmdum.

Megintilgangur félagsins er að byggja samgöngumannvirkni, sem heimilað verður að innheimta veggjöld til að greiða niður fjárfestingu og rekstur viðkomandi mannvirkis. Einnig er heimilt að byggja samgöngumannvirkni sem að hluta til verði fjármagnar með framlögum úr ríkissjóði.

Akraneskaupstaður tekur undir meginmarkmið frumvarpsins, að mikilvægt sé að leita leiða til að flýta byggingu stærri samgöngumannvirkja og skapa grundvöll til að laða að fjárfesingu í félaginu og afla lánsfjármagns. Stofnun innviðafélags, sem sérhæfir sig í byggingu slíkra mannvirkja, getur flýtt verulega mikilvægum samgöngumannvirkjum.

Augljóst er að mannvirkni eins og Sundabraut fellur vel að markmiðum Innviðafélagsins.

Akraneskaupstaður hefur góða reynslu af því að koma að byggingu og framkvæmd á samgöngumannvirkni, Hvalfjarðargöngum. Tilkoma Hvalfjarðarganga gjörbreytti samkeppnishæfni byggðarinnar norðan Hvalfjarðar og hefur bráðum í 30 ár þjónað vegfarendum og stytt ferðatíma.

Undirbúningur og bygging Hvalfjarðarganga var algjört frumherjastarf í einkaframkvæmd í vegagerð á Íslandi. Bygging og rekstur, ásamt undirbúningi og fjármögnun var á höndum Eignarhaldsfélagsins Spalar hf – og Spalar ehf., sem Akraneskaupstaður átti aðild að frá upphafi. Aðkoma Akraneskaupstaðar, annara sveitafélaga og fyrirtækja norðan Hvalfjarðar tryggði í raun að ráðist var í framkvæmdina. Samkvæmt ákvæðum samninga við ríkið og laga um verkefnið, var alltaf stefnt að því skila mannvirkinu til ríkisins, þegar lán voru uppgreidd og stofnkostnaður greiddur.

Í samræmi við samninga sem gerðir voru árið 1995 og með samningi við ríkið í september 2018 var hlutafé í Speli framselt ríkinu, en innheimtu veggjalds hætt, enda samningur um byggingu og rekstur mannvirkisins að fullu uppfylltur. Ríkið varð þannig eigandi Hvalfjarðarganga, sem verður að teljast jákvæð yfirfærsla til ríkisins á verulegum verðmætum sem greidd voru af vegfarendum. Vegagerðin tók við rekstrinum á sömu forsendum og gilt hafa um rekstur annarra almennra samgöngumannvirkja. Notendur Hvalfjarðarganga hafa því nú þegar greitt upp framkvæmdakostnað við mannvirkið. Verulegum hluta þeirra fjármuna hafa íbúar og fyrirtæki á Akranesi staðið undir með notkun á göngunum.

**II. Um 4. grein frumvarpsins**

Í 4 grein frumvarpsins í samráðsgátt er opnað fyrir heimild til fjármálaráðherra að færa þegar byggð samgöngumannvirkni til hins nýja félags.

Ekki þarf að efast um, eins og komið hefur fram í opinberri umræðu og greinargerð um ákvæðið, að þar er m.a. horft til Hvalfjarðarganga. Með öðrum orðum boða þessi frumvarpsdrög að með samþykkt þessa frumvarps verði á ný verði hafin gjaldtaka í Hvalfjarðargöngum.

### **Akraneskaupstaður leggst eindregið og hart gegn þeim áformum.**

Hvalfjarðargöng hafa þá sérstöðu á Íslandi að notendur þeirra hafa þegar greitt fyrir byggingu þeirra og rekstur. Þetta er algjör sérstaða varðandi samgöngumannvirkni, sem byggð hafa verið á Íslandi. Heimild til þessarar gjaldtöku er áformuð þrátt fyrir að verulegar samgöngubætur hafi á grundvelli veggjalds haft gríðarleg áhrif og þýðingu fyrir mörg byggðalög, einstaka sveitafélög og ekki síður ríkissjóð.

Í 4. gr. fyrirhugaðs frumvarps er gert ráð fyrir að ráðherra geti ákveðið að ráðstafa eignarhaldi ríkisins á þegar byggðum samgöngumannvirkjum. Með því væri ríkið að veita ráðherra heimild, sem nú er í höndum Alþingis og án þess að gætt sé fyrirsjáanleika og gagnsæis. Þá er einnig vert að benda á, að veggjöld eru í eðli sínu þjónustugjöld, sem ætlað er við upphaf rekstrar mannvirkis að standa undir rekstri og stofnkostnaði samgöngumannvirkja. Sú aðferðafræði sem lagt er upp með í greininni, er í eðli sínu skattheimta til þess að standa undir eiginfjárframlagi ríkisins til fyrirhugaðs innviðafélags. Ætla má að lagarammi utan um slíka aðferðafræði þurfi að vera mun skýrari.

Akraneskaupstaður skorar á innviðaráðherra gæta fullkomins jafnræðis í nálgun á þeim samgöngumannvirkjum sem ætlunin er að leggja til eignar hins nýja. Jafnræðis á milli landshluta, byggðalaga og íbúa sveitafélaga. Fullkomin ósanngirni felst í því að mannvirki sem byggð hafa verið af sameiginlegum sjóðum landsmanna, án notendagjalda af vegfarendum, verði lögð að jöfnu við Hvalfjarðargöng.

### **III. Önnur atriði**

Í greinargerð frumvarpsins er horft til fordæma í öðrum löndum. Ekki kemur fram hvort fordæmi séu erlendis fyrir fjármögnun eignfjárframlags með gjaldheimtu af þegar byggðum mannvirkjum. Af lestri greinargerðarinnar sést einnig að góð skuldastaða ríkissjóðs getur haft úrslitaáhrif á kostnað fjármögnunar innviðafélagsins. Þetta er þýðingarmikið atriði og getur í raun haft úrslitaáhrif á hvort einstakar samgönguframkvæmdir verði fýsilegar án mikillar meðgjafar frá ríkissjóði. Þá væntanlega af því fjármagni sem varið er til samgöngumála.

Tekið er sérstaklega undir að góður kostur getur verið að hluti tekna til einstakra verkefna í samgönguframkvæmdum geti komið með beinum framlögum ríkisins. Sú leið opnar ekki síst fyrir að fara megi í þýðingarmiklar framkvæmdir fyrir einstakar byggðir, sem flokkast ekki sem stórfamkvæmdir í skilningi þeirra áforma sem innviðafélaginu er ætlað að sinna. Hvatt er til að útfæra þann þátt frumvarpsins frekar og ekki síst með þeim hætti að opna á aðkomu sveitafélaga að undirbúningi að slíkum framkvæmdum.

Af lestri frumvarpsdraganna er hvorki ljóst hvernig samgönguframkvæmdir er gætu notið framlaga af fjármagni til samgönguframkvæmda verða valin, né hvaða verkefni verða talin fýsileg á markaðslegum forsendum. Væri það hluti af framlagðri samgönguáætlun á hverjum tíma og/eða markaðslegar forsendur sem munu ráða vali?

Þá gera drög að frumvarpinu ráð fyrir að til greina komi síðar að selja hlut í innviðafélaginu til fjárfesta og þá væntanlega helst fagfjárfesta. Væntanlega þarf skýra lagaumgjörð um slíka aðgerð þar sem m.a. þak verði sett á kröfu um ávöxtun, eiginfjár og framsetningu gjaldskrár

### **IV. Niðurlag**

Akraneskaupstaður leggur sérstaka áherslu á nokkur atriði sem algjöra forsendu fyrir því að góður framgangur geti orðið í kjölfar þess að Innviðafélagið geti byggt upp traust á starfsemi sína:

- a) Að ekki verði innheimt veggjöld af samgöngumannvirkni sem þegar hafa verið byggð og þeim mannvirkjum sem þegar hafa verið greidd af notendum.
- b) Að gagnsæi verði um val á framkvæmdum, ávöxtun eiginfjár og fjárhæð veggjalds í þeim mannvirkjum sem innviðafélagið mun byggja.
- c) Að veggjaldi sé einungis ætlað að standa undir rekstri og stofnkostnaði nýrra mannvirkja og falli niður að lokinni uppgreiðslu lána.

Augljóst er að flýting mikilvægra samgöngumannvirkja eykur hag þeirra sem mannvirkjanna njóta. Slík mannvirki styðja við byggðaðróun, öryggi á vegum og umhverfissjónarmið. Stofnun innviðafélags er valkostur til að ná þeim markmiðum. Hins vegar verður heimild slíks félags til innheimtu veggjalda að byggja á sanngirni og skýrum ramma m.a. með hliðsjón af almennu

kílómetragjald sem nú hefur verið leitt í lög. Því er sú forsenda eðlileg að veggjald leggist eingöngu á ný samgöngumannvirki, en falli niður þegar framkvæmdin er að fullu greidd. Sú aðferðafræði getur hvað best fallið að sjónarmiðum almennings um gagnsæi og sanngirni. Akraneskaupstaður vill leggja sérstaka áherslu á að strax í upphafi og undirbúningi lagasetningar verði horft til þess að hafa ákvæði um aðsetur Innviðafélagsins á Vesturlandi.

Fh Akraneskaupstaðar  
Haraldur Benediktsson  
bæjarstjóri



Akureyri, 9. febrúar 2026.

## Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

### Alþingi

101 Reykjavík

**Efni: Umsögn Akureyrarbæjar vegna samgönguáætlunar 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlunar 2026–2030 (Þskj. 463 – 322. mál)**

Akureyrarbær fagnar því að samgönguáætlun hafi verið lögð fram og leggur áherslu á að áætlunin tryggi öruggar og áreiðanlegar samgöngur til framtíðar á Norðurlandi. Akureyri er skilgreind sem svæðisborg samkvæmt borgarstefnu með skýrt hlutverk og ábyrgð og hefur mikinn vilja til þess að standa undir því hlutverki og efla þar með þjónustu- og atvinnusvæði Norðurlands.

### 1. Akureyrarflugvöllur

Akureyrarflugvöllur er mikilvæg gátt inn í landið og lykilforsenda áframhaldandi uppbyggingar atvinnu-, ferða- og heilbrigðisþjónustu á Norður- og Austurlandi. Með vísan til þess leggur Akureyrarbær áherslu á að eftirfarandi verkefni verði kláruð sem allra fyrst:

- Uppsetning aðflugsljósa. Þau eru of seint á áætlun eða á tímabilinu 2031–2035.
- Fjármögnun lóðauppbyggingar við flugvöllinn verði tryggð í takt við mikla eftirspurn.
- Að staða vallarins sem varaflugvallar fyrir millilandaflug verði styrkt og tengingar almenningssamgangna við flugstöð bættar.

Ofangreind atriði eru í samræmi við markmið um alþjóðlega samkeppnishæfni og jöfn tækifæri landsmanna til þjónustu.

### 2. Samgöngur til Hríseyjar og Grímseyjar

Ferjuleiðir til Hríseyjar og Grímseyjar eru grunninnviðir í byggð, atvinnu og öryggi.

Akureyrarbær leggur til:

- Að sett verði fram tímasett áætlun um endurnýjun Sævars og Sæfara á tímabili áætlunarinnar enda eru ferjurnar löngu komnar á tíma.



- Að þjónustustigi við eyjarnar verði við haldið þar sem ferjurnar eru í raun þjóðvegurinn og lífæð eyjaskeggja.
- Að viðhaldi á ferjunum verði sinnt utan háannar.
- Að aðstaða á ferjubryggjum verði bætt – þar með talin bílastæði og farþegavernd. Sérstaklega ber að nefna aðstöðu á Árskógssandi.
- Að tímaáætlun strætó og ferjanna verði samræmd eins og kostur er.

#### 4. Þjóðvegur 1 (hringvegurinn) – stytting, öryggi og forgangsöröðun

**Hringvegurinn er burðarás samgangna á Norðurlandi og grundvöllur vinnu- og þjónustusóknar svæðisins. Akureyrarbær leggur áherslu á að:**

- Jarðgöng undir Öxnadalshéiði eru forsenda fyrir áreiðanlegum og öruggum samgöngum á þjóðvegi 1. Akureyrarbær leggur til að verkefnið verði sett á dagskrá samgönguáætlunar með skýrum undirbúningi, kostnaðarmati og framkvæmdaráætlun innan áætlunartímabilsins. Lokunardagar yfir Öxnadalshéiði eru margir ár hvert sem veldur miklum fjárhagslegum skaða hjá framleiðslufyrirtækjum á svæðinu og dregur úr samkeppnishæfni þeirra. Skoða þarf hvort hægt sé að skilgreina aðgerðir á borð við forgangs- og eða fylgiakstur þegar við á.
- Skilgreind verði lágmarks þjónustuviðmið fyrir lykilleiðir á þjóðvegi 1, sérstaklega yfir fjallvegi milli Akureyrar og höfuðborgarsvæðisins.
- Unnið verði markvisst að því að setja upp snjósöfnunargirðingar á fjallvegum á þjóðvegi 1.
- Unnið verði að styttingu leiða til Akureyrar með forgangsöröðun kafla um Skagafjörð og Húnavatnssýslur. Þessar aðgerðir eru mjög þjóðhagslega arðbærar og bæta flutningsleiðir, umferðaröryggi og lífsgæði íbúa á svæðinu. Rétt er að nefna möguleikann á heilsársvegi yfir Kjöl sem lengi hefur verið í umræðunni sem ein þeirra aðgerða sem mundi sannarlega stytta leiðina á milli landshluta.
- Að einbreiðum brúm verði útrýmt á tímabilinu. Sérstaklega ber að nefna framkvæmdir við brýr yfir Skjálfandafljót og Jökulsá á Fjöllum.
- Tvöföldun vegarins Akureyri–Pelamörk verði sett í forgang fyrr á tímabilinu vegna umferðarpunga og umferðaröryggis.
- Nauðsynlegt er að fara í framkvæmdir við hringtorg á gatnamótum hringvegar og Eyjafjarðarbrautar eystri, sem og að gera tengingar göngu- og hjólastígs frá Akureyrarbæ til austurs. Umferð gangandi og hjólandi um þetta svæði hefur aukist mikið síðustu ár.

- Nauðsynlegt er að fjármagna frekari rannsóknir á styttingu leiða á þjóðvegakerfinu öllu og setja fram áætlun þess efnis til framtíðar.

## 5. Þjóðvegur innan þéttbýlis

Akureyrarbær og Vegagerðin hafa unnið saman deiliskipulag fyrir Tryggvabraut, frá Hörgárbraut að Hjalteyrargötu sem er þjóðvegur innan þéttbýlis. Er þar m.a. gert ráð fyrir tvöföldu hringtorgi. Í samþykktri umferðaröryggisáætlun Akureyrarbæjar er lögð áhersla á tvöfalt hringtorg á gatnamótum Hörgárbrautar og Tryggvabrautar og forsenda framkvæmdar er að hún fari inn á samgönguáætlun en þarna er mikill umferðapungi.

Vegagerðin og Akureyrarbær hafa unnið að endurhönnun Glerárgötu, milli Strandgötu og Kaupvangsstrætis, til samræmis við gildandi deiliskipulag miðbæjar Akureyrarbæjar. Er þar m.a. gert ráð fyrir göngupverun til að tryggja öryggi óvarðra vegfarenda milli miðbæjar og hafnar. Í undirbúningi er umfangsmikil uppbygging beggja vegna Glerárgötunnar og því mikilvægt að þessi vinna dragist ekki því að umferð gangandi vegfarenda á þessu svæði er nú þegar mjög mikil.

## 6. Fjarskipti á stofn- og tengivegum

Áreiðanleg fjarskipti á öllum stofnvegum og helstu tengivegum til og frá Akureyri eru hluti af öryggisinnviðum. Fjármögnun þeirra þarf að vera tryggð.

## 7. Hafnaframkvæmdir og sjóvarnir

Akureyrarbær fagnar fyrirhuguðum hafnaframkvæmdum í Grímsey, Hrísey og á Akureyri en það er hins vegar bagalegt að í áætlun um sjóvarnir sé ekki gert ráð fyrir neinum sértækum aðgerðum varðandi sjóvarnir fyrir Akureyri.

## 8. Fjármögnun og rökstuðningur – stutt samantekt

Akureyrarbær beinir því til ráðuneytisins og Alþingis að fjárveitingar endurspegli hlutverk Akureyrar sem svæðisborgar. Sérstaklega þarf að taka á eftirfarandi:

- Of lítið fjármagn er hjá Vegagerðinni til fjárfestinga og viðhalds miðað við þarfir, s.s. vegna framlaga til ferjurekstrar og skorts á fjármögnun nýrra ferja og aðstöðu.
- Of lítið fjármagn hjá Vegagerðinni sem veldur seinkun lykilverkefna á hringvegi og skorti á rannsóknum.
- Of lítið fjármagn er hjá Isavia til að hægt sé að setja upp aðflugsljós á Akureyrarflugvelli og til að bregðast við skorti á lóðafjármögnun við flugvöllinn

Virðingarfyllst fyrir hönd bæjarstjórnar,

A handwritten signature in blue ink is written over a circular official stamp. The stamp features a blue eagle emblem in the center, with the words 'BÆJARSTJÓRN' at the top and 'AKUREYRI' at the bottom.

---

Ásthildur Sturludóttir  
bæjarstjóri

Arnbjörg Sveinsdóttir, Seyðisfirði.

Seyðisfirði 8.feb. 2026

**Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030. Þingskjal 463 — 322. mál. 157. löggjafarþing 2025–2026. Stjórnartillaga. Frá innviðaráðherra.**

Háttvirta umhverfis- og samgöngunefnd.

Athugasemdir mínar beinast að jarðgangaáætlun tillögunnar bls. 28.

**Fjarðarheiðargöng verði áfram í fyrsta sæti.**

Ekki er gert ráð fyrir Fjarðarheiðargöngum vegnr.93, sem þó eru fullhönnuð og tilbúin til útboðs. Hins vegar er gert ráð fyrir að hafist verði handa við Fljótagöng vegnr. 793 á árinu 2027. Leyfi ég mér að efast um að þau áform gangi upp miðað við fyrri reynslu af undibúningi svo stórrar framkvæmdar. Ekki geri ég athugasemd við að einhverntíma í framtíðinni þurfi að ráðast í Fljótagöng vegna landsígs sbr. greinargerð tillögunnar, en bendi á að þéttbýlisstaðirnir á Tröllaskaga hafa aðrar samgönguleiðir ef landsígið eykst til verulegra muna á næstu árum. Það á ekki við um Seyðisfjörð sem hefur aðeins eina leið að fara, yfir Fjarðarheiði. Því er augljóst að Fjarðarheiðargöng ættu að vera fyrst á dagskrá eins og stefnt hefur verið að í fjölda ára.

**Fjarðarheiðargöng í stað Mjóafjarðarganga.**

Þá geri ég athugasemd við að Fjarðagöng (Mjóafjarðargöng) skuli tekin fram yfir Fjarðarheiðargöng í fjögurra jarðgangakosta lista innviðaráðherra. Er það þvert á tillögur sem þegar hafa verið samþykktar á Alþingi með fyrri samgönguáætlunum og samþykktir á vettvangi sveitarfélaganna, SSA, Múlaþings og Fjarðabyggðar. Ég vísa í faglega vinnu á vegum Vegagerðarinnar, sem má sjá í ársskýrslum hennar 2014 – 2025. Í tólf ár hefur verið unnið að Fjarðarheiðargöngum, skv. ákvörðun í samgönguáætlunum á þessu tímabili. Ég vísa einnig í skýrsluna „Seyðisfjarðargöng - valkostir og áhrif á Austurlandi“, sem var unnin af verkefnishóp sem skipaður var af samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra. Niðurstaða hópsins var að með hliðsjón af ávinningi samfélags og atvinnulífs á Seyðisfirði og Austurlandi í heild sé vænlegast að rjúfa einangrun Seyðisfjarðar með jarðgöngum undir Fjarðarheiði.

**Markmið samgönguframkvæmda.**

Markmiðskafla tillögunnar fellur allur að því sem náð verður fram með Fjarðarheiðargöngum. Nefni ég þar sérstaklega sjálfbærar byggðir og sveitarfélög, fækkun slysa, vetrareinangrun, þungaflutningar, þarfir barna og ungmenna í samgöngum, ólíkar áskoranir kynja, losun gróðurhúsalofttegunda og verðmætasköpun með uppbyggingu innviða.

Sameining sveitarfélaganna sem nú eru Múlaþing byggðist á því að til kæmu þær samgöngubætur sem samþykktar höfðu verið á Alþingi. Þar á meðal Fjarðarheiðargöng. Engin ástæða var til að efast um að staðið yrði við þær samþykktir þegar farið yrði af stað með jarðgangaframkvæmdir. Því var áfallið gífurlegt þegar tillagan kom fram í haust.

Slysatiðni er mikil á Fjarðarheiði eins og fram kemur í skýrslum m.a. RHA skýrslunni. Skemmst er að minnast banaslyss nú í haust þegar óreyndir ferðamenn óku framan á bíl héðan frá Seyðisfirði í erfiðu færi með þeim afleiðingum að einn maður lést og þrír slösuðust.

Vetrareinangrun er mikil. Fjarðarheiði hefur verið lokuð eða röskuð umferð frá 20 upp í 39 daga á undanförunum árum. Við það verður ekki búið í nútíma samfélagi. Atvinna, þjónusta, skólar, börn á íþróttæfingar, menning og heilbrigðisþjónusta er sótt yfir Fjarðarheiði, sem er fjallvegur þar sem ekið er í 10 kílómetra í yfir 600 metra hæð. Veðurhamur í 600 metra hæð getur verið ægilegur. Björgunarsveitir eru stundum partur af samgöngukerfinu í vöndum veðrum, við að bjarga fólki af Heiðinni. Almannavarnarástand vegna snjóflóða- og skriðuhættu hefur komið upp, m.a. þurfti að rýma bæinn þegar skriðurnar í des. 2020 gengu yfir. Slökkvilið og lögregla þarf að komast leiðar sinnar, sem reynist oft torvellt.

Farþegaferjan Norröna siglir milli Seyðisfjarðar, Færeyja og Danmerkur. Mikil umferð ferðamanna fylgir og líka miklir vöruflutningar. Seyðisfjörður er einnig vinsæll viðkomustaður ferðamanna sem eru á hringveginum. Ferðaþjónustaðilar verða fyrir miklu tjóni vegna afbókana þegar heiðin er illfær eða ófær, fyrir utan að þurfa að fara á heiðina í vöndum veðrum til að aðstoða ferðamenn. Og svo mætti lengi telja.

## Lokaorð

Ekki er ástæða til að fjölyrða um greinargerðina með tillögunni, en þar eru miklar mótsagnir, þegar reynt er að finna rök fyrir því að slá af Fjarðarheiðargöng og sinna ekki brýnum þörfum Austfirðinga fyrir samgöngubætur.

Ég undirrituð vil því hvetja ykkur, ágæta nefndarfólk, til að kynna ykkur af kostgæfni hvað hefur legið að baki þess að Fjarðarheiðargöng voru valin að vandlega rannsökuðu máli, sem næstu jarðgöng á eftir Dýrafjarðargöngum. Fáar eða engar samgönguframkvæmdir á Íslandi hafa fengið jafn mikla umfjöllun og undibúning. Unnið hefur verið að þeim undirbúningi af fagmennsku eins og sjá má af þeim gögnum sem liggja til grundvallar ákvörðun um jarðgangakostinn.

Það hafa því verið **réttmætar væntingar** sem íbúar Seyðisfjarðar, Múlaþings og Austurlands hafa gert sér um að stjórnvöld myndu standa við ákvarðarnir sínar. Atkvæðagreiðslur varðandi samgögnuáætlun á Alþingi hafa sýnt samstöðu og einnig samþykktir á sveitarstjórnarstiginu. Skipulag sveitarfélaga sem málið snertir, Múlaþings og Fjarðarbyggðar og Svæðisskipulag Austurlands. Sameining sveitarfélaga í Múlaþing byggðist beinlínis á því að Fjarðarheiðargöng yrðu að veruleika.

Ég undirrituð sat í sveitarstjórn í 20 ár og á Alþingi í 14 ár. Það er öllum ljóst sem hafa starfað svo lengi að stjórn máli á landsbyggðinni að samgöngur eru mikilvægasta byggðamálið á Íslandi. Okkur eru allir vegir færir, ef okkur eru allir vegir færir!

Fyrir liggja margar vel rökstuddar umsagnir á vef Alþingis. Einnig umsagnir og greinar á Facebooksiðunni Fjarðarheiðargöng og víðar. Í viðhengi má finna fjórar tillögur sem þingmenn NA-kjördæmis hafa flutt vegna Fjarðarheiðarganga. Einnig gildandi samgögnuáætlun og skýrslan „Seyðisfjarðargöng – valkostir og áhrif á Austurlandi.“

Ég vil hvetja ykkur, háttvirta þingmenn og ráðherra, að kynna ykkur þetta efni allt saman vel og **skora á ykkur** að breyta þeirri forgangsröðun sem fram kemur í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun.

Þið eruð svo ævinlega velkomin á Seyðisfjörð til að kynna ykkur aðstæður og til að ná dýpri skilningi á stöðu okkar Seyðfirðinga.

Virðingarfyllst,

Arnbjörg Sveinsdóttir

fv. bæjarfulltrúi og alþingismaður

### **Fylgiskjöl:**

Seyðisfjarðargöng - valkostir og áhrif á Austurlandi: [https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%C3%B0isfjar%C3%B0arg%C3%B6ng\\_sk%C3%Bdrsla.pdf](https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%C3%B0isfjar%C3%B0arg%C3%B6ng_sk%C3%Bdrsla.pdf)

Tillaga til þingsályktunar um undirbúning jarðganga undir Fjarðarheiði. 136. löggjafarþing 2008–2009: <https://www.althingi.is/altext/pdf/136/s/0799.pdf>

Tillaga til þingsályktunar um Fjarðarheiðargöng. 140. löggjafarþing 2011–2012: <https://www.althingi.is/altext/pdf/140/s/0127.pdf>

Breytingartillaga við breytingartillögu á þingskjali 1459 [Samgönguáætlun 2011–2022]. 140. löggjafarþing 2011–2012: <https://www.althingi.is/altext/pdf/140/s/1574.pdf>

Tillaga til þingsályktunar um Seyðisfjarðargöng. 141. löggjafarþing 2012–2013: <https://www.althingi.is/altext/pdf/141/s/0317.pdf>

Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2019–2033: <https://www.althingi.is/altext/pdf/149/s/0928.pdf>



Til: Fastanefnd Alþingis / Umhverfis og Samgöngunefnd

Frá: Atlantsflug ehf.

Dagsetning: 5. Febrúar 2026

Efni: Umsögn um 322. mál — Samgönguáætlun 2026–2040 og fimm ára aðgerðaráætlun 2026–2030

Tilvísun: L. 4.2.2.2. Stofnkostnaður og viðhald

Atlantsflug ehf. telur nauðsynlegt að koma á framfæri ábendingu vegna framkominnar samgönguáætlunar til næstu fimm ára og þá sérstaklega við lið 4.2.2.2. Stofnkostnaður og viðhald.

Þann 30. Nóvember 2021 var gefin út skýrsla Samgöngu og Sveitarstjórnarráðuneytis um „Öryggishlutverk lendingarstaðar“ þar sem fram komu eftirfarandi forgangsatriði.

- “Gerð er tillaga um hvaða lendingarstaðir eru hafðir til reiðu fyrir sjúkraflug og flug sem tengist þjóðaröryggi og náttúruvá og hvada kröfur þeir þurfa að uppfylla.”
- „Byggja þarf upp sjúkraflugvöll í Skaftafelli eða Fagurhólsmýri.“
- „Auka þarf aðgengi að Jet A-1 eldsneyti a lendingarstöðum“.
- „Auka þarf aðgengi að Avgas flugvélaeldsneyti“.

Atlantsflug vill hvetja nefndarmenn til að setja sérstaka fjárveitingu í verkefni sem tryggir að hafist verði handa við að útbúa lendingarstað fyrir sjúkraflug í Öræfum. Það verkefni þarf ekki að klára í einum áfanga heldu er hægt að gera það í 2-3 áföngum. Það sem er mest aðkallandi og hamlandi fyrir sjúkraflug í Öræfum er að þar vantar að klæða þar flugbraut með bundnu slitlagi. Síðar má horfa til aðflugs og flugbrautarljósa en flest slys sem verða og kalla á lífsbjargandi flutning slasaðra er að degi til þegar umferð er hvað mest á þjóðvegnum.

Atlantsflug og eigendur þess hafa rekið flugstarfsemi frá flugvellinum í Skaftafelli frá árinu 1994 og hafa í dag byggt þar upp heilsárstársstarfsemi með flugvélar og þylur sem styrkir flugvöllinn þar á ársgrundvelli án utanaðkomandi fjármögnunar. Þar er komin fullkomin farþegaafgreiðsla og viðhaldsaðstaða fyrir flugvélar sem og að fjallafyrirtæki hafa þar aðstöðu til ferða í Öræfum. Þar eru tvær flugbrautir sem eru 650 og 1020 metra langar og hentar lengri flugbrautin vel sem neyðarflugbraut og fyrir liggur fyrir álit aðila þar um sem hafa rekið sjúkraflug á liðnum árum. Þá hefur Norlandair sem annast sjúkraflug í dag sagt sig reiðubúið til að nota flugvöllinn þegar á hann er komið bundið slitlag en í dag er um malarbraut að ræða.

Félagið hefur m.a. haldið fram eftirfarandi rökum fyrir því að Skaftafell henti sem sjúkraflugvöllur:

- Á flugvellinum er atvinnuflugstarfsemi allt árið og starfmenn með þekkingu á flugi á staðnum og til að veita þjónustu ef á þarf að halda.
- Sveitarfélagið Hornafjörður vinnur nú að verkefni við að koma upp á flugvellinum björgunarmiðstöð með aðstöðu fyrir slökkvilið, lögreglu, sjúkrabíl og aðstöðu fyrir hjúkrunarfræðing.
- Á flugvellinum er vönduð og upplýst farþegaafgreiðsla.
- Á flugvellinum er aðstaða sem boðin hefur verið Almannavörnum sem greiningarstöð til flokkun slasaðra ef til hópslyss kemur eða aðstaða fyrir aðila sem bíða flutnings í upp hituðu húsnæði.
- Sjúkraflugvél frá Akureyri kemst til Skaftafells á um 30 mínútum sem getur skipt sköpum í lífsbjargandi aðstæðum. Almannavarnir á Suðurlandi hafa óskað eftir því að settur verði niður eldsneytistankur með Jet A-1 á flugvellinum í Skaftafelli vegna leitar- og björgunaraðgerða; Atlantsflug samþykkti slíkt árið 2019 og hefur hvatt til viðræðna, en ekkert hefur enn unnist úr þeirri beiðni.
- Atlantsflug rekur fyrir eigin rekstur 20.000 lítra eldsneytisbíl fyrir Jet A-1 og 12.000 lítra tank fyrir Avgas. Aðgengi að eldsneyti vegur þungt fyrir öryggi flugs, eins og fram kemur í nýlegri skýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa og í skýrslu vinnuhóps samgönguráðuneytisins.
- Framkvæmdarstjóri og flugstjóri í sjúkraflugi hjá Mýflugi heimsótti Öræfi við gerð skýrslu um öryggishlutverk landingarstaða í slæmum veðurskilyrðum og komst að þeirri niðurstöðu að Skaftafell sé skýrlega hentugri sem sjúkraflugvöllur.
- Hótel og veitingasala er í innan við 3ja km fjarlægð frá flugvellinum.
- Skaftfellsstofa/Vatnajökulsþjóðgarður sem er einn af aðal seglum svæðisins er í innan 3 km frá flugvellinum.
- Björgunarmiðstöð Björgunarsveitarinnar Kára, slökkvilið Öræfa og sjúkrabíll eru innan 3 km frá flugvellinum.
- Á flugvellinum eru vefmyndavélar og þar af er ein rekin af Veðurstofu Íslands.
- Í gildandi deiliskipulagi liggur þegar fyrir heimild til að lengja aðalflugbrautina úr rúmum 1000 metrum í 1500 m, ef vilji er til.
- Ákvæði um að Skaftafell sé „einkaflugvöllur“ koma ekki í veg fyrir notkun hans sem sjúkraflugvallar; rekstraraðili og landeigandi hafa lýst því yfir að ekkert standi í vegi fyrir því að flugvöllurinn verði skilgreindur sem sjúkraflugvöllur og að ríkið geri samhljóðandi samning við rekstraraðila, líkt og gert er um sambærilega landingarstaði hjá Isavia og öðrum aðilum.

- Aðstandendur flugvallarins í Skaftafelli eru reiðubúnir og færir um að reka flugvöllinn, einnig ef hann yrði nýttur sem sjúkraflugvöllur. Slík uppbygging verður þjóðhagslega hagkvæm, eykur öryggi á svæðinu verulega og styrkir öryggi flugs á Íslandi til framtíðar.
- Flugvöllurinn í Skaftafelli er opin þeim sem þar vilja lenda og hafa bæði einkaflugvélar sem atvinnuflugvélar lent þar í gegnum árin, hann er með alþjóðlega skráningu sem BISL.
- Flugvöllurinn var fyrsti landingarstaðurinn sem samþykktur var á Íslandi með skráningu IS/SKRL/001 og var fyrst tekinn út árið 2005 af Samgöngustofu, sem sýnir metnað aðstandenda gagnvart kröfum og framgangi flugvallarins.

Hvað þarf til?

Hvað þarf til? Lagt er til að í Samgönguáætlun verði veitt sér merkt fjárveitingarliður að fjárhæð 150 milljónum kr. til að leggja bundið slitlag/malbik á flugbrautina í Skaftafelli sem fyrsta áfanga í uppbyggingu neyðarflugbrautar fyrir sjúkraflug. Félagið telur þessa upphæð nægjanlega til að gera brautina nothæfa fyrir sjúkraflug og er félagið tilbúið annast framkvæmdina til að lágmarka kostnað vegna yfirbyggingar og umsýslu. Saga sýnir að einstaklingar og fyrirtæki geta komist lengra fyrir minni fjárhæð en opinberir aðilar í sumum verkefnum.

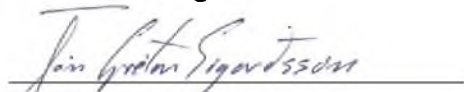
Í fyrsta áfanga þarf að:

- Heflun á núverandi flugbraut (frá 1996),
- Harpa og leggja undirlag fyrir malbikun,
- Niðurlögn á malbik.

Eftir að því er lokið verður brautin nothæf fyrir sjúkraflug. Verkefnið er unnt að framkvæma með stuttum fyrirvara og ljúka á nokkrum vikum, ekki mánuðum eða árum. Næstu áfangar eru brautarlýsing og gerð RNAV-aðflugs síðar.

Með vinsemd og virðingu.

Fh. Atlantsflugs ehf.



Jón Grétar Sigurðsson

Framkvæmdarstjóri og ábyrgðarmaður flugvallarins í Skaftafelli.

### 322. mál – Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030

Atlantsflug ehf. telur nauðsynlegt að koma á framfæri ábendingu vegna framkominnar samgönguáætlunar til næstu fimm ára og þá sérstaklega við lið 4.2.2.2. Stofnkostnaður og viðhald.

Þann 30. Nóvember 2021 var gefin út skýrsla Samgöngu og Sveitarstjórnarráðuneytis um „Öryggishlutverk landingarstaðar“ þar sem fram kom eftirfarandi.

- “Gerð er tillaga um hvaða landingarstaðir eru hafðir til reiðu fyrir sjúkraflug og flug sem tengist þjóðaröryggi og náttúruvá og hvada kröfur þeir þurfa að uppfylla.”
- „Byggja þarf upp sjúkraflugvöll í Skaftafelli eða Fagurhólsmýri.“
- „Auka þarf aðgengi að Jet A-1 eldsneyti a landingarstöðum“.
- „Auka þarf aðgengi að Avgas flugvélaeldsneyti“.

Atlantsflug vill hvetja nefndarmenn til að setja sérstaka fjárveitingu í verkefni sem tryggir að hafist verði handa við að útbúa landingarstað fyrir sjúkraflug í Örfum. Það verkefni þarf ekki að klára í einum áfanga heldu er hægt að gera það í áföngum. Það sem er mest aðkallandi og hamlandi fyrir sjúkraflug í Örfum er að þar vantar að klæða flugbraut með bundnu slitlagi. Síðar má horfa til aðflugs og flugbrautarljósa en flest slys sem verða og kalla á lífsbjargandi flutning slasaðra er að degi til þegar umferð er hvað mest á þjóðveginum.

Atlantsflug og eigendur þess hafa rekið flugstarfsemi frá flugvellinum í Skaftafelli frá árinu 1994 og hafa í dag byggt þar upp heilsárstarfsemi með flugvélar og þyrlur. Þar er komin fullkomin farþegaafgreiðsla og viðhaldsaðstaða fyrir flugvélar sem og að fjallafyrirtæki hafa þar aðstöðu til ferða í Örfum. Þar eru tvær flugbrautir sem eru 650 og 1020 metra langar og hentar lengri flugbrautin vel sem neyðarflugbraut og liggja fyrir álit aðila þar um sem hafa rekið sjúkraflug á liðnum árum. Félagið hefur lýst yfir að ekkert standi í vegi fyrir því að flugvöllurinn í Skaftafelli verði gerður að landingarstað fyrir sjúkraflug og fyrir því liggja m.a. eftirfarandi rök.

- Á flugvellinum er atvinnuflugstarfsemi allt árið og starfsmenn með þekkingu á staðnum og starfsmenn á staðnum allan sólahringinn til að veita þjónustu ef á þarf að halda.
- Sveitarfélagið Hornafjörður vinnur nú að verkefni við að koma upp á flugvellinum björgunarmiðstöð fyrir slökkvilið, lögreglu, sjúkrabíl og aðstöðu fyrir hjúkrunarfræðing.
- Á flugvellinum er fyrsta flokks upplituð farþegaafgreiðsla og með nútíma aðstöðu.
- Á flugvellinum er aðstaða sem boðin hefur verið Almannaörn sem greiningarstöð til flokkun slasaðra ef til hópslyss kemur eða fyrir aðila sem bíða flutnings í upp hituðu húsnæði.
- Það tekur sjúkraflugvél frá Akureyri innan við 30 mínútur að koma í Skaftafell sem getur skiptir öllu máli í lífsbjargandi aðstæðum.
- Almannaörnir á Suðurlandi hafa óskað eftir því við félagið að það samþykkti að settur verði niður eldsneytistankur með Jet-A1 eldsneyti á flugvellinum í Skaftafelli af öryggisástæðum vegna leitar og björgunar á svæðinu og hefur félagið þá þegar samþykkt það árið 2019 og átt í viðræðum og hvatt til þess en þau áform hafa ekki skilað árangri enn sem komið er.

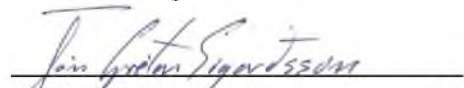
- Atlantsflug er með fyrir eigin rekstur 20.000 lítra eldsneytisbíl fyrir Jet-A1 og 12.000 lítra tank fyrir Avgas, ekki hefur verið óskað eftir samstarfi hvað þær birgðir varðar. Aðgengi að eldsneyti vegur mjög þungt gagnvart öryggi flugs líkt og fram hefur komið í nýlegri rannsóknarskýrslu frá Rannsóknarnefnd Samgönguslysa og sem einnig kemur fram í skýrslu vinnuhóps Samgönguráðuneytisins um „öryggishlutverk landingarstaðar“.
- Framkvæmdarstjóri og flugstjóri í sjúkraflugi hjá Mýflugi heimsótti Öräfi fyrir gerð skýrslu um öryggishlutverk landingarstaðar í slæmum veðurskilyrðum í þeim tilgangi að skoða aðstæður á flugvöllum sem voru til skoðunar í Öräfum þ.e. Fagurhólsmýri og Skaftafell og var niðurstaða hans mjög skýr um að það væri engin spurning að hans mati að það eigi að nota Skaftafell sem sjúkraflugvöll.
- Hótel og veitingasala er í innan við 3ja km fjarlægð frá flugvöllum.
- Skaftafellsstofa/Vatnajökulspjóðgarður sem er einn af aðal seglum svæðisins er í innan við 3ja km fjarlægð frá flugvöllum.
- Björgunarmiðstöð hjá Björgunarsveitinni Kára í Öräfum er innan við 3ja km. fjarlægð frá flugvöllum sem og Slökkvilið Öräfa og sjúkrabíll í dag.
- Á flugvöllum eru staðsettar vefmyndavélar og þar af er ein rekin af Veðurstofu Íslands.
- Í gildandi deiliskipulagi liggur þegar fyrir heimild til að lengja aðalflugbrautina úr rúmum 1000 metrum í 1500 metra standi vilji til þess.
- Þau gagnrök sem heyrst hafa að Skaftafell sé einkaflugvöllur, þau hafa enga merkingu þar sem bæði rekstraraðili flugvallarins og landeigandi hafa marglýst því yfir að ekkert standi í vegi fyrir að flugvöllurinn yrði gerður að sjúkraflugvelli og að ekkert sé því til fyrirstöðu að ríkið geri samhljóðandi samning við rekstraraðila flugvallarins líkt og gert er við Isavia um sambærilega landingarstaði um land allt á landi allt sem ýmist eru í eigu ríkis, sveitarfélaga eða einkaaðila.
- Aðstandendur flugvallarins í Skaftafelli eru tilbúin og fullkomlega fær að sjá um og reka flugvöllinn í Skaftafelli sem hingað til þó svo að við starfsemi hans bætist að hann nýttist sem sjúkraflugvöllur sem brýn þörf er á. Slík uppbygging mun verða þjóðhagslega hagkvæm og farsæl og auka öryggi á þessu svæði stórlega sem og efla öryggi í flugi á Íslandi til margra ára.
- Flugvöllurinn í Skaftafelli er opin þeim sem þar vilja lenda og hafa bæði einkaflugvélar sem atvinnuflugvélar lent þar í gegnum árin svo engar hömlur er til staðar þó svo að um einkaflugvöll sé að ræða.
- Flugvöllurinn í Skaftafelli er sá fyrsti í flokki landingarstaða sem var samþykktur á Íslandi og er skráningu númer IS/SKRL/001 og var tekin út sem slíkur fyrst árið 2005 af Samgöngustofu sem sýnir þann metnað sem aðstandendur flugvallarins hafa gagnvart framgangi hans og kröfum þar um.

Hvað þarf til?

Lagt er til að í Samgönguáætlun verði veitt fjárveiting og sér merkt þessu verkefni að upphæð 150 milljón sem verði notað til að leggja á flugvöllinn bundið slitlag/malbik sem fyrsti áfangi í að byggja þar upp neyðarflugbraut. Það er mat félagsins að það fjármagn sé nægjanlegt til að gera flugbraut í Skafatfelli nothæfa fyrir sjúkraflug og það sé unnið af félaginu til að takmarka að fjármunir fari í yfirbyggingu og utanumhald. Það sem þarf að framkvæma í fyrsta áfanga er að hefла upp núverandi flugbraut sem gerð var árið 1996, harpa og leggja á hana undirlag fyrir malbikun og svo niðurlögn á malbiki og væri þá fyrsta áfanga lokið og hún orðin nothæf fyrir sjúkraflugvél að nota. Slíkt verkefni væri framkvæmt á nokkrum vikum ekki mánuðum eða árum. Næsti áfangi síðar væri brautarlýsing og gerð RNAV-aðflugs.

Með vinsemd og virðingu.

Fh. Atlantsflugs ehf.



Jón Grétar Sigurðsson

Framkvæmdarstjóri og ábyrgðarmaður flugvallarins í Skafatfelli.

- Öllum er frjálst að senda fastanefnd skriflega umsögn um þingmál í gegnum [umsagnagátt Alþingis](#).



**Af hverju Skaftafell sem sjúkraflugvöllur?**

**1. Brýn þörf á hraðri lífsbjargandi leið.**

Mikilvægt er að sjúkir og slasaðir geti komist á þjóðarsjúkrahúsið í Reykjavík á um klukkustundar með flugvél. Til samanburðar tekur flutningur með sjúkrabíl um 4 klukkustundir og með þylu Landhelgisgæslunnar um 2–3 klukkustundir, ef hún er tiltæk.

**2. Hröð viðbrögð læknameymis.**

Sjúkraflugvél frá Akureyri getur verið komin í Skaftafell á innan við 30 mínútum með lækni og bráðaliða. Í bráðatilfellum getur hver mínúta skipt sköpum milli lífs og dauða og einnig haft áhrif á umfang og kostnað endurhæfingar.

**3. Hagkvæmari kostur.**

Notkun sjúkraflugvéla er almennt ódýrari en þyluflug Landhelgisgæslunnar og hagkvæmari en langir sjúkraflutningar á landi.

**4. Árleg flugstarfsemi og reynsla á staðnum.**

Flugstarfsemi fer fram á flugvöllinum í Skaftafelli allt árið og þar starfa aðilar með víðtæka þekkingu á flugrekstri.

**5. Uppbygging björgunarmiðstöðvar.**

Sveitarfélagið Hornafjörður vinnur að uppbyggingu björgunarmiðstöðvar við flugvöllinn fyrir slökkvilið, lögreglu, sjúkrabíl og aðstöðu fyrir hjúkrunarfræðing. Þetta styður enn frekar við mikilvægi staðsetningarinnar fyrir sjúkraflug.

**6. Góð flugvallaraðstaða.**

Á flugvöllinum er fyrsta flokks farþegaafgreiðsla, flugskýli og starfsemi með flugvélum og þylum.

**7. Möguleg greiningar- og móttökustöð.**

Aðstaðan hefur verið boðin Almannavörnum til notkunar sem greiningarstöð við hópshlys, til flokkunar slasaðra eða fyrir fólk sem bíður flutnings í upp hituðu húsnæði.

**8. Mikilvægt öryggishlutverk fyrir svæðið.**

Flugvöllurinn er með tvær flugbrautir og er önnur þeirra 1020 metra löng en er ekki með bundnu slitlagi, þar er flugstöð og eldsneyti tengt rekstri. Þetta getur skipt sköpum fyrir flugöryggi og viðbragðsgetu á svæðinu, til dæmis ef skipsskaði eða strand verður undan ströndum Öræfa og flytja þarf fjölda fólks í land. Aðgengi að eldsneyti er lykilatriði í flugöryggi, eins og fram hefur komið í skýrslum Rannsóknarnefndar samgönguslysa og vinnuhóps Samgönguráðuneytisins um öryggishlutverk lendingarstaða.

**9. Nálægð við viðbragðsaðila.**

Hótel, veitingaþjónusta, björgunarsveitin Kári í Öræfum og Slökkvilið Öræfa eru öll innan við 3 km frá flugvöllinum.

**10. Mikið ferðamannasvæði.**

Skaftafellsstofa í Vatnajökulspjóðgarði, sem er einn stærsti segull svæðisins, er einnig innan við 3 km fjarlægð. Þangað koma árlega þúsundir ferðamanna.

**11. Eignarhald er ekki hindrun.**

Þótt flugvöllurinn sé skilgreindur sem einkaflugvöllur hefur bæði rekstraraðili og landeigandi lýst því yfir að ekkert standi í vegi fyrir að hann verði einnig skilgreindur sem sjúkraflugvöllur. Ríkið gæti gert þjónustusamning við rekstraraðila, líkt og gert er við aðra landingarstaði um landið.

**12. Rekstraraðilar tilbúnir til samstarfs.**

Aðstandendur flugvallarins eru reiðubúnir og ætla að halda áfram rekstri hans líkt og þeir hafa gert frá árinu 1994, jafnvel þótt bætt verði við hlutverki sem sjúkraflugvöllur. Slík ákvörðun er þjóðhagslega hagkvæm þegar horft er til virði mannlífa, kostnaðar við endurhæfingu og aukins öryggis fyrir íbúa og ferðamenn.

**13. Opinn fyrir flugumferð.**

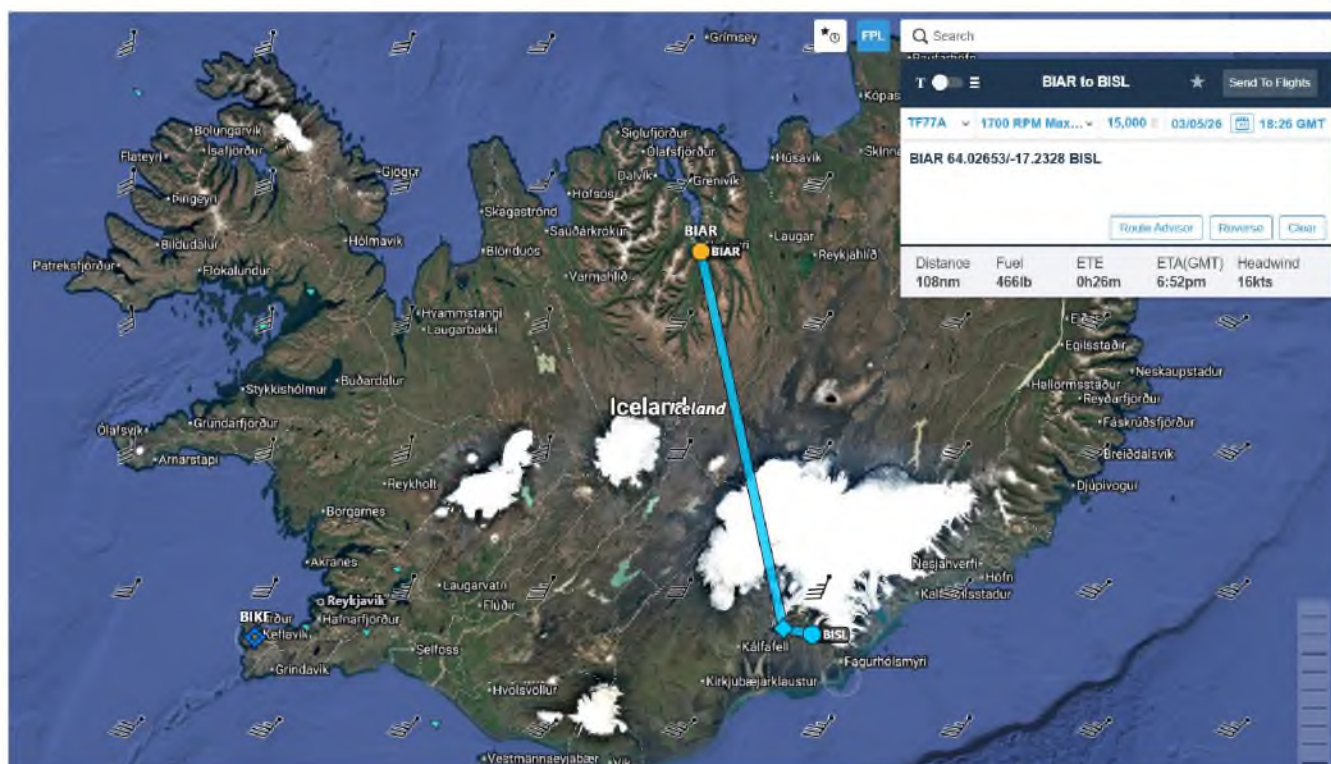
Flugvöllurinn er skráður í alþjóðlegum gagnagrunnum og hefur verið nýttur af atvinnuflugvélum, einkaflugvélum og ferjuflugvélum í gegnum árin.

**14. Viðurkenndur landingarstaður.**

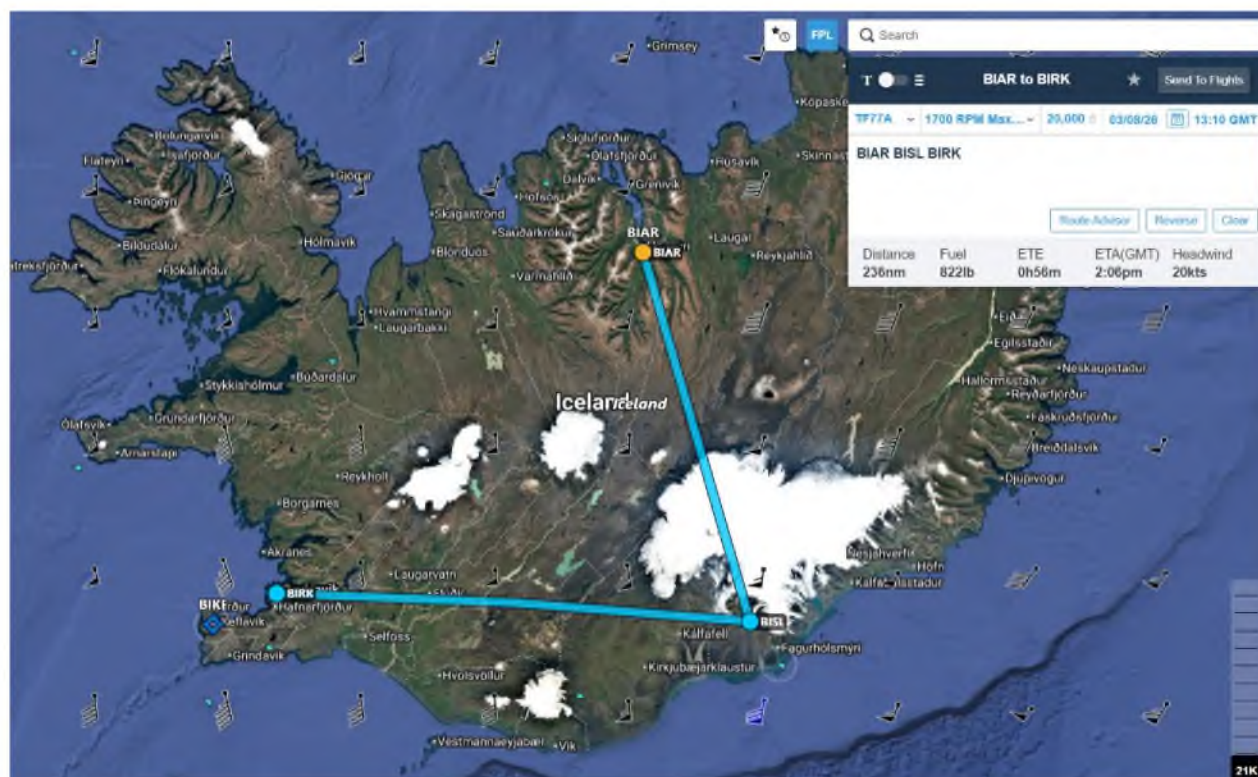
Flugvöllurinn í Skaftafelli var fyrsti landingarstaður í sínum flokki sem samþykktur var á Íslandi, með skráningarnúmerið IS/SKRL/001. Hann var fyrst tekinn út af Samgöngustofu árið 2005, sem sýnir þann metnað sem lagður hefur verið í uppbyggingu og rekstur flugvallarins.

Fundur umhverfis og samgöngunefnd 11. Mars 2026 kl. 15:40

SJÚKRAFLUGVÉL: AKUREYRI – SKAFTAFELL: Flugtími 25-30 Mín



SJÚKRAFLUGVÉL: AKUREYRI – SKAFTAFELL- REYKJAVIK: Flugtími 55-60 Mín



## Umsögn

322. mál/157. Löggjafarþing 2026. Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030

*Sendendur umsagnar eru fulltrúar Austurlistans, samtaka félagshyggjufólks í Múlaþingi, þau Hildur Þórisdóttir, sveitarstjórnarfulltrúi, fulltrúi í byggðaráði og varaforseti sveitarstjórnar Múlaþings, Eypór Stefánsson, sveitarstjórnarfulltrúi í Múlaþingi og formaður heimastjórnar Borgarfjarðar, Ásdís Hafrún Benediktsdóttir, fulltrúi í umhverfis og framkvæmdaráði og varamaður í sveitarstjórn Múlaþings. Jóhann Hjalti Þorsteinsson varafulltrúi í sveitarstjórn og fulltrúi í fjölskylduráði Múlaþings. Öll íbúar í hinum ýmsu byggðarlögum í Múlaþingi.*

Við gerum alvarlegar athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026- 2030.

Það að ráðherra telji sig óbundinn af samþykktum áætlunum Alþingis setur samstarf ríkis og sveitarfélaga í uppnám og skapar ömurlegt fordæmi. Nú er tillaga að aðalskipulagi Múlaþings til ársins 2040 í umsagnarferli en tillaga ráðherra að samgönguáætlun kippir að hluta til fótum undan þeirri vinnu sem þar hefur verið unnin. Slíkt vekur upp áleitnar spurningar um trúverðugleika Alþingis þegar íbúar og sveitarfélög geta ekki treyst á langtímaáætlanir Alþingis. Þannig sætir furðu að ríkisstjórnin boði nýja forgangsöröðun í jarðgangnamálum á Austurlandi sem sveitarfélög fyrir austan hafa ekki kallað eftir. Sveitarfélög, fyrirtæki og almenningur á að geta treyst því að samgönguáætlun sé faglega unnin og plagg sem mark er takandi á. Treyst því að hún sé ekki dægurfluga sem hent er út eftir smekki þeirra sem taka við ráðherrastólum. Treyst því að hún sé ekki geðþóttaákvörðun fárra og sé skipt út eins og húsgögnum sem falla ekki að smekk þeirra sem setjast í ríkisstjórn.

Almenningur í landinu og sveitarstjórnarfolk treysti því að síðasta samgönguáætlun væri ekki tískusveifla heldur fagleg áætlun og á henni voru byggðar ýmsar áætlanir og skipulag. Sú er ekki raunin og bæði ríki og sveitarfélög virðast hafa sóað fjármunum almennings í gangna- og veghönnun, skipulagsvinnu og áætlanir.

Er nú verið að leggja fram samgönguáætlun sem er faglega unnin og marktæk eða er hún dægurfluga sem gildir aðeins í þrjú ár?

Tónninn er gefinn, ákvarðanir fordæmisgefandi og almenningur, sveitarfélög og fyrirtæki geta ekki lengur reitt sig á skýra framtíðarsýn í samgöngumálum.

Gildandi samgönguáætlun er í samræmi við þær áherslur sem sveitarfélög hafa komið sér saman um og hafa verið staðfestar um árábil á vettvangi Sambands sveitarfélaga á Austurlandi (SSA). Sú bylting í forgangsöröðun jarðganga sem ríkisstjórnin hefur kynnt gengur gegn vilja meirihluta íbúa á Austurlandi og þeim lýðræðislegu ferlum sem unnið hefur verið eftir varðandi forgangaröröðun í landshlutanum. Í þessum efnum er rétt að benda Samfylkingarfólki á Alþingi á að í stefnulýsingu Samfylkingarinnar stendur eftirfarandi: *Við viljum víðtækt lýðræði. Fulltrúar almennings taki ákvarðanir um sameiginleg málefni fyrir opnum tjöldum. Sem flestar ákvarðanir verði teknar beint af þeim hópum fólks sem þær varða.*

Múlaþing varð til árið 2020 með sameiningu Borgarfjarðar-, Djúpavogshrepps Seyðisfjarðarkaupstaðar og Fljótsdalshéraðs. Með þeirri sameiningu var stigið stórt skref í sameiningu sveitarfélaga á landinu. Fyrirheit ríkisvaldsins um samgöngubætur réðu úrslitum í þessari sameiningu og íbúar sem greiddu atkvæði sitt í kjörklefunum sumarið 2020 lögðu

traust sitt á að sú innviðaupbygging sem þeim var lofað myndi stuðla að einu atvinnu- og búsetusvæði.

Með sameiningu sveitarfélaganna og loforði stjórnvalda um uppbyggingu Axarvegjar sáu íbúar Djúpavogs fram á að atvinnu- og þjónustusóknarsvæði þeirra myndi stækka og örugg vegtenging yrði til sem gerði m.a. menntaskólanemendum á Djúpavogi kleift að sækja nám á Egilsstöðum án þess að þurfa að fara um annars vegar slyshæsta fjallveg landsins (Öxi) eða hins vegar um hættulegasta þjóðveg í Evrópu (Suðurfjarðarveg). Með bættum samgöngum myndi einnig skapast grundvöllur fyrir bættu æskulýðs og íþróttastarfi innan Múlaþings þvert á byggðarlög auk annarra samfélagslegra áhrifa.

Íbúar Djúpavogs standa ekki einir í þessum efnum því Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) hefur ályktað alls 16 sinnum á síðustu 18 árum um mikilvægi þess að farið verði í uppbyggingu vegarins.

Þjóðhagsleg hagkvæmni Axarvegjar er óumdeilanleg. Yfir Öxi óku 106.554 bílar á síðasta ári. Umferðin eykst ár frá ári, viðhald á veginum er ófullnægjandi og það jaðrar við að spila rússneska rúllettu að aka hann. Því er mikilvægt að framkvæmdum við Axarveg eða hluta hans hefjist tafarlaust.

Án Fjarðarheiðargangna milli Seyðisfjarðar og Héraðs er allt tal um hringtengingu Austurlands í samgönguáætlun í senn gaslýsing og virðingarleysi við íbúa Austurlands. Göng um Mjóafjörð til Norðfjarðar munu aldrei leysa samgönguvanda Seyðfirðinga eða auka þar byggðafestu og öryggi.

Partur af „hringtengingu“ ríkisstjórnarinnar er Fjarðarheiði sem liggur í 620 metra hæð, vegurinn yfir hana er snjópungur og illfær í vetrarveðrum og íbúar á Seyðisfirði búa við ótryggt aðgengi að ýmsum innviðum. Eins og aðrir Austfirðingar treysta þeir á flugsamgöngur til að sækja m.a. lækniþjónustu á höfuðborgarsvæðinu.

Þegar tölfærði um lokanir á Fjarðarheiði er skoðuð eru gapandi eyður. Þó að heiðin sé sögð fær ekki þar með sagt að færðin sé góð. Fjölmargir neita sér um að sækja sér þjónustu og afþreyingu í slíkum aðstæðum, sérstaklega veigra konur, fjölskyldufólk og eldri borgar sér við því að fara yfir að nauðsynjalausu.

Það er hægt að telja upp mörg dæmi þar sem óhöpp og slys hafa orðið vegna veðurs á Fjarðarheiði þó að hún væri talin fær. Sérfræðingar Vegagerðarinnar hafa enda gefið það út að ekki er hægt að bæta veginn yfir Fjarðarheiði. Vandinn er veðrið og þær aðstæður sem það skapar á fjallveginum.

Fyrir áframhaldandi samgöngur um Fjarðarheiði munum við áfram þurfa að treysta á snjórúðningsþjónustu Vegagerðarinnar, fylgdarakstur snjórúðningstækja og leggja traust okkar á að meðlimir þjörgunarsveita séu tilbúnir að stökkva úr vinnu eða út af heimilum sínum til að bregðast við vandræðum á heiðinni. Er þeirra tími tekinn í arðsemismat gangnanna?

Framkoma ráðherra samgöngu- og sveitarstjórnarmála er ekki til þess fallinn að skapa traust og samstarfsvettvang á milli ríkisins annars vegar og sveitarfélaga og landshlutasambandanna hins vegar. Fjarðarheiðargöng eru tilbúin, fullhönnuð eftir 12 ára vinnu og 600 milljón kr.

tilkostnað. Samráð ráðherra á síðasta ári var fólgið í því að leita leiða til að fresta þeim eða slá þau út af borðinu. Verknaður sem er til þess fallinn að eyðileggja verkfærið samgönguáætlun um ókomna tíð þar sem fordæmi fyrir ráðherra framtíðarinnar skapast með þessum óskapnaði.

Austfirðingar hafa unnið að því í áratugi að gera Austurland að einu atvinnusvæði, Austfirðingum og landsmönnum öllum til heilla. Þar er raunveruleg hringtenging grunnforsenda. Raunveruleg hringtenging fæst ekki án jarðganga á milli Seyðisfjarðar og Héraðs auk Fjarðarganga. Fjarðarheiðargöng eru þannig ekki eingöngu fyrir íbúa Seyðisfjarðar og Héraðs heldur fyrir íbúa alls Mið-Austurlands.

Þá er ótalin áhrif þess að víkka með gangnatengingu þá gátt inn í landið sem ferjuhöfnin á Seyðisfirði er, bæði fyrir fólks- og vöruflutninga. Við sameiningu Múlapings var lagt upp með að tengja saman með öruggum hætti Seyðisfjarðarhöfn við Egilsstaðaflugvöll með Fjarðarheiðargöngum. Miklir þungaflutningar eru um Seyðisfjarðarhöfn en þó eru gríðarleg tækifæri í vöruflutningum ónýtt vegna þess ófyrirsjáanleika sem Fjarðarheiði veldur. Hin hagstæða lega hafnarinnar á Seyðisfirði er mikilvæg tenging við Evrópu en farþega- og fraktflutningaskipið Norræna hefur siglt milli Evrópu og Seyðisfjarðar í rúm 50 ár. Seyðisfjörður hefur orðið fyrir miklum skakkaföllum í atvinnulífi undanfarin ár og ferðaþjónusta mun verða burðarásinn í uppbyggingu atvinnulífsins.

Mesta fjárfesting í ferðaþjónustu Austurlands hefur verið í og við Egilsstaði ásamt uppbyggingu kringum áfangastaðina Stuðlagil, Hengifoss og Hafnarhólma. Fjarðarheiðargöng skapa þannig stutta og örugga tengingu frá Seyðisfjarðarhöfn að helstu áfangastöðum Austurlands og óskynsamlegt er að annað hvort lengja leið þeirra um u.þ.b. 60 km í suðurátt eða senda þá yfir varsama Fjarðarheiði. Það mun ekki hjálpa Austurlandi við að lengja ferðamannatímabilið.

## **Lokaorð**

Okkur er til efs að nokkru sinni hafi ríkisvaldið svínað jafn harkalega á svæðissamböndum sveitarfélaga og nú er stefnt að. Austurlandi er kippt út og hent í það jarðgangnakosti sem fáir íbúar vilja, mögulega til að skapa sem mesta ósátt innan fjórðungsins. Ef Fjarðarheiðargöng eru ekki sögð fjárhagslega forsvaranleg verða varla nein jarðgöng á Austurlandi metin forsvaranleg skv. röksemdarfærslum ríkisstjórnarinnar.

Það er einfalt að halda því fram að samgönguáætlun sé fullfjármögnuð þegar mikilvægum liðum hennar er slegið á frest eða þeir slegnir af. Ljóst er að ríkisstjórn Kristrúnar Frostadóttur verður ekki minnst sem ríkisstjórnin sem kom fram með fullfjármagnaða áætlun, heldur ríkisstjórnin sem gerði samgönguáætlanir að marklausu plaggi sem ekki er byggjandi á.

Til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Kæru fulltrúar í umhverfis- og samgöngunefnd,

Ég skrifa þessa umsögn sem íbúi og sveitarstjórnarfulltrúi sem lætur sig framtíð Seyðisfjarðar og Austurlands varða. Ég bið ykkur eindregið að tryggja að áður samþykkt forgangsörðun haldist, og að Fjarðarheiðargöng verði áfram næstu göng á Íslandi, í samræmi við fyrri ákvarðanir Alþingis og þær faglegu og lýðræðislegu forsendur sem þær byggðu á.

Fjarðarheiði er ekki aðeins vegur. Hún er lífæð samfélags sem hefur í áratugi búið við óöryggi, lokanir og einangrun vegna veðurs og aðstæðna sem eru óásættanlegar í nútímasamfélagi. Fyrir íbúa Seyðisfjarðar snýst þetta mál ekki um þægindi, heldur um öryggi, jafnrétti og rétt til að búa og starfa við sambærileg skilyrði og aðrir landsmenn. Ákvörðunin um Fjarðarheiðargöng sem næstu jarðgöng á Íslandi er ekki tilviljunarkennd né til komin án undirbúnings. Hún er afrakstur áratugalangrar vinnu, samráðs og faglegra greininga. Hún hefur verið samþykkt af Alþingi og hefur skapað réttmætar væntingar hjá íbúum, sveitarfélögum og atvinnulífi um að staðið verði við gefin loforð. Því veldur það miklum vonbrigðum og áhyggjum að nú sé lagt til að breyta þessari forgangsörðun án þess að fram hafi komið nýjar, skýrar og faglegar forsendur sem réttlæta slíka breytingu. Slík ákvörðun myndi ekki aðeins hafa áhrif á samgöngur, heldur einnig á traust almenninga á stjórnsýslu og áreiðanleika þeirra ákvarðana sem teknar eru af Alþingi. Fyrirsjáanleiki er grundvallaratriði í uppbyggingu samfélaga. Þegar ríkið gefur loforð, byggja samfélög framtíð sína á þeim. Að hverfa frá þeim án málefnalegra raka grefur undan trausti og skapar óvissu um framtíð heilla byggðarlaga. Ég hvet ykkur því til að standa vörð um fyrri ákvarðanir Alþingis og tryggja að Fjarðarheiðargöng verði áfram næsta jarðgangaframkvæmd á Íslandi. Með því sýnið þið að Alþingi stendur við orð sín og að öryggi, jafnræði og framtíð byggða um allt land séu raunveruleg forgangsmál.

Ég þakka ykkur fyrir að gefa almenningi kost á að koma sjónarmiðum sínum á framfæri og vona að þið takið ákvörðun sem styður við örugga og sjálfbæra framtíð Seyðisfjarðar og Austurlands.

Virðingarfyllst,

Ásrún Mjöll Stefánsdóttir,  
sveitarstjórnarfulltrúi í Múlaþingi



# Samgönguáætlun 2026-2040 - Athugasemd

## Múlaping allt

Á heimasíðu Samgönguráðuneytisins má m.a. finna eftirfarandi:

*“Verkefnishópur skipaður af samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra hefur skilað skýrslu um Seyðisfjarðargöng[Fjarðarheiðargöng]. Niðurstaða hópsins er að með hliðsjón af ávinningi samfélags og atvinnulífs á Seyðisfirði og Austurlandi í heild sé vænlegast að rjúfa einangrun Seyðisfjarðar með jarðgöngum undir Fjarðarheiði og styrkja samfélagið á Austurlandi öllu.....”*

Það var loks ánægjulegt, eftir áratuga baráttu, að sæist til lands með Fjarðarheiðargöngin. Í ljósi sögunnar varð strax titringur og einhverjum fannst þetta stór biti að kyngja og því var of snemmt að fagna, sem síðan varð raunin síðla sumars 2025 á fundi innviðaráðherra með íbúum Austurlands á Egilsstöðum, þar taldi hann sig ekki bundinn af ákvörðun fyrri stjórnvalda. **Það truflar þó ekki ráðherrann að leggja nú fram samgönguáætlun til 2040.**

Við sameiningu sveitarfélaga hefur krafan um bættar samgöngur ávallt þótt eðlileg. Við sameiningu fjögurra sveitarfélaga í Múlaping var unnið með samgöngumálin þannig að leiðir yrðu greiðar í því fjölkjarna sveitarfélagi sem þá varð til. Þá var í umræðunni betri vegur á Borgarfjörð, vegur yfir Öxi og Fjarðarheiðargöng, sem eru full hönnuð og tilbúin til útboðs. Engar umferðargreiningar eru tiltækar um aðrar leiðir til bæta aðgengi við Seyðisfjörð og hvorki til jarðfræði- né ofanflóðarannsóknir um aðrar lausnir, sem byggja undir slíka óskhyggju.

Ekki eingöngu þurfa íbúar í Múlapingi að sitja undir framangreindum vangaveltum, heldur virðast stjórnvöld Íslands ítrekað finna hjá sér þörf að fjármagna hin ýmsu gæluverkefni og þá er þeim nærtækast að sælast í fjármagn lengst frá Reykjavík. Til dæmis er illa skilgreindur margra ára fjáraustur í loftslagsmál, sem stjórnvöld vilja ekki gera grein fyrir og eru fjármunir, sem nægðu í fjölda jarðganga á Austurlandi.

Auk Fjarðarheiðaganga er vert að nefna vanefnd loforð um Axarveg, endurbætur við Egilsstaðaflugvöll og fækkun á einbreiðum brúm á þjóðvegi eitt á Austurlandi. Allar heitingar ríkisstjórnarinnar um nefndar úrbætur hafa jafnóðum verið svikin og þær voru gefin.

Polinmæði íbúa Múlapinga eru á þrotum og því hefur verið efnt til undirskriftasöfnunar á „island.is“ um samgöngubætur í Múlapingi og á undirskriftalista vegna Fjarðarheiðarganga hafa safnast 2978 meðmælendur síðan 14.11.2025 og frá 29.01.2026 eru meðmælendur 473 á meðfylgjandi söfnunarlista:

### ***“Axarveg strax!***

*Samgönguáætlun er ekki skiptimynt í kjördæmapoti, heldur vegvísir inn í framtíðina sem ber að virða. Vegur um Öxi var ein af forsendum sameiningar Djúpavogs í Múlaping. Það vantar 18km af boðlegum vegi til að stytta leið um 70km í Múlapingi og auk þess er leiðin frá Reyðarfirði til Djúpavogs 5km styttri ef farið er um Öxi en Suðurfjarðaleið.”*

Grasflugbrautir voru gerðar á Egilsstaðanesinu um 1940. Malarflugvöllur var tekinn í notkun 1952 þar til ný flugbraut, klædd malbiki, var formlega tekinn í notkun 23 september 1993. Þá hafði verið ákveðið að skipta verkinu, þannig að hann var í fyrsta áfanga 2000X45m. Síðar átti að lengja hann í 2700m. Enn bólar ekki á þeirri framkvæmd eftir tæp 33 ár.

Við lifum á óvissum tímum bæði hvað varðar óróa í alþjóðamálum og á Íslandi eru náttúruöflin að minna á sig. Til hvaða ráða ætla stjórnvöld að grípa þegar ekki verður hægt að nýta Keflavíkurflugvöll vegna náttúruhamfara á Reykjanesi? Veðurfarslega kom Egilsstaðaflugvöllur best út þegar metnir voru veðurfarslegir þættir milli Keflavíkurflugvallar og annarra innanlandsflugvalla. Keflavíkur- og Egilsstaðaflugvöllur eru á sitthvoru veðursvæðinu og hverfandi líkur á að þeir lokist báðir á sama tíma. Hver er stefna ríkisstjórnarinnar í þeirri óvissu, sem jarðeldar á Reykjanesi eru að búa sig undir að valda?

Það verður of seint að grípa til aðgerða á Egilsstaðaflugvelli þegar eldfjöllin rumska á suðvesturhorni landsins. Umhverfi Egilsstaðaflugvallar er mun vænna fyrir flugstarfsemi, þar sem fjöll eru ekki eins afgerandi þáttur í krefjandi aðflugi til flugvallarins eins og á Akureyri. Hvar er bílastæðagjaldið, sem innheimt var hjá Isavia á Egilsstaðaflugvelli? Hvert er planið að láta ríkisfyrirtæki standa við gefin fyrirheit?

Það er þyngra en tárúm taki að upplifa endalaus fyrirheit um að hinir og þessir fjárstofnar eigi að ganga í ákveðin verkefni, í einskonar „innviðaskuld“, en skila sé ekki í þau verkefni. Þegar krafín eru svör um vanefndir, yppa allir öxlum.

**Hverslags framkoma er þetta við almenning á landsbyggðinni?  
Hvar er gagnsæi stjórnsýslunnar?**

Egilsstöðum 09.02.2026  
Virðingarfyllt

Benedikt Vilhjálmsson Warén

# Samgönguáætlun 2026-2040 - Athugasemd

## Fjarðarheiðargöng.

### Önnur gátt til landsins

Mörgum á Íslandi virðist vera gjörsamlega ókunnugt um að Seyðisfjörður er önnur mesta gátt ferðamanna til Íslands og tengir Ísland við Evrópu um þjóðveginn E39 inn á hraðbrautir um alla Evrópu. Smyril-Line er búin að sigla í rúm fimmtíu ár milli Seyðisfjarðar og Evrópu með frakt og farþega auk þess sem að undanförunu hefur komum skemmtiferðaskipa fjölgað verulega. Árið 2024 fóru um Seyðisfjarðarhöfn 39.877 farþegar, 15.258 ökutæki og 34.022 tonn af fragt.

### Efnahagslegur ávinningur

Mikilvægi tenginga milli Egilsstaðaflugvallar og Seyðisfjarðahafnar um svæði þar sem raforkutengivirki við Eyvindará er með örugga orku fyrir margbreytilega starfsemi. Þessi samsetning er einstæð á Ísland, sem mun skapa fjölda tækifæra fyrir Múlaþing allt, ef rétt er á haldið. Efnahagslegur ávinningur Fjarðarheiðarganga er því mikill fyrir Múlaþing, Austurland og ekki síst **fyrir Ísland allt.**

### Almannavarnir á sjó og landi

Miðað við flutning á ökutækjum með Norrænu, er vel hægt geta sér til um hve alvarlegt ástand gæti skapast verði eldur yrði laus í rafbíl innan um fjölda bensínbíla. Viðbragðslið hefðu eina leið um Fjarðarheiði til að komast á vettvang og gagnstæða leið þarf að flytja slasaða. Viðlíka ástand raungerðist í mars 2023 þegar snjóflóð féll á Neskaupstað og ófært var innanbæjar og einnig um Fagradal. Björgunarsveitir komu fljögandi frá Reykjavík til Egilsstaða og ásamt hinum var farið yfir Fjarðarheiðina, sem blessunarlega var fær og síðan sjóleiðina frá Seyðisfirði á Neskaupstað.

### Tvískinnungur

Í því ljósi þarf að fjalla um Fjarðarheiðargöng af sanngirni og á heiðarlegan hátt, en ekki einskorða umræðuna við fjárfreka framkvæmd í fámennt samfélag. Í framhaldinu verður umræðan auk heldur sérkennileg um að opna fleiri gáttir til Íslands og dreifa ferðamönnum um landið, þegar lamandi aðgerðar- og skilningsleysi stjórnvalda styður ekki við Seyðisfjörð, þar sem slík þjónusta er öflug nú þegar.

### Orð skulu standa

Á undanförunum árum hefur ítrekað verið fjallað um nauðsyn Fjarðarheiðarganga af þingmönnum og ráðherrum, sem telja sig menn orða sinna. Margsinnis hefur göngum verið lofað og það skjalfest í samgönguáætlun, sem er þungavigtarskjal frá Alþingi og ber að virða. Hvers eiga Austfirðingar að gjalda þegar kemur að slíku sambandsleysi milli orða og athafna þingheims og framkvæmdavaldsins?

### Sanngirni í samanburði

Svo að stóra samhenginu. Engum heilvita manni dettur í hug að tengja fjárveitingar í Keflavíkurflugvöll við íbúafjölda í Sandgerði. Slík nálgun er jafn fráleit og að tengja fjárveitingar í Fjarðarheiðargöng við íbúafjöldann á Seyðisfirði.

Benedikt Vilhjálmsson Warén

Efni: umsögn um þingmál 322 - Fjarðarheiðargöng Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 -2040.

Undirritaður gerir athugasemdir við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 - 2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026 - 2030 sem er í samráðsgátt umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Fjarðarheiðargöng eru ekki lúxusverkefni heldur grundvallarforsenda fyrir áframhaldandi búsetu á Seyðisfirði. Fjarðarheiðin er ein hættulegasta og ótryggasta fjallleið landsins, þar sem lokanir, ófærð og óveður valda ítrekað samfélagslegri einangrun. Íbúar sem treysta sér ekki yfir heiðina að vetrarlagi missa aðgengi að nauðsynlegri þjónustu, heilbrigðisþjónustu og atvinnu, sem hefur bein áhrif á lífsgæði og öryggi.

Það er því alvarlegt þegar Innviðaráðherra tekur ákvarðanir í trássi við sameiginlegar samþykktir Sambands sveitarfélaga á Austurlandi, sem hafa ítrekað lagt áherslu á að Fjarðarheiðargöng séu brýnasta samgöngumál svæðisins. Slíkt grefur undan lýðræðislegu ferli, samráði og þeirri staðbundnu þekkingu sem sveitarfélögin búa yfir.

Að fresta eða tefja framkvæmdum við Fjarðarheiðargöng er í raun að tefla framtíð Seyðisfjarðar í tvísýnu. Þetta er mál sem snýst um öryggi, jafnræði og rétt íbúa til að búa við sambærilegar samgöngur og aðrir landsmenn.

Virðingarfyllt,

Bergþór Máni Stefánsson, íbúi á Seyðisfirði



Samgöngu-  
sáttmálinn

# Samgöngusáttmálinn - framkvæmdaáætlun

Kynning fyrir umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
10. febrúar 2026







# Tímamótasamkomulag ríkis og sveitarfélaga árið 2019

Tímamót þegar fyrsti  
Samgöngusáttmálinn var  
undirritaður árið 2019.

Mikilvægt að móta sameiginlega sýn  
um samgönguframkvæmdir til  
framtíðar.





# Uppfærsla Samgöngusáttmálans 2024

Allar kostnaðaráætlanir hafa nú verið endurskoðaðar og verkefni komin nær framkvæmdastigi.

Allar lykilframkvæmdir eru þær sömu og áður en ný verkefni bættust við og breytingar gerðar á stökum verkefnum.





# Hlutfall af 311 milljarða heildarfjárfestingu til 2040

42%

Stofnvegir

130,7 ma

42%

Borgarlínan

130,4 ma

13%

Hjóla- og göngustígar

40 ma

3%

Umferðarstýring,  
flæði og öryggi

10 ma





# Framkvæmdaáætlun samgöngusáttmála 2024

## Framkvæmdaáætlun uppfærðs samgöngusáttmála

Verðlag mátt. 2024 ex. ltu. viðbótt 24012

| Stofnvegir                                                          | 2019-2023     | 2024         | 2025          | 2026          | 2027          | 2028          | 2029          | 2030          | 2031          | 2032          | 2033          | 2034          | 2035-2040     | Samtals        |
|---------------------------------------------------------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Bæjarhlíð - Vesturlandsvegur                                        | 592           |              |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               | 600            |
| Skarðlaubaut - Hafnarvegur                                          | 971           |              |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               | 1.000          |
| Keldiselsvegur - Rjúfukurvegur                                      | 3.073         |              |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               | 3.100          |
| Kurðingavæð - Bæjarhlíð                                             | 240           |              |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               | 200            |
| Gambardí við Rjúfukurveg                                            | 52            |              | 100           | 100           |               | 100           | 1.700         | 400           |               |               |               |               |               | 2.500          |
| Reykjanesbraut/Sæbraut - Kolavogur - Stekkjabbekki (Sæbrautarstaki) | 354           | 300          | 200           | 400           | 5.100         | 6.200         | 6.300         | 6.400         |               |               |               |               |               | 25.200         |
| Reykjanesbraut - Alfranesvegur - Lækjargata                         | 116           |              | 200           | 200           | 200           | 1.000         | 1.600         | 4.600         | 5.700         | 5.500         |               |               |               | 20.100         |
| Armanesvegur - Rjúfukurvegur - Breiðhólshraut                       | 729           | 2.600        | 2.600         | 2.100         |               |               |               |               |               |               |               |               |               | 8.000          |
| Múlabraut - jarðgöng                                                | 212           |              |               | 300           | 300           |               |               |               |               | 1.000         | 6.000         | 7.000         | 39.900        | 54.700         |
| Múlabraut - brúlaugingdæsingur við Landspítala                      |               |              | 100           | 300           | 1.000         | 1.000         |               |               |               |               |               |               |               | 2.400          |
| Hafnarjarðarvegur - Skólur í Garðrum                                | 3             |              |               |               | 100           |               |               |               | 200           | 600           |               | 5.000         | 6.800         | 12.600         |
| Stjórnu- studega                                                    | 100           |              |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               | 100            |
|                                                                     | 6.434         | 2.900        | 3.200         | 3.400         | 6.800         | 8.300         | 10.500        | 11.400        | 5.900         | 7.300         | 6.000         | 12.000        | 46.700        | 130.700        |
| <b>Borgarlína</b>                                                   |               |              |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                |
| Ártún - Hlemmur - Hamraborg                                         | 3.690         | 2.600        | 5.700         | 6.200         | 6.200         | 6.200         | 6.200         | 5.400         | 5.300         |               |               |               |               | 47.500         |
| Mjöld - BSÍ                                                         | 42            |              | 100           | 200           |               |               | 1.000         | 2.300         | 2.300         |               | 2.000         | 2.000         | 7.500         | 17.100         |
| Fjörður - Múlabraut                                                 | 32            |              | 200           |               |               |               |               |               | 2.100         | 3.100         | 2.000         | 6.700         | 700           | 18.800         |
| Ártún - Spöng                                                       |               |              | 100           |               |               |               |               | 600           | 700           |               | 4.000         | 3.800         | 2.500         | 11.700         |
| Hamraborg - Lindir                                                  |               |              | 100           | 300           |               |               |               | 1.400         | 1.200         | 4.400         |               |               |               | 7.400          |
| Borgarlína um Keltur og Ríkisstofn                                  | 15            | 50           | 150           |               | 310           | 1.180         | 1.050         | 3.600         | 3.600         | 4.670         | 700           |               |               | 16.300         |
| Snóningsur við Höfuð                                                |               |              |               | 100           |               | 500           | 500           |               |               |               |               |               |               | 1.100          |
| Séðar um stórnið í ltu 1-6                                          |               |              |               |               |               |               |               | 1.300         | 1.300         | 1.100         | 1.500         |               | 1.200         | 6.400          |
| Undirgöngur verða                                                   | 6             | 150          | 260           | 260           | 260           |               |               | 510           | 510           | 600           | 550           |               |               | 3.100          |
|                                                                     | 3.756         | 2.850        | 6.610         | 7.060         | 6.770         | 7.880         | 9.750         | 14.910        | 16.810        | 13.870        | 15.750        | 12.500        | 12.000        | 136.400        |
| <b>Annar</b>                                                        |               |              |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                |
| Hjalla- og göngusiggar utan Borgarlínu                              | 2.280         | 1.000        | 500           | 500           | 500           | 500           | 500           | 500           | 500           | 700           | 700           | 1.000         | 1.200         | 10.400         |
| Hjalla- og göngusiggar meðfram 1. ltu Borgarlínu                    |               |              | 200           | 800           | 800           | 800           | 800           | 1.600         | 1.600         | 700           |               |               |               | 7.300          |
| Hjalla- og göngusiggar meðfram 2. - 6. ltu Borgarlínu               |               |              |               |               |               |               |               | 1.200         | 2.000         | 2.700         | 2.500         | 2.500         | 2.700         | 13.600         |
| Hjalla- og göngusiggar - viðbótarsiggar                             |               |              |               |               |               |               |               |               | 800           | 800           | 700           |               | 3.100         | 5.400          |
| Göngubryr og undirgöng                                              | 456           |              | 200           | 200           | 200           | 200           | 200           | 200           | 200           | 200           | 200           | 200           | 700           | 3.100          |
| Umferðarvæðing, sáttir umferðarvæðing og byggisáætlanir             | 1.500         | 300          | 500           | 500           | 500           | 500           | 500           | 600           | 700           | 600           | 600           |               | 3.100         | 16.000         |
|                                                                     | 4.526         | 1.500        | 1.400         | 2.000         | 2.000         | 2.000         | 2.000         | 4.900         | 5.800         | 5.700         | 4.700         | 3.700         | 10.300        | 49.900         |
| <b>Samtals:</b>                                                     | <b>14.536</b> | <b>7.000</b> | <b>11.210</b> | <b>12.460</b> | <b>15.570</b> | <b>18.180</b> | <b>22.250</b> | <b>30.410</b> | <b>28.510</b> | <b>26.670</b> | <b>26.450</b> | <b>28.200</b> | <b>69.500</b> | <b>311.000</b> |

## Fjárfestingaráætlun

|                                                             | 2019-2023 | 2024  | 2025  | 2026  | 2027  | 2028  | 2029  | 2030   | 2031   | 2032   | 2033   | 2034   | 2035-2040 | Samtals |
|-------------------------------------------------------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|---------|
| Bein framlög nús (samgöngusáttmálun)                        | 13.678    | 2.800 | 2.800 | 2.800 | 2.800 | 2.800 | 2.800 | 2.800  | 2.800  | 2.800  | 2.800  | 2.800  | 16.300    | 61.178  |
| Sveitarvæðing SSÍ                                           | 5.438     | 1.400 | 1.400 | 1.400 | 1.400 | 1.400 | 1.400 | 1.400  | 1.400  | 1.400  | 1.400  | 1.400  | 8.400     | 29.238  |
| Flöt- og umferðarvæðing / undirbúðun tilgönguunar af umferð |           |       |       |       |       |       |       | 13.000 | 13.000 | 13.000 | 13.000 | 13.000 | 78.000    | 147.000 |
| Áætlun af Keldnalandi                                       |           |       |       |       |       |       | 6.000 | 6.000  | 6.000  | 6.000  | 6.000  | 6.000  | 8.000     | 50.000  |

|                                                            |        |        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
|------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Önsur fjárfestingaráætlun                                  |        | 4.000  | 4.000  | 4.000  | 4.000   | 4.000   |         |         |         |         |         |         |         | 20.000  |
| Áætlun af fjárfestingaráætlun og önsur fjárfestingaráætlun |        |        | 555    | 555    | 555     | 555     | 555     | 555     | 555     | 555     | 555     | 555     | 3.330   | 8.810   |
| Áætlun af fjárfestingaráætlun og önsur fjárfestingaráætlun | 10.166 | 4.200  | 8.755  | 8.755  | 8.755   | 14.755  | 14.755  | 23.755  | 23.755  | 23.755  | 23.755  | 23.755  | 114.530 | 312.446 |
| Samtals                                                    |        |        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Áætlun af fjárfestingaráætlun og önsur fjárfestingaráætlun | 4.630  | -2.800 | -2.400 | -3.700 | -6.810  | -3.420  | -7.490  | -6.600  | -4.750  | -2.910  | -2.680  | -4.440  | 45.090  | 1.440   |
| Uppskot                                                    | 4.630  | 1.330  | -635   | -4.310 | -11.145 | -14.570 | -32.080 | -28.720 | -31.475 | -38.390 | -39.085 | -49.530 | 1.500   |         |





# Fjármögnun og skipting milli ríkis og sveitarfélaga

| Ríki                                                                                                                          | Sveitarfélög                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>87,5%</b><br>Bein framlög - samgönguáætlun 20%<br>Ábati af Keldnalandi 16%<br>Tekjur af umferð eða<br>önnur fjármögnun 52% | <b>12,5%</b><br>Bein framlög (m.v. hlutdeild í íbúafjölda) |

# Fjármálaáætlun 2026-2030

**Tafla 3.9 Fjárfestingarframlög**

| Fjárfestingarframlög, ma.kr.                         | Fjárlög 2025 | 2026        | 2027        | 2028        | 2029        | 2030        | Uppsafnað yfir tímabil FÁ |
|------------------------------------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------|
| <b>Samgöngu- og fjarskiptamál</b> .....              |              |             |             |             |             |             |                           |
| Vegagerðin .....                                     | 26,8         | 33,8        | 37,3        | 36,8        | 37,3        | 37,3        | 182,7                     |
| Betri samgöngur .....                                | 6,7          | 6,8         | 6,8         | 6,9         | 6,9         | 6,9         | 34,2                      |
| <b>Heilbrigðismál</b> .....                          |              |             |             |             |             |             |                           |
| Núi Landspítalinn .....                              | 16,4         | 22,6        | 20,0        | 19,9        | 30,2        | 32,4        | 125,1                     |
| Legudeild við sjúkrahúsið á Akureyri .....           |              | 3,0         | 3,1         | 3,5         | 1,7         |             | 11,3                      |
| <b>Almanna- og réttaröryggi</b> .....                |              |             |             |             |             |             |                           |
| Uppbygging nýs fangelsis .....                       | 1,4          | 2,7         | 6,0         | 5,9         |             |             | 14,6                      |
| <b>Mennta- og menningarmál</b> .....                 |              |             |             |             |             |             |                           |
| Þjóðarhöllin .....                                   | 1,5          | 2,1         | 2,9         | 2,5         | 0,1         |             | 7,6                       |
| <b>Félags- og tryggingamál</b> .....                 |              |             |             |             |             |             |                           |
| Húsnæði vegna öryggisvistunar fullorðinna .....      |              | 0,5         | 1,3         | 0,8         |             |             | 2,6                       |
| <b>Aðrar framkvæmdir</b> .....                       |              |             |             |             |             |             |                           |
| Nýbygging við Stjórnarráðið .....                    |              | 0,5         | 1,3         |             |             |             | 1,8                       |
| Annað .....                                          | 17,1         | 11,3        | 10,6        | 10,0        | 12,8        | 16,4        | 61,1                      |
| <b>Heildar fjárfestingarframlög ríkissjóðs</b> ..... | <b>70,0</b>  | <b>83,4</b> | <b>89,3</b> | <b>86,3</b> | <b>89,1</b> | <b>93,0</b> | <b>441,9</b>              |
| árleg breyting, ma.kr. ....                          |              | 13,4        | 5,9         | -3,0        | 2,8         | 3,9         |                           |



# Samgöngusáttmálinn – greinargerð tillögu að samgönguáætlun 2026-2040

## Samgöngusáttmálinn.

Unnið hefur verið að verkefnum samgöngusáttmála í samvinnu ríkis og sveitarfélaga frá undirritun hans í september 2019. Með sáttmálanum sameinuðust ríki og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu um framtíðarsýn og markmið fyrir samgöngur á svæðinu. Á grunni laga nr. 81/2020 var í október 2020 stofnað opinbert hlutfélag um framkvæmdirnar, Betri samgöngur ohf., sem er í sameiginlegri eigu ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu.

Mikilvægar framkvæmdir hafa þegar klárast, svo sem á Reykjanesbraut í Hafnarfirði, Suðurlandsvegi milli Vesturlandsvegur og Hádegismóa og á Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ. Þá hafa verið lagðir 20 km af göngu- og hjólastigum.

Samfélagslegur ábati samgöngusáttmála er metinn um 1.140 milljarður kr. (á verðlagi 2023) til 50 ára, en heildarfjárfesting er áætluð 311 milljarðar kr. Hlutfall af heildarfjárfestingu til 2040 er áætlað 42% í stofnvegi, 42% í innviði Borgarlínu, 13% í uppbyggingu hjóla- og göngustiga og 3% í umferðarstýringu, flæði og öryggi. Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins var uppfærður í ágúst 2024.

Tilfni uppfærslu samgöngusáttmálans voru breytingar á kostnaðaráætlunum til hækkunar og röskun á framkvæmdaáætlun hans, mikilvægi þess að ákveða rekstrarform nýs kerfis almenningssamgangna sem og innviða og þörf fyrir mörkun og skilgreiningu framkvæmda þannig að fyrir lægi hvaða þættir einstakra framkvæmda væru greiddir af samgöngusáttmálanum og hverjir ekki.

Við uppfærslu framkvæmdatöflu fyrir samgöngusáttmálann var einkum litið til markmiðs sáttmálans og eigenda hans, hönnunar, áætlanagerðar, skipulags- og matsferlis, framkvæmdatíma og samþættingar verkefna, fjármögnunar, fjárflæðis og afkastagetu hins opinbera og ráðgjafa- og verktakamarkaðar. Framkvæmdatími samkomulagsins var lengdur um sjö ár sem á að tryggja raunhæfan tímaramma fyrir undirbúning og fjármögnun og getu allra aðila sem

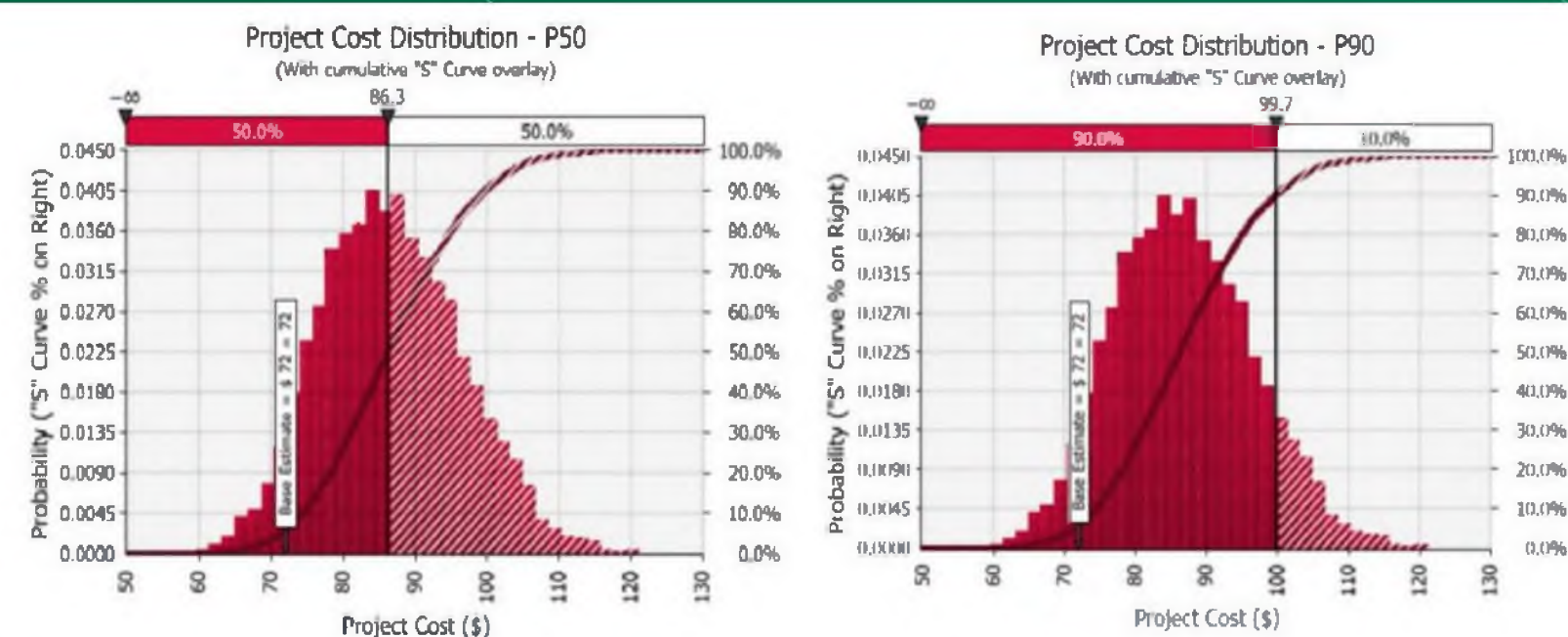
Samgöngusáttmálinn – Framkvæmdaáætlun uppfærðs samgöngusáttmála.  
Verðlag samgöngusáttmálans.

| Vegheiti                                                |        |        |        |        |        |           | Óvissa    |                    |                     |
|---------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|-----------|--------------------|---------------------|
| Kaflabeiti                                              | 2026   | 2027   | 2028   | 2029   | 2030   | 2031–2035 | 2036–2040 | kostnaðar-áætlunar | Hönnunarstigi lokið |
| Hafnarfjarðarvegur                                      |        |        |        |        |        |           |           |                    |                     |
| Stokkur í Garðabæ                                       |        | 200    |        |        |        | 6.600     | 6.000     | -30/+85%           | Skilgr.             |
| Reykjanesbraut                                          |        |        |        |        |        |           |           |                    |                     |
| Holtavegur – Stekkjarbakki                              | 400    | 5.100  | 6.200  | 6.200  | 6.400  |           |           | -10/+25%           | Forh.               |
| Gatnamót við Bústaðaveg                                 | 100    |        | 100    | 1.700  | 400    |           |           | -15/+40%           | Frumdrög            |
| Álfanesvegur – Lækjargata                               | 200    | 200    | 1.000  | 2.600  | 4.600  | 11.200    |           | -15/+40%           | Frumdr.             |
| Miklabraut                                              |        |        |        |        |        |           |           |                    |                     |
| Jarðgöng                                                | 300    | 300    |        |        |        | 20.650    | 33.250    | -15/+40%           | Frumdr.             |
| Bráðab.tenging við Landspít.                            | 300    | 1.000  | 1.000  |        |        |           |           |                    |                     |
| Amarnesvegur                                            |        |        |        |        |        |           |           |                    |                     |
| Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut                           | 2.100  |        |        |        |        |           |           | -5/+15%            | Verkhönnun          |
| Borgarlína                                              |        |        |        |        |        |           |           |                    |                     |
| Ártún – Hamraborg – Hlemmur                             | 6.200  | 6.200  | 6.200  | 6.200  | 5.400  | 5.300     |           | -15/+40%           | Frumdr./forh.       |
| Mjódd – BSÍ                                             | 200    |        |        | 1.000  | 2.100  | 8.100     | 5.600     | -30/+70%           | Skilgreining        |
| Fjörður – Miklabraut                                    |        |        |        |        |        | 19.600    |           | -30/+70%           | Skilgreining        |
| Hamraborg – Lindir                                      | 300    |        |        |        | 1.400  | 5.600     |           | -30/+70%           | Skilgreining        |
| Ártún – Spöng                                           |        |        |        |        | 600    | 11.000    |           |                    |                     |
| Keldur og Blikastaðir                                   |        | 310    | 1.180  | 2.050  | 3.600  | 8.970     |           | -30/+70%           | Skilgreining        |
| Snúningur við Hörpu                                     | 100    |        | 500    | 500    |        |           |           |                    |                     |
| Stöðvar utan sérrýmislotu 1–6                           |        |        |        |        | 1.300  | 3.900     | 1.200     |                    |                     |
| Undirbúningur verka                                     | 260    | 260    |        |        | 510    | 1.660     |           |                    |                     |
| Hjóla- og göngustigar                                   | 1.300  | 1.300  | 1.300  | 1.300  | 3.300  | 20.700    | 3.500     |                    |                     |
| Göngubrýr og undirgöng                                  | 200    | 200    | 200    | 200    | 200    | 1.000     | 500       |                    |                     |
| Umferðarstýring, aukið umferðarflæði og öryggisaðgerðir | 500    | 500    | 500    | 500    | 600    | 2.000     | 3.000     |                    |                     |
| Samtals samgöngusáttmáli                                | 12.460 | 15.570 | 18.180 | 22.250 | 30.410 | 126.280   | 53.050    |                    |                     |





# Kostnaðarðaráætlanir skv. aðferðafræði AACE



Mynd 19: Samkvæmt AACE-aðferðafræðinni er líkindadreifing kostnaðar reiknuð með Monte Carlo hermun í kjölfar áhættugreiningar á helstu kostnaðarliðum.

Við uppfærslu kostnaðaráætlana á verkefnum samgöngusáttmálans voru áætlanirnar áhættugreindar og kostnaðardreifingar fengnar með Monte Carlo greiningum. Kostnaðartölur í framkvæmdatöflu á uppfærðum sáttmála eru P50-gildi sem táknar eins og áður líklegasta kostnaðinn en hafa verður í huga að það eru 50% líkur á að kostnaðurinn verði hærri.

98R-18: Cost Estimate Classification System – As Applied in Engineering, Procurement, and Construction for the Road and Rail Transportation Infrastructure Industries

6 of 26

August 7, 2020

| ESTIMATE CLASS | Primary Characteristic                                                                     | Secondary Characteristic                 |                                                              |                                                                                                   |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                | MATURITY LEVEL OF PROJECT DEFINITION DELIVERABLES<br>Expressed as % of complete definition | END USAGE<br>Typical purpose of estimate | METHODOLOGY<br>Typical estimating method                     | EXPECTED ACCURACY RANGE<br>Typical variation in low and high ranges at an 80% confidence interval |
| Class 5        | 0% to 2%                                                                                   | Concept screening                        | Cost/length factors, parametric models, judgment, or analogy | L: -20% to -50%<br>H: +30% to +100%                                                               |
| Class 4        | 1% to 15%                                                                                  | Study or feasibility                     | Cost/length, factored or parametric models                   | L: -15% to -30%<br>H: +20% to +50%                                                                |
| Class 3        | 10% to 40%                                                                                 | Budget authorization or control          | Semi-detailed unit costs with assembly level line items      | L: -10% to -20%<br>H: +10% to +30%                                                                |
| Class 2        | 30% to 75%                                                                                 | Control or bid/tender                    | Detailed unit cost with forced detailed take-off             | L: -5% to -15%<br>H: +5% to +20%                                                                  |
| Class 1        | 65% to 100%                                                                                | Check estimate or bid/tender             | Detailed unit cost with detailed take-off                    | L: -3% to -10%<br>H: +3% to +15%                                                                  |

Table 1 – Cost Estimate Classification Matrix for the Road and Rail Transportation Infrastructure Industries

# Samgöngusáttmálinn 2019–2040 - áætluð framkvæmdaár

Fjárfestingar

 Stofnvegir

(2027-2032)

2032-2035+

2027-2030

2029-2030

2034-2035+

2023-2026

2028-2032

-  Verkefni lokið eða í framkvæmd
-  Verkefni í uppfærðum samgöngusáttmála

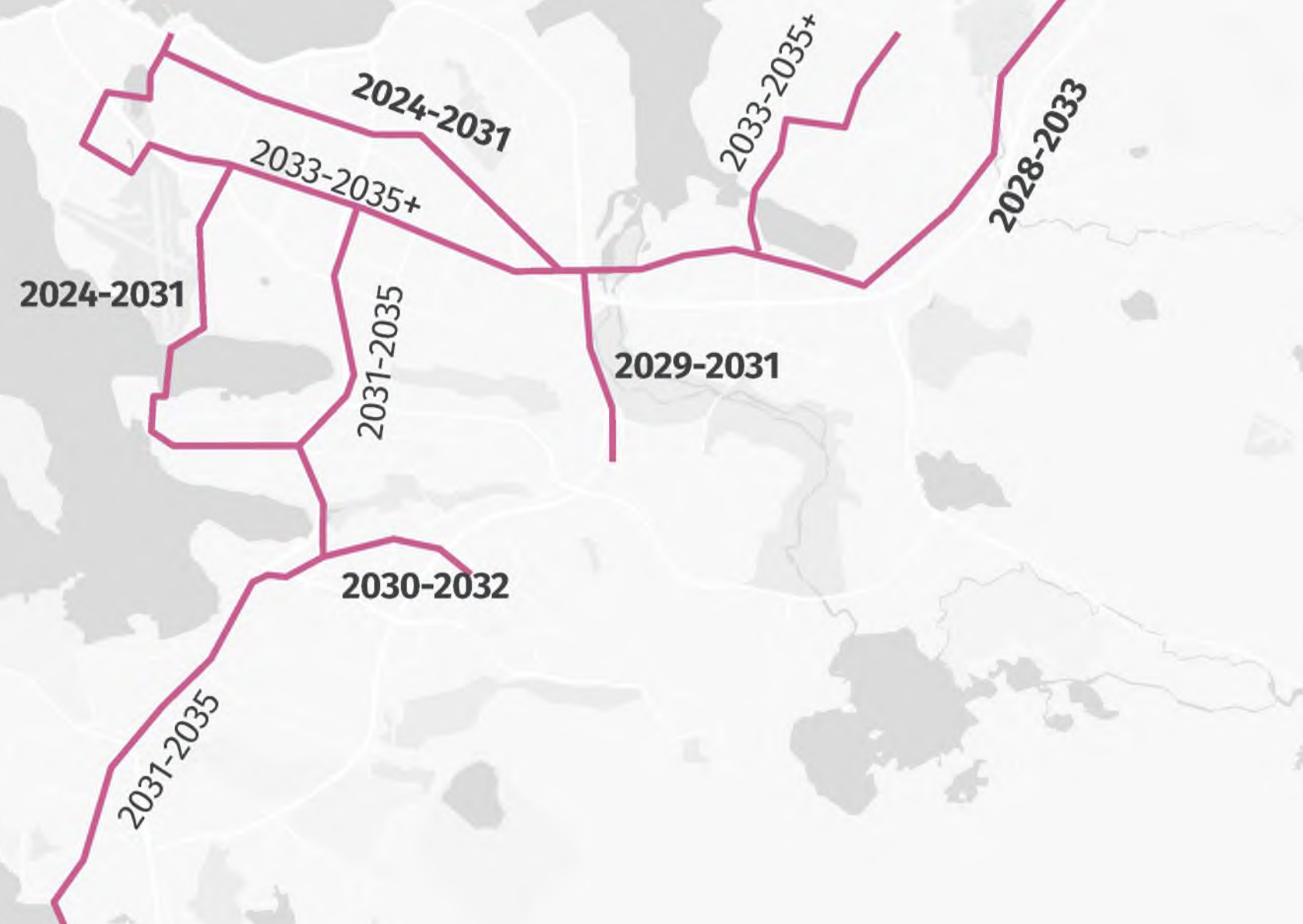


# Samgöngusáttmálinn 2019–2040 - áætluð framkvæmdaár

## Fjárfestingar



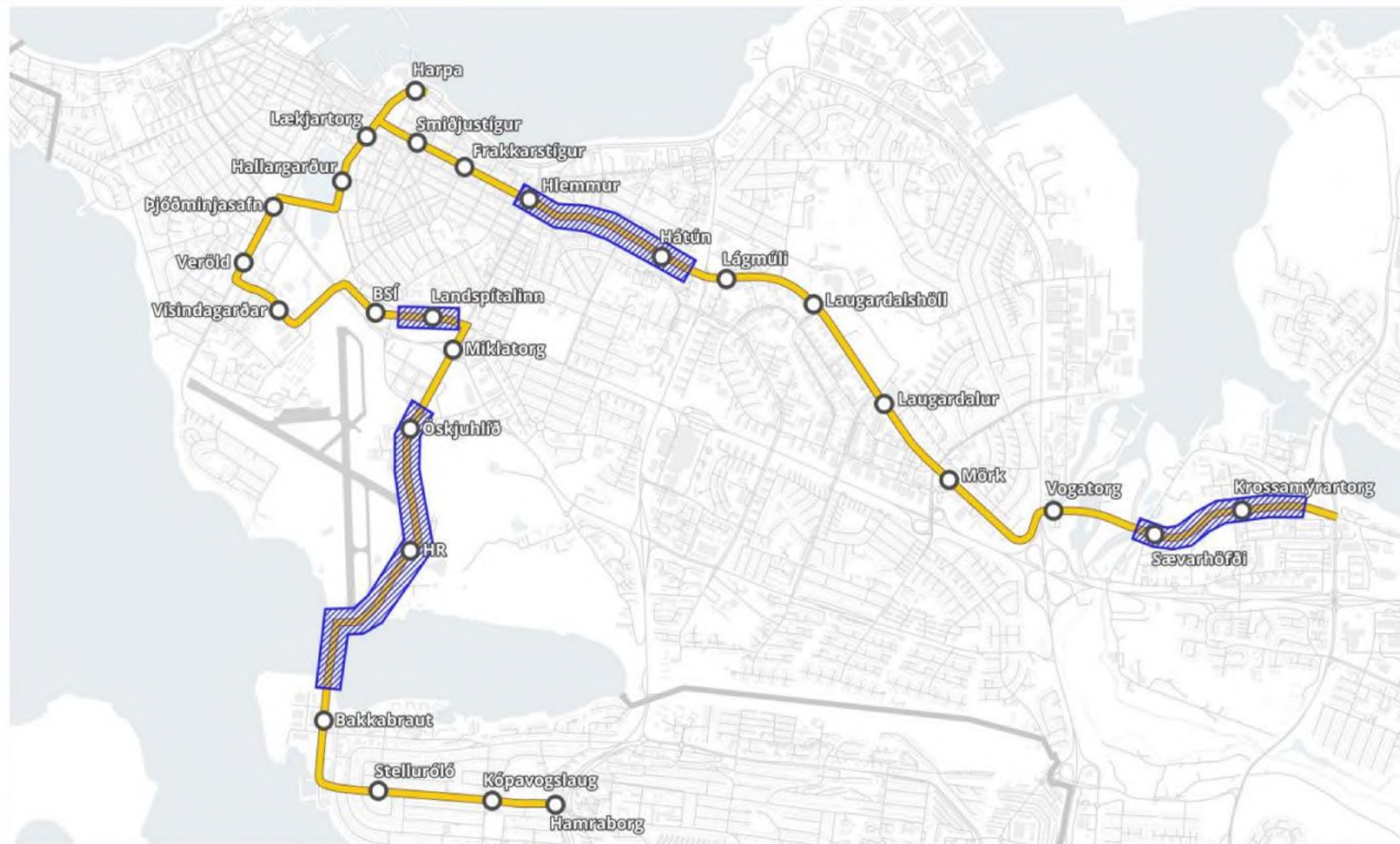
Borgarlínan







# Borgarlínan – fyrstu framkvæmdir



*Samþykktar deiliskipulagsáætlanir fyrstu lotu sýndar í bláum lit.*





# Samgöngusáttmálinn 2019-2040

Stofnhjólanet höfuðborgarsvæðisins  
Framkvæmdaáætlun 2020-2040

Staða framkvæmda

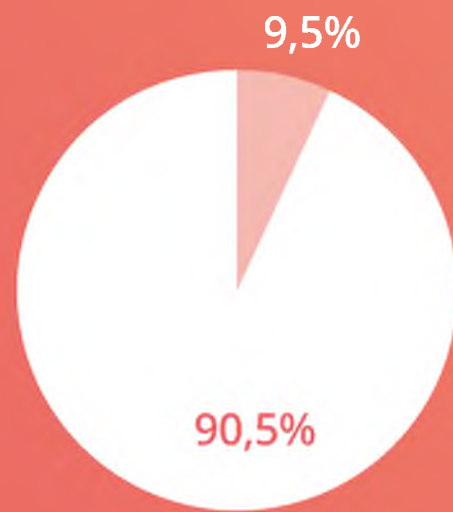
- Lokið
- Í framkvæmd
- Í undirbúningi
- Áætlað
- Eldri framkvæmdir
- Borgarlína (lota 1)





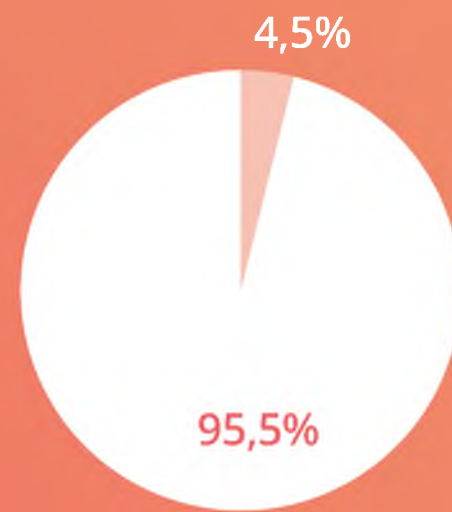
# Staða fjárfestinga – árslok 2025

STOFNVEGIR



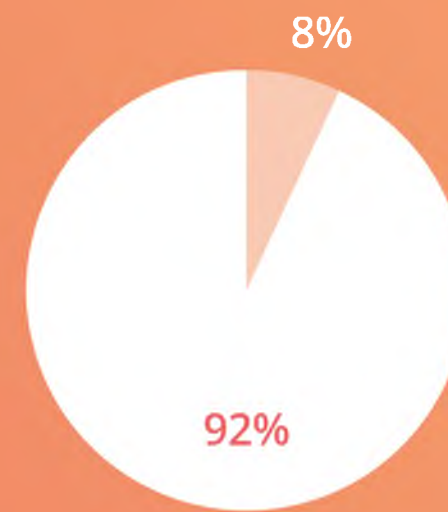
● BÓKAÐ ● EFTIRSTÖÐVAR

BORGARLÍNA



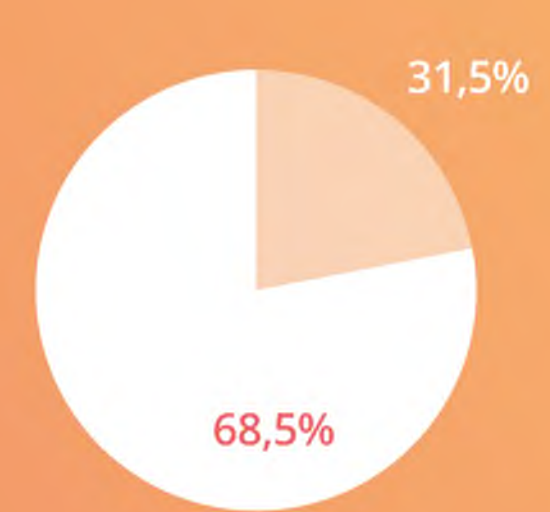
● BÓKAÐ ● EFTIRSTÖÐVAR

VIRKIR FERÐAMÁTAR



● BÓKAÐ ● EFTIRSTÖÐVAR

ÖRYGGI OG FLÆÐI

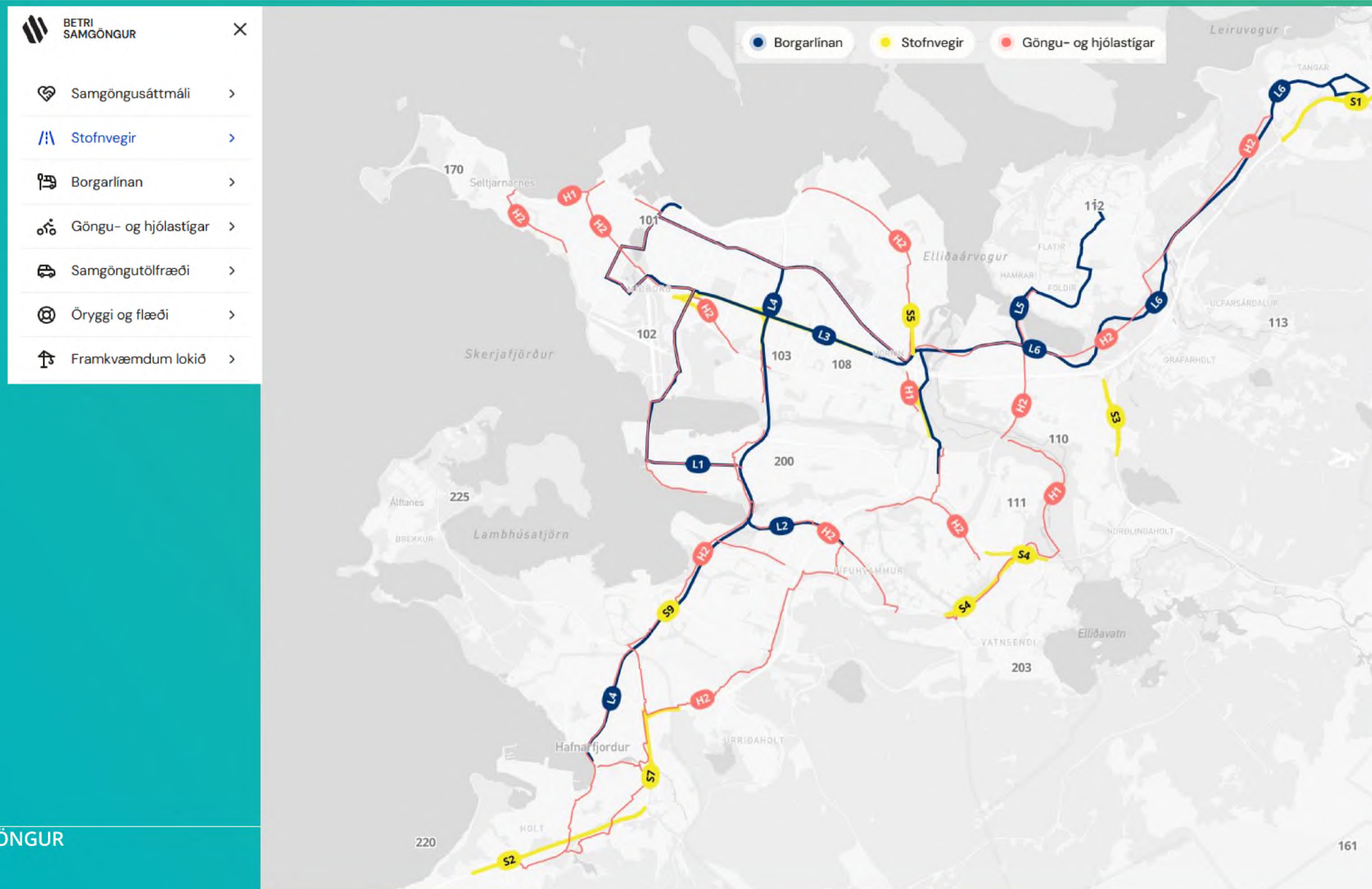


● BÓKAÐ ● EFTIRSTÖÐVAR





# Verksjá.is







Samgöngu-  
sáttmálinn

# Samgöngusáttmálinn - framkvæmdaáætlun

Kynning fyrir umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
10. febrúar 2026







## Samgönguáætlun 2026-2040 - Athugasemd

### Fjarðarheiðargöng.

Ég fer fram á að Fjarðarheiðargöng verði færð í forgang í samgönguáætlun 2026-2040. Undirbúningur hefur farið fram að gerð Fjarðarheiðarganga og göngin hönnuð og tilbúin til útboðs, allt samkvæmt ákvörðun Alþingis í fyrri samgönguáætlun. Seyðisfjörður er lokaður hvað samgöngur varðar nema um Fjarðarheiði sem hefur tekið mannlíf gegnum tíðina. Seyðfirðingar eiga ekki möguleika til að komast frá Seyðisfirði aðra leið nema þá Sjóleiðina. Vá vegna ofanflóða það er snjóflóða og aurskriðna er alltaf yfirvofandi á Seyðisfirði og má nefna í því sambandi að þurft hefur að flytja alla Seyðfirðinga burtu vegna bráðrar lífshættu. Snjóflóð koma helst þegar allar leiðir eru lokaðar vegna snjóá. Eina raunhæfa trygging fyrir öryggi eru göng gegnum Fjarðarheiði. Til viðbótar má nefna eftirfarandi atriði sem sýna nauðsyn og þjóðhagslegt mikilvægi Fjarðarheiðarganga:

1. **Seyðisfjörður er önnur aðal gátt ferðamanna til landsins.** Mörgum á Íslandi virðist vera gjörsamlega ókunnugt að átta sig á að Seyðisfjörður er önnur mesta gátt ferðamanna til Íslands og tengir Ísland við Evrópu um þjóðveginn E39 inn á hraðbrautir um alla Evrópu. Smyril-Line er búin að sigla í rúm fimmtíu ár milli Seyðisfjarðar og Evrópu með frakt og farþega auk þess sem að undanförmu hefur komum skemmtiferðaskipa fjölgað verulega. Árið 2024 fóru um Seyðisfjarðarhöfn 39.877 farþegar, 15.258 ökutæki og 34.022 tonn af fragt. Val Smyril-line á Seyðisfirði sem aðalhöfn Norrænu er tilkomin vegna öryggis hafnarinnar og stutt siglinaleið milli Evrópu og Íslands um Færeyjar. Aðrar hafnir koma ekki til greina þar sem öryggi er ekki það sama annars staðar og Siglingaleið ferju ekki hagkvæm. Seyðisfjörður var ekki aðalhöfn herskipa bandamanna í heimsstyrjöldinni síðari að ástæðulausu.
2. **Efnahagslegur ávinningur.** Seyðisfjarðarhöfn hefur reynst eina leiðin til að ná þungum tækjum inn á Austurland þar sem brýr yfir þær jökulár sem loka Austurlandi bera ekki akstur þeirra vegna þunga. Með Fjarðarheiðargöngum yrði mikilvæg tenging Austurlands við aðra hluta landsins og milli Egilsstaðaflugvallar og Seyðisfjarðahafnar sem gefur möguleika á áhafnaskiptum skemmtiferðaskipa sem sækja Seyðisfjörð. 80 – 100 skemmtiferðaskip koma til Seyðisfjarðar árlega og fer fjölgandi, útgerðir skemmtiferðaskipanna hafa valið Seyðisfjörð vegna öryggis hafnarinnar. Vegir koma til með að liggja um svæði þar sem raforkutengivirki við Eyvindará er með örugga orku fyrir margbreytilega starfsemi, meðal annars fyrir landtengingu skemmtiferðaskipa með kapli um Fjarðarheiðargöng. Þessi samsetning er einstæð á Ísland, sem mun skapa fjölda tækifæra fyrir Múlaþing allt, ef rétt er á haldið. Efnahagslegur ávinningur Fjarðarheiðarganga er mikill fyrir Múlaþing, Austurland og ekki sist **fyrir Ísland allt.**

*Björn Ármann Ólafsson*



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Alþingi  
101 Reykjavík

Borgarbyggð 10. febrúar 2026

### **Umsögn Borgarbyggðar um samgönguáætlun 2026-2040 og fimm ára aðgerðaáætlun 2026 - 2030**

Borgarbyggð styður þá framtíðarsýn og meginmarkmið sem lýst er í samgönguááætlun; að innviðir mæti þörfum samfélags og um sjálfbærni byggða og sveitarfélaga um land allt. Þau eru kjarni búsetufrelsis sem er eitt leiðarstef sveitarfélagsins í samgöngumálum.

Frá sjónarhóli Borgarbyggðar snýst búsetufrelsi um;

- 1) að tryggja öruggar samgöngur innan sveitarfélags og við nágrannasveitarfélög, frá heimilum til skóla, vinnustaða, þjónustu og menningarlífs,
  - 2) að tryggja öruggar samgöngur við höfuðborgarsvæðið en þeim fjölgar ört sem sækja nám, vinnu, þjónustu, frístundir og menningu á milli höfuðborgarsvæðisins og Borgarbyggðar,
  - 3) að samgöngur styðji við sjálfbæra verðmætasköpun í atvinnulífinu, þjóðarbúinu til heilla.
- Engin framlög eru til nýframkvæmda í Borgarbyggð í fimm ára aðgerðaáætlun til ársins 2030 og framlög til framkvæmda á Vesturlandi eru lægst meðal landshluta. Það eru vonbrigði og á skjön við þá vanfjárfestingu sem verið hefur í vegakerfi Vesturlands síðustu áratugi. Þá veldur áhyggjum að svo virðist sem að vegakerfið í Borgarbyggð muni að takmörkuðu leyti njóta góðs af framlögum til viðhalds og tengivega.
  - Borgarbyggð fagnar að leggja eigi ríka áherslu á framkvæmdir við Sundabraut, tvöföldun Hvalfjarðarganga, 2+1 og aðgreiningu akstursstefna á þjóðveginum milli Borgarness og Hvalfjarðarganga. Þessar framkvæmdir eru áformaðar á 2. og 3. tímabili samgönguáætlunar. Þá er mikilvægt að halda áfram uppbyggingu 2+1 vegar á Kjalarnesi. Þetta mun styrkja stöðu Borgarbyggðar sem búsetu- og atvinnukosts í jaðri höfuðborgarsvæðisins. Þá eru þær til þess fallnar að styrkja háskólasamfélag í Borgarbyggð, með áherslu á Hvanneyri.
  - Verði tekin ákvörðun um gjaldtöku til þess að flýta nýframkvæmdum leggur Borgarbyggða áherslu á að sú gjaldtaka verði hófleg gagnvart reglulegum notendum, sanngjörn og byggi á jafnræði. Óásættanlegt er að endurvekja gjaldtöku á samgöngumannvirki sem þegar hafa að fullu verið greidd, hvað þá að sú gjaldtaka myndi einskorðast við stofnleið í eina átt frá höfuðborgarsvæðinu en ekki aðrar.
  - Ekki er að sjá annað en að framkvæmd við breytingu á legu þjóðveg 1 um Borgarnes sé hliðrað aftur um nokkur ár í nýrri samgönguáætlun. Þungi framkvæmdar er áætlaður á 3. tímabili. Þessi framkvæmd mun hafa mikil áhrif í sveitarfélaginu. Breyting á legu eykur umferðaröryggi og býður upp á mikil tækifæri í skipulagi í Borgarnesi og nágrenni en einnig áskoranir. Mikilvægt er að tryggja að staðsetning, útfærsla og framkvæmd verði í eins góðri sátt og mögulegt er við íbúa og náttúru, ekki síst við strandlengju Borgarness.
  - Það eru mikil vonbrigði að uppbygging Uxahryggjavegar sé ekki færð á ný framar framkvæmdaröð. Tenging Lundarreykjadalss við Kaldadal og áfram til Þingvalla skapar nýja hringleið frá höfuðborgarsvæðinu, um Borgarfjörð og Vesturland og mun dreifa ferðamönnum betur um allt norðan- og vestanvert landið frá Þingvöllum. Sams konar gullið tækifæri til hringtengingar felst í umbótum á Kaldadalssvegi að Húsafelli og þannig að tryggja lengri opnun vegarins. Fyrir áratug var veitt fé í uppbyggingu Uxahryggjavegar sem mikilvægs ferðaþjónustuvegar en ekki var lokið við



## BORGARBYGGÐ

Uxahryggi þó lokið hafi verið framkvæmdum við aðra sambærilega vegi. Það hefur vafalítið kostað þjóðarþúið hærri fjárhæðir en kostar að byggja upp veginn. Mest hefur það þó bitnað á uppbyggingu í uppsveitum Borgarfjarðar.

- Í Borgarbyggð er mikið um tengivegi sem flestir eru án slitlags. Yfirlýst áform um fækkun malarvega með markvissri lagningu slitlags á tengivegi vekur vonir um verulegar endurbætur í Borgarbyggð. Þar við bætist að svo virðist sem leggja eigi áherslu á að styrkja atvinnu- og byggðapróun, vinnusókn og skólaakstur í stórum, sameinuðum sveitarfélögum. Aukin fjárveiting virðist hins vegar ekki fylgja slíkum metnaðarfullum markmiðum og leggur Borgarbyggð því áherslu á að framlög til tengivega verði aukin svo markmiðin verði raunhæf.
- Borgarbyggð er stórt sameinað sveitarfélag fyrrum þrettán hreppa. Með sameiningu Borgarbyggðar og Skorradalshrepps stækkar sameinað sveitarfélag enn meir. Í Borgarbyggð þekkjum við vel áskoranir sem fylgja viðfeðmum sameinuðum sveitarfélögum. Samgöngur eru lykillinn að árangri. Í samgönguáætlun segir að horft verði til þess að mæta nýjum og/eða breyttum samgöngupörfum sem geta skapast vegna sameiningar sveitarfélaga. Um leið og fagnað er að efla skuli vetrarþjónustu þá veldur vonbrigðum að fjármagn í tengivegi fylgi ekki yfirlýstum markmiðum.
- Meðal markmiða um jákvæða byggðapróun er að unnið verði að því í samstarfi ríkis og sveitarfélaga að almenningssamgöngur á landsbyggðinni verði eflar þar sem grundvöllur er til þess. Sérstaklega verði samgöngur innan vinnusóknarsvæða eflar. Það skýtur mjög skökku við að á sama tíma standi til að hætta fjármögnun á vel heppnuðum tilraunaverkefnum á sviði almenningssamgangna. Nú stendur yfir varnarbarátta íbúa Borgarbyggðar er varðar framhald aksturs á leið 81. Hún hefur gegnt lykilhlutverki í stóru og sameinuðu sveitarfélagi.
- Borgarbyggð fagnar vitundarvakningu um ástand vega á Vesturlandi. Uppbygging vegkafla á Snæfellsnesvegi er kærkomin. Sveitarfélagið lýsir eigi að síður alvarlegum áhyggjum af ástandi stofnvega í sveitarfélaginu, m.a. Borgarfjarðarbrautar og Snæfellsnesvegur. Um leið er mikilvægt að beina sjónum að Heydalsvegi sem tengir Skógarströnd við Borgarbyggð. Heydalur tryggir samgönguöryggi þegar vegir um heiðar lokast og skapar mikla möguleika í ferðamennsku milli Borgarbyggðar, Dala og Snæfellsness. Borgarbyggð leggur áherslu á að skilgreiningu á Heydalsvegi verði breytt úr tengivegi í stofnveg og að viðhald og uppbygging hans sé tryggð.
- Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir áframhaldandi vanfjármögnun á viðhaldi girðinga. Það eru vonbrigði þar sem ástand girðinga er í ólestri mjög víða meðfram vegum í sveitarfélaginu.
- Í samgönguáætlun segir að unnið verði að undirbúningi og uppbyggingu aðstöðu fyrir einka- og kennsluflug í nágrenni höfuðborgarsvæðisins. Uppbygging samgangna á 2. og 3. tímabili hlýtur að kalla á að landsvæði í Borgarbyggð, t.d. Mýrar, verði tekin til ítarlegrar greiningar ef ákveðið verður að ráðast í umfangsmikla fjárfestingu í flugvelli, hvort sem hann er hugsaður til vara við núverandi millilandaflugvelli eða til að létta álagi af öðrum flugvöllum á suðvesturhorni landsins. Hér má t.d. horfa til kennslu- og æfingaflugs, einkaflugs og vöruflutninga.

Virðingarfyllst,

Stefán Broddi Guðjónsson, sveitarstjóri í Borgarbyggð



## **Alþingi**

### **Umhverfis- og samgöngunefnd**

*b.t. Maríu Rutar Kristinsdóttur, formanns og  
Ásu Berglindar Ejlímarsdóttur, framsögumanns*

*Sent í umsagnargátt Alþingis  
Reykjavík, 9. febrúar 2026*

**Efni: Umsögn Bændasamtaka Íslands varðandi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030, þingskj. 463, 322. mál.**

Bændasamtök Íslands þakka fyrir tækifærði að veita umsögn um þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun þar um, en um leið leggja þau ríka áherslu á að traustir innviðir séu ein *grundvallarforsenda* þess að landbúnaður geti blómstrað.

#### **i. Tryggja innviði**

Samgönguáætlun verður að tryggja að innviðir stuðli að greiðum samgöngum til hagsbóta fyrir þá sem landbúnað stunda ásamt öruggum flutningi landbúnaðarafurða bænda milli landshluta. Að sama skapi er mikilvægt að styðja við búsetu á landsbyggðinni, sem er lykilatriði fyrir aukna verðmætasköpun í landbúnaði og varanlega byggðafestu um land allt. Jafnframt samræmist slíkt þeim markmiðum í byggðáætlun stjórnvalda sem kveða á um að auðvelda skuli nýliðun og breytingar á búhátum í landbúnaði.

#### **ii. Viðhald vegakerfisins**

Til að landbúnaður geti í reynd þrífist sem atvinnugrein er nauðsynlegt að viðhalda góðum vegakerfum innan dreifbýlli svæða, sérstaklega þar sem enn eru malarvegir. Slíkt stuðlar það að auknum hvata til búsetu, auðveldar atvinnurekstur og flutning til og frá býlum. Stuðlar slíkt einnig að aukinni jöfnum aðstöðumunar, hvað varðar atvinnutækifæri, þjónustu og fleira, óháð búsetu. Bændasamtökin fagna því að stjórnvöld hyggist leggja aukna áherslu á lagningu bundins slitlags yfir malarvegi. Fyrir bændur í dreifðum byggðum er aðkallandi að hafa aðgang að greiðum og öruggum samgöngum enda skiptir það sköpum fyrir daglegt starf og rekstrarskilyrði bænda og annarra á landsbyggðinni.

#### **iii. Vernd landbúnaðarlands og vistkerfa**

Við vegaframkvæmdir ber að tryggja að ekki sé gengið á svæði sem mikilvæg eru til landnýtingar og við slíkar framkvæmdir ber sérstaklega að tryggja að vernd landbúnaðarlands og vistkerfa sé ekki röskuð. Er það í samræmi við þau sjónarmið og skyldur sem leiða af lögum nr. 60/2013, um náttúruvernd, og öðrum viðeigandi réttarheimildum. Þarft er að landnotkun í dreifbýli tryggi vernd verðmæts landbúnaðarlands, sem þarf að geta staðið undir aukinni landbúnaðarframleiðslu í náinni

fram tíðinni, á sama tíma og sveitir landsins fá svigrúm til að dafna og þróast. Slíkt er í samræmi við gildandi landbúnaðarstefnu til ársins 2040.<sup>1</sup>

#### iv. Ófullnægjandi farnetssamband

Ástæða er til að vekja athygli á því að farnetssamband er ekki einungis ófullnægjandi á stofn- og tengivegum heldur einnig víða í dreifbýli. Brýnt er að bæta úr þessari stöðu til að tryggja öryggi og velferð íbúa á landsbyggðinni. Þar sem öflugt farnet er undirstaða öryggis allra byggðarlaga, sérstaklega í dreifðu byggðarlagi þar sem nauðsynleg þjónusta er ekki endilega tiltæk á svipstundu.

#### v. Eignarnámsheimild

Verðugt er að undirstrika mikilvægi þess við veitingu eignarnámsheimilda skuli ávallt gæta meðalhófs og forðast að ganga lengra en brýna nauðsyn krefur hverju sinni. Stjórnvöldum ber að kanna tiltæk vægari úrræði og tryggja að umfang framkvæmdar sé ekki meira en óhjákvæmilegt er. Jafnframt er mikilvægt að landeigendum sé tilkynnt um fyrirhugaðar framkvæmdir og þeim veittur hæfilegur frestur til að koma athugasemdum sínum á framfæri.

Að lokum vilja samtökin *ítreka* mikilvægi þess að samgönguframkvæmdir taki mið af markmiðum stjórnvalda um *fæðuöryggi, sem er hluti af þjóðaröryggisstefnu Íslands*. Traustir innviðir eru þar lykilforsenda, bæði fyrir öflugan landbúnað og tryggt þjóðaröryggi.

Að því sögðu eru fulltrúar Bændasamtakanna reiðubúnir til frekara samráðs og samtals um þau atriði sem fram koma í umsögn þessari.

Virðingarfyllt,  
f.h. Bændasamtaka Íslands

Margrét Ágústa Sigurðardóttir,  
*framkvæmdasjóri*

Björn Gunnar Jónsson,  
*laganemi*

---

<sup>1</sup> Sjá hér: [https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/MAR/Fylgiskjol/240812\\_MAR\\_Adgerdaraaetlun\\_landbunadarstefnu\\_V6.pdf](https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt---myndir-og-skrar/MAR/Fylgiskjol/240812_MAR_Adgerdaraaetlun_landbunadarstefnu_V6.pdf)

**EFNI: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030.**

---

Eyjólfur Ármannsson innviðaráðherra hefur kynnt tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun.

Í ályktuninni segir að lykilviðfangsefni í samgöngumálum á Íslandi næstu ár verði 17 talsins. Megin markmið verði þau að innviðir eigi að mæta þörfum samfélagsins og sjálfbærar byggðir og sveitarfélög verði um land allt.

Í ályktuninni kemur m.a. fram að fækka eigi einbreiðum brúm. Þó er tekið fram að það eigi við um brýr á hringveginum, þjóðvegi 1, og öðrum umferðarmiklum vegum, þ.e. vegum með yfir 200 bíla meðalumferð á dag allt árið. Þetta þýðir með öðrum orðum að einblínt verður á þær 29 einbreiðu brýr sem eru á hringveginum en í tengslum við nýframkvæmdir utan hans geti enn verið gert ráð fyrir að einbreiðar brýr haldi sér eins og raunin hefur m.a. verið í Dalabyggð (samanber framkvæmdir á Laxárdalsheiði og í Hvammssveit sl. 2 ár). Þetta þýðir að „stóra planið“ um fækkun einbreiðra brúa í þjóðvegakerfinu er að þær fari úr **632 í 625** árið 2030, eða fækki um **heilar 7 brýr á næstu 5 árum** en verði með öllu horfnar í lok þess 15 ára tímabils sem samgönguáætlun nær yfir. Það þýðir að taka þurfi fyrir 22 brýr á ári á árunum 2030-2040. Á sama tíma eru aðeins lagðar til 500 millj. kr. í breikkun brúa á tveggja ára fresti (2026, 2028 og 2030), þ.e. af sameiginlegri fjárveitingu sem ætluð er til að breikka eða skipta út einbreiðum brúm. Eins eru 50 milljónir settar árlega út tímabil áætlunarinnar vegna svokallaðra „smábrúa“. Nú hefur Dalabyggð fengið þau svör ítrekað frá Vegagerðinni að kostnaður sé ástæða þess að einbreiðum brúm hafi verið haldið eftir í nýframkvæmdum á svæðinu sl. ár. Má í því ljósi velta fyrir sér þessari sameiginlegu fjárveitingu til breikkunar brúa og smábrúa og hvað því sé ætlað að verja í margar brýr ?

Af sameiginlegri fjárveitingu er ætlunin að verja 100 millj. kr. til héraðsvega á ári, út tímabil áætlunarinnar. Í Dalabyggð eru tæplega 90 km af héraðsvegum, þar af rúmlega 70 km malarvegir, sem búa flestir við þá sérstöðu að hafa ekki fengið fjárveitingu frá árinu 2007. Ekki kemur fram hvort þessar 100 millj. kr. séu stofnframlög til nýrra héraðsvega og þeirra héraðsvega sem hafa verið aflagðir en eru að koma inn að nýju eða ætlaðar til viðhalds og framkvæmda á þeim sem eru á skrá, þeirri spurningu verður að fá svör við.

Í styrkvegi á landinu af sameiginlegri fjárveitingu er ætlunin að verja 100 millj. kr. á ári, út tímabil áætlunarinnar. Vegagerðin hefur bent á, m.a. síðast núna í sumar, að umsóknir um styrkvegi hafa verið fleiri og hærrí en hægt hefur verið að verða við. Fjárveitingar misháar eftir árum; sbr. 100 m.kr. 2025, um 115 m.kr. 2024, 124 m.kr. árið 2023 og töluvert meira árin tvö þar á undan, 182 m.kr. árið 2022 og 164 m.kr. 2021. Núna síðast varð t.d. **30% lækkun** á framlagi til styrkvega í Dalabyggð m.v. árið á undan, m.a. vegna þess að umsóknum fjölgaði og niðurstaðan varð aðeins 3,5 m.kr.- fyrir Dalabyggð í styrkvegi.

Í þingsályktunartillögunni segir einnig: „Þessu til viðbótar verður vetrarþjónusta á vegum fjármögnuð til að geta veitt nauðsynlega þjónustu hverju sinni. Fjárveiting til vetrarþjónustu á fyrsta tímabili áætlunarinnar verður aukin um tæpa 14 milljarða kr. frá tillögu að samgönguáætlun haustið 2023.“



Dalabyggð hefur tekið þátt í samráði við Vegagerðina um endurskoðun á vinnureglum um vetrarþjónustu. Síðasta hreyfing í þeim málum var fundur í Stykkishólmi í október 2023 af frumkvæði Vegagerðarinnar, eða fyrir nærri 2 árum síðan. Ekkert hefur heyrt af viðbrögðum ráðuneytisins vegna þessara tillagna og því þarf að vera skýrt hvort þessi aukning til vetrarþjónustu taki tillit til þeirra ágalla sem sveitarfélögin og Vegagerðin hafa bent á sl. ár eða hvort ætlunin sé að setja þá áfram í vetrarþjónustu sem fara eftir reglum sem hættar eru í sumum tilvikum að þjónusta íbúa á ákveðnum svæðum ?

Í ályktuninni er einnig fjallað um stofnun svokallaðs innviðafélags með eftirfarandi hætti: „Ríkisstjórnin hefur samþykkt að stofna innviðafélag til að flýta stærri samgönguframkvæmdum og tryggja fjárfélagshætti í fjármögnun þeirra til lengri tíma.“ Fram kemur að leggja eigi fram frumvarp þess efnis á vörðing. Dalabyggð fagnar því að feta eigi þessa leið varðandi jarðgangnagerð en vill jafnframt áréttta að einnig ætti að horfa til fyrirkomulags varðandi samvinnuvegi og eins fleiri vegflokka varðandi nýframkvæmdir heldur en nú er gert. Hvoru tveggja gæti hraðað framkvæmdum enn frekar og dregið úr kostnaði fyrir ríkið.

Þá fagnar Dalabyggð því að sjá framkvæmdir á Snæfellsnesvegi (Skógarstrandarvegi) á áætlun og í samfelli, ólíkt því sem verið hefur í fyrri Samgönguáætlunum. Búið er að skipta upp framkvæmdum á Snæfellsnesi og Skógarstrandarvegi í tvennt frá fyrri áætlun. Fyrri hluti verður þannig tekinn Stykkishólms-megin á 1. tímabili en Dalabyggð komi inn á 2. og 3. tímabili áætlunar. Sveitarfélagið saknar þess þó að engin umfjöllun er um þverun Álfafjarðar í fram kominni áætlun.

Það má ljóst vera að það á eftir að fara fram töluverð umræða um framkomna Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 og mun Dalabyggð ekki láta sitt eftir liggja í þeirri umræðu. Marg oft hefur komið fram að vegir í Dalabyggð eru mun lakari en víða annarsstaðar og hefur svæðið í heild orðið út undan í hvað varðar vegabætur svo áratugum skiptir og því þarf að vinna ofan af með öllum tiltækum ráðum og aðgerðum.

Dalabyggð áskilur sér rétt til frekari athugasemda á síðari stigum og undirritaður ásamt sveitarstjórn Dalabyggðar lýsir sig reiðubúin til samtals við nefndina og aðra hlutaðeigandi um málið.

Virðingarfyllt,

Björn Bjarki Þorsteinsson  
sveitarstjóri

Seyðisfirði 9. Febrúar 2026

Ágæta samgöngunefnd og aðrir þingmenn.

**Alvaraleg athugasemd vegna nýrrar forgangsörðunar jarðganga.**

Þegar maður reynir að skrifa umsögn um samgönguáætlun ætti það í sjálfu sér að vera einfalt: vísa í staðreyndir, rökstyðja og treysta því að fagleg vinnubrögð sé það sem leitað er að. En miðað við framlagða samgönguáætlun og útúrsnúning ráðherra virðist það algjörlega tilgangslaust. Staðreyndir eru hunsaðar, rangtúlkaðar eða snúið á haus – alveg eins og innviðaráðherra hefur gert í þessu máli. Samráð, í hans skilningi, er orðið tómmt orð sem hefur misst allan þann merkingarþunga sem það áður bar.

Það að setja Fljótagöng í forgang og ýta Fjarðarheiðargöngum út úr tímasettri áætlun eru ekki bara vond ákvörðun – þetta eru alvarleg svik við lýðræðið. Hér er verið að hunsa samþykktir allra flokka í fyrri áætlun, hunsa faglegar niðurstöður, vinnu sveitarfélaga á Austurlandi og hunsa samfélagið sem þetta snertir hvað mest.

Öll gögn liggja fyrir og hafa legið fyrir. Það þarf ekki annað en að kynna sér síðustu samgönguáætlun. Allur rökstuðningur sem þarf til að sýna fram á að næstu jarðgöng eigi að vera Fjarðarheiðargöng. Síðasta samgönguáætlun var samþykkt af öllum flokkum, líka þeim sem standa að baki fyrirbyggjandi samgönguáætlun. Það skiptir gríðarlega miklu máli að samstaða við samgönguáætlun sé byggð á breiðum grunni svo hún sé ekki notuð í pólitískum hrossakaupaleik þeirra sem ráða á hverjum tíma: Samgönguáætlun á að byggja á víðtækri sátt á Alþingi Íslendinga.

Það sem blasir við eru pólitísk hrossakaup þeirra flokka sem nú mynda ríkisstjórn. Fyrir kosningar studdu t.d. allir, nema einn, sitjandi þingmenn Norð-austur kjördæmis að Fjarðarheiðargöng yrðu næstu göng sem færu í framkvæmd. Ekkert hefur breyst nema það eitt að Fjarðarheiðargöng voru seld í þessum dílum núverandi þingmeirluta þetta er pólitískt ofbeldi gagnvart heilu samfélagi. Sleggjan sem nota átti til að berja niður verðbólgu og vexti er í staðinn látin berja miskunarlaust á íbúum Austurlands og þá sérstaklega Seyðfirðingum í þessu tilviki.

Þegar svona er komið er ekkert annað eftir en að reyna að höfða beint til samvisku kjörinna fulltrúa. Seyðfirðingar eru niðurbrotnir eftir framlagningu þessarar samgönguáætlunar. Jafnvel hörðustu einstaklingarnir áttu erfitt með sig. Það er erfitt að lýsa því hversu djúpt þessi gjörningur sker – gjörningur sem sýnir svart á hvítu að loforð, gögn og samþykktir skipta ekki máli þegar pólitísk hrossakaup eru annars vegar þar sem öllu er fórnandi; nú er það fólkið hér fyrir austan sem er peðið sem er fórnað.

**Til kjörinna þingmanna á Alþingi Íslendinga!**

Háttvirtu alþingmenn! Nú er komið að ykkur. Ekki ráðherra, ekki nefndum, heldur ykkur sem sitjið á Alþingi Íslendinga með umboð frá fólki sem treysti ykkur. Þið vitið að þessi fyrirhugaða ákvörðun um að taka Fjarðarheiðargöng út sem næstu jarðgangaframkvænd er röng. Þið vitið að hún gengur gegn fyrri samþykktum, gegn faglegum rökum og gegn hagsmunum heils landsfjórðungs. Þið vitið líka að þetta snýst um trúverðugleika alþingis.

Ég skora á ykkur að breyta fyrirbyggjandi samgönguáætlun þannig að Fjarðarheiðargöng verði sett í fyrsta sæti í jarðgangaáætlun!

Virðingarfyllt,  
Daníel Björnsson  
Seyðfirðingur



## Samantekt úr samgönguáætlun.

### Vegamál

**Þau verk sem á „austursvæði“ sem áætlað er að klárast á næstu 2 árum (2026-2027) eru eftirtalin:**

|                                                               |      |
|---------------------------------------------------------------|------|
| <i>Hornafjarðarfljót.</i>                                     | 2026 |
| <i>Hringtorg við við Hafnarveg.</i>                           | 2026 |
| <i>Færsla þjóðveggar og grjótvörn á Breiðamerkursandi.</i>    | 2027 |
| <i>Samtals er framkvæmdakostnaður áætlaður 1.4 milljarðar</i> |      |

Hafa ber í huga að í samgönguáætluninni er verið að tala um lokafjármögnun á veginum um Hornafjarðarfljót ekki verklok, gert er ráð fyrir að vegurinn opnist nú í desember 2025 og að þau svo að hann sé á skilgreindu austursvæði á er hann ekki á austurlandi.

**Þau verk sem gert er ráð fyrir að ljúki á árunum 2028 – 2030 eru eftirtalin:**

|                                                                |      |
|----------------------------------------------------------------|------|
| <i>Reyðarfjarðarbotn, nýr vegur og 2 brýr.</i>                 | 2028 |
| <i>Jökuldalsvegur, Langagerði – Grund</i>                      | 2029 |
| <i>Stuðlafossvegur</i>                                         | 2029 |
| <i>Hringtorg um Egilsstaði.</i>                                | 2030 |
| <i>Hringvegur við Teigarhorn og ný Brú á Búlandsá</i>          | 2030 |
| <i>Samtals er framkvæmdakostnaður áætlaður 5,3 milljarðar.</i> |      |

Gert er ráð fyrir framkvæmdum í Reyðarfjarðarbotni á árunum 2027-2028 og framkvæmdum á Jökuldal á árunum 2026 -2029 og er það sérstaklega athyglisvert að dreifa á framkvæmdum á 8,2 km löngum kafla á Jökuldal á 4 ár.

Allar aðrar framkvæmdir eru að klárast eftir 2030 en þó er gert ráð fyrir að vinna við Axarveg hefjist að hluta til á fyrsta tímabili, en 75% af verkinu færist aftur fyrir 2030

Það er ljóst að með því að setja meginþunga á næsta tímabil samgönguáætlunar er ekkert fast í hendi um vegabætur á austurlandi næstu árin og boðað átak er ekki að koma til framkvæmda hér eins og vonir stóðu til. Eina „alvöru“ framkvæmdin sem klárast á næstu árum er endurnýjun á brúnni yfir Sléttuá og vegir henni tengdir, en bara síðast í desember síðastliðiðnum (08.12.2025) varð verktaki að ferja tæki á vaði yfir Sléttuá vegna þungatakmarkana sem seu á brúnni og sama takmörkun er á Jökulsá á Fjöllum og Jökulsá á Breiðamerkursandi og þar eru möguleikar á því að fara yfir umrædd vatnsföll á vaði ekki til staðar.

**Hér eru framkvæmdir sem bíða inn á næsta tímabil samgönguáætlunar á austursvæði:**

|                                                        |              |
|--------------------------------------------------------|--------------|
| <i>Ný brú á Lagarfjót.</i>                             | (2036-2040)  |
| <i>Suðunjarðavegur milli Fárskrúðsjarðar og Víkur.</i> | (2031-2035)  |
| <i>Suðunjarðavegur milli Víkur og Stöðvarjarðar</i>    | (2036-2040)  |
| <i>Suðunjarðavegur milli Stöðvarjarðar Kambanes</i>    | (2030-2035)  |
| <i>Nýr vegur um Lón</i>                                | (2036-2040)  |
| <i>Ný Brú á Jökulsá á Breiðamerkursandi</i>            | (2031-2040)  |
| <i>Þjóðvegur 1 milli Fagurhólsmýrar og Morsár</i>      | (2031-2040)  |
| <i>Ný tenging þjóðveggar 1 við Djúpavog</i>            | (2031-2035)  |
| <i>Axarvegur</i>                                       | (2027 -2035) |

Þarna vekur athygli á hversu langan tíma á að dreifa ýmsum framkvæmdum sem gerir þær að mínu mati dýrari og óhagkvæmari fyrir alla, vegfarendur, framkvæmdaraðila og verkkaupa.

Eitt af meginmarkmiðum samgönguáætlunar er að tryggja öryggi vegfarenda og ef við skoðum hvernig vegir sem minnst er á í samgönguáætlun raðast miðað við fjölda slysa þá lítu það svona út.

|                    |                                       |
|--------------------|---------------------------------------|
| <b>Austursvæði</b> |                                       |
| Hringvegur         | Lagarfljót                            |
| Hringvegur         | Um Egilsstaði                         |
| Hringvegur         | Um Grænafell, snjóflóðavarnir         |
| Hringvegur         | Um Reyðarfjarðarbotn                  |
| Hringvegur         | Fáskrúðsfjarðarbotn – Vík             |
| Hringvegur         | Vík – Stöðvarfjörður                  |
| Hringvegur         | Stöðvarfj. – Kambaskriður             |
| Hringvegur         | Um Teigarhorn og Búlandsá             |
| Hringvegur         | Um Lón                                |
| Hringvegur         | Um Hornafjarðarfljót                  |
| Hringvegur         | Hringtorg við Hafnarveg               |
| Hringvegur         | við Jökulsá, færsla vegar og sjónvörn |
| Hringvegur         | Um Jökulsá á Breiðamerkursandi        |
| Hringvegur         | Fagurhólsmýri – Morsá                 |
| Djúpavogsvegur     | Hringvegur – Djúpivogur               |
| Jökuldalsvegur     | Langagerði – Grund                    |
| Upphéraðsvegur     | Um Strönd                             |
| Axarvegur          | Um Öxi                                |
| Stuðlafossvegur    | Stuðlafossvegur                       |

Einungis þrír vegkaflar, eru í efti helmingi hvað varðar umferðaröryggi, (blátt og grænt) allir aðrir hafa slæmt eða mjög slæmt mat (gult og rautt), þegar tillit er tekið til fjölda slysa á ekna kílómetra. Upplýsingar vantar um tvo vegi þar sem þeir eru í raun nýir.

Þykir því undirrituðum ljóst að ekki sé haft að leiðarljósi það sem eftst er nefnt í markmiðum samgönguáætlunar, þ.e. öryggi vegfarenda.

### Í samgönguáætlun segir ma:

1. *Markmið um öruggar samgöngur. Unnið verði að fækkun slysa í samgöngum og leitað leiða til að draga úr afleiðingum þeirra slysa sem verða. Lög og reglugerðir fylgi þróun samgangna og innviðir séu öruggir og í góðu ástandi.*
2. **Áherslur:**
  - a. *Unnið verði eftir samræmdum öryggisáætlunum allra samgöngugreina og gerðar aððgerðaáætlanir í öryggismálum til fimm ára með mælanlegum markmiðum og árangursmælikvörðum.*
  - b. *Ísland verði meðal fimm fremstu Evrópuþjóða hvað varðar fá dauðsföll og alvarlega slasðaða í umferðinni á hverja 100.000 íbúa. Dauðsföllum af slysförum í umferðinni og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um a.m.k. 5% á ári.*
  - j. *Unnið verði að úrbótum á stöðum þar sem mörg slys hafa orðið og umhverfi vega bætt til að draga úr hættu á alvarlegum slysum.*

*s. Mikilvægir samgönguinnviðir verði styrktir til að takast á við neyðarástand sem skapast getur vegna óvæntra náttúruviðburða eða ógna frá ytri aðilum.*

þykir undirritðum ljóst að ekki sé unnið í samræmi við markmið áætlunarinnar og að hætturlegir vegkaflar fái ekki nauðsynlegan forgang í þeim drögum sem lögð hafa verið fram.

#### **Einbreiðar brýr.**

##### **Í samgönguáætlun segir ma:**

*h. Einbreiðum brúm á Hringvegi og öðrum umferðarmiklum vegum verði fækkað. i. Stefnt verði að því að íjáfesting í viðhald samgönguinnviða mæti þörf, svo gæði og öryggi innviða haldi sér.*

Þegar rýnt er í áætlunina og horft til yfirlýsinga um „útrýmingu einbreiðra brúa“ þykir ljóst að ekki fer saman hljóð og mynd.

Einbreiðar brýr eru hvergi fleiri á landinu á þjóðvegi eitt, heldur enn á austursvæði og margar hverjar eru komnar vel á aldur með skertri burðargetu og ástand margra þeirra er með þeim hætti að ekki er hægt að bíða mikið lengur með framkvæmdir.

Einbreiðar brýr á Hringveginum eru eftirtaldar, taldar frá norðri til suðurs, heiti, lengd, breidd akbrautar og byggingarár:

|                              |       |       |      |
|------------------------------|-------|-------|------|
| Skjálfafljót                 | 58m   | 4,03m | 1972 |
| Jökulsá á Fjöllum            | 102m  | 3,7m  | 1947 |
| Sléttuá                      | 46m   | 3,0m  | 1953 |
| Dalsá                        | 34m   | 3,1m  | 1955 |
| Tunguá                       | 16m   | 3,1m  | 1955 |
| Stöðvará                     | 27m   | 3,2m  | 1962 |
| Krossá                       | 12m   | 4,0m  | 1983 |
| Búlandsá                     | 18m   | 3,05m | 1956 |
| Hamarsá                      | 120m  | 4,01m | 1968 |
| Geithellnaá                  | 118m  | 4,0m  | 1974 |
| Hofsá                        | 118m  | 3,0m  | 1955 |
| Selá í Álfafirði             | 40m   | 4,0m  | 1985 |
| Reyðará                      | 14m   | 3,2m  | 1962 |
| Karlsá                       | 30m   | 3,8m  | 1955 |
| Jökulsá í Lóni               | 247m  | 3,2m  | 1952 |
| Laxá í Lóni                  | 44,5m | 3,2m  | 1949 |
| Gjádalsá                     | 22m   | 3,8m  | 1961 |
| Kolgríma                     | 63m   | 4,0m  | 1977 |
| Jökulsá á Breiðarmerkursandi | 108m  | 4,17m | 1967 |
| Kotá                         | 48m   | 3,4m  | 1965 |
| Virkisá                      | 36m   | 3,2m  | 1958 |
| Svínafellsá                  | 34m   | 3,4m  | 1965 |
| Skaftafellsá                 | 51m   | 3,6m  | 1954 |
| Þverárvötn                   | 36m   | 4,0m  | 1972 |
| Geirlandsá                   | 166m  | 4,02m | 1972 |

Þetta eru allar einbreiðar brýr á þjóðvegi 1 samtals 24. Sú elsta er var byggð 1947 en flestar eru þær byggðar á tímabilinu frá 1950 – 1970 og eru því orðnar talsvert aldraðar og nokkrar þeirra



eru með takmörkunum á þunga. Brýr á vegkaflanum milli Hornafjarðar og Mýra eru ekki með á þessum lista, því að gert er ráð fyrir að vegurinn um Hornafjarðarfljót verði opnaður á komandi vori.

Það er rétt að vekja athygli á því að 10 af 24 eru á austurlandi og 13 af þeim eru í Skaftafellsýslum. Einungis ein einbreið brú er utan svæðissins mill Kirkjubæjarklaustur og Jökulsár á Fjöllum.

Einungis tvær af þessum brúm mun víkja á fyrsta tímabili samgönguáætlunar (2026- 2030) en mögulega munu einhverjar minni brýr fara líka, því að í samgönguáætlun er gert ráð fyrir 1.500 milljónum í breikkun brúa og 250 milljónum í smábryr, undir liðnum „sameiginlegt“ á árunum 2026-2030

Á öðru tímabili samgönguáætlunar er gert ráð fyrir því að 4 brýr víki, á Skjálfandafljóti, Dalsá, Tunguá og Stöðvará.

Allar aðrar brýr (nema kanski einhverjar minni) munu ná því að lifa fram undir 2040 og sumar þeirra þá farnar að nálgast 100 árin og flestar komnar á eftilaunaaldur.

Í mínum huga er meint útrýming ekki til staðar í samgönguáætlun þó svo að eitthvað sjái á þeim fjölda sem nú er á þjóðveginum. Við verðum líka að hafa það í huga að einbreiðar brýr eru víðar en á þjóðvegi 1, en samtals eru liðlega 600 einbreiðar brýr á íslenskum vegum og ljóst að eitthvað fjármagn af sameiginlegum liðum, mun fara í brýr sem ekki eru á þjóðvegi 1.

Vil ég hvetja samgöngunefnd, ráðherra og Alþingi að endurskoða forgangsöröðun framkvæmda með það í huga að sannarlega fara í átak við fækkun umræddra brúa og hefjast handa strax á fyrsta tímabili við að taka út þær brýr sem hafa skerta burðargetu, eru með mjórri akrein en 4 metrar og eru eldri en 50 ára. Þessi atriði í þessari röð geta verið góð forgangsöröðun í aðgerðaráætlun um útrýmingu á þessum vanda á þjóðvegi 1

### **Axarvegur.**

Í því sem skrifað hefur verið hér að ofan er stiklað á stóru hvað varðar almennar aðgerðir og forgangsöröðun í tengslum við þær og þykir undirrituðum ekki vera rétt gefið hvað varðar hættulega vegkafla og einbreiðar brýr.

Ekki er þó annað hægt en að nefna Axarveg sérstaklega í ljósi síaukinnar umferðar um þennan veg. Axarvegur er búinn að sanna sig sem stofnleið milli byggðarlaga þó svo að hann hafi verið þrætuepli lengi, þá er ljóst að mikill hluti umferðar milli suðurlands og norðurlands fer um þennan veg á ári hverju.

Á síðasta ári óku 106.554 bílar yfir Öxi samkvæmt tölum Vegagerðarinnar sem er 17% aukning frá fyrra ári, umferðin er að aukast, álagið á núverandi veg að aukast og ekki má hann við því. Mesta umferðin var í ágúst, 21.108 bílar, að meðaltali 681 bíll á sólarhring. Miðað við síaukna umferð er ljóst að setja meirihluta af framkvæmd við þennan veg inn á annað tímabil samgönguáætlunar óútfært, séu mistök. Vegurinn er fullhannaður, auðvelt er að áfangaskipta verkinu og klára hann á 3-4 árum og því vel hægt að hefjast handa 2026 og ljúka verkinu 2030.

Vegurinn er í dag tæplega tvíbreiður malarvegur, með ótal blindbeygjum, takmörkuðum öryggisrástöfunum og er mjög brattur. Vegurinn hefur fengið lítið viðhald, miklu minna en vegur með þennan umferðarpunga þarf og vetrarþjónusta hefur verið takmörkuð, enda vegurinn á svokallaðri G-reglu og fær því ekki fulla þjónustu frá janúar fram í mars.

Þess ber einnig að geta að ein af forsendum sameiningar sveitarfélaga í Múlaþing á sínum tíma var sú að endurbætur á Axarvegi færu af stað strax, til að tryggja greiðar heilsárssamgöngur milli byggðarlaga í hinu nýja sveitarfélagi.

Ég vona að þessi samantekt varpi ljósi á sumt að því sem margir telja að betur mætti fara í framlagðri samgönguáætlun og vil ég hvetja alla sem koma að þessari vinnu að forgangstaða með þeim hætti að horft sé meira til öryggis vegfarenda í vegabótum á næstu árum.

Með kveðju frá Djúpavogi  
Eiður Ragnarsson.

**Athugasemdir við þingskjal nr. 463-322, mál 157 löggjafarþing 2025-2026. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.**

## **Efni: Mótmæli gegn frestun Fjarðarheiðarganga og breyttri forgangsörðun jarðganga.**

Undirrituð mótmælir harðlega þeirri breytingu á forgangsörðun jarðgangaframkvæmda sem fram kemur í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun. Bæði það að Fjarðarheiðargöng eru því sem næst blásin af og sú fordæmalaus áætlun að ráðast í Fjarðargöng í staðinn, þvert á áralanga samstöðu kjörinna fulltrúa á sveitarstjórnarstigi á Austurlandi um að, til að hringtengja Austurland, séu framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng það sem byrjað skal á.

Ágætu nefndarmenn, þið fáið nú umsagnir þar sem talin eru upp rök sem sýna fram á hversu fráleit ákvörðun það væri að umbylta forgangsörðun jarðgangnagerðar og þau svik við íbúa og austfirsk stjórnvöld og samfélag sem í því felast. Rök sem koma inn á byggðasjónarmið, samráðsskort, forsendur fyrir sameiningu sveitarfélaga, öryggissjónarmið og uppbyggingu atvinnulífs. Rök sem sýna einnig fram á hversu illa undirbyggð ákvörðun um breytta forgangsörðun er, engin ný rök eða rannsóknir hafa komið fram á síðustu misserum sem styðja þessa kúvendingu.

### **Öryggisleysi og sálræn áhrif**

Mig langar að beina sjónum, sem íbúi á Seyðisfirði mest allt mitt líf, að öryggissjónarmiðum og áhrifum þess að búa við Fjarðarheiðina frá degi til dags.

Eftirfarandi birti ég á Facebook í desember síðastliðnum þegar heiðin var illfær dag eftir dag:

Fólki finnst þetta kannski voðalegt væl í okkur hér á Seyðisfirði en að búa við Fjarðarheiðina og ótrygga færðina og aðstæðurnar á henni er bara mjög erfitt.

Barnið mitt á tíma í mikilvæga heilbrigðisþjónustu á morgun á Egilsstöðum, minni líkur en meiri að við komumst í hana. Er búin að vera að vanda mig að eyða ekki of mikilli orku í það síðustu daga að fylgjast með veðurspá og velta fyrir mér hvort við komumst eða ekki (en hefur ekki gengið það allt of vel).

Kannski verður hún opin á morgun en illfær og í raun lífshættuleg að aka. Þá verð ég að meta hvort vegur þyngra, heilbrigðisþjónustan eða möguleg lífshættan.

Þegar búið er að setja göng og gerbyltingu í samgönguháttum á áætlun þá er það ekkert minna en SVÍK að ætla að gjörbylta samgönguáætlun og viðbrögð samfélagsins eru í samræmi við það (og þennan veruleika sem við búum við).

Það er skemmst frá því að segja að við sátum heima þennan daginn. Heiðin var opin, en það er ekki það sama og fær. Nokkrum dögum síðar keyrðum við mæðgur fram á banaslys á veginum, þetta er engin móðursýki í miðaldra konu. Lífshættan er raunveruleg.

Þetta er okkar veruleiki. Þegar ég var ung þá var samfélagið hér á Seyðisfirði sjálfbært um flest allt, en það er ekki staðan í dag. Við sækjum ýmis konar þjónustu, verslun, afþreyingu, íþróttir og atvinnu um þennan 620 metra háa fjallveg sem, þrátt fyrir verulegar vegabætur, verður ill-og/eða ófær í öllum mánuðum ársins. Það ræður enginn við veðrið.



## FRÉTTIR

### Barn fæddist á Seyðisfirði í morgun

### Bíll brann á Seyðisfirði í nótt: Áminning um að við þurfum að bjarga okkur sjálf

### Fleiri hús rýmd á Seyðisfirði

Einnig vil ég deila með ykkur skjáskoti sem tekið var af vefnum austurfrett.is þann 20. janúar 2025. Þarna hafði snjóað gegndarlaust, snjóflóðahætta var í byggð og heiðin algerlega lokuð. Sem betur fer fór allt vel þennan dag en vain var mikil og ef snjóflóð hefðu fallið þá hefðum við ekkert komist í burtu, nema sjóleiðina mögulega.

Það eru rétt fimm ár síðan allur fjörðurinn var rýmdur eftir aurskriðurnar í desember 2020. Ég legg ekki í það ef við hefðum verið

innilokuð þá, við þær hræðilegu aðstæður sem sköpuðust og áfallið sem samfélagið varð fyrir. Þó að blessunarlega hefði enginn týnt lífi.

Við, fólkið sem þurfum að keyra þennan veg reglulega, erum stanslaust á vaktinni, varðandi veður og færð. Stundum er ekki í boði annað en að fara yfir og þá leggjum við okkur oft á tíðum í lífshættu. Þetta hefur mikil áhrif og erfitt er að útskýra fyrir þeim sem ekki hefur reynt það sjálfur. Til að vera enn meira á persónulegu nótunum. Þegar samgönguáætlun var kynnt í byrjun desember þá upplifði ég áfall með líkamlegum og sálrænum einkennum (og veit að ég var ekki ein um það). Áfall sem blandast saman við áralanga baráttu við Fjarðarheiðina, slys sem ég hef lent í þar og hræðilegar aðstæður oft á tíðum og að hafa upplifað stóru skriðuna árið 2020. Manngert áfall sem fær mig til að efast um hvort ég geti búið hér lengur.

#### Að lokum

Ég vil líka vekja athygli á því að samgönguáætlun er langtímaáætlun og svona róttæk breyting á henni grefur undir trausti íbúa landsins á langtímaáætlunum ríkisins. Hér á Seyðisfirði hefur ungt fólk flust til bæjarins, treystandi því að samgöngubætur með jarðgöngum væru á næsta leyti. Þau hafa fjárfest í fasteignum sem nú er illseljanlegar. Forsendur fyrir ákvörðun þeirra eru brostnar, í boði ríkisins.

Atvinnulíf hefur einnig gert áætlanir út frá því að göngin væru að koma. Múlaping varð líklegast að veruleika af því að fólk trúði því að hægt væri að treysta áætlunum ríkisins.

Því tel ég að áhrifin af því, ef þessi áætlun verður samþykkt svona, séu mun víðtækari en bara að göng undir Fjarðarheiði séu sett á salt um ókomin ár. Afleiðingar gætu orðið að traust og virðing fyrir ríkinu og Alþingi laskast verulega og samstarf sveitarfélaga og ríkis í þessum málaflokki verður svipur hjá sjón.

Því fer ég þess á leit að horfið verður frá forgangsröðun jarðgangna sem kemur fram í drögum að samgönguáætlun sem nefndin hefur nú til umsagnar og ráðist verður í Fjarðarheiðargöng, fullhönnuð og tilbúin til útboðs.

Virðingarfyllt,

Elfa Hlín Sigrúnar Pétursdóttir. Íbúi á Seyðisfirði, móðir, safnstjóri Tækniminjasafns Austurlands og fyrrum bæjarfulltrúi Seyðisfjarðarkaupstaðar.

## Umsögn um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030

### 1. Tilgangur

Tilgangur þessarar umsagnar er að sýna fram á mikilvægi samgönguáætlunar fyrir velferð landsmanna. Umsögnin byggir á pólitískum og stjórnsýslulegum fordæmum, sveitarstjórnarlögum og jafnræðisreglu stjórnsýsluréttar. Breyting á forgangsroðun jarðganga sem kynnt er í tillögu innviðaráðherra um nýja samgönguáætlun til Alþingis brýtur gegn samkomulagi sem gert var við íbúa Múlaþings við stofnun sveitarfélagsins.

### 2. Réttmætar væntingar – stjórnsýsluleg og pólitísk fordæmi

Við breytingu á kjördæmaskipan Íslands árið 1999 og síðar við sameiningu Siglufjarðar og Ólafsfjarðar í Fjallabyggð var gerð jarðganga viðurkennd sem forsenda stjórnsýslulegrar og pólitískrar lausnar. Með yfirlýsingum Alþingis og ríkisstjórnar mynduðust réttmætar væntingar sem síðar voru efndar með gerð Héðinsfjarðarganga.

Kristján Möller nýr þingmaður Samfylkingar og fyrrum bæjarfulltrúi Siglufjarðarkaupstaðar tók til máls við staðfestingu stjórnskipunarlaganna á nýsettu þingi 1999. Sagði hann í ræðu sinni m.a. „Ég get t.d. minnt á að ef Siglujörður, heimabær minn, á að lenda inni í Norðausturkjördæmi þá er alveg óhætt, hæstv. forsrh., að skrifa eitt stykki jarðgöng. Ég vil reyndar nota tækifærið og þakka hæstv. forsrh. fyrir fögur orð um jarðgöng til Siglujjarðar í kosningabaráttunni.”

Geir H Haarde fjármálaráðherra sagði í umræðu um kosningarlög 11. apríl 2000 „Bæjarstjórnin á Siglufirði mun á sínum tíma hafa ályktað um að eðlilegt væri að norðurlandskjördæmin tvö væru saman en að öðrum kosti væri Siglujörður austan megin og það er sem sagt niðurstaðan.” Hér má lesa í gegnum línurnar að stjórnvöld og íbúar hafi samþykkt breytta kjördæmaskipan með skilyrðum um veggöng.

Sambærilegar réttmætar væntingar lágu til grundvallar sameiningu sveitarfélaga í Múlaþingi árið 2019. Sameiningin byggði á því skilyrði að ráðist yrði í gerð Fjarðarheiðarganga til að tryggja íbúum á Múlaþings varanlegt aðgengi að atvinnu-, skóla- og þjónustusvæði innan eigin sveitarfélags. Sambærileg fordæmi um réttmættar væntingar á stjórnsýslustigi má einnig sjá vegna sameingar sveitarfélaganna Siglufjararkaupstaðar og Ólafsfjarðarbæjar í Fjallabyggð.

Í skýrslu sameingarnefndar 31.03.05 segir að „Sveitarfélögin setja þann fyrirvara að tímanlega fyrir sameiningarkosningarnar þurfi að liggja fyrir staðfesting á upphafi framkvæmda við gerð jarðgangna milli Siglujjarðar og Ólafsjjarðar um Héðinsjörð. Samgönguráðherra tilkynnti um upphaf framkvæmda á opnum íbúafundi á Siglufirði þann 19. mars 2005. Framkvæmdir við Héðinsjjarðargöng verða boðnar út í haust og hafist handa við að bora göngin í júlí næsta sumar. Framkvæmdum á að vera lokið fyrir júlí árið 2009.

### 3. Lagastoð – sveitarstjórnarlög

Samkvæmt sveitarstjórnarlögum nr. 138/2011 er sjálfsforræði sveitarfélaga grundvallarregla enda segir í 78. gr stjórnarskrár að sveitarfélög skulu sjálf ráða málefnum sínum eftir því sem lög ákveða. Í 1. gr. laganna er kveðið á um sjálfstæði sveitarfélaga og í 7. gr. um almennar skyldur sveitarfélaga. Af þessu leiðir að skuldbindingar gagnvart íbúum sveitarfélags við stofnun þess falla ekki niður nema með skýrum lagaheimildum eða málefnalegum rökum.

Í nýjum drögum að samgönguáætlun er gert ráð fyrir að næstu göng á Mið-Austurlandi verði svokölluð Mjóafjarðargöng (Fjarðargöng), sem í grunninn eru innan Fjarðabyggðar en ekki Múlaþings. Þau munu því ekki leysa samgönguvanda innan Múlaþings. Þegar umræða fór fram á sínum tíma um áðurnefndar bættar samgöngur til Siglufjarðar var alls enginn einrómur um forgang Héðinsfjarðarganga.

Tekist var á um leiðarval og m.a. kært til skipulagstofnunar og úrskurður kærður til ráðuneytis. Í niðurstöðu máls 01100175, úrskurði umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytisins segir að „*framkvæmdaraðili telur ókost Fjótaleiðar vera eftirfarandi: "...Ókosturinn við þessa leið sé einkum sá, að vegna jjarlægðar komist Siglujörður ekki inn á sama atvinnu-, skóla- og þjónustusvæði og Eyjaþjórðarsvæðið, sem hafi verið aða.forsenda Alþingis við ákvörðun um framkvæmdir á þessu svæði."*

Hér má einnig lesa milli lína að verið er að vísa til lagalegra skuldbindinga sveitarfélaga sem geta verið atvinnu-, skóla- og þjónustusvæði innan sveitarmarka enda sveitarfélögin síðar sameinuð eins og fyrr segir. Múlaþing hefur slíkum skuldbindingum að gegna gagnvart skjólstæðingum ný sameinaðs sveitarfélagsins Múlaþing en getur ekki borið ábyrgð á skyldum vegna Fjórðungssjúkrahúss á Neskaupsstað og/eða hringtengingar Vegagerðarinnar á Mið-Austurlandi. Því þarf Múlaþing Fjarðarheiðargöng til að geta gegnt skyldum gagnvart skjólstæðingum ný stofnað sveitarfélagsins Múlaþings.

### 4. Jafnræðisregla stjórnsýsluréttar

Jafnræðisregla stjórnsýsluréttar, sem leidd er af 65. gr. stjórnarskrárinnar og er ein af grunnreglum íslensks stjórnsýsluréttar, kveður á um að sambærileg tilvik skuli hljóta sambærilega meðferð. Þegar ríkið hefur áður viðurkennt jarðgangagerð sem forsendu sameiningar sveitarfélaga verður ekki, án haldbærra raka, vikið frá þeirri framkvæmd í sambærilegu tilviki Múlaþings. Einnig á hún við að samkappnishæfi sveitarfélaga, þ.e. þegar ríkið hefur veit fjármagni til lausnar sambærilegs samgönguvanda í öðru aðliggjandi sveitarfélagi verður ekki litið fram hjá sambærilegri lausn hjá hinu aðliggjandi sveitarfélaginu.

Vegagerðin hefur síðan á níunda áratug síðustu aldar kannað möguleika borun ganga undir Fjarðarheiði að tengja saman Seyðisfjörð og Hérað

Í jarðgangaaætlun Vegagerðarinnar janúar 2000 segir m.a. „*Á árunum 1983-84 og síðan aftur 1989-93 lét Vegagerðin vinna nokkuð að frumathugunum á aðstæðum til jarðgangagerðar á Austurlandi. Einkum var þar um jarðfræðirannsóknir að ræða. Þessi*



*gögn voru síðan notuð við vinnu nefndar sem skipuð var árið 1988, en hún átti að "vinna að framgangi jarðgangagerðar á Austurlandi og gera tillögur um leiðir til jjarðmöggnunar". Nefndin skilaði tillögum sínum árið 1993, og samkvæmt þeim skyldi í 1. áfanga byggja göng sem leystu vetrareinangrun Seyðisfjarðar og Norðfjarðar, ..."*

Síðan hefur mikið vatn runnið til sjávar og mikil umræða spunnist um jarðgangakosti. Áhugi sveitarstjórnarmanna á Austurlandi og Vegagerðarinnar að ræsa vélarnar var svo mikill að á árunum 2007-8 létu þeir vinna skýrslu um forathugun á heilborun jarðganga frá Eskifirði til Héraðs gegnum Mjóafjörð og Seyðisfjörð auk hliðarganga til Fannardals (Norðfirði).

Ekkert varð af þessum áformum þar sem Vegagerðin á svipuðum tíma vann að rannsóknum, forvali o.fl. sem leiddi til undirritun verksamnings 14. júní 2013 að gerð Norðfjarðarganga, göng númer 2 milli Eskifjarðar og Norðfjarðar.

Óhæft er að ætlast til að Múlaþing axli ábyrgð á að rjúfa vetrareinangrun Mjóafjarðar, sem er innan Fjarðabyggðar, og hringtengingu sem Fjarðabyggð féll frá með því að skipuleggja með Vegagerðinni ný 8 km Norðfjarðargöng. Áður en hægt er að ætlast til að Múlaþing íhugi skipulag vegna hringtengingar verður fyrst að ráðast í og ljúka gerð skipulagðra Fjarðarheiðarganga.

#### 5. Forgangsröðun samgönguáætlunar - brostið samkomulag – falskar forsendur

Í tillögu að nýrri samgönguáætlun hefur Fjarðarheiðargöngum verið hent út og í stað þeirra Fljótagöng í forgang. Vísað er til almanna hættu og því skuli ráðist undir eins í undirbúning Fljótaganga, sem eru eins og nafnið gefur til kynna m.a. í Fljótum í kjördæmi innviðaráðherra.

Á þeim tíma sem ákveðið var að ráðast í gerð Héðinsfjarðarganga var ekki einrómur hjá sveitarstjórnnum um þá framkvæmd. Sögulega var Siglufjörður í vegsambandi við Fljótin og Skagafjörð. Því gerðu Fljótamenn og Skagfirðingar kröfu um að næstu göng til Siglufjarðar lægju úr Fljótum yfir í Siglufjörð. Uppi voru hafðar efasemdir um endingu og öryggi Siglufjarðar vegar.

Í fyrirspurn á Alþingi frá Kristni H Gunnarssyni þingmanni Framsóknarflokks 4. maí 2005 vegna Siglufjarðarvegar sagði Sturla Böðvarsson þáverandi samgönguráðherra „Svar mitt við spurningunni er já. Það er reiknað með því að um Almenna og Strákagöng geti áfram verið tenging við Siglufjörð á sama hátt og verið hefur undanfarin ár og þar með greiðfær heilsársvegur. Það er að vísu nokkur viðbótar viðhaldskostnaður á veginum vegna sigs miðað við það sem almennt gerist og gert ráð fyrir að svo verði áfram. Kostnaðurinn hefur að meðaltali numið 2–3 milj. kr. á ári“. Kristján Möller, sem síðar átti eftir að verða samgönguráðherra og hafa hönd í bagga með gerð Vaðlaheiðarganga, sagði „Frú forseti. Ég þakka hæstv. samgönguráðherra fyrir svarið og get tekið undir eiginlega allt sem þar kom fram. [...] Nú, virðulegi forseti, hillir hins vegar loksins undir framtíðarlausn, framtíðarvegagerð með gerð Héðinsfjarðarganga ... “. Anna Kristín Gunnarsdóttir þingmaður Samfylkingar og fyrrum bæjarfulltrúi á Sauðárkróki var hins vegar ekki eins sannfærð og sagði „Frú forseti. Ég tel að bæta þurfi samgöngur við Siglufjörð vegna þess að vegurinn um Strákagöng og Almenna er óviðunandi og verður óviðunandi og er stórhættulegur. Ég tel hins vegar að röng leið hafi verið farin með því að

*fara Héðinsfjarðarleiðina. Ég tel að það hefði átt að fara inn í Skagafljörð og síðan úr Skagafirði inn í Eyjafjörð, þannig að samgöngubæturnar rýttust öllu Norðurlandi vestra.” Birkir Jón Jónsson samflokkismaður Kristinns og siglfirðingur sagði “Hæstv. forseti. Ég þakka hæstv. samgönguráðherra fyrir svörin. Ljóst er að á sínum tíma var gerð úttekt á öllum mögulegum tengingum Siglufljóðar á Tröllaskaga. Vegagerðin komst að þeirri niðurstöðu að arðbærast væri að fara þá leið sem hæstv. ríkissjórn og ríkissjórnarflokkar ætla að standa við, enda var gert skriflegt samkomulag milli sveitarfélaganna við utanverðan Eyjafjörð og ríkisins á sínum tíma og mjög alvarlegt ef menn ætla að ganga á bak orða sinna. Það er mjög athyglisvert þegar andstæðingar framkvæmdanna tala um að það kosti jafnvel miljónatugi aukalega að halda við Siglufljóðarvegi. Nú hefur komið í ijos að það eru 2 eða 3 milj., það eru öll ósköpin.”*

Ljóst er að miðað við það sem rakið hefur verið hér að ekki skal gera ráð fyrir Fljótagöngum í forgang. Héðinsfjarðargöng voru þau sem Siglfirðingar vildu og stjórnarskrárgjafinn, löggjafinn og stjórnvöld samþykktu. Strákagöng og Siglufljóðarvegur eru enn til staðar þó svo að vera kann að vegurinn spillist í framtíðinni. Það er hins vegar ekki ábyrgð Múlaþings að axla

Forgangsroðun samgönguáætlunar er ekki tæknilegt atriði eitt og sér heldur stjórnsýsluleg ákvörðun sem hefur bein áhrif á réttmætar væntingar íbúa og lögmæti fyrri ákvarðana ríkisvaldsins.

#### 6. Skuldbindingar, samgönguáætlun og fyrirsjáanleiki

Fyrir liggja áform innviðaráðherra um stofnun innviðafélags, þar sem gert er ráð fyrir að félagið geri einn eða fleiri samninga við ríkið um uppbyggingu og rekstur samgönguverkefna á grundvelli samgönguáætlunar. Samkvæmt framlagðri stefnumörkun er samgönguáætlun þannig ætlað að vera grundvöllur langtímaskuldbindinga ríkisins.

Af því leiðir að fyrirsjáanleiki, stöðugleiki og samræmi í forgangsroðun samgönguverkefna eru lykilforsendur bæði fyrir lögmæti stjórnsýslunnar og fyrir trúverðugleika gagnvart mögulegum samningsaðilum og fjármögnunaraðilum.

Ef framkvæmd forgangsroðunar samgönguáætlunar er þannig háttáð að hægt sé að breyta henni í grundvallaratriðum án skýrra, málefnalegra raka, skapast veruleg óvissa um gildi áætlunarinnar sem stjórnþægis. Slík óvissa vinnur gegn þeim markmiðum sem sett eru fram um skilvirka, hagkvæma og fjárhagslega sjálfbæra uppbyggingu samgöngumannvirkja.

#### 7. Niðurstaða

Niðurstaða greinargerðarinnar er sú að:

- Breyting á forgangsroðun Fjarðarheiðarganga brýtur gegn réttmætum væntingum íbúa Múlaþings sem urðu til við stofnun sveitarfélagsins.
- Slík breyting samrýmist ekki t.d. sveitarstjórnarlögum nr. 138/2011 né jafnræðisreglu stjórnsýsluréttar.
- Ófyrirsjáanleiki og ósamræmi í forgangsroðun samgönguverkefna vinnur gegn

markmiðum stjórnvalda um þjóðhagslega hagkvæmni, traust og langtímahugsun í samgöngumálum.

Af þessum sökum er bæði stjórnsýslulega og réttarfarslega óforsvaranlegt að setja önnur jarðgangaverkefni í forgang fram yfir Fjarðarheiðargöng.

Erlendur Björnsson,

Reykjavík, febrúar 2026.



## Fjarðagöng í forgang.

Smá samantekt út frá kostnaði og ávinning fyrir allt mið Austurland.

Jóhannes Loftsson sá um útreikning.

Samantekt Fjarðagöng í forgang.

Fjarðarheiðargöng – er raunverulegur kostnaður miklu hærri en áður var áætlað ?

Nýtt kostnaðarmat Vegagerðarinnar setti Fjarðarheiðargöng á 54 milljarða króna.

Matið byggðist á föstu kílómetragjaldi úr 5–6 km löngum göngum.

Fjarðarheiðargöng eru hins vegar 13,3 km, og efnisflutningar yrðu 2,4× lengri.

👉 Áætlun bendir til að raunverulegur kostnaður væri um 67,5 milljarðar króna.

 Fjarðagöng – tvenn jarðgöng, fjórir gangamunnar, skilvirkari framkvæmd, lægri heildarkostnaður

Fjarðagöng/Mjóafjarðargöng. Samanstanda af tvennum jarðgöngum, samtals 12,4 km (5,4 km + 7 km).

Grunnkostnaður samkvæmt jarðgangaflokkun  
Vegagerðarinnar: 48 milljarðar króna.

 Aukinn hagkvæmni með fjórum gangamunnum

Stór hluti verksins unnin frá fjórum gangamunum samtímis.

Þetta vinnulag eykur framleiðni verulega og stytta framkvæmdatíma.

Varfærin nálgun gefur allt að 20% sparnað, sem leiðir til lægri heildarkostnaðar.

👉 Endanlegt mat: 43,7 milljarðar króna – verulega lægri fjárhæð en Fjarðarheiðargöng.

🏞️ Stærra áhrifasvæði og meiri samfélagslegur ávinningur

Fjarðarheiðargöng nýtast fyrst og fremst Seyðisfjörð ↔ Egilsstaði.

Fjarðagöng nýtist mörgum byggðum:

Mjóifjörður

Seyðisfjörður

Norðfjörður

Eskifjörður

Reyðarfjörður



Fljótsdalshérað

Þetta er mun stærra áhrifasvæði þar sem íbúar, fyrirtæki og þjónusta fá raunverulegan ávinning.

 Meiri atvinnuáhrif og efnahagslegur styrkur

Styður öll stærri atvinnusvæði Austurlands

Stuðlar að auknum vöruútflutning af fjörðunum s.s  
fiskafurðir/lax/o.f.l

Styður ferða- og þjónustugreinar

Gerir hringtengingu Austurlands að veruleika.(Gullhringur Austurlands)

Í Gullhring Austurlands eru margir áhugaverðir staðir m.a  
(bara fáeinir taldir upp)

Gufufoss. / Seyðisfjörður.

Augabjólfs./ Seyðisfjörður.

Egilsstaðaskógur./ Egilsstaðir.

Mikil þjónusta./ Egilsstaðir.

Innanlandsflugvöllur./Egilsstaðir.

Fagridalur./ Egilsstaðir/Reyðarfjörður.

Stríðsmynjasafnið./ Reyðarfjörður

Hólmaháls./ Eskifjörður/Reyðarfjörður.

Sjóminjasafnið./Eskifjörður.

Mjóeyri./ Eskifjörður.

Útsýnispallu./ Norðfjarðarflói.

Páskahellir./Norðfjörður.

Klifbrekkufossar./Mjóifjörður.

Dalatangaviti./Mjóifjörður.

Bætir nýtingu innviða á svæðinu.

Líta má á Fjarðagöng sem byggðatengingarverkefni fyrir allt svæðið á mið Austurlandi.

Fjarðagöng – tvenn jarðgöng(síðar þrjú) um Mjóafjörð unnin frá fjórum gangamunum – Ódýrari og skila meiri ávinningi til margra byggða á Mið-Austurlandi.

Meiri ávinningur. Minni kostnaður. Stærra áhrifasvæði. Betri framtíðarsýn. 



Ísafirði, 5. júlí 2022.

Skipulagsstofnun  
netfang skipulag@skipulag.is

Efni: Umsögn um umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar fyrir Fjarðarheiðargöng (Seyðisfjarðarvegur (93) og Hringvegur (1) í Múlapingi)

## I.

Vísað er til auglýsingar á vef Skipulagsstofnunar, dags. 23. maí sl., um ofangreinda umhverfismatsskýrslu þar sem segir að allir geti veitt umsögn um framkvæmdina og umhverfismat hennar.

Samgöngufélagið sendi Vegagerðinni athugasemdir og hugleiðingar tengdar drögum að tillögu að matsáætlun vegganga milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, Fjarðarheiðarganga, dags. 27. júlí 2022, þar sem gerðar voru ýmsar athugasemdir við þá ákvörðun að ráðast í gerð ganga þessa leið og hvernig að þeirri ákvörðun var staðið. Því var jafnframt komið á framfæri að á allan hátt teldist eðlilegra og farsælla til að tryggja öruggt samband Seysðifjarðar við Þjóðvegakerfið að ráðast fyrst í gerð tvennra jarðgagna milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Norðfjarðar áður en lengra yrði haldið.

Í nefndum hugleiðingum var því sjónarmiði komið á framfæri að skýrsla sú sem ákvörðunin byggir á, „Seyðisfjörður, valkostur og áhrif“, sem kom út 2019, „væri ekki að öllu leyti byggð á traustum grunni. Var og vakin athygli á því að með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar yrði nánast alltaf fær leið til og frá Seyðisfirði þótt vissulega yrði langt til Egilsstaða en leiðin þangað ef Fjarðarheiði væri ófær væri 76 km en milli Norðfjarðar og Egilsstaða væri hún 68 km þannig að aðeins munaði 8 km. Væri vandséð af hverju þörf til að komast til Egilsstaða væri miklu meiri fyrir Seyðisfirðinga en Norðfirðinga. Með göngum milli Norðfjarðar (þar sem sjúkrahús fjórðungsins er) og Seyðisfjarðar stýttist leiðin milli staðanna hins vegar úr 93 km í 30 km og milli Seyðisfjarðar og Eskifjarðar í 27 km. Ýmis ávinningur annar skapaðist með göngum milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar sem ekki fæst með Fjarðarheiðargöngum. Var þar nefnd hringtenging, sem gerði ferðir ferðamanna mun áhugaverðari, auknir möguleikar í samvinnu milli sveitarfélaganna, sem yrðu til að Mið austurland yrði að mestu eitt atvinnusvæði og Seyðisfjörður, Eskifjörður, Reyðarfjörður auk Neskaupstaðar færðust að mun nær hver öðrum auk þess sem vegalengdin milli Neskaupstaðar og Egilsstaða stýttist úr 68 km í 55 km (þegar Fjarðarheiði er fær) og ekki yrðu meira en 55 km milli stærstu þéttbýlisstaðanna á Mið austurlandi, auk þess sem heilsársleið milli Mjóafjarðar og annarra landshluta opnaðist. Alltaf yrði fær leið fyrir farþega ferjunnar Norrænu og annarra skemmtiferðaskipa og raunar oftast val milli Fjarðarheiðar og leiðarinnar um Norðfjörð inn á Hringveginn.

Nokkuð mikið þótti gert úr vetrarófærð miðað við þann fjölda daga sem annars vegar var alveg lokað og hins vegar lokað hluta úr degi síðustu fimm ár (2015 til 2019), þótt vissulega sé sjaldan alveg á færð að treysta yfir veturinn, sem skapar talsverða óvissu og óöryggi. Var bent á að fjöldi ökutækja sem farið hafa um heiðina að vetrinum (VDU) hefur ekki farið yfir 263 ökutæki öll árin 2015 til 2019, sem ekki getur talist ýkja mikil umferð.

Í hugleiðingum Samgöngufélagsins var bent á að í skoðanakönnun sem Gallup vann að beiðni þess á árinu 2020 meðal íbúa á Mið austurlandi hafi komið fram að flestir eða 42,4% íbúa svæðisins nefndu göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar sem vænlegastan fyrsta kost, 37,9% Fjarðarheiðargöng og 19,8% göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og þaðan upp á Hérað.



Í stuttu máli fólu hugleiðingarnar í sér að ekki væri fullnægjandi rökstuðningur fyrir þeirri afdrifaríku ákvörðun að leggja til að ráðist skyldi í gerð Fjarðarheiðarganga (13 km) sem fyrsta kost í stað þess að gera göng úr Seyðisfirði í Mjóafjörð (5,5 km) og þaðan upp á Hérað (9 km) eða sem teldist enn hagfelldari kostur göng milli Seyðisfjarðar og Mjófjarðar (5,5 km) og milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar (6,8 km).

## II.

Áætlaður kostnaður við að fullgera Fjarðarheiðargöng ásmat aðliggjandi vegum er nú áætlaður 45.000 milljónir króna (45 milljarða króna, og er þó talsverð óvissa hvort sú áætlun standist þegar til kastanna kemur, sbr. t.d. hækkun kostnaðar frá áðurgerðum áætlunum við gerð Vaðlaheiðarganga.

Verður að telja hæpið að forsvaranlegt sé að ráðst í gerð mannvirkis sem þessa, sem raunar er áætlað að taki 7 ár að fullgera, eins og fjármálum ríkissjóðs er komið. Þótt brýnt verði að teljast fyrir samfélagið á Seyðisfirði að rjúfa vetrareinangrun staðarins og tryggja akleiðir sem fullnægja núgildandi kröfum er sem áður segir, a.m.k. til að byrja með, vel hægt að fara aðra leið en stystu leið milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða.

Rætt er um að fjármagna göngin að hluta með innheimtu veggjalda af þeim sem um þau fara og þá jafnvel horft til þess að leggja gjöld á umferð í öðrum veggöngum til að fjármagna þessa framkvæmd. Þessi hugmynd gengur tæpast upp þar sem tvenn fjölförnustu veggöng þjóðvegakerfisins, þ.e. Hvalfjarðargöng hafa þegar verið greidd upp með veggjöldum og gjaldtaka er nú þegar í Vaðlaheiðargöngum, sem rennur til kostnaða við gerð þeirra. Hæpið er að leggja gjald á umferð um Strákagöng, Múlagöng og göng undir Breiðadals- og Botnsheiðar þar sem um einbreið göng er að ræða að hluta til eða að öllu leyti og þau uppfylla um margt ekki kröfur dagsins í dag. Telst eðlilegt að þau verði færð að nútímkröfum áður en ráðist verður í gjaldtöku í þeim. Þá eru ekki eftir nema fimm göng sem teljast uppfylla kröfur, þ.e. Dýrafjarðargöng, Bolungarvíkurgöng, Héðinsfjarðargöng, Norðfjarðargöng og Fáskrúðsfjarðargöng. Sú umferð sem fer um þau stendur vart undir miklum tekjum og fæli þá jafnframt í sé þá „nýbreytni“ að greiða þyrfti sérstakt gjald fyrir akstur um hluta þjóðvegakerfis landsins án þess að eiga kost á annarri leið.

Í fjármálaáætlun fyrir árin 2023-2027 sem samþykkt var á Alþingi 14. júní 2022 sjá [hér](#) segir bls. 267, í kafla þar sem fjallað er um samgöngur og fjarskipti með undirstrikun undirritaðs:

„3. Mótuð verður áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga og stofnað opinbert félag um jarðgangagerð. Tilgangur félagsins er að hægt verði að framfylgja jarðgangaáætlun, þ.m.t. að fjárfesta í öryggi núverandi ganga og vinna að undirbúningi næstu ganga. Jarðgangaáætlun er hluti af samgönguáætlun sem lögð verður fyrir Alþingi á 153. löggjafarþingi. Yfir 15 ára tímabil jarðgangaáætlunar er stefnt að því að bein framlög til gangagerðar nemi um 25 ma.kr. og muni sú upphæð standa undir helmingi framkvæmdakostnaðar. Það sem upp á vantar muni koma úr gjaldtöku af umferð í jarðgöngum. Fyrstu göng áætlunarinnar eru Fjarðarheiðargöng.

<https://www.althingi.is/altext/pdf/152/s/0735.pdf>

Ekkert liggur fyrir um úrfærslu þeirrar gjaldtöku sem hér er rædd né hver fjárhæð veggjalds verður. Líklegt þykir að flestir sem fari um göngin verði íbúar Seyðisfjarðar, en ekki er að sjá að nein eiginleg umferðarkönnun hafi verið gerð þar sem þetta er kannað með því að ræða við ökumenn/vegfarendur og viðhorf þeirra fegnið til þessarar gjaldtöku, sem án efa mun hafa hamlandi áhrif á umferð um göngin. Hæpið er að sú könnun sem gerð var og vísað er til í gögnum Vegagerðarinnar með greiningu á skráningarmerkjum ökutækja veiti eins nákvæmar upplýsingar og könnun sem fæli í sér að stöðva ökutæki og fá upplýsingar frá vegfarendum um búsetu, erindi, jafnvel viðhorf til ganganna o.fl. þegar um jafn risavaxið verkni og hér um ræðir er að tefla.

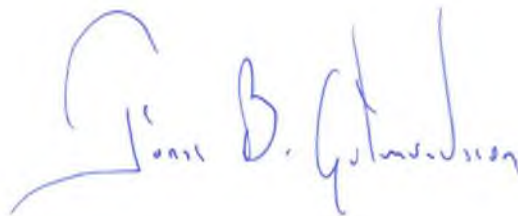
### III.

Af framansögðu þykir mega ráða að forsendur fyrir gerð Fjarðarheiðarganga eru um margt byggðar á veikum grunni og ekki þykir forsvaranlegt að ráðast í útboð og framkvæmdir nema fyrir liggi með ótvíræðum hætti hvernig að gjaldtöku verði staðið, fjárhæð gjalds, tímalengd gjaldtöku og annað sem máli kann að skipta.

Ræða mætti fjölmörg fleiri atriði varðandi þessa áform um Fjarðarheiðargöng, væri t.d. fróðlegt að sjá hvað aukinn búnað þarf til að tryggja öryggi í göngum sem leiðir af hinni miklu lengd þeirra, en sem fram hefur komið eru þau tíundu lengstu veggöng í heimi, hvorki meira né minna.

Að öllu framansögðu sögðu verður að telja mun hyggilegra að ráðast þegar í undirbúning að gerð ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar með þeim rökum sem rakin hafa verið, sem ef fljótlega verður hafist handa, ættu að geta orðið tilbúin fyrir umferð einu til tveimur árum fyrr en Fjarðarheiðargöng. Að gerð þeirra loknum mætti síðan kann hentugustu leið milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða.

F.h. Samgöngufélagsins



Jónas B. Guðmundsson  
fyrirsvarsmaður

Hlekkir sem vísað er á:

Athugasemdir Samgöngufélagsins við drög að matsáætlun Fjarðarheiðarganga, 27. júlí 2020 og Skoðanakönnun um veggöng á Miðausturlandi, mars 2020, sjá hér:

<https://samgongur.is/midausturland/>

Skýrslan Seyðisfjarðargöng Valkostir og áhrif á Austurlandi, útgefin í júní 2019,

sjá hér [https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%C3%B0isfjar%C3%B0arg%C3%B6ng\\_sk%C3%BDrsla.pdf](https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%C3%B0isfjar%C3%B0arg%C3%B6ng_sk%C3%BDrsla.pdf)

Fjármálaáætlun fyrir árin 2023-2027, sem samþykkt var á Alþingi 14. júní 2022,

sjá hér <https://www.althingi.is/altext/pdf/152/s/0735.pdf> og hér

<https://www.althingi.is/thingstorf/thingmalalistar-eftir-thingum/ferill/?ltg=152&mnr=513>

# Fjarðarheiðargöng

Jarðfræðilegar aðstæður til gangagerðar milli

Seyðisfjarðar og Héraðs



Júní 2018

**Unnið fyrir Vegagerðina**





## Efnisyfirlit

|          |                                                                   |           |
|----------|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Ágrip.....</b>                                                 | <b>7</b>  |
| <b>2</b> | <b>Jarðfræði Austfjarða og Austurlands .....</b>                  | <b>9</b>  |
| 2.1      | Berggrunnurinn.....                                               | 9         |
| 2.2      | Helstu drættir í jarðlagaskipan miðhluta Austfjarða .....         | 11        |
| 2.3      | Mótun landslagsins .....                                          | 12        |
| 2.4      | Laus jarðlög .....                                                | 14        |
| 2.5      | Yfirborðsvatn.....                                                | 15        |
| <b>3</b> | <b>Rannsóknir á yfirborði milli Seyðisfjarðar og Héraðs .....</b> | <b>16</b> |
| 3.1      | Berggrunnurinn í Fjarðarheiði .....                               | 16        |
| 3.3      | Brotavirkni, misgengi og berggangar .....                         | 17        |
| 3.3.1    | Fjarkönnun á brotavirkni - Brotalínur.....                        | 17        |
| 3.3.2    | Berggangar og misgengi .....                                      | 19        |
| 3.4      | Ummyndun í jarðlagastaflanum og vatnsstreymi í bergi .....        | 21        |
| 3.5      | Kortlagning yfirborðsvatns og lækjarfarvega á Fjarðarheiði .....  | 22        |
| <b>4</b> | <b>Rannsóknarboranir 2014-2016 .....</b>                          | <b>25</b> |
| 4.1.     | Kjarnaboranir 2014.....                                           | 26        |
| 4.1.1    | Helstu niðurstöður borunar FH-01 .....                            | 28        |
| 4.2      | Kjarnaboranir 2016.....                                           | 29        |
| 4.2.1    | Borhola FH-02 á við Dalhús á Eyvindarárdal .....                  | 29        |
| 4.2.2    | Borhola FH-03 á klöppum vestur frá Neðri-Staf.....                | 31        |
| 4.2.3    | Borhola FH-04 í vegskeringu upp Efri-Staf .....                   | 33        |
| 4.2.4    | Borhola FH-05 í malarnámu á vesturbrún Fjarðarheiðar.....         | 34        |
| 4.2.5    | Borhola FH-06 við Gufufoss í Seyðisfirði.....                     | 35        |
| 4.3      | Kjarnaheimta úr borholum .....                                    | 36        |
| <b>5</b> | <b>Eiginleikar bergs í rannsóknarborholum .....</b>               | <b>37</b> |
| 5.1      | Uppbygging berglaganna.....                                       | 37        |
| 5.2.     | Skipting (hlutfall) mismunandi berggerða í borholum.....          | 38        |
| 5.3      | Þykktardreifing storkubergslaga í borholum .....                  | 38        |
| 5.4      | Þykktardreifing setbergslaga í borholum.....                      | 39        |
| 5.5      | Sprungutíðni og heilleikastuðull berglaga RQD .....               | 40        |

|          |                                                                    |           |
|----------|--------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.6      | Berggæði – Q-mat .....                                             | 40        |
| 5.7      | Brotstyrkur borkjarna af mismunandi berggerðum .....               | 41        |
| 5.7.1    | Mældur punktálagsstyrkur og uppreiknaður sýndarstyrkur .....       | 42        |
| 5.8      | Mælt hörkuútslag bergs .....                                       | 43        |
| 5.8.1    | Samanburður á sýndarbrotstyrk og frákastshörku .....               | 45        |
| 5.9      | Rannsóknir á eiginleikum setbergs á rannsóknastofu Mannvits .....  | 46        |
| 5.10     | Lektarprófanir í borholum og mæld lekt .....                       | 47        |
| 5.11     | Hitamælingar í kjarnaborholum .....                                | 49        |
| 5.12.    | Boranir með loftbor 2016 .....                                     | 50        |
| 5.12.1   | Hitamælingar og lekt í svarfborholum (loftborsholum) .....         | 50        |
| <b>6</b> | <b>Jarðfræðilegt mat á aðstæðum til jarðgangagerðar .....</b>      | <b>52</b> |
| 6.1      | Túlkun á mögulegu vatnsrennsli í bergi .....                       | 52        |
| 6.2      | Mat ÍSOR á varmaástandi undir Fjarðarheiði .....                   | 53        |
| 6.3      | Berggrunnur, brotalínur, misgengi og berggangar .....              | 53        |
| 6.4      | Setbergslög á áformuðum jarðgangaleiðum .....                      | 55        |
| 6.5      | Túlkun á jarðfræðilegum aðstæðum frá Miðhúsaá að Fjarðarseli ..... | 56        |
| 6.6      | Túlkun á jarðfræðilegum aðstæðum frá Dalhúsum að Fjarðarseli ..... | 58        |
| <b>7</b> | <b>Heimildaskrá og ýtarefni.....</b>                               | <b>62</b> |

## Teikningar

- 1 Helstu drættir í jarðfræði Austurlands og Austfjarða.
- 2 Austurland - Jarðfræðiyfirlit. Afstaða jarðganga til jarðfræði
- 3 Seyðisfjörður - Hérað. Brotalínur greindar á loftmyndum.
- 3b Seyðisfjörður - Hérað. Brotalínur greindar á loftmyndum (án myndar).
- 4 Seyðisfjörður - Hérað. Sýnilegir gangar og misgengi.
- 4b Seyðisfjörður - Hérað. Sýnilegir gangar og misgengi (án myndar).
- 5 Seyðisfjörður- Fjarðará- Hérað. Hnitsettar jarðfræðiathuganir og snið.
- 6 Seyðisfjörður - Bjólfur. Hnitsettar jarðfræðiathuganir og snið.
- 7 Hérað - Miðhúsaá. Hnitsettar jarðfræðiathuganir og snið.
- 8 Hérað - Eyvindarárdalur. Hnitsettar jarðfræðiathuganir og snið.
- 9 Jarðlagasnið á Héraði. Eyvindarárdalur nærri Dalhúsum.
- 10 Jarðlagasnið á Héraði. Snið nærri Miðhúsaá.
- 11 Jarðlagasnið í Seyðisfirði. Snið í Fjarðará og suðurhlíðum.
- 12 Jarðlagasnið í Seyðisfirði. Snið í Fjarðará og norðurhlíðum.
- 13 Jarðlagasnið í Seyðisfirði. Snið í norðurhlíðum og Bjólfi.
- 14 Borholur FH-01 og FH-02 yfirlitssnið
- 15 Borholur FH-03 og FH-04 yfirlitssnið
- 16 Borholur FH-05 og FH-06 yfirlitssnið
- 17 Fjarðarheiði – Kort yfir halla og hallastefnur jarðlaga
- 18 Seyðisfjörður - Hérað við Miðhúsaá. Einfaldað snið jarðlaga
- 19 Seyðisfjörður - Eyvindarárdalur við Dalhús. Einfaldað snið jarðlaga

### Viðauki A Lýsing á kjarnaborholum

Hola FH-01, 9 bls.+Lekt - Hola FH-02, 9 bls. - Hola FH-03, 7 bls.  
Hola FH-04, 4 bls. - Hola FH-05, 7 bls. - Hola FH-06, 1 bls.

### Viðauki B Tölur yfir bergprófanir samhliða kjarnagreiningu - og að auki niðurstöður rannsókna á bergi í rannsóknastofu (23 bls.)

### Viðauki C\_1 Ljósmyndir af borkjarna úr kjarnaborholum FH-01 og FH-02 (82 bls.)

### Viðauki C\_2 Ljósmyndir af borkjarna úr kjarnaborholum FH-03 til FH-06 (85 bls.)

## Tölur

- Tafla 4.1. Staðsetning og dýpi kjarnaborhola við Fjarðarheiði 2014 – 2016.*  
*Tafla 4.2. Yfirlit yfir kjarnaboranir vegna Fjarðarheiðarganga 2014 – 2016.*  
*Tafla 5.1. Algengir stuðlar sem notaðir eru við útreikninga á Q- gildi bergs.*  
*Tafla 5.2. Yfirlit yfir prófanir á borkjarna og í borholum 2014 – 2016.*  
*Tafla 5.3. Staðsetning og dýpi loftborshola við Fjarðarheiði 2016.*

## Myndir

|            |                                                                                |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Mynd 1.1.  | Fjallgarðar Ausjarða norðan Fáskrúðsjarðar.                                    |
| Mynd 2.1.  | Ausfirðir. Helstu drættir í jarðfræði.                                         |
| Mynd 2.2.  | Mikið eirfaldað jarðlagasnið eftir skaganum milli Seyðisj. Og Mjócsj.          |
| Mynd 2.3.  | Ausjarðcsjallgarðar frá Fjótshéraði og Skriðdal til Austurstrandar.            |
| Mynd 2.4.  | Ausjarðcsjallgarður við Fjarðarheiði. Mjócsjörð og Seyðisjörð.                 |
| Mynd 2.5.  | Innanverður Seyðisjörður með hvítar línur sem sýna áætlaða hæð jökla.          |
| Mynd 2.6.  | Suðurhliðar Seyðisjarðar vestur frá Strandartindi.                             |
| Mynd 2.7.  | Efri-Botnar (og Neðri-Botnar) í suðurhliðum Seyðisjarðar.                      |
| Mynd 3.1.  | Brot cflcftmyndakorti yfir dalbotn Seyðisjarðar við Efri- og Neðri Stc.fi.     |
| Mynd 3.2.  | Brot cflcftm.korti við Miðhúsaá á Héraði, sýndir hnúttsettir athuganastaðir.   |
| Mynd 3.3.  | Kortlagðar sprungur, berggangar og misgengi á Fjarðarheiði – Rammi.            |
| Mynd 3.4.  | Stefnugreining brotalína (túlkun cflcftjósmyndum).                             |
| Mynd 3.5.  | Lcftmynd (Google Earth) cfl Gagnheiði og Fjarðarheiði með sýnil brotalínur.    |
| Mynd 3.6.  | Hoi ft úr lcfti suður yfir Vestdalsheiði og til Fjarðarheiðar í jarska.        |
| Mynd 3.7.  | Brotabeltið norður frá Þingmúlaeldstöðinni sker Eyvindará.                     |
| Mynd 3.8.  | Stefnudre.fing bergganga í Fjarðarheiði og nágrenni heiðarinnar.               |
| Mynd 3.9.  | Stefnurósir sem sýnir stefnutíðni allrar brotalína, Sprunga, misg. og bergg.   |
| Mynd 3.10. | Beltaskipting holi.fyllinga í Ausjarðabasaltinu.                               |
| Mynd 3.11. | Tjarnir umhverfis rcfli nu yfir Fjarðarheiði.                                  |
| Mynd 4.1.  | Mjög srjðþungt var á heiðum Austanlands vorið 2014.                            |
| Mynd 4.2.  | Borinn var fluttur á borstað 17. Júní.                                         |
| Mynd 4.3.  | Bergið á 375-385 m áypi í borholunni reyndist mjög brotið og lekt.             |
| Mynd 4.4.  | Jarðlagaskipan borholu FH-01 og yfirlit yfir niðurstöður.                      |
| Mynd 4.5.  | Skipting berggerða í kjarnaborholu FH-01.                                      |
| Mynd 4.6.  | Eirfaldað jarðlagasnið cfl holu FH-02.                                         |
| Mynd 4.7.  | Skipting berggerða í kjarnaborholu FH-02.                                      |
| Mynd 4.8.  | Unnið að borun holu FH-03 á borstað C við vegslóð að kjalla í Ejó.fi.          |
| Mynd 4.9.  | Eirfaldað jarðlagasnið cfl holu FH-03.                                         |
| Mynd 4.10. | Skipting berggerða í holu FH-03.                                               |
| Mynd 4.11. | Eirfaldað jarðlagasnið cfl holu FH-04.                                         |
| Mynd 4.12. | Skipting berggerða í holu FH-04.                                               |
| Mynd 4.13. | Eirfaldað jarðlagasnið cfl holu FH-05.                                         |
| Mynd 4.14. | Skipting berggerða í holu FH-05.                                               |
| Mynd 4.15. | Eirfaldað jarðlagasnið cfl holu FH-04.                                         |
| Mynd 4.16. | Skipting berggerða í holu FH-06.                                               |
| Mynd 5.1.  | Yfirlit yfir tæknilega eiginleika basaltstcfla Ausjarða við Fjarðarheiðargöng. |
| Mynd 5.2.  | Skipting berggerða í borholum í og við Fjarðarheiði.                           |
| Mynd 5.3.  | Eykktardre.fing storkubergslaga í borholum í og við Fjarðarheiði.              |
| Mynd 5.4.  | Eykktardre.fing setbergslaga í borholum í og við Fjarðarheiði.                 |
| Mynd 5.5.  | Broiþolsmælingar með PLT tæki á borkjarna úr holum í og við Fjarðarheiði.      |
| Mynd 5.6.  | Dre.fing sýndarbroiþols berglaga í og við Fjarðarheiði.                        |
| Mynd 5.7.  | Dre.fing sýndarbrotstyrks berglaga í borholum FH-01 til FH-06                  |
| Mynd 5.8.  | Frákasts- (höрку-) útslag (rebound hardness) berglaga í Fjarðarheiði.          |
| Mynd 5.9.  | Frákasts- útslag (rebound hardness) á kjarna úr einstökum holum.               |
| Mynd 5.10. | Frákasts- útslag á móti PLI brotgildi (X- tákn fyrir setberg).                 |
| Mynd 5.11. | Frákasts- útslag á móti sýndarbrotstyrk (X- tákn fyrir setberg).               |
| Mynd 5.12. | Yfirlit yfir styrkleikaprófanir sem gerðar voru á setbergi.                    |
| Mynd 5.13. | Samband einásabrotstyrks og kleyfnitogstyrks á móti rúmþyngd.                  |
| Mynd 5.14. | Yfirlit yfir vatnslekt ýmissa jarðmyndana á Íslandi.                           |
| Mynd 5.15. | Hitcferlar FH- kjarnaborhola.                                                  |
| Mynd 5.16. | Hitcferlar FH- lcftborshola (svai fhola).                                      |
| Mynd 5.17. | Hitcferlar sem sýna mat ÍSOR á hitastigi í bergi eftir Dalhúsaleið.            |
| Mynd 6.1.  | Hitcferlar sem sýna mat ÍSOR á hitastigi í bergi eftir Dalhúsaleið.            |
| Mynd 6.2.  | Stefnudre.fing misgengja, bergganga og brotalína sem greind eru á lcftm.       |
| Mynd 6.3.  | Styrkingar setbergslaga í Norcjarðargöngum í apríl 2014.                       |
| Mynd 6.4.  | Eirfaldað langsníð jarðlaga (hugmyndasnið) eftir Miðhúsaleið                   |
| Mynd 6.5.  | Veglína eftir Miðhúsaleið liggur yfir Seyðisjarðarveg.                         |
| Mynd 6.6.  | Yfirlit yfir berglög í cfri hluta borholu FH-05.                               |
| Mynd 6.7.  | Gangamunni beggja gangaleiðanna við Gc.fi foss í Seyðisfirði.                  |
| Mynd 6.8.  | Gangamunni Dalhúsaleiðar er cformaður cft á tünun Dalhúsa.                     |
| Mynd 6.9.  | Eirfaldað jarðlagasnið (hugmyndasnið) eftir Dalhúsaleið.                       |
| Mynd 6.10. | Yfirlit yfir berglög í borholu FH-02 við Dalhús.                               |
| Mynd 6.11. | Yfirlit yfir berglög í borholu FH-01 við Heiðarvatn á Fjarðarheiði.            |
| Mynd 6.12. | Yfirlit yfir berglög í borholu FH-04 við veginn upp Efri-Stcfl á Fjarðarheiði. |
| Mynd 6.13. | Yfirlit yfir berglög í borholu FH-03 á klöppum norðan við Neðri-Stcfl.         |



# 1 Ágrip

Skýrslan lýsir jarðfræði og mati á jarðfræðilegum aðstæðum eftir tveimur mögulegum jarðgangaleiðum í gegnum fjallgarðinn er nefnist Fjarðarheiði (ásamt Gagnheiði) og skilur að Seyðisfjörð og Hérað í Norður-Múlasýslu. Upplýsinga um jarðfræði svæðisins var í aðalatriðum aflað með þrennum hætti.

1. Yfirfarnar greinar og handrit um jarðfræði Austfjarða eftir G.P.L. Walker og lærisveina hans sem rannsökuðu Austfjarðabasaltið á árunum 1950-1970. Að auki jarðfræðigrein eftir Leó Kristjánsson og fl., auk jarðfræðigreina og handrita eftir skýrsluhöfund (Ágúst Guðmundsson)
2. Vettvangsskoðun, loftmyndaskoðun og túlkun á jarðfræði og lýsingum jarðlagasniða sem unnin voru ósamfellt af skýrsluhöfundi á árunum um 1989-2015
3. Rannsóknarboranir á Fjarðarheiði, nærri Seyðisfjarðarvegi í botni Seyðisfjarðar og á Eyvindarárdal 2014-2016.

Nokkrar mismunandi jarðgangaleiðir hafa áður verið athugaðar gegnum fjallgarðinn á milli Austfjarða og Héraðs en í þessari skýrslu er einungis horft til að tengja saman Seyðisfjörð og Hérað nærri Egilsstöðum. Gangamunni í Seyðisfirði yrði við Seyðisfjarðarveg nærri Gufufossi en á Héraði yrði munni annaðhvort við Seyðisfjarðarveg nærri Miðhúsaá eða á Eyvindarárdal við Dalhús. Vegur að munna við Dalhús færi um háa brú yfir Eyvindará norðan við Dalhús.

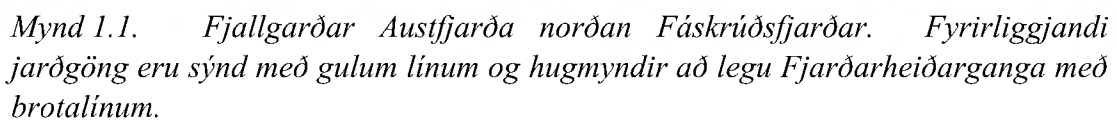
Talið er að leið jarðganganna gegnum fjallið muni liggja gegnum mörg hundruð metra þykkan jarðlagastafla sem hallar til suðvesturs, (það er með vestlægum hliðarhalla niður til Eyvindarárdals).

Túlkun á uppbyggingu berglagastaflans er sýnd á langsniðum á teikningu 2 og teikningum 18 og 19. Í staflanum eru bergsyrpur úr misþykkum basaltlögum (ásamt fáeinum ísúrum storkubergslögum) með tiltölulega þunnum millilögum. Jarðlögum hallar 6-7° til SV og liggja kannaðar gangaleiðir skáhallt á hallastefnu jarðlaga þannig að göng milli Seyðisfjarðar og Héraðs mun skera fjölmörg berglög.

Áformaðar jarðgangaleiðir undir Fjarðarheiði liggja gegnum fjölmörg misgengi og bergganga og líkur eru á að víða geti bergið verið mikið brotið. Tíðni brotalína og bergganga í botni Seyðisfjarðar er hliðstæð því sem algengt er á Austfjörðum en undir miðri- og vestanverðri Fjarðarheiði er þéttleiki brotavirkni (brota og bergganga) mun meiri en algengast er í Austfjarðafjöllum. Flest brot og gangar stefna nærri N-S, það er skáhallt, eða tiltölulega þvert á þær tvær jarðgangaleiðir sem fjallað er um (Sjá nánar á teikningum 3-4 og 18-19).

Ummyndun í berginu tilheyrir skólesít ummyndunarbelti og holufyllingar fylla víða sprungur og önnur holrými bergsins. Lektarmælingar í kjarnaborholum sýna að lekt bergsins er breytileg, fremur lítil við jaðra Fjarðarheiðar en mun meiri nær miðhluta heiðarinnar (og endurspegladist það í vandamálum við boranir hola FH-01 og FH-04). Hitamælingar í borholum hátt í Fjarðarheiði benda til talsverðrar lektar (vatn virðist renna lóðrétt um holurnar). Ofan 600-700 m hæðar er bergið lítt ummyndað og að hluta í sífrerasvæði. Þar er umtalsvert vatnsrýmd með köldu vatni og frábrúðgnu því jarðvatni sem almennt er niðri í staflanum. Líkur eru á að vatn renni (greiðar en

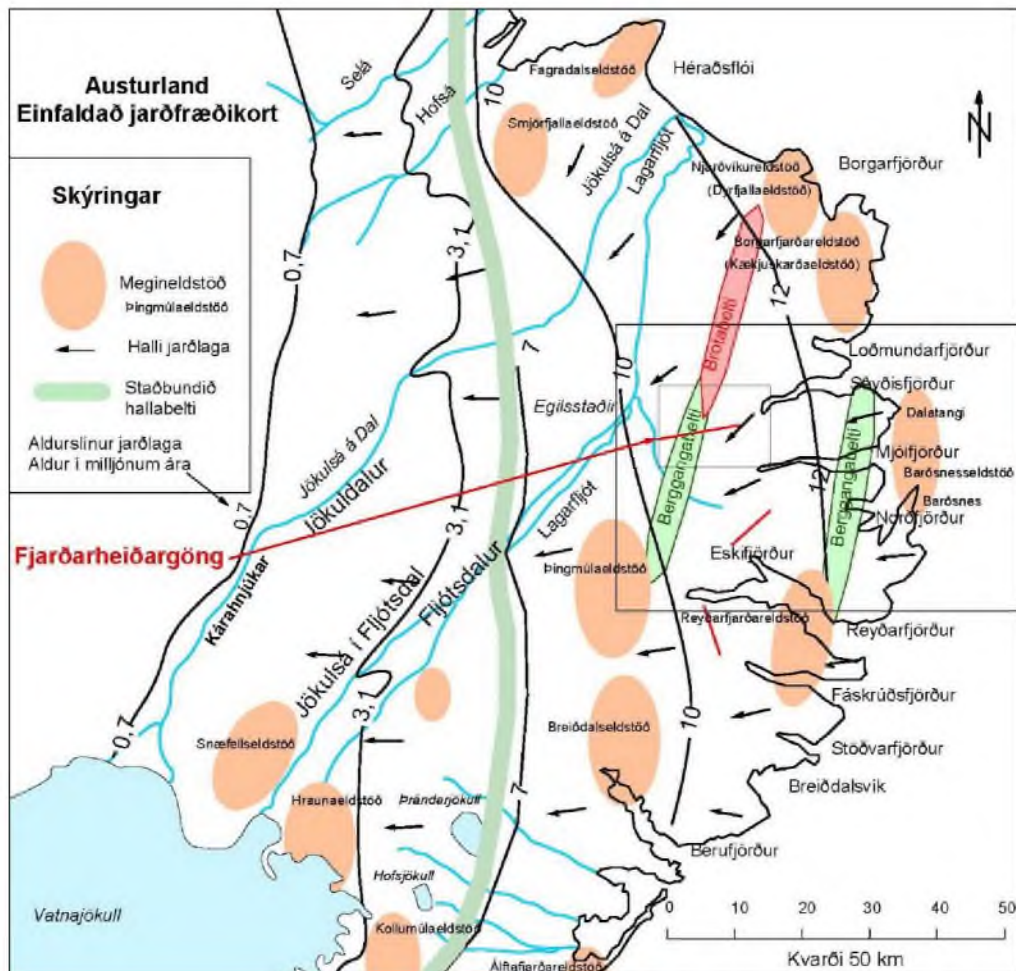
Jarðfræðistofan hefur unnið framangreindar jarðfræðithuganir fyrir Vegagerðina á árunum 2013-2017. Verkið unnu Ágúst Guðmundsson, Timothy Ward og Sarah Kaiser. Ræktunarsamband Flóa og Skeiða frá Selfossi boraði kjarnaholu FH-01 sumarið 2014 og skyldi holan verða 550m djúp. Ekki náðist áformaður borárangur. (Holan varð aðeins 430m djúp eða 120m grynri en áformað hafði verið). Rannsóknarboranir 2016 (holur FH-02 til FH-06) annaðist Borfyrirtækið Alvarr með sænska borfyrirtækið Drillcon sem undirverktaka og luku þeir borunum í samræmi við útboðsgögn.



## 2 Jarðfræði Austfjarða og Austurlands

### 2.1 Berggrunnurinn

Austfjarðafjöll tilheyra blágrýtismyndun Íslands og mynda þau samfelldan fjallgarð frá sunnanverðum Héraðsflóa og allt suður með suðurjaðri Vatnajökuls að Breiðamerkurjökli. Berglagastaflinn frá austurströnd Íslands við Gerpi og Dalatanga og vestur á Eyvindarárdal og Fagradal er um 3 km þykkur og er hann myndaður fyrir u.þ.b. 10 til rúmlega 13,5 milljónum ára (sjá nánar á mynd 2.1 og á teikningum 1 og 2 aftan við skýrslutexta). Í þessum hluta jarðlagastaflans hafa fundist um 7 fornar megineldstöðvar. Tveimur þeirra, (Reyðarfjarðareldstöðinni og Breiðdalseldstöðinni), hefur G.P.L. Walker lýst rækilega og Charmicael, lærisveinn Walkers, lýsti litlu síðar eldstöðinni í fjöllum milli Reyðarfjarðar og Skriðdals og er sú eldstöð kennd við kirkjustaðinn Þingmúla á Skriðdal. Aðrar megineldstöðvar eru minna þekktar þótt sumar þeirra séu afar stórar líkt og þær sem liggja við Borgarfjörð og Loðmundarfjörð. Til viðbótar liggja fornar rofnar eldstöðvar undan ströndinni og sjást aðeins útskæklar þeirra í Barðsnesi og við Dalatanga. Dreifing megineldstöðva og helstu drættir í jarðfræði Austurlands eru sýndir á mynd 2.1.



Mynd 2.1. Austfirðir. Helstu drættir í jarðfræði.

Bergið er aðallega basalt (um 80-85%), súrt berg er um 10% og setbergslög 5-10%. Milli basaltlaganna eru víðast tiltölulega þunn setbergslög (á hverjum stað mælist þykktin sentimetrar eða metrar og í undantekningum tugir metra). Í setbergslögunum

finnast gjarnan merki um hlýtt loftslag. Jarðlagastaflanum á Austfjörðum hallar yfirleitt 5-10° til VSV. Í Austfjarðabasaltnu er nær algilt að jarðlagahalli fer minnkandi frá sjávarmáli og upp staflann á hverjum stað. Víða er þessi hallabreyting 0,6-1,0° fyrir hverja 100 m hækkun. Almennt þykkna bergsyrpur Austfjarða undan jarðlagahallanum til vesturs líkt og blævængur eða knippi af stráum sem bundin væru saman í annan endann en breiða úr sér í hinn endann.

Samhliða upphleðslu jarðlaganna myndast berggangar og misgengi þegar bergskorpan brotnar upp og undirliggjandi kvika þrengir sér þá gjarnan inn í sprungur. Misgengi jarðlaga myndast yfirleitt við togspennu og flest eru misgengin næstum lóðrétt eða bratt-hallandi. Algengast er að lóðrétt hliðrun um misgengin sé 5-40 m og yfirleitt liggur megin sprungustefna hvers svæðis sem næst hornrétt á hallastefnu jarðlaga á hverjum stað.

Gangar eru líkt og misgengin, nær lóðréttir í upphafi en hallast venjulega lítið eitt með jarðlagastaflanum er hann sveigist niður við fergingu nýrrar upphleðslu. Gangar eru ýmist aðfærsluæðar hraunlaga eða enda blint uppi í jarðlagastaflanum án þess að bergkvikan hafi náð yfirborði. Þeir eru yfirleitt 2-8 m þykkir en einstaka gangar á Mið-Austurlandi ná allt að 20 m þykkt.

Algengt er að höfuðstefnur bergganga liggi tiltölulega nærri strikstefnu jarðlaga á hverju svæði. Meðaltalsþéttleiki þeirra við sjávarmál (utan gangareina) er gróflega metinn vera 1-3% en megineldstöðvunum fylgja venjulega 10-50 km langar og nokkurra km breiðar gangareinar þar sem gangaþéttleikinn er oft 4-8%. Á Mið-Austurlandi stefna gangareinarnar aðallega í N og NNA og innan gangareinanna stefna gangarnir tiltölulega nærri stefnu gangareinanna, það er skáhallt á fyrstu kynslóð brota og bergganga sem liggja oftast nærri strikstefnu berglaganna (Strikstefna er þvert á mestu hallastefnu jarðlagastaflans).

Gangarein og bergbrotabelti liggur norður frá Þingmúla megineldstöðinni og um Gagnheiði og Fjarðarheiði vestan við fjallið Bjólf. Í Seyðisfirði er hlutfall bergganga lágt en er kemur vestur í fjallgarðinn sem Fjarðarheiði liggur yfir er komið inn í ganga og misgengjareinar er liggja norður frá Þingmúlaeldstöð og þar fer hlutfall bergganga í 6-8% auk fjölmargra samsíða brota og misgengja (sem stundum ganga á skástígan hátt innan gangafylkinganna).

Þegar basaltstafla hleðst upp og grefst sífellt dýpra undir yngri hraunlögum, fer hann að ummyndast vegna aukins hita og þrýstings. Volgt eða heitt jarðvatn leikur um bergið og ýmis efni leysast upp úr berginu. Síðar þegar vatnið (mettað uppleystum efnum) kólnar, koma fram útfellingar í kólnandi jarðvatninu, þær kristallast og mynda geislasteina og raðast tegundir geislasteinanna gjarnan í belti og endurspeglar hvert tegundabelti þá vissar hita- og þrýstiaðstæður sem ríkt hafa í berginu á meðan útfellingarnar voru að myndast.

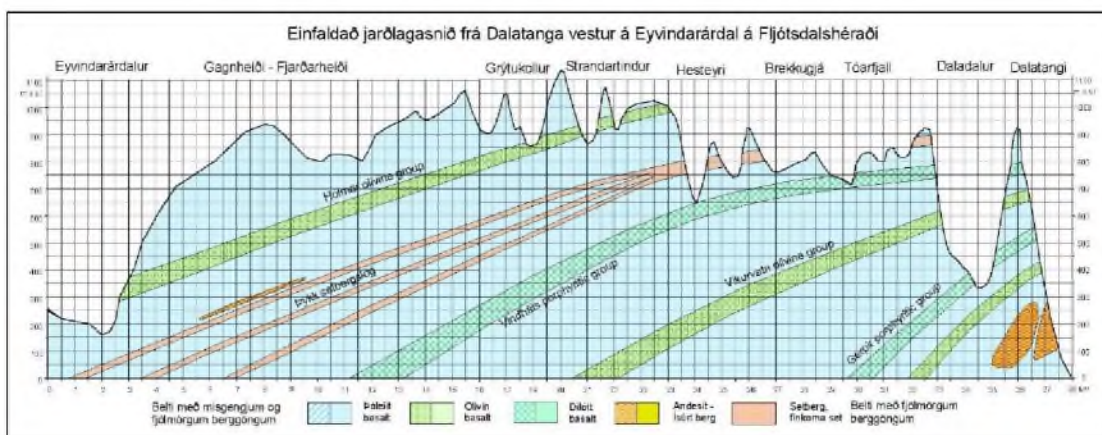
Almennt má segja að berggrunnurinn á Austfjörðum sé mettaður vatni, nema í efstu fjallarimur og tindum. Hátt til fjalla ofan geislasteinabeltanna eru berglög lek og vatn hripar niður í bergið en kemur víða fram neðar í lindum. Neðar í jarðlagastafla (neðan 400-500 m hæðar y.s. undir Fjarðarheiði) er ummyndun og útfellingar geislasteina svo mikil, að vatnstreymi í berginu er nær eingöngu bundið við einstaka sprungur, misgengi og brotaberg á jöðrum bergganga. Við jaðra Fjarðarheiðar liggur jarðvatnsborð yfirleitt við yfirborð berggrunnsins.



## 2.2 Helstu drættir í jarðlagaskipan miðhluta Austfjarða

Austfjarðafjallgarður sem skilur Fljótsdalshérað og inndali frá Austurströndinni er mjóstur nyrst eða um 25 km en breiðkar svo við Dalatanga og Gerpi í 35-45 km og helst þaðan 40-50 km breiður allt suður til Vatnajökuls. Breskir jarðfræðingar undir forystu prófessors G.P.L. Walker unnu að kortlagningu basaltsins á Austurlandi á árabílinu 1955-1965. Gáfu þeir glögga mynd af upphleðslu og bergsins frá fjallshryggnum milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar og allt vestur til Hornafjarðar. Einnig af upphleðslu bergsins frá Fljótsdal og inn undir fótstall Snæfells. Yfirliti yfir upphleðslusögu syðri- og vestari- hluta Austfjarðabasaltsins eru gerð góð skil í grein Watkins og Walkers 1977 *Magnetostatigraphy of Eastern Iceland*.

Á teikningum 1 og 2 eru yfirlit yfir helstu jarðfræðileg fyrirbæri í berggrunni Austfjarða. Á mynd 2.2 er langsnið eftir endilöngum fjallgarðinum milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar frá Dalatanga og vestur yfir Fjarðarheiði og Gagnheiði. Staðsetning sniðs og sniðið í stærri mælikvarða er sýnt á teikningu 2. Við Dalatanga eru súr berglög er tengjast megineldstöð við ströndina nærri Norðfjarðarhorni og Dalatanga en að öðru leyti finnast ekki storkubergslög frá megineldstöðvum í sniðinu, aðeins loftborin setlög úr súrri gjösku. Á syðri hluta Austfjarða er algengt að jarðlagahalli sé 6-10° til vestlægrar áttar. Er kemur norður fyrir Mjóafjörð dregur mjög úr hallanum og má segja að berglög í efri hluta fjalla við norðanverðan Seyðisfjörð og Loðmundarfjörð liggi sem næst lárétt. Við sjávarmál og upp í 300 m hæð y.s. innst í Seyðisfirði mælist berglagahallinn (reiknaður frá hnitsettum stöðum á stökum leiðarlögum) aðeins 1-3°. Skyndileg breyting verður á jarðlagahallanum er kemur inn fyrir fjarðarbotna Seyðisfjarðar og Loðmundarfjarðar. Í fjallshryggnum sem skilur fjarðarbotnana frá Héraði taka við brotabelti og skarar bergganga sem talin eru tengjast hinni fornu Þingmúlaeldstöð.



*Mynd 2.2. Mikið einfaldað jarðlagasnið eftir endilöngum skaganum milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar. Norðan Seyðisfjarðar er jarðlagahallinn mun minni. Ekki eru sýndar brotalinur, misgengi og berggangar sem eru í þéttum skörum eða knippum á tveimur svæðum (austantil og í meira mæli vestast (til hægri) á sniðinu).*

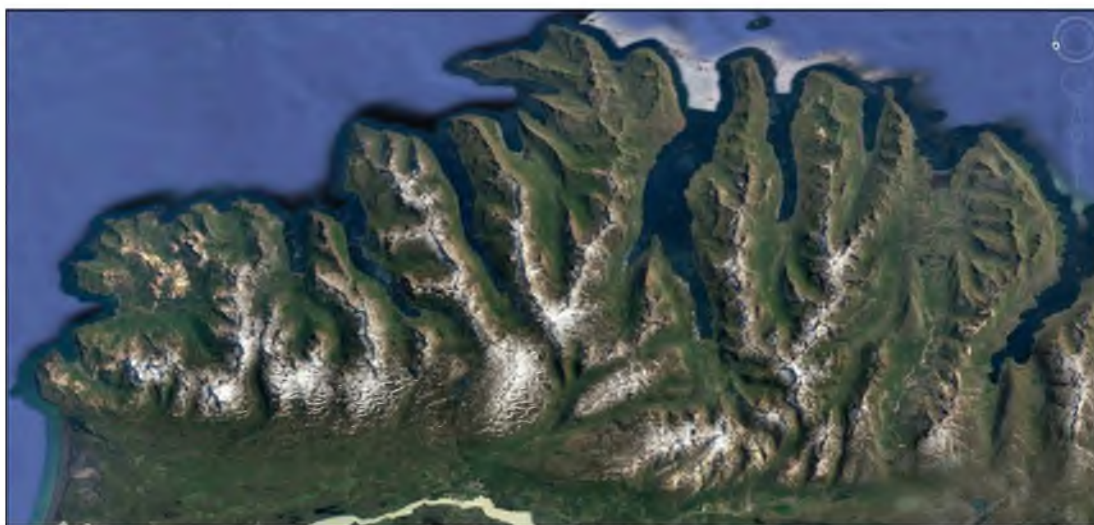
Jarðlagasniðin í Seyðisfirði og Mjóafirði veita samfellda sýn á jarðfræðiuppbyggingu berggrunnssins milli Loðmundarfjarðar og Norðfjarðar og reyndar lengra til suðurs. Í sniðunum koma fyrir a.m.k. þrjár megin leiðarsýrur sérstæðra berglaga. Sú neðsta er úr þykkum dílabasaltlögum, skilgreind af Walker sem "Vindháls Porphyritic Group" en það eru þykk dílabasaltlög sem rekja má frá annesjum (allt frá Loðmundarfirði,

suður til Reyðarfjarðar) og vestur á Fljótsdalshérað við Egilsstaði. Önnur syrpa, nokkru ofar í staflanum er úr súrum setbergslögum sem flest eru að uppruna súr og basísk gosaska. Í fjallgörðunum beggja vegna Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar mynda setlögin eitt lag með staðbundnum basaltfleygum en er nálgast fjarðarbotna Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar (ásamt Fannardal í Norðfirði) þá klofna setbergslögin upp í nokkur þynnri lög með basalhraunum á milli. Í botni Mjóafjarðar og í Fannardal eru nokkur ísúr og súr storkubergslög í námunda við setlögin.

Ofan við setbergslögin eru mjög útbreidd þykk ólivínbasaltlög sem Walker nefndi "Holmar Olivine Group". Þessi lög finnast í fjöllum við innanverða firðina frá Loðmundarfirði suður í Fáskrúðsfjörð. Í vestanverðri Fjarðarheiði (á Héraði og í hlíðum á utanverðum Eyvindarárdal), er hvergi unnt að ná "þykkum sneiðum" eða heillegum jarðlagasniðum í berglagastaflann. Mesta samfellda sýn í berg er þar í Miðhúsaá en samt er sýn á berg þar slitrótt vegna fjölmargra misgengja-brota og bergganga auk þess að hvergi sér langa leið samfellt í berg.

### 2.3 Mótun landslagsins

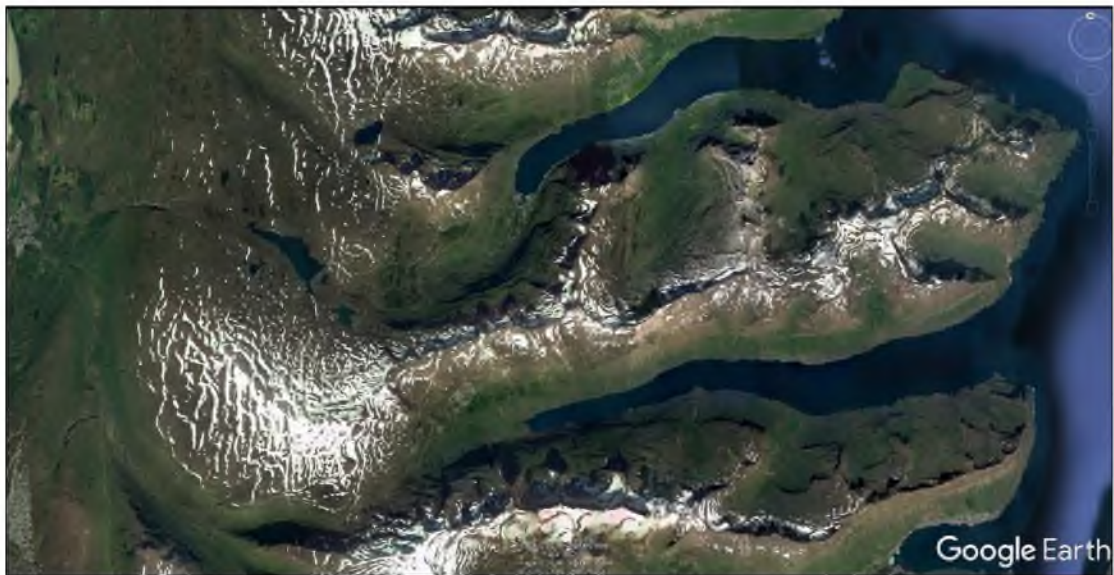
Síðla á Tertíertíma lá núverandi Austurland við gosbelti rekássins í Atlantshafi. Þá má ætla að þar sem nú eru Austfjarðafjöll hafi fjallakeðja megineldstöðva risið nokkur hundruð metra (og jafnvel mörg hundruð metra) yfir hraunahásléttuna frá NNA til SSV. Þegar loftslag fór kólnandi undir lok Tertíer hófu frost- og þíðuáhrif sífrerans að mola niður yfirborðs bergsins og í kjölfarið byrjuðu jöklar að setjast að á fjöllum megineldstöðvanna. Frá austurhlíðum fjallakeðjunnar gátu skriðjöklarnir runnið óhindrað austur til strandarinnar um leið og þeir grófu svokallað Alpalandslag þar sem nú eru Austfjarðafjöll. Þetta landmótunarferli endurspeglast í djúpum dölum og fjörðum en milli þeirra eru hvassbrýndir fjallatindar með stuttum skálum. Í slakkanum undir vesturhlíðum fjallakeðju megin-eldstöðvanna, hafa skriðjöklar safnast saman í miklum meginstraumi sem þokaðist til norðausturs (út um sundið á milli Dyrfjalla- og Borgarfjarðareldstöðvanna (í suðaustri) og Smjörfjalla- og Fagradalseldstöðvanna (í norðvestri) og grafið út dal núverandi Fljótsdalshéraðs



Mynd 2.3. Austfjarðafjallgarðar frá Fljótsdalshéraði og Skriðdal til Austurstrandar eru um 25-45 km breiður en beltið milli fjarða- og dalbotna Austfjarða til Héraðs er milli 10 og 15 km. (Norður er til vinstri).



Síðar á ísöld harðnaði svo í ári að jökull huldi öðru hverju öll heiðalönd og gekk víða út í firði og flóa eða jafnvel á haf út. Líklegt má þó telja að hæstu eggjar brattar fjalla á norðanverðum Austfjörðum hafi lengst af eða ávallt verið íslausar eftir að landið tók að mótast og dalir og firðir að grafast niður.



*Mynd 2.4. Austfjarðafjallgarður við Fjarðarheiði. Mjóafjörð og Seyðisfjörð. Landmótun Fjarðarheiðar og hliða til Héraðs (vinstra megin á myndinni) bera einkenni umtalsverðra jökla en nær Austurströndinni eru einkenni sífreralandslags.*

Ætla má að hærri hluti Austfjarðafjallgarðsins hafi staðið upp úr ísbreiðunni allt síðasta jökulskeið og mjög íslítið verið í fjörðum norðan Seyðisfjarðar. Augljós ummerki eru um að jökulhetta hafi legið yfir Gagnheiði og Fjarðarheiði og að Bjólfur (ásamt fjallgördum beggja vegna Seyðisfjarðar), hafi verið mikið jökulsker á milli skriðjökultunga sem gengu frá Fjarðarheiði og Vestdalsheiði niður í Seyðisfjörð beggja vegna Bjólfs. Að vestanverðu er að sjá að jökulhettan hafi legið að skriðjökli sem hálfyllti Fljótsdalshérað.



*Mynd 2.5. Innanverður Seyðisfjörður með hvítar línur sem sýna áætlaða hæð jökla á síðasta jökulskeiðs og ráða þeir miklu um tilvist og dreifingu lausra jarðlaga.*

Eitt af því sem einkennir mótun dala við langvarandi sífreraástand í jökulvana fjalllendi er að dalir verða ekki samhverfir. Hlíðar sem vita móti sól verða jafnan með minni halla og þar brotnar berg meira niður í fjallaeggjum og safnast í ofanverðar

hlíðar (meira niðurbrot vegna tíðari frost-þíðu umskipta í samanburði við skuggahlíðar fjalla). Þaðan sílast svo samfrosin urð niður hlíðarnar þar sem urðin myndar oft fagurskapaðar skriðtungur. Þessi landmótunareinkenni eru mjög sterk í fjallgörðunum beggja vegna Seyðisfjarðar og eru einkennin enn greinilegri í bergi gömlu megineldstöðvanna svo sem norðan Loðmundarfjarðar (sjá dreifingu megineldstöðva á teikningum 1 og 2).

Á efri hluta fjallgarðsins og lækkandi út með fjörðunum er jafnan þykk kápa úr frostsprungnu, frostlyftu grjóti og almennt eru jökulrákir mjög óljósar til fjalla. Jökulsvörfunin sést helst í fjarðabotnum og í skálum og stefnir rofið yfirleitt á hverjum stað stystu leið til sjávar. Nú er víðast á Austfjörðum bratt fjalllendi, sundur skorið af dölum og fjörðum en fjöll og tindar ná víða 1000-1200 m hæð.

## 2.4 Laus jarðlög

Laus jarðlög í dölum og fjarðarbotnum Austurlands eru aðallega malarkennd lög í dalbotnum, tiltölulega afmarkaðir melar úr jökulruðningi og urðartungur sem leiða má líkur til að séu fornt urðarjöklaðar frá síðari hluta síðasta jökulskeiðs en hafa löngum verið flokkaðar sem forsöguleg berghlaup. Þessar urðartungur (sem eru skýr ummerki sífreralandslags utan jökulskjaldar) setja víða svip á landslagið í fjallgörðum beggja vegna Seyðisfjarðar og einnig í innanverðum Seyðisfirði (svo sem í Botnum og Þófum). Litlir jökulgarðar finnast á strjálíngi.



*Mynd 2.6. Suðurhlíðar Seyðisfjarðar vestur frá Strandartindi. Þykkar frostveðraðar urðir síga undan hallanum. Skálarnar tvær í efri hluta fjallsins heita Botnar og í þeim sitja ísformaðar frostveðraðar urðir. Neðar eru aðrar skálar er nefnast Botnar og Þófar og í þeim eru mjög þykkar frostveðraðar urðir sem síga hægt fram undan halla. Lengst til hægri eru klappir hreinsaðar af skriðjökklum sem gengu fram frá jökulhettunni á Fjarðarheiði.*

Í innanverðum Seyðisfirði eru óverulegir malarhjallar sem næst í 30 m hæð yfir sjó og hafa þeir myndast við framburð ána við hærri sjávarstöðu, að öllum líkindum seint á síðasta jökulskeiði. Stakir hjallar af þessum toga finnast sumstaðar í 30-40 m hæð við ár og læki utar með Seyðisfirði. Á Eyvindarárdal við vestanverða Fjarðarheiði er



útbreitt jökulruðningsset og malarhjallar eru á stöku stað svo sem við Eyvindará. Algengasti jarðvegur umhverfis Fjarðarheiði er myndaður í hallamýrum og er hann sjaldnast meira en örfáir metrar að þykkt.

## 2.5 Yfirborðsvatn

Á Austurlandi og Austfjörðum er berggrunnur að stærstum hluta tiltölulega vatnspéttur upp í 600-700 m hæð yfir sjó, þannig að regn og snjóbráð rennur að mestu til sjávar sem yfirborðsvatn. Upptök lækja eru víða í framangreindri hæð þar sem bergið sem hærra liggur er gjarnan vel vatnsleiðandi og drekkur í sig rigningu og snjóbráð en skilar vatninu út í skriðurunnar hliðarnar er kemur niður í þéttara berg.

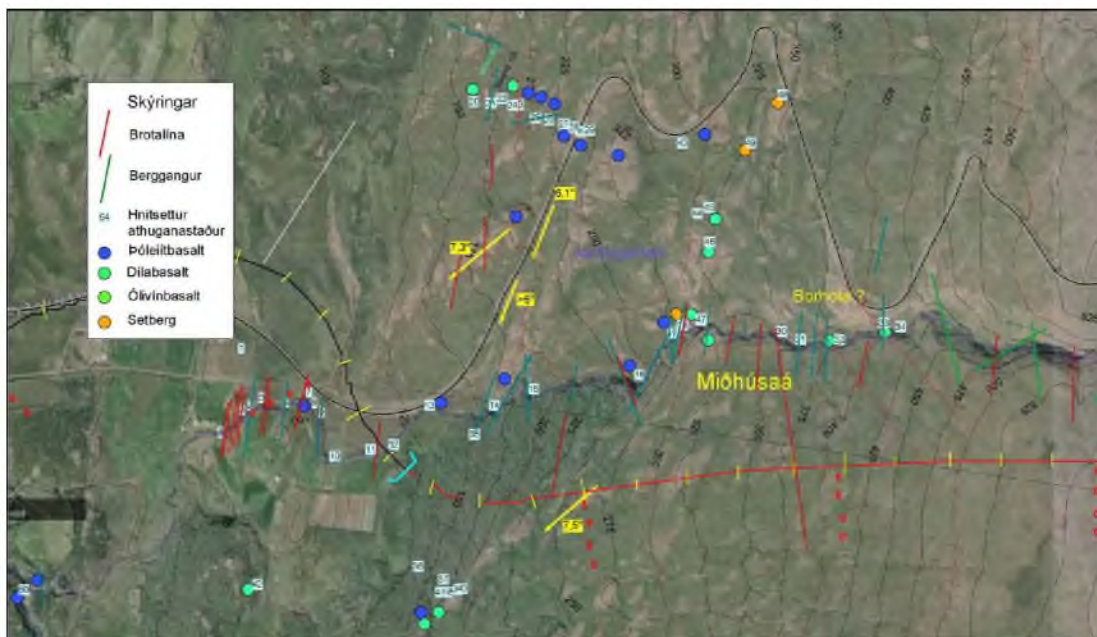


*Mynd 2.7. Efri-Botnar (og Neðri-Botnar) í suðurhliðum Seyðisfjarðar vestur frá Strandartindi. Lækir koma víða fram á efri mörkum ummyndaða bergsins í skálarbotnum við rætur yfirliggjandi skriðubelta.*

Einkenni vatnsrennslis er þannig að vöxtur hleypur í ár og læki nokkrum klukkustundum eftir að rigna tekur að ráði og rennsli fjarar að mestu á hálfum til einum sólarhring eftir að stytir upp. Yfirborðsvatn var fyrrum notað til manneldis og matvælaframleiðslu en með vaxandi kröfum á þeim sviðum fóru menn að leita nærri þéttbýlisstöðum að vatnsbólum í lindum en sjaldnast var þar mikið vatn að hafa og algengt að vatnspurrð yrði í þurrkatíð. Skilvirkustu vatnsbólin sem uppfylla nútímakröfur eru gjarnan tengd urðartungum í fjallahliðum og ljóst að vatnið er að mestu að koma út úr berginu undir urðunum.

Nánar er fjallað um jarðvatn og vatnsstreymi í bergi í kafla 5.14.





Mynd 3.2. Brot af loftmyndakorti við Miðhúsaá á Héraði og eru sýndir hnitsettir athuganastaðir við - og í grennd við ána. (Sýnt skýrur á teikningum 5 til 15).

Jarðfræðileg staða Fjarðarheiðar í jarðlagastafla Austurlands er tiltölulega miðsvæðis milli Reyðarfjarðareldstöðvar í suðaustri, Þingmúlaeldstöðvar í suðvestri og Kækjuskarðareldstöðvar (norðanvert við Loðmundarfjörð) í norðaustri. Berggrunnurinn í Fjarðarheiði er þannig byggður upp í tiltölulega rólegu upphleðsluumhverfi og afraksturinn er reglulegur jarðlagastafla úr plötubasalti (regional basalt). Frá austanverðri Fjarðarheiði og út með Seyðisfirði er lítill jarðlagahalli og staflinn tiltölulega reglulegur.

### 3.3 Brotavirkni, misgengi og berggangar

Allsstaðar í brágrýtissvæðum Íslands hefur berggrunnsstaflinn sem hlóðst upp í endurteknum eldgosum síðla á tertíertíma (Miocene og Pliocene) lent í spennuvirkni jarðskorpunnar og sprungið sundur, missigið í misgengjum ásamt því að bergkvika hefur skotist inn í brestina og myndað bergganga. Könnun og kortlagning á þessum þáttum er mikilvægur hluti í undirbúningsathugu num fyrir jarðgangagerð.

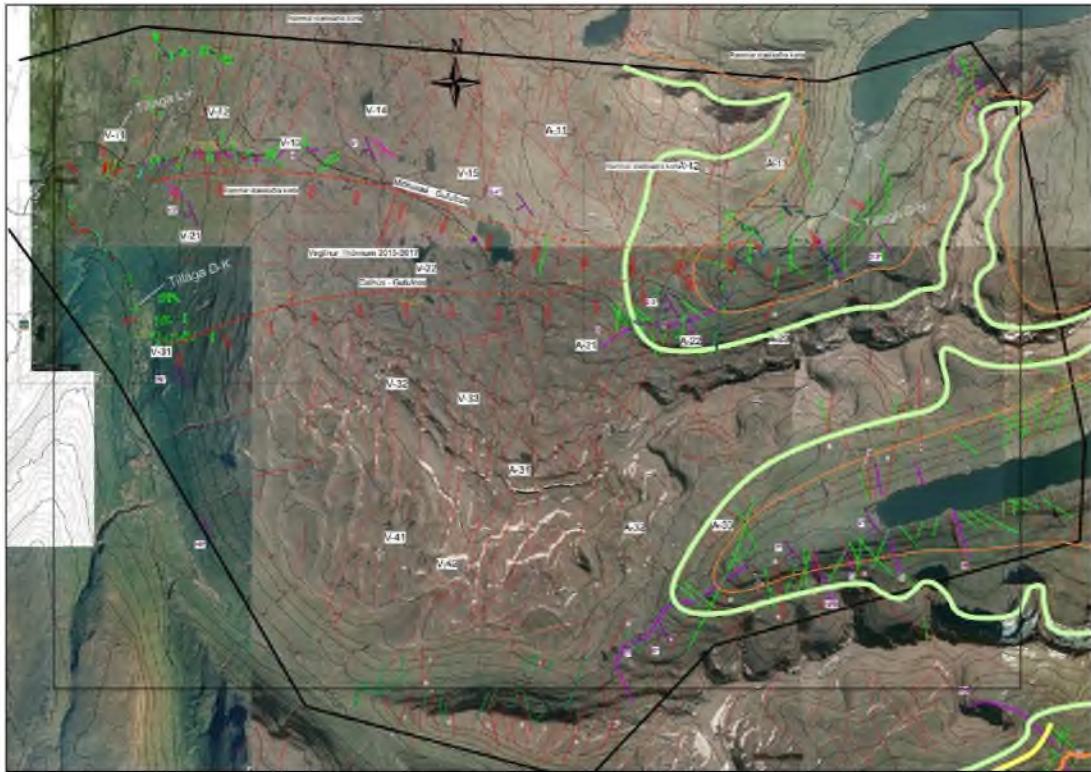
Upplýsingum um bergganga og misgengi í Austfjarðafjöllum hefur verið safnað (í tengslum við undirbúning jarðgangagerðar) frá norðanverðum Seyðisfirði og suður í Fáskrúðsfjörð. Rannsóknir á berggöngum, misgengjum og ummyndun bergs var einnig sterkur hluti í rannsóknum prófessorsins GPL Walker og lærisveina hans á austfjarðabasaltinu, þannig að mikill fróðleikur liggur fyrir um þennan þátt jarðfræðinnar.

#### 3.3.1 Fjarkönnun á brotavirkni - Brotalínur

Þekkt er að tíðni bergganga og misgengja er jafnan mun hærri lágt í berglagastaflanum (nærri sjávarmáli) en ofar í fjöllum. Þó má oft finna undirliggjandi “strúktura” (misgengi, ganga og sprungur) með því að brestir frá þeim leita tíðum upp í yfirborð berglagastaflans. Með aðstoð loftljósmynda hafa mýmargar línulegar misfellur sem sjást í yfirborði landsins verið færðar inn á kort, allt frá Loðmundarfirði og suður í Fáskrúðsfjörð. Auk sprungumynstra sem sjást á loftljósmyndum, hafa sýnileg

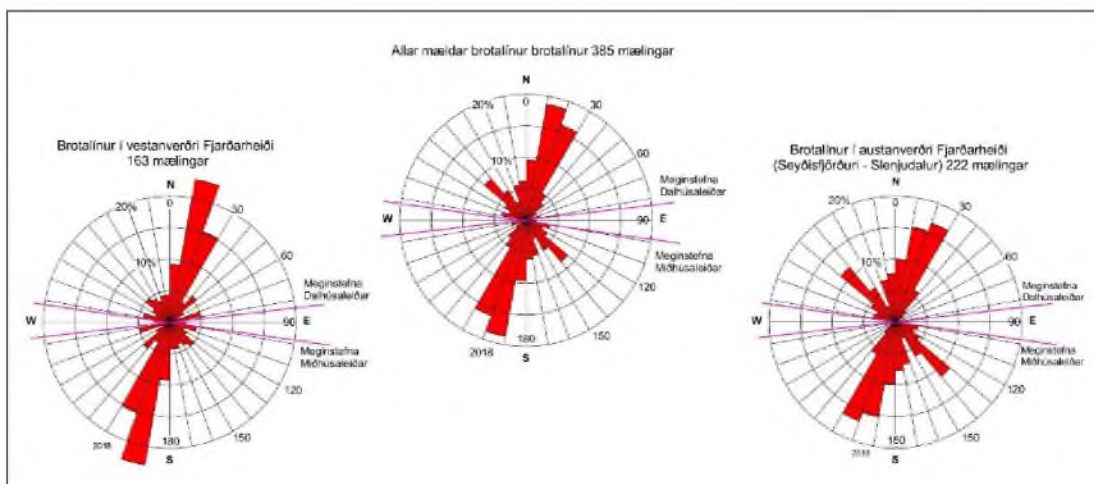


sprungur, misgengi og gangar verið sett með sama hætti á kortagrunna. Á korti á mynd 3.4 eru sýnd (með svartri umgjörð) útmörk þess svæðis sem gagnasöfnun fyrir tíðnirósir mismunandi brotavirkni í og í grennd við Fjarðarheiði byggja á.



Mynd 3.3. Kortlagðar línulegar sprungur, berggangar og misgengi á Fjarðarheiði og aðliggjandi svæðum. Sprungurósir í skýrslunni byggja á gögnum innan svörtu markalínunnar.

Línulegar misfellur í yfirborði landsins (innan rammans sem sýndur er á mynd 3.3) eru stefnugreindar og samanteknar sprungurósir með  $10^\circ$  breiðum stefnu geirum hafa verið dregnar saman úr viðkomandi gögnum og eru þrjár sprungurósir sýndar á mynd 3.4. Samtals byggja rósirnar á 385 “mælilínum” en jafnframt eru teknar saman tíðnirósir fyrir “sprungur” að vestanverðu – og austanverðu í heiðinni. Þar sést að lítilsháttar mismunur er á stefnutíðni brotalína að austan- og vestanverðu.

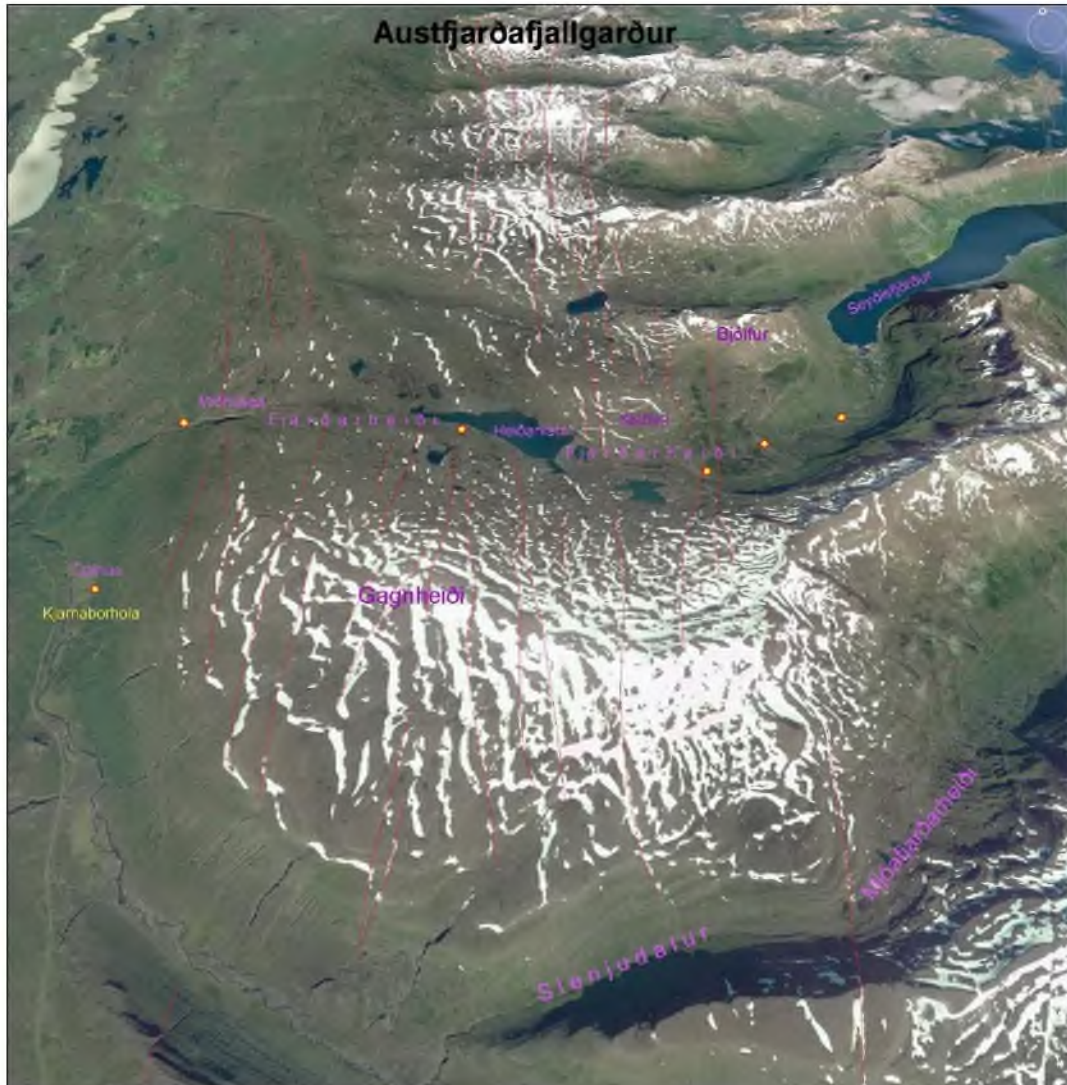


Mynd 3.4. Stefnugreining brotalína (túlkun af loftljósmyndum).



### 3.3.2 Berggangar og misgengi

Nokkru eftir að jarðlagastaflinn í Fjarðarheiði hlóðst upp, myndaðist stór megineldstöð (sem kennd er við Þingmúla) í um það bil 15-30 km fjarlægð SSV frá Fjarðarheiði. Spennusvið norður frá henni hefur hakkað sundur bergið á breiðu belti til NNA og raðað inn berggöngum og misgengjum.



Mynd 3.5. Loftmynd (Google Earth) af Gagnheiði og Fjarðarheiði með brotalínur sem sjást e.t.v. best þegar snjór liggur í þeim. Staðsetning kjarnaborhola er sýnd með gulum deplum. Mjög erfitt er að meta stærð brotahreyfinga frá Héraði og austur eftir Fjarðarheiði en stærð hreyfinga sést betur í fjöllum Seyðisfjarðar og á Mjóafjarðarheiði.

Á mynd 3.5 er skjámynd frá Google Earth og á henni sést hvernig brota og gangabelti gengur norður yfir Eyvindarárdal (neðst á mynd) um Fjarðarheiði í stefnu á Beinageitarfjall (við fjarlægari mörk myndar). Á mynd 3.6 sem tekin er til suðurs yfir Vestdalsheiði (og Fjarðarheiði fjær) sjást glögglega samhliða brotalínur og stallar með SSV-NNA stefnur sem ganga norður frá fornri megineldstöð sem sést í fjöllum við Skriðdal.



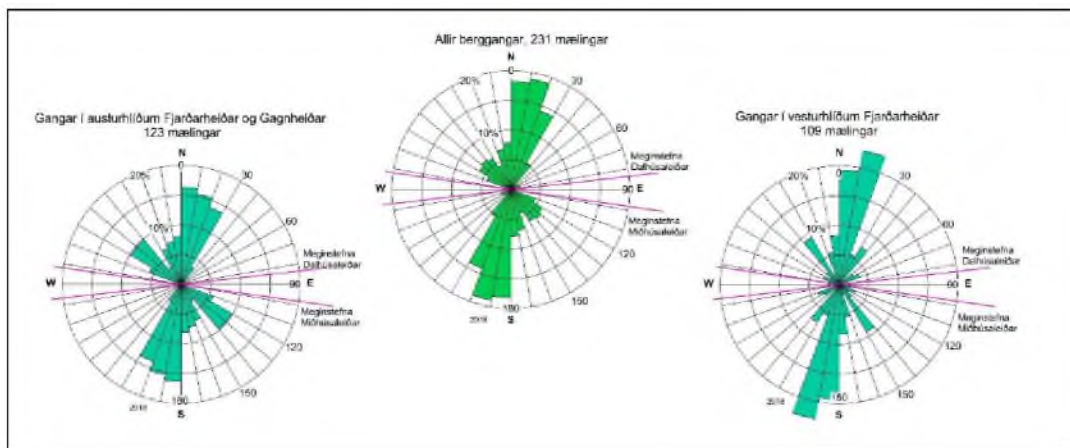
Mynd 3.6. Horft úr lofti suður yfir Vestdalsheiði og til Fjarðarheiðar í fjarska. Brotalínur ganga og misgengjareinanna eru algengar vestan við fjallið Bjólf. Mjög erfitt er að meta stærð misgengja uppi á heiðunum ef ekki sjást háar bríkur með bergstafla (hliðstætt því sem er í Seyðisfirði og Mjóafirði-Mjóafjarðarheiði).



Mynd 3.7. Brotabeltið norður frá Þingmúlaeldstöðinni sker Eyvindará og þar má sjá fjölda bergganga og misgengja sem stefna flest N-S.

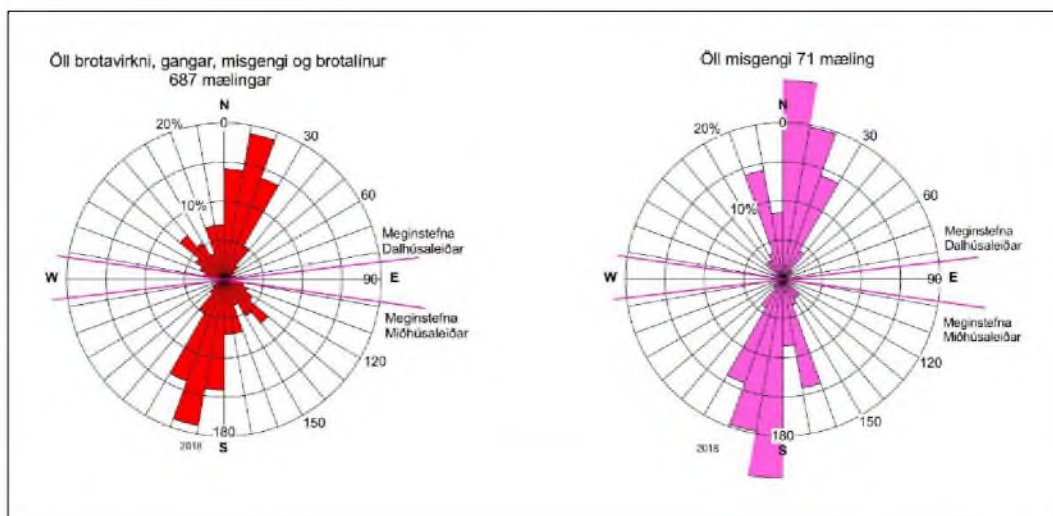
Stefnur bergganga (231 mæling) hafa verið greindar og er stefnutíðni þeirra sýnd á mynd 3.9. Algengustu stefnur eru NNA-SSV en í vestanverðri Fjarðarheiði (og nágrenni) eru einnig allmargir gangar með VNV-ASA stefnur. Tíðni bergganga sem sjást í vestanverðri Fjarðarheiði er sem næst 8-12 gangar á hvern km í A-V stefnu og algengustu þykktir 3-5 m. Samkvæmt því eru berggangar að lágmarki 3-5% af berginu en þar sem opnur í berg eru ekki samfelldar má ætla að berggangar í jarðgöngum verði a.m.k. 4-7%. Í botni Seyðisfjarðar (austan við Efri-Staf) sjást 5-8 gangar á hvern km í A-V stefnu og hlutfall bergganga í berginu eftir jarðgangaleið er áætlað vera sem næst 2,5-4%.





Mynd 3.8. Stefnudreifing bergganga í Fjarðarheiði og nágrenni heiðarinnar.

Á mynd 3.9 er stefnurós þar sem allar stefnur línulegrar brotavirkni (385 brotalína, 231 bergganga og 71 misgengja) eru dregnar saman í eina stefnurós. Misgengi sjást misjafnlega vel, skýrast í bröttum kletthlíðum og þar má oft greina nokkuð nákvæmlega hversu mikið þau hafa missigið. Þar sem opnur í berg eru mest bundnar við árfarvegi og læki (svo sem víðast er að vestanverðu í Fjarðarheiði og á Eyvindarárdal) er oftast erfitt að meta stærð misgengjanna. Þó er nær algilt að ef brotabelti um misgengi er breitt, þá má ganga út frá að lóðrétt missing sé mikið. Ekki hefur orðið vart við láréttar hliðranir um misgengi í Fjarðarheiði (líkt og algengt er að sjá í misgengjum á virkjanasvæðum við Þjórsá).



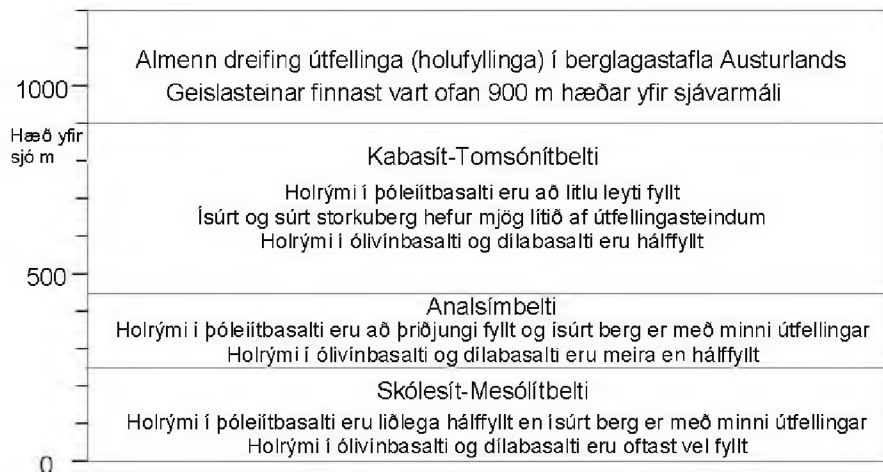
Mynd 3.9. Stefnurósir sem sýnir stefnutíðni allrar brotalína, Sprunga, misgengja og bergganga í Fjarðarheiði og aðliggjandi fjöllum. Til hægri er stefnurós misgengja.

### 3.4 Ummyndun í jarðlagastaflanum og vatnsstreymi í bergi

Í um 600 m hæð í fjöllum umhverfis innanverðan Seyðisfjörð - Mjóafjörð - Loðmundarfjörð, er algengt að sjá að jarðvatn komi fram úr berginu og myndi strjálar lindir og stundum djúaveitur og í þeirri hæð má gera ráð fyrir að yfirgripsmikil breyting verði lekt bergsins. Ofan u.þ.b. 600 m hæðar er lítið um útfellingasteindir í berginu og þar má segja að bergið geti geymt í sér mikið laust vatnsmagn í sprungum (sem myndast samfara kólnun storkubergsins) og blöðrum. Neðan 600 m hæðar y.s. aukast ummyndunarsteindir og jafnframt dregur verulega úr vatnsrýmd og lekt. Því er algengt

að sjá læki seytla fram úr urðum í 600-700 m hæð yfir sjó þar sem “vatnsþéttni” bergsins er að aukast.

Samhliða því verður sprungulekt bergganga og misgengja ráðandi í lekt bergsins og þótt vatnsrýmdin minnki, geta sprungur leitt vatn um langan veg frá hærri svæðum með meiri vatnsrýmd. Til dæmis er yfir 40 km<sup>2</sup> svæði milli Fjarðarheiðar og Mjóafjarðarheiðar ofan 600 m hæðar y.s. og líklega með mikla vatnsrýmd. Einnig er mikið landflæmi ofan 600 m hæðar y.s. norðan Fjarðarheiðar og að auki norðan Vestdalsheiðar.



Mynd 6.10. Beltaskipting holufyllinga í Austfjarðabasaltinu

Ummyndun bergsins í 100-200 m hæð y.s. tilheyrir mesólít- skólesít-geislasteinabeltinu (sem skilgreint hefur verið af G.P.L. Walker og fl.) en nokkur munur er á hversu póleiítbasaltlögin eru minna holufyllt en ólivínbasaltið og dílabasaltið í þessu ummyndunarbeldi. Lekt bergsins neðan 600-700 m hæðar er samkvæmt framansögðu að mestu bundin við sprungur og bergganga í flestum gerðum storkubergs og setbergs nema hvað ísúrt berg og póleiítbasalt hefur þar víða “primera” lekt (það er um innra sprungunet bergsins).

### 3.5 Kortlagning yfirborðsvatns og lækjarfarvega á Fjarðarheiði

Einn þáttur í jarðfræðilegum undirbúningi Fjarðarheiðarganga er athugun á ástandi yfirborðsvatns, lækjum, linum og vötnum. Mikilvægt er að athuganirnar fari fram þegar vænta má að vatnrennsli sé almennt í sem lægstri stöðu sem er gjarnan í lok sumars þegar leysingu er að mestu lokið en áður en árvissar haustrigningar hefjast.

Athuganirnar fóru fram á sex dögum, tímabilið 9. til 19. september 2017. Nýttir voru dagar með stilltu þurru veðri og farið kerfisbundið í vatnsfarvegi við rætur vestanverðrar heiðarinnar og á heiðarbrúnum sem liggja að Seyðisfirði. Einnig var farið um austanverða Fjarðarheiði og rennsli mælt þar sem gamli Seyðisfjarðarvegur liggur ásamt því að mæla rennsli í ræsum á vegslóð út að mannvirkjum snjóflóðavarna í Bjólfi. Jafnan var reynt að nýta ræsi í vegum og slóðum til rennismælinga. Athugunum voru gerð skil í tveimur greinargerðum (Ágúst Guðmundsson 2018 A og 2018 B).

Einkennandi fyrir vatnafar á Fjarðarheiði og nágrenni hennar er, að hvergi finnast vatnsmiklar lindir. Víða á heiðinni eru smávötn og tjarnir sem hafa lítillsháttar afrennsli eða að vatn sytrar í gegnum þær. Í fjöllum sem herra rísa svo sem Bjólfi og



Stafðalsfelli austan Seyðisfjarðarvegar og svo í Gagnheiði og fjallskambinum sem gengur til austurs milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar koma víða fram smásytrur og lindavætl í 600-700 m hæð y.s. og þaðan safnast vatn víða saman í lækjarsytrur.

Í greinargerðunum um athuganir á yfirborðsvatni eru athuganastaðir númeraðir og aftast er tafla þar sem athugasemdir og hnit hvers staðar eru skráð. Helstu einkenni yfirborðsvatns er að þar sem fjöll rísa hærra en 650-700 m y.s er bergið minna holufyllt og lekara þannig að tjarnir standa þar sjaldnast uppi og lækir sjást óvíða. Vatn seytlar víða út úr hliðarrótum þeirra fjalla líkt og gerist í austanverðri Gagnheiði næst á mynd 3.11.



Mynd 3.11. Tjarnir umhverfis raflínu yfir Fjarðarheiði. Vatn síast úr umlykjandi urðum inn í tjarnirnar og frá mörgum þeirra renna lækir.

Samanlagt áætlað og mælt rennsli er um 2382 lítrar/sek. Þar af er rennsli Miðhúsaár áætlað um 1500 l/sek. Aðrir vatnsmiklir lækir, með áætlað rennsli yfir 70 l/s eru samtals með 760 l/sek. Þá eru tveir lækir með áætlað rennsli 30 l/sek hvor. Mat á rennsli verður nákvæmara með minnkandi rennsli þannig að telja má að allt rennsli undir 15 l/sek sé tiltölulega nákvæmlega mælt. Í þeim flokki eru um 80 mælistaðir með samanlagt rennsli upp á 302 l/sek.

Á afmörkuðum svæðum mældist rennsli yfirborðsvatns eftirfarandi:

- 1 Frá Miðhúsaá að Sturluseli, mældir 4 staðir (í skurðum túna og vestan þeirra) samtals 30,5 l/sek.
- 2 Frá Miðhúsaá eftir slóð að Dalhúsum og inn fyrir Dalhús. Mældir 17 staðir með rennsli samtals 122,5 l/sek. Þar af eru þrír lækir með ónákvæmri mælingu, tveir með 25 l/sek og einn með 30 l/sek. Smærri sytrur, 14 að tölu mælast með rennsli 42,55 l/sek.
- 3 Í vesturbrekkum Fjarðarheiðar og vestanverðri Fjarðarheiði, beggja vegna Seyðisfjarðarvegar. Mældir 25 staðir og þar af er samanlagt rennsli 23 mælistaða 65,15 l/sek en við bætast 70-100 l/sek á einum stað og 150 l/sek á öðrum.

4 Yfirborðsvatn vestan Seyðisfjarðarvegar og að Gagnheiði. Mældir 11 staðir með rennsli samtals 46,5 l/ sek og auk þess er eitt ræsi undir Gagnheiðarveg (nærri brekkurótum upp á heiðina) með rennsli áætlað um 150 l/sek

5 Yfirborðsvatn á Fjarðarheiði, aðallega austan Seyðisfjarðarvegar. Mældir 26 staðir með samantekið rennsli 51,4 l/sek. Að auki er stakur stór lækur sunnan Seyðisfjarðarvegar efst við Efri-Staf með áætluðu rennsli um 100 l/sek.

6 Yfirborðsvatn nærri Stafdal og eftir slóð út að Bjólfi. Rennsli 5 mælistaða nærri skíðasvæði í Stafdal (mælt 15,8 l/sek) og 9 lækja og sytra í ræsum undir slóð að snjóflóðavörnum í Bjólfi (27 l/sek) er 43,3 l/sek. Að auki er rennsli í stóru ræsi við vegamót Seyðisfjarðarvegar og slóðar að Bjólfi áætlað 100 l/sek. Loks var rennsli í stóru ræsi Fjarðarár uppi á heiði austan Heiðarvatns metið 150 l/sek.

## 4 Rannsóknarboranir 2014-2016

Eftir að berg hafði verið kortlagt á yfirborði og upplýsingum raðað saman lágu ýmsir jarðfræðilegir þættir ljóst fyrir, svo sem að berglög neðan 200 m hæðar y.s. austan Fjarðarheiðar hölluðust um 1-3° til VSV og voru að mestu án stórra misgengja en vestan Fjarðarheiðar mælist jarðlagahallinn almennt 6-8° til SSV og þar eru sterkar brotalínur og sumar augljóslega um umtalsverð misgengi.

Almennt minnkar jarðlagahalli upp berglagastaflann og í Austfjarðabasaltinu er þessi hallabreyting víða 0,6-1,0° fyrir hverja 100 m hækkun. Bergsyrpur í Austfjarðafjöllum þykkna gjarnan undan jarðlagahallanum til vesturs líkt og blævængur. Til dæmis er setlagasyrpa með um 40 m hæðarmun milli efri og neðri marka syrpunnar í austanverðum Bjólfi hefur líklega "þykknað" (aðallega með blöndun við basaltlög) upp í liðlega 200 m í borholu FH-01 við Heiðarvatn og heildarsyrpan hefur þykknað talsvert meira í borholu FH-02 við Dalhús á Eyvindarárdal.

Áætlun um boranir, staðsetningu og dýpt borhola, réðist fyrst af því að bora sem næst miðsvæðis á jarðgangasvæðinu eða nærri Heiðarvatni á Fjarðarheiði (Hóla FH-01). Staðsetning síðari borhola réðist bæði af hugmyndum um jarðgangaleiðir ásamt landfræðilegum aðstæðum en einnig af kortlagningu berggrunns og lýsingu jarðlagasniða í botni Seyðisfjarðar við austanverða Fjarðarheiði. Áformaðir borstaðir fengu bókstafamerkingar frá A til F og síðar við upphaf borunar á hverjum stað fengu borholurnar tölusett númer FH-01 til FH-06. Þrátt fyrir að fyllt hafi verið í myndina með 6 kjarnaborholum, hefði verið æskilegt hefði að bora a.m.k. tvær djúpar kjarnaborholur til viðbótar á vesturhluta Fjarðarheiðar (hóla FH-05 á vesturbrúnum eiðarinnar gefur t.d. takmarkaðar upplýsingar þar sem hún "lenti" í berggangi). Samanlagt dýpi kjarnaborholanna er liðlega 1700 metrar.

Tafla 4.1. Staðsetning og dýpi kjarnaborhola við Fjarðarheiði 2014 – 2016.

| Hóla                                                  | Norður    | Austur    | Hæð m  | Dýpi holu m | Staðsetningar - Borstaður (bókstafur) |
|-------------------------------------------------------|-----------|-----------|--------|-------------|---------------------------------------|
| Kjarnaborhola boruð 2014                              |           |           |        |             |                                       |
| FH-01                                                 | 536.183   | 724.696   | 603,3  | 433,0       | Fjarðarheiði - Heiðarvatn - A         |
| Kjarnaborholur boraðar 2016                           |           |           |        |             |                                       |
| FH-02                                                 | 534.222,6 | 717.902,3 | 134,62 | 450,0       | Eyvindarárdalur - Dalhús - B          |
| FH-03                                                 | 535.805,1 | 729.310,2 | 409,8  | 340,05      | Seyðisfjörður - Neðri-Stafur - C      |
| FH-04                                                 | 534.785,5 | 728.084,3 | 475,1  | 165,0       | Fjarðarheiði - Efri-stafur - D        |
| FH-05                                                 | 538.156,7 | 719.169,9 | 382,7  | 300,0       | Fjarðarheiði - Miðhúsaá - E           |
| FH-06                                                 | 536.007   | 730.668   | 158,3  | 25,2        | Fjarðarheiði-Seyðisf. - Gufufoss - F  |
| Árið 2016 voru boraðar 5 holur samtals 1280 bormetrar |           |           |        |             |                                       |
| Heildar kjarnaborun vegna Fjarðarheiðarganga 1713 m   |           |           |        |             |                                       |

Samhliða borunum var reglulega fylgst með borkjarna sem upp kom, hæðarbreytingar vatnsborðs mældar eftir því sem tók voru á og loks voru holurnar lektarprófaðar með 15-25 m millibili eða eftir því sem kostur var (og stundum þéttar ef hegðun borunar benti til lekastaða). Borkjarnanum var síðar lýst nánar í húsnæði Vegagerðarinnar í Fellabæ, hann ljósmyndaður og brotstyrkur hans mældur með Point Load tæki og harka bergsins mæld með Schmidt Hammer tæki. Sýni af setbergslögum í borkjarnanum voru tekin til rannsókna hjá verkfræðistofunni Mannvit og eru niðurstöður þeirra athugana sýndar samfléttaðar við aðrar bergprófanir í viðauka B.

#### 4.1. Kjarnaboranir 2014

Á útmánuðum 2014 bauð Vegagerðin út borun 550 m djúprar kjarnaborholu á Fjarðarheiði. Borstaður var valinn í 603 m hæð y.s. á klapparholti að vestanverðu við Seyðisfjarðarveg á mótis við Heiðarvatn. Áætlanir gerðu ráð fyrir að borun hæfist um mánaðamótin maí-júní og yrði lokið fyrir fyrsta ágúst. Ræktunarsamband Flóa og Skeiða bauð í borunina og var samið við þá um verkið. Óvenju snjóþungt var á fjöllum á Austurlandi vorið 2014 og frestaðist fram yfir miðjan júní að hægt yrði að hefja verkið.



*Mynd 4.1. Mjög snjóþungt var á heiðum Austanlands vorið 2014. Aðstæður á borstað breyttust hratt fyrir hluta júní. Myndirnar eru frá 3. júní og frá 17. júní.*

Verkið hófst með því að moka rennu gegnum snjóskafla til vesturs frá Seyðisfjarðarvegi og út á klapparholt þar sem fyrirhugað var að bora. Bortæki verktaka voru flutt til Egilstaða 16. júní og degi síðar áfram upp á Fjarðarheiði.



*Mynd 4.2. Borinn var fluttur á borstað 17. júní og á myndinni eru boranir komnar af stað í veðurblíðu þann 26 júní 2014.*



Kjarnaborun hófst 25. júní og gekk í byrjun vel. Eftir 6 bordaga var komið niður á 165 m dýpi er bormenn fóru í helgarfrí síðla á miðvikudegi 2. júlí. Borgangur var sem næst 20 m á hvern virkan bordag og lekt bergsins var prófuð í sem næst 30 m lengdarbilum. Neðan við þykk setbergslög á 300 m dýpi fléttast saman basaltlög og berggangar með mun meiri lekt en grannbergið. Eftir borhlé 3-7 júlí, unnu tveir til þrír starfsmenn verktaka að borunum og að jafnaði náðist að bora 15 m á dag. Þegar komið var niður á 360 m dýpi þann 19. júlí lenti borunin í sprungnu bergi og róðurinn fór að þyngjast með nokkrum borvandamálum. Skolvatn borunarinnar tapaðist algjörlega er komið var niður í berggang á 380 m dýpi og virtist bergið þar vera með opnar sprungur (lekt í sprungum hugsanlega af stærðargráðu 100 LU). Vatnsborð í holunni féll um nær 200 m og þrátt fyrir að dælt væri í holuna með fullum afköstum (yfir 370 l/min) var ekki hægt að merkja að vatnsborð í holunni hækkaði (þótt snögglega væri hætt að dæla og vatnsborð mælt með hraði). Áfram mældist fremur mikil lekt niður í holubotn (í samanburði við efri hlutann).

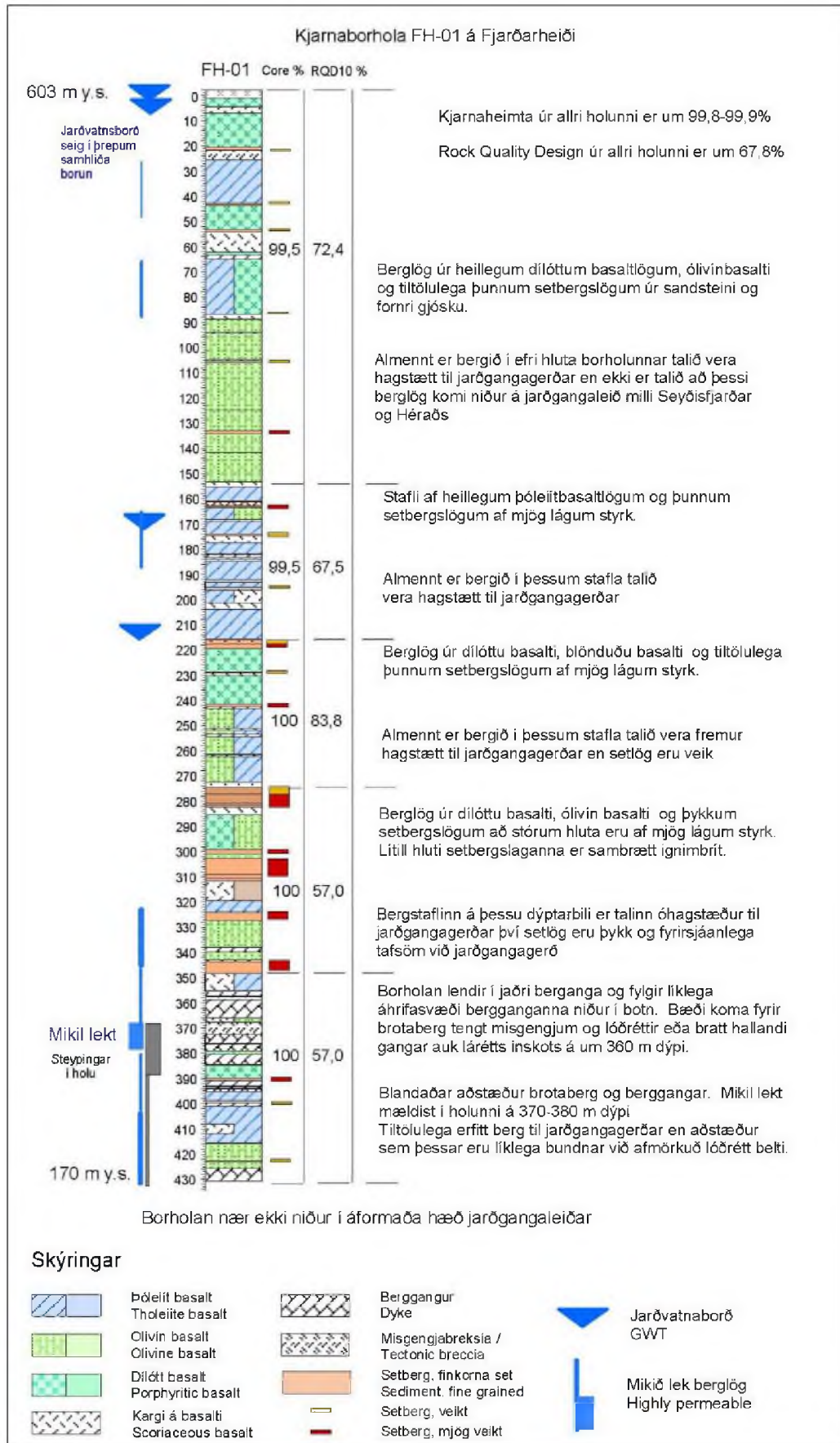
Staðan var metin þannig að nauðsynlegt væri að steypa í holuna. Fyrst var steyp tvisvar og viku hlé gert á borun. Í lok júlí var borað gegnum steypuna og þokast niður á 387 m dýpi. Steyp í fjögur skipti við botn holunnar á 384-387 m dýpi, 15-25 lengdarmetrar holu í hvert sinn. Að því loknu var hlé gert á borun í 3 vikur og hafist handa að nýju um 20. ágúst.



Mynd 4.3. Bergið á 375-385 m dýpi í borholunni reyndist mjög brotið og lekt og borun fór að ganga erfiðlega.

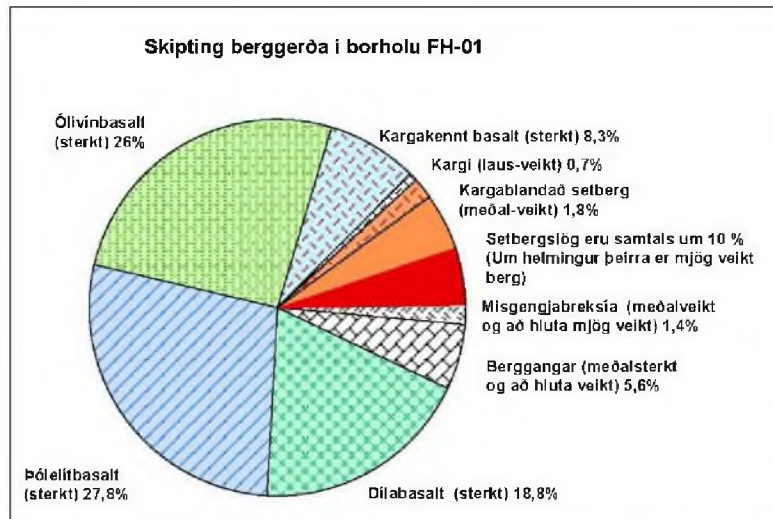
Að borhléinu loknu kom í ljós að ekki hafði tekist vel með að þétta holuna og með endurteknum steypingum varð komist með erfiðleikum niður á 433 m dýpi án þess að skolvatn kæmi upp. Tilraun var gerð til að steypa holuna frá botni á 433 m dýpi upp í 372 m dýpt. Við útborun steypunnar festust borstangir og varð að sprengja borstrenginn lausan á 375 m dýpi og var borun þá sjálfhætt. Yfirlit yfir berglög í borholunni eru sýnd á mynd 4.4 en að öðru leyti eru fyllri upplýsingar í borkjarnalýsingu holunnar.

#### 4.1.1 Helstu niðurstöður borunar FH-01



Mynd 4.4. Jarðlagaskipan borholu FH-01 og yfirlit yfir niðurstöður.

Kjarnaheimta úr holunni er mjög góð eða sem næst 99,8 %. Bergið er að mestu úr basaltlögum niður á 215 m dýpi. Á 215-240 m dýpi eru mjög áberandi dílótt basaltlög, hliðstæð þeim sem sjá má nærri Fardagafossi í Miðhúsaá. Á 270-350 m dýpi eru tvö þykk setbergslög (10 m) auk annarra tveggja sem eru þynnri (5 m). Þau eru að stórum hluta með mjög lágan bergstyrk. Skipan berggerða í holunni er sýnd á jarðlagasúlu á mynd 4.4 og þar kemur fram að setbergslög með lítinn brotstyrk og misgengjabreksía eru um 7% bergsins. Hin liðlega 93 prósentin teljast ”sterkleg” sem jarðgangaberg.



Mynd 4.5. Skipting berggerða í kjarnaborholu FH-01

Á mynd 4.5 eru basalt, kargaberg og berggangar yfir 80%. Þar er setberginu skipt í sterkari og veikari hluta, þar sem veikari hlutinn mólnar almennt niður við borun og meðhöndlun borkjarnans. Þau setbergslög eru með svo lágan brotstyrk að sjaldan er unnt að mæla styrk þeirra með Point load brottækjum. Sýndarstyrkur berglaga í kjarnaborholu FH-01er sýndur á mynd 5.7.

## 4.2 Kjarnaboranir 2016

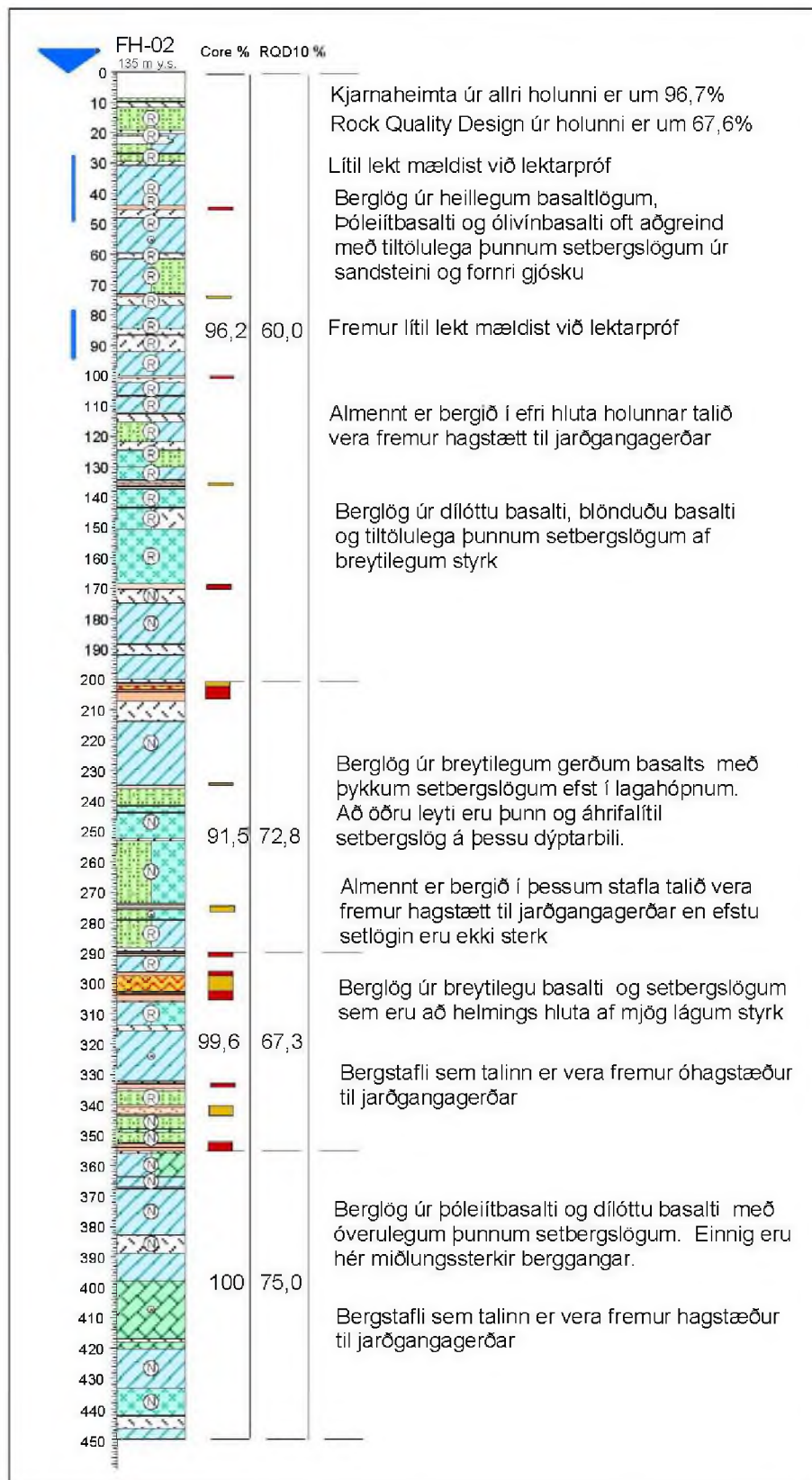
Síðvetrar árið 2016 bauð Vegagerðin út borun 5 kjarnaborhola með samanlagða dýpt liðlega 1700 bormetra. Að auki var boðin út borun þriggja um 100 m djúpra hola án kjarnatöku. Borfyrirtækið ALVARR átti lægsta tilboð í skilgreindar boranir 2016 og var gengið til samninga við fyrirtækið. Kjarnaborunin var svo unnin af undirverktaka sem nefnist DRILLCON AB frá Svíþjóð. Megnið af borbúnaði var flutt til Seyðisfjarðar með ferjunni Norrænu og dagana 10 og 11 júní var borbúnaður fluttur á borstað C (holu FH-03) á klöppum úr dílabasalti við vegslóð sem liggur frá Seyðisfjarðarvegi milli Neðri- og Efri-Stafs að varnargörðum í Bjólfi.

### 4.2.1 Borhola FH-02 á við Dalhús á Eyvindarárdal

Aðgengi að borstað B við Dalhús er ekki þægilegt frá Seyðisfjarðarvegi (um Steintún eða Miðhús) og því var valið að fara með búnað og mannskap frá Þjóðvegi 1 á Eyvindarárdal og yfir Eyvindará á vaði innan Dalhúsa. Borun hófst 4 ágúst 2016 og lauk 14. ágúst eða á 11 verkdögum þannig að á hverjum verkdegi voru boraðir liðlega 40 m. Einfaldað borholusnið er á mynd 4.6 og skipting berggerða í holunni er sýnd á



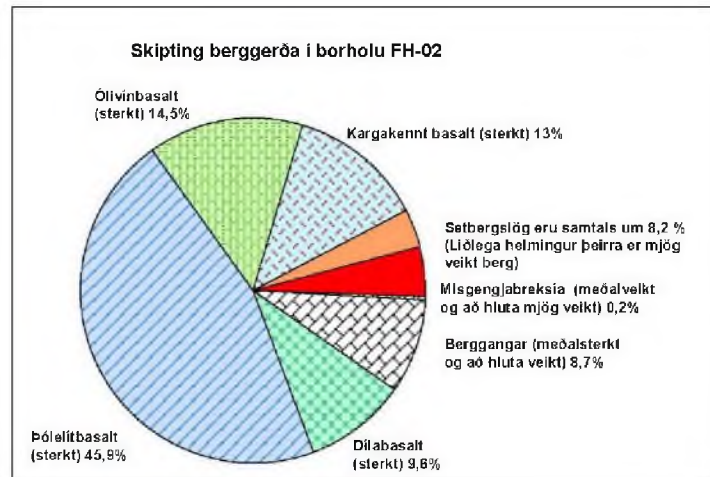
mynd 4.7. Sýndarstyrkur berglaga í kjarnaborholu FH-02 og bergi úr öðrum borholum er sýndur á mynd 5.7.



Mynd 4.6. Einfaldað jarðlagasnið af holu FH-02.



Jarðvatn stóð jafnan við yfirborð holunnar á verktímanum. Borstangir voru látnar standa í holunni í tvo daga eftir að borun lauk. Þá var holan hitamæld og stangir dregnar upp. Hiti á 15m dýpi mældist 8,8 °C og á 422 m dýpi 22 °C sem gefur jafnan hitastigul 55 °C/km. Örlítið hitafrávik á 210-220 m dýpi bendir til að þar sé vatnslítill æð í holuvegg. Tvær þakkarprófanir voru gerðar til að leggja mat á lekt í berginu. Báðar mælingarnar sýndu lekt um 1 LU sem jafngildir lektargildi K um  $10^{-7}$  m/s.



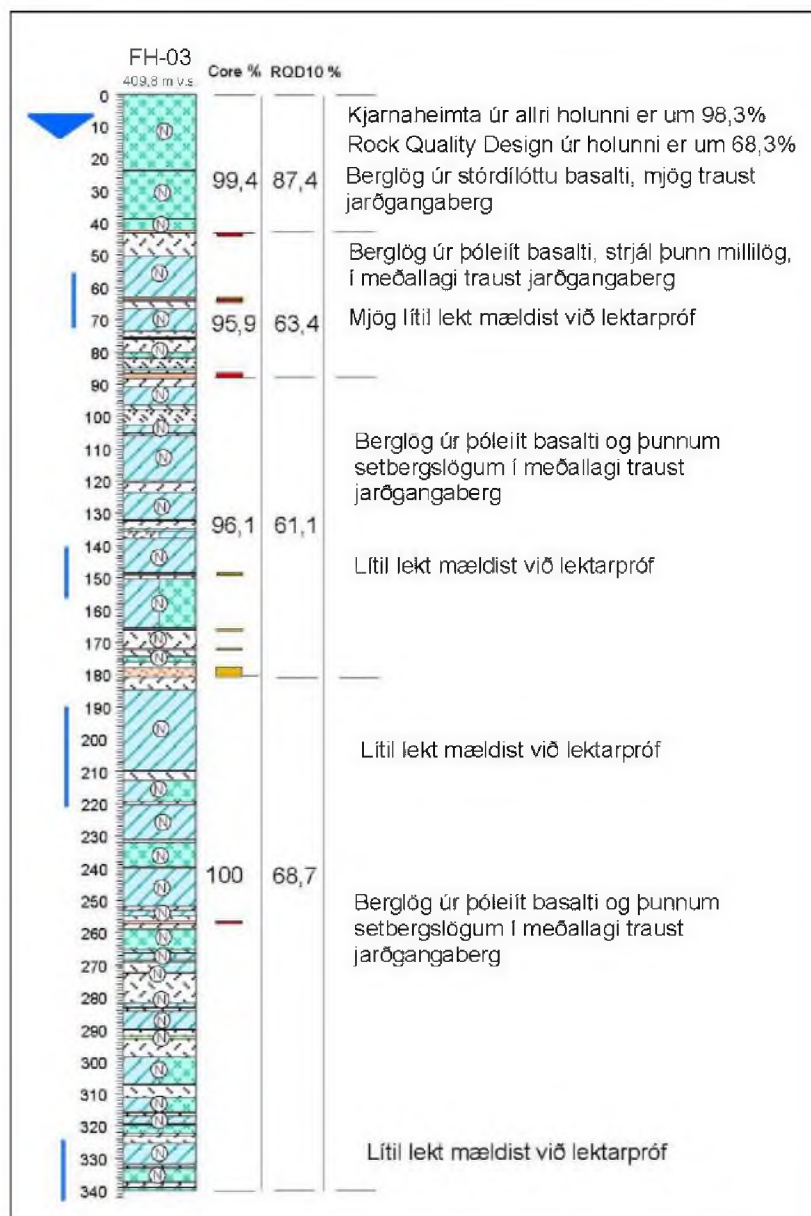
Mynd 4.7. Skipting berggerða í kjarnaborholu FH-02

#### 4.2.2 Borhola FH-03 á klöppum vestur frá Neðri-Staf

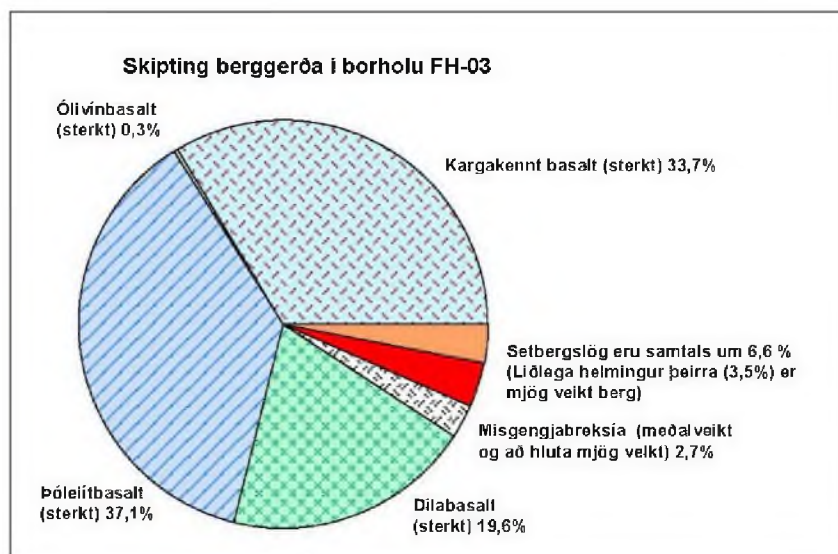
Fyrsta holan sem boruð var 2016 er hola FH-03 á borstað C. Byrjað var á borun holunar þann 11 júní og gekk borunin greiðlega. Fjórtán verkdays tók að bora niður á 340 m dýpi og að meðaltali voru boraðir 25 m á dag. Að auki voru framkvæmdar 6 lektarprófanir. Einfaldað jarðlagasnið holunnar er sýnt á mynd 4.9 og skipting berggerða á mynd 4.10.



Mynd 4.8. Unnið að borun holu FH-03 á borstað C við vegslóð að varnargörðum á hjalla í Bjólfi.



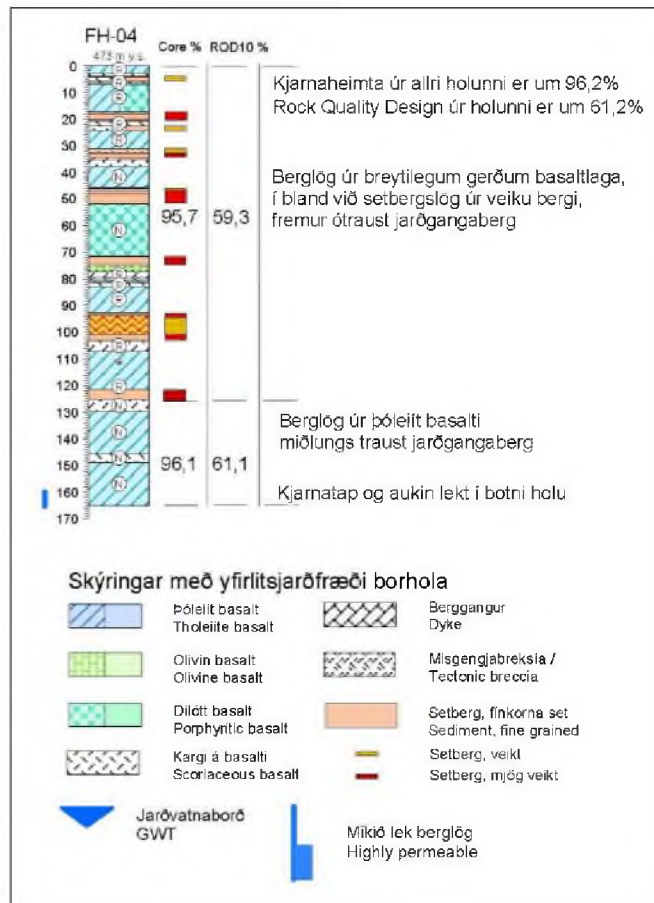
Mynd 4.9. Einfaldað jarðlagasnið af holu FH-03.



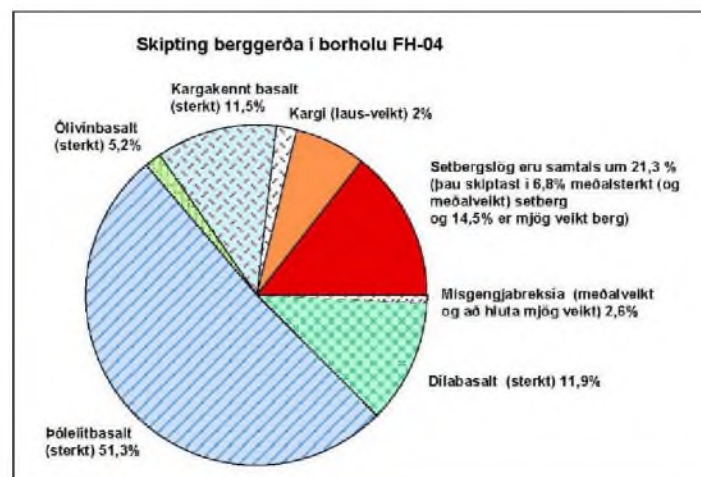
Mynd 4.10. Skipting berggerða í holu FH-03.

#### 4.2.3 Borhola FH-04 í vegskeringu upp Efri-Staf

12. júlí 2016 var bornum stillt upp á borstað D í vegskeringunni í Efri-Staf og hafin borun holu FH-04. Borun gekk greiðlega og eftir 4 daga borun var komið í opin og lek lög á 165 m dýpi. Þar festist borstrengurinn um stund og var fimmta deginum varið við að losa strenginn, sem tókst og var borun hætt þann 16. júlí enda aðeins 5 m eftir að áformuðu dýpi í holubotn. Borgangurinn var liðlega 33 m á dag (en yfir 40 m/dag ef ekki er tekið tillit til festunnar). Einfaldað jarðlagasnið holunnar er sýnt á mynd 4.11 og skipting berggerða á mynd 4.12. Eftir borun holunnar tók borverktaki liðlega tveggja vikna hlé.



Mynd 4.11. Einfaldað jarðlagasnið af holu FH-04.

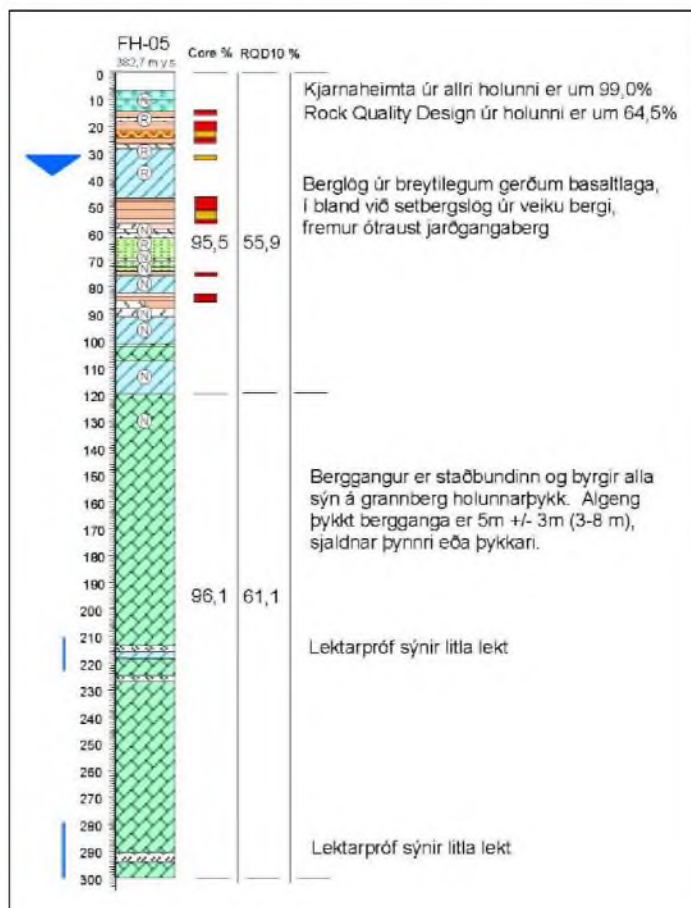


Mynd 4.12. Skipting berggerða í holu FH-04.

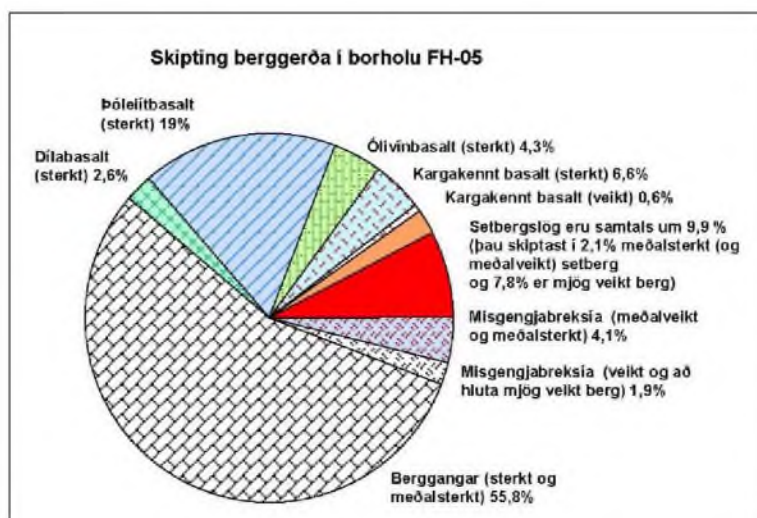


#### 4.2.4 Borhola FH-05 í malarnámu á vesturbrún Fjarðarheiðar

Þann 4 júlí var hafin borun á borstað E í gamalli malarnámu ofarlega í vesturbrekku Fjarðarheiðar við Miðhúsaá. Holan nefnist FH-05 og á 3 dögum var borað niður á 117 m dýpi í gegnum lagskiptan basaltstafla með setbergslögum. Þaðan og niður í holubotn á 300 m dýpi var borað á næstu 5 dögum. Neðan 120 m dýpis leitaði borunin nær samfelld niður eftir berggangi þannig að ekkert verður sagt um berglöggin umhverfis holuna. Borhraði var um 38 m/dag. Einfaldað jarðlagasnið holunnar er sýnt á mynd 4.13 og skipting berggerða á mynd 4.14.



Mynd 4.13. Einfaldað jarðlagasnið af holu FH-05.

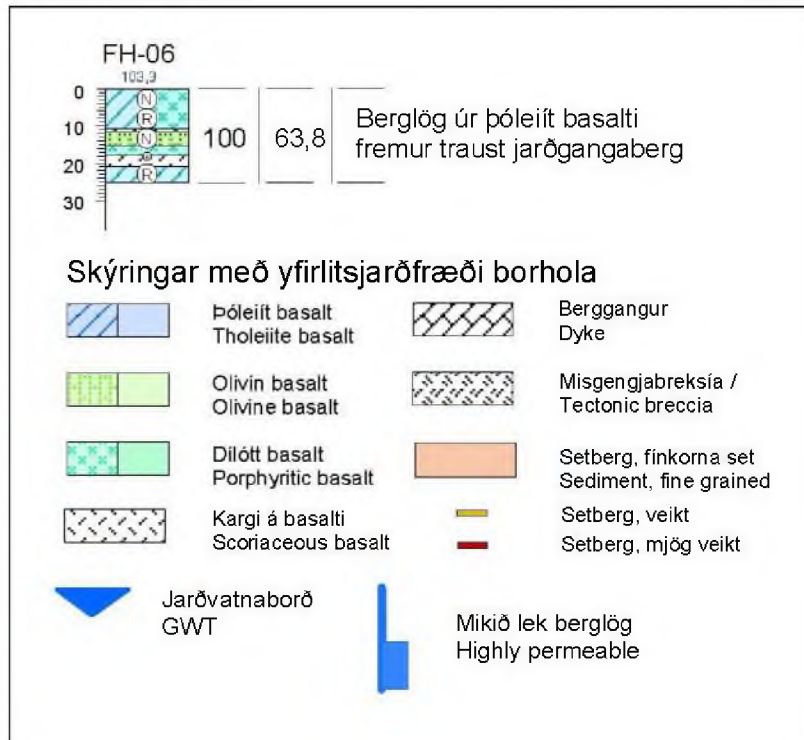


Mynd 4.14. Skipting berggerða í holu FH-05.

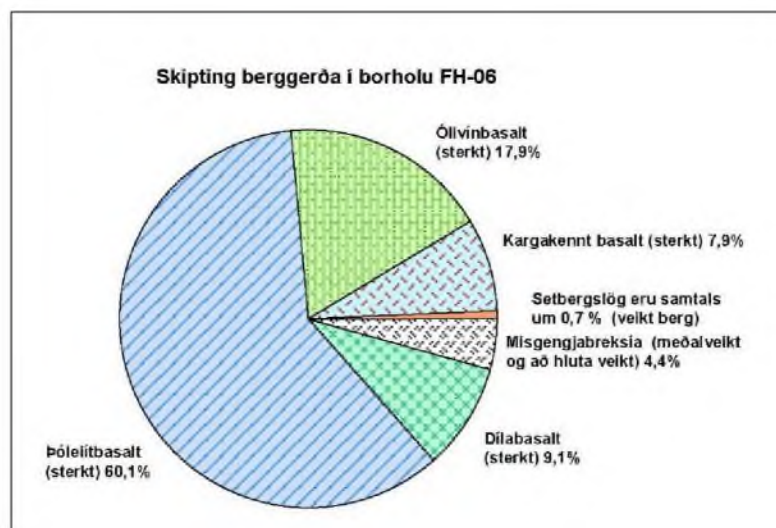


#### 4.2.5 Borhola FH-06 við Gufufoss í Seyðisfirði

Þann 17. ágúst var bornum stillt upp á borstað F við Gufufoss í Seyðisfirði og samdægurs var hola FH-06 boruð niður í áformaða 25 m dýpt. Í holu FH-06 er þykkt stakdílótt basaltlag frá yfirborði niður á 10 m dýpi, sama lag og myndar fossþrep Gufufoss. Miðað er við að þekja ganganna næst munna verði í því lagi. Undir eru þynnri breytileg basaltlög að mestu án millilaga.



Mynd 4.15. Einfaldað jarðlagasnið af holu FH-04.



Mynd 4.16. Skipting berggerða í holu FH-06.

### 4.3 Kjarnaheimta úr borholum

Eftir að borun holu FH-06 lauk síðdegis þann 17. ágúst var gengið frá bor og búnaði til flutnings til Svíþjóðar. Bortækin höfðu þá verið á svæðinu í tvo og hálfan mánuð og borað um 1280 bormetra, auk þess sem gerðar voru 10 lektarprófanir á tímabilinu.

Kjarnaheimta úr borholunum er í heildina góð og er yfirlit yfir kjarnaheimtuna úr einstökum holum og mismunandi berggerðum sýnt í töflu 4.2.

Tafla 4.2. Yfirlit yfir kjarnaboranir vegna Fjarðarheiðarganga 2014 – 2016.

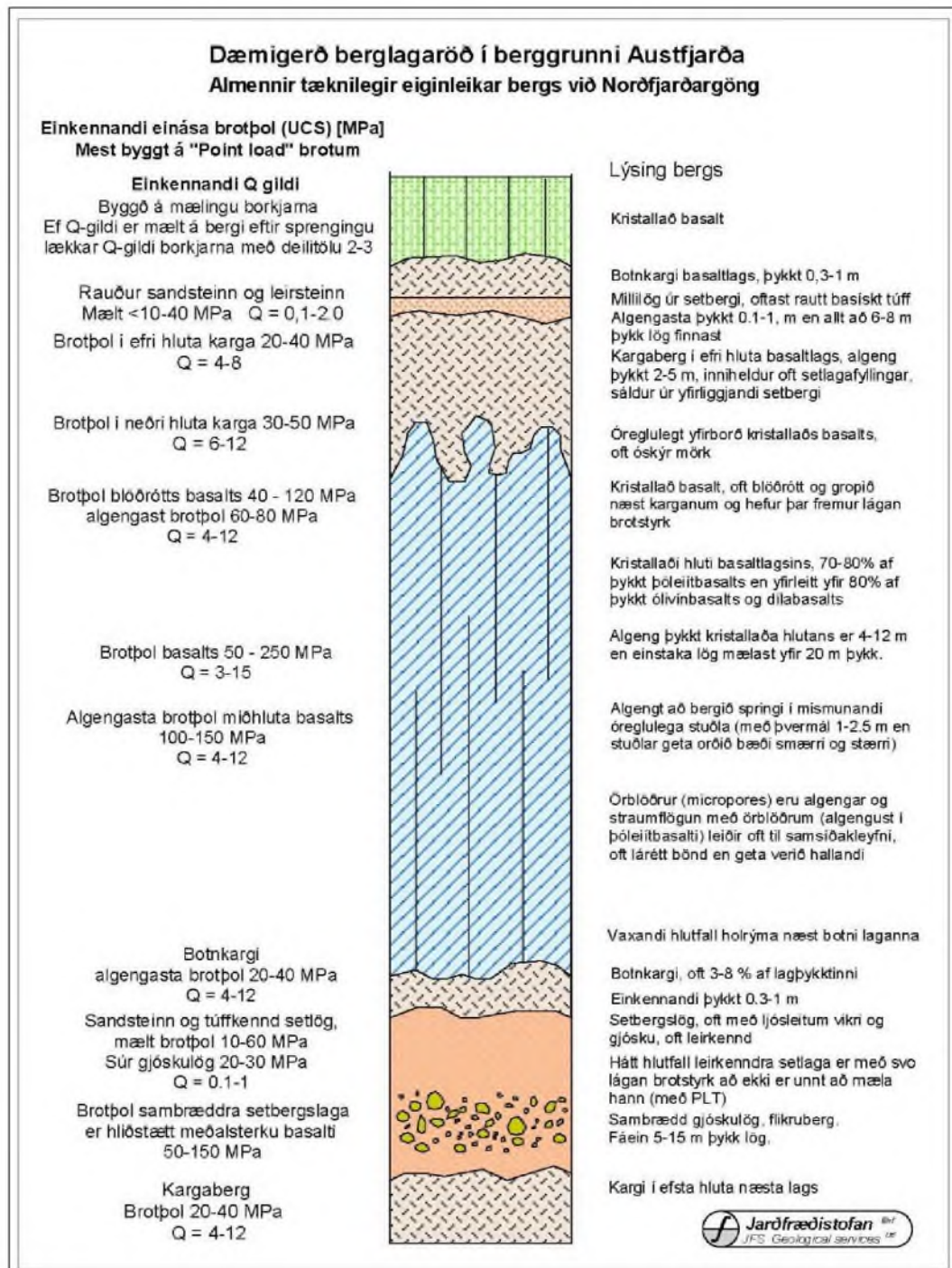
| Hola nr. | Dýpi m        | Fóðring m   | Kjarna-borun m | Kjarna-borun % | Kjarna-heimta % | RQD 10 %    | Lektar-próf stk. | Steypt í holu m  |
|----------|---------------|-------------|----------------|----------------|-----------------|-------------|------------------|------------------|
| FH-01    | 431,79        | 3,14        | 428,7          | 99,3           | 100,7           | 67,8        | 15               | 60 <sup>x)</sup> |
| FH-02    | 450,0         | 8,8         | 441,2          | 98,0           | 97,8            | 63,2        | 2                | X                |
| FH-03    | 340,05        | 0,0         | 340,1          | 100,0          | 97,6            | 65,0        | 5                | X                |
| FH-04    | 165,0         | 0,0         | 165,0          | 100,0          | 94,8            | 61,2        |                  | X                |
| FH-05    | 300,0         | 6,7         | 293,3          | 97,8           | 98,4            | 64,5        | 2                | X                |
| FH-06    | 25,2          | 0,0         | 25,2           | 100,0          | 99,6            | 63,8        |                  | X                |
| Samtals  | <b>1712,0</b> | <b>18,6</b> | <b>1693,4</b>  |                |                 |             | <b>24</b>        | <b>60</b>        |
| Meðaltal |               |             |                | <b>98,9</b>    |                 | <b>64,8</b> |                  |                  |

<sup>x)</sup> Ath. nokkrum sinnum var steyppt í holu FH-01 neðan 375 m dýpis en skráð lengd steypukafla er ónákvæm. Ekki var steyppt í aðrar holur.

## 5 Eiginleikar bergs í rannsóknarborholum

### 5.1 Uppbygging berglaganna

Jarðlagastaflinn í Austfjarðafjallgarði er að að stærstum hluta (yfir 90%) byggður upp úr lagskiptum basaltlögum þar sem skiptast á basaltlög með efra og neðra kargalagi. Kargi storkubergslaga er skurn yfirborðs á kólnandi bergkviku sem brotnar upp samhliða rennsli laganna eftir yfirborði jarðar. Í berglagastafla þjappast karginn og límist oft saman með síðari tíma útfellingasteindum. Á milli storkubergslaganna eru tíðum (ekki algilt) setbergslög af breytilegri gerð og breytilegri þykkt.



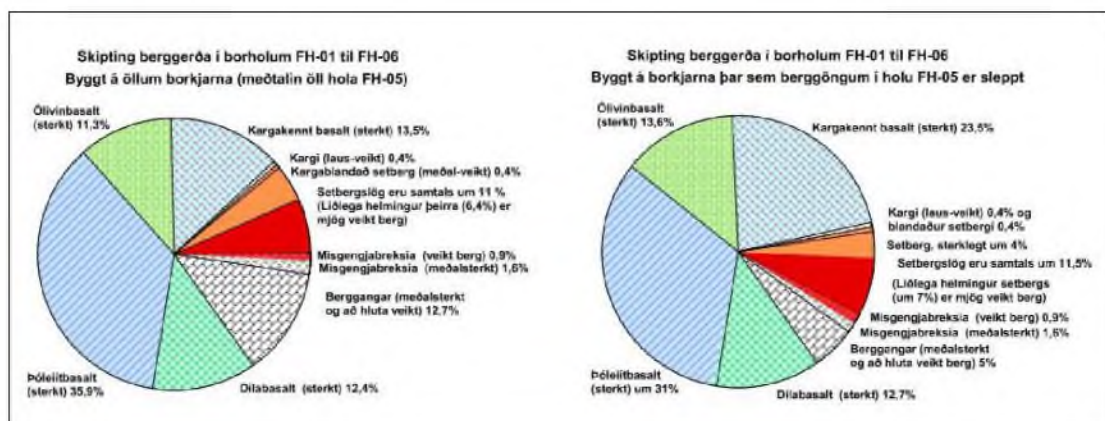
Mynd 5.1. Yfirlit yfir tæknilega eiginleika (technical properties) basaltstafla Austfjarða sem Fjarðarheiðargöng munu liggja um.

Meðfylgjandi skýringamynd af dæmigerðri uppbyggingu einstakra berglaga er á mynd 5.1. Líta verður á myndina sem almenna lýsingu á bergeiningum, ekki er um einhvern sérstakan stað að ræða. Á myndinni eru sýnd almenn gildi fyrir berggæði, brotþol og þykktir einstakra skilgreindra bergeininga í austfjarðabasaltinu. Auk berggerða sem sýndar eru á myndinni eru fleiri afbrigði setbergslaga, svo sem flikruberð í borholum í og við Fjarðarheiði.

## 5.2. Skipting (hlutfall) mismunandi berggerða í borholum

Berggerðir í borholum eru flokkaðar eftir “hefðbundnum aðferðum” í mismunandi gerðir basalts (þóleiitbasalt, ólivínbasalt, og dílabasalt) og basískt innskotaberg (berggangar og innskotaeitlar) sem tæknilega séð er yfirleitt hliðstætt ólivínbasalti. Ekki kom fram í holunum ísúrt berg sem flokkað er sem andesít eða basalt-andesít en vitað er um slík lög til hliðar í bergstaflanum í botni Mjóafjarðar.

Skífurit á mynd 5.2 sýnir skiptingu samanlagðs berglagastafla í borholum sem boraðar voru við og á Fjarðarheiði árin 2014-2016. Hátt hlutfall bergganga sem sjá má á vinstra skífuritinu ræðst af því að í holu FH-05 var borað að miklu leyti niður berggang. Til hægri er skífurit yfir skiptingu berggerða í öllum borholunum nema hvað berggöngum neðan 120 m dýpis í holu FH-05 er sleppt og er það talið gefa raunsannari mynd af skiptingu berggerða í Fjarðarheiði.



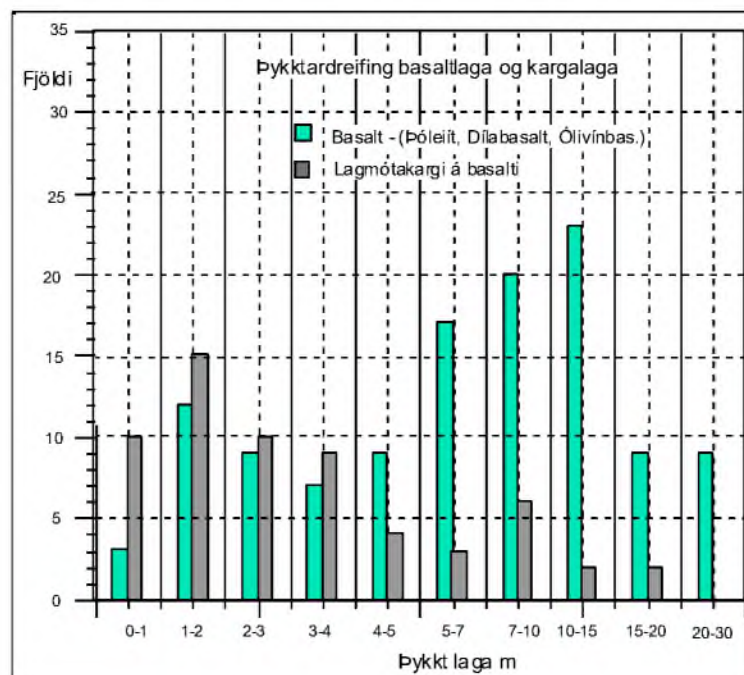
Mynd 5.2. Skipting berggerða í borholum í og við Fjarðarheiði.

## 5.3 Þykktardreifing storkubergslaga í borholum

Þykktardreifing storkubergslaga var unnin á þann hátt að mæla sérstaklega þykkir storkubergslaga (þóleiitbasalt, ólivínbasalt og dílabasalt) en lagmótakarginn var mældur sér (ekki tekinn sem samfelldur hluti einstakra storkubergslaga, líkt og oft hefur verið gert í jarðlagasniðum). Þykktardreifing storkubergslaga er sýnd á mynd 5.3.

Kargi er á næstum öllum storkubergslögum og almennt þeim mun þykkari sem kvikan í berglaginu var seigari er lagið rann. T.d. eru nær alltaf þykkari kargalög á andesíti og þóleiiti borið saman við ólivínbasalt og dílabasalt. Karginn er gjarnan samvaxinn viðkomandi storkubergslagi og án veikleika, þannig að líta má á kargann sem beinan hluta lagsins. Á hinn bóginn er karginn með mun lægri bergstyrk (en kjarni storkubergsins) og frá því sjónarhorni er eðlilegt að líta til hans sérstaklega eins og gert er við brotþolsprófanir.

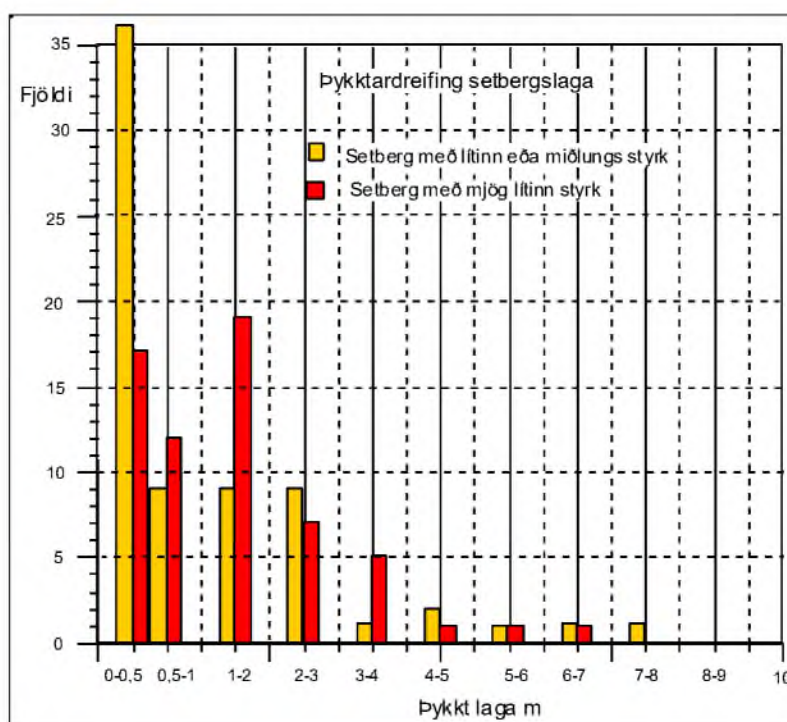




Mynd 5.3. Þykktardreifing storkubergslaga í borholum í og við Fjarðarheiði.

#### 5.4 Þykktardreifing setbergslaga í borholum

Setberginu er skipt upp í "veik" og "sterkari" setbergslög og talið að þau veikari muni reynast "erfið" í jarðgangagerð og oft krefjast mikilla bergstyrkinga. Fáein setbergslög eru þykkari en fram kemur á tíðniriti yfir þykktardreifingu og eru slík setbergslög þá klofin upp af sterkari setbergslögum svo sem flikrubergi. Leirkennd setbergslög með mjög lágan bergstyrk er víða að finna í borkjarnanum (svo lágan styrk að erfitt eða ómögulegt er að mæla hann með PLT tæki). Þykktardreifing setbergslaga er sýnd á mynd 5.3.



Mynd 5.4. Þykktardreifing setbergslaga í borholum í og við Fjarðarheiði.

## 5.5 Sprungutiðni og heilleikastuðull berglaga RQD

Við kjarnagreininguna er borkjarnanum lýst bergfræðilega ásamt því að mæla hann upp og lýsa sprungum og útfellingum í þeim. Auk þess að mæla kjarnaheimtu er heilleikastuðull bergsins RQD (rock quality design) mældur - en það er hlutfallsleg uppsöfnuð lengd kjarnabúta sem eru yfir 10 cm langir (reyndar var einnig mæld hlutfallsleg uppsöfnuð lengd kjarnabúta sem eru yfir 30 cm, 50 cm og 100 cm). Þessar mælingar koma fram í kjarnalýsingu í viðauka A og gefa til kynna heilleika bergsins.

## 5.6 Berggæði – Q-mat

Q- kerfið (Rock Mass Quality) hefur talsvert verið notað á Íslandi síðan um 1980 til að meta “gæði” bergmassa. Þá er tekið tillit til eftirfarandi þátta:

$$Q = \frac{RQD \times J_r \times J_w}{J_n \times J_a \times SRF}$$

RQD<sub>10</sub> = hlutfallsleg heildarlengd kjarnabúta yfir 10 cm langir

J<sub>n</sub> = Fjöldi sprungukerfa

J<sub>r</sub> = Hrjúfleiði sprunguflata

J<sub>a</sub> = Gerð og þykkt sprungufyllinga

SRF = Spennuminnkunar stuðull

RQD / J<sub>n</sub> Mælikvarði á stærð bergblokka

J<sub>r</sub> / J<sub>a</sub> Mælikvarði á skerstyrk milli bergblokka

J<sub>w</sub> / SRF = Mælikvarði fyrir virka spennu

*Tafla 5.1. Algengir stuðlar sem notaðir eru við útreikninga á Q- gildi bergs. (Taflan er upprunalega þróuð af Birni A. Harðarsyni og Matthíasi Loftssyni samfara jarðgangagerð undir Hvalfjörð 1995-1998.)*

| Flokkun í mismunandi bergeiningar                                                                     |           |                                               | Algengir stuðlar Q- kerfisins |                |                |                |                  |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|---------|
| No.                                                                                                   | Berggerð  | Lýsing                                        | RQD                           | J <sub>n</sub> | J <sub>r</sub> | J <sub>a</sub> | J <sub>w</sub> * | SRF**   |
| 1                                                                                                     | Basalt    | Hart, gisið stuðla- og sprungumynstur         | 70-100                        | 9-10           | 2-3            | 2-3            | 1                | 1       |
| 2                                                                                                     | Basalt    | Hart, smáir stuðlar, þétt sprungumynstur      | 40-70                         | 9-10           | 2-3            | 2-3            | 1                | 1       |
| 3                                                                                                     | Basalt    | Kargakennt, heillegt                          | 50-100                        | 9-10           | 2-4            | 2-3            | 1                | 1       |
| 4                                                                                                     | Basalt    | Mikið ummyndað                                | 50-100                        | 9-10           | 2-4            | 2-4            | 1                | 1       |
| 5                                                                                                     | Basalt    | Mjög mikið sprungið                           | < 40                          | 12-15          | 2-3            | 2-4            | 1                | 1       |
| 6                                                                                                     | Kargaberg | Harðnað og samsteypt                          | 50-100                        | 6-10           | 2-4            | 2-3            | 1                | 1       |
| 7                                                                                                     | Kargaberg | Losaralegt, með setfyllingar og illa samlímt  | <50                           | 9-20           | 1-4            | 2-4            | 1                | 1/2,5/5 |
| 8                                                                                                     | Setberg   | Sterklegur sandsteinn og siltsteinn           | 50-100                        | 6-9            | 1-2            | 3-4            | 1                | 1       |
| 9                                                                                                     | Setberg   | Lítill brotstyrkur, mjúkur sandst. og siltst. | <50                           | 6-9            | 1-2            | 3-4            | 1                | 1/2,5/5 |
| 10                                                                                                    | Breksía   | Brotaberg, misgengisbreksía mishörð           | <50                           | 15-20          | 1              | 3-8            | 1                | 1/2,5/5 |
| *Varðandi vatn, þá er byrjað á að miða við stuðul 1                                                   |           |                                               |                               |                |                |                |                  |         |
| **Varðandi SRF, þá er yfirleitt miðað við 1 (allt til yfirborðs) þar til mannvirki hefur verið hannað |           |                                               |                               |                |                |                |                  |         |
| SRF Berg með mjög lágan styrk fær strax lægri tölu.                                                   |           |                                               |                               |                |                |                |                  |         |

Nánar er vísað til Norwegian Group for Rock Mechanics (NBG 2000).

Notkun á Q-kerfinu til að meta tæknilega gæði íslensks bergs fyrir mannvirkjagerð var staðfært á árunum 1980-1985. Það hefur síðan verið notað hérlandis til stuðnings við að meta og bera saman “berggæði” við flest neðanjarðarmannvirki, bæði fyrir jarðgöng virkjana og veggöng.

Qc- gildi í borholulýsingum (evaluated Qc for core) eru metin fyrir borkjarna og eru að jafnaði hærri en mæld gildi fyrir sömu berglög eftir sprengingar í göngum. Munur getur verið 2 - 4 faldur samkvæmt erlendum rannsóknum. Þá fær hlutfallið  $J_w / SRF$  oftast gildið 1 við greiningu og mælingar á borkjarna en fær oft lægra gildi í göngum þegar áhrif vatns og bergspenna eru komin ljós. (Þessa þætti er ekki unnt að meta fyllilega á borkjarna).

Algeng Q-gildi í töflu 5.1 eru sömu gildi og aðlöguð voru við gröft Hvalfjarðarganga 1995-1997 og fyrir jarðgöng Sultartangavirkjunar 1998-1999 og hafa síðan verið notaðir af höfundum (og fl.) við undirbúningsathuganir vegna fleiri jarðganga. Þá er bent á leiðbeiningar Vegagerðarinnar fyrir berggæðamat, sjá ”Kortlagning á jarðfræði og styrkingum í jarðgöngum” (Vegagerðin, september 2009).

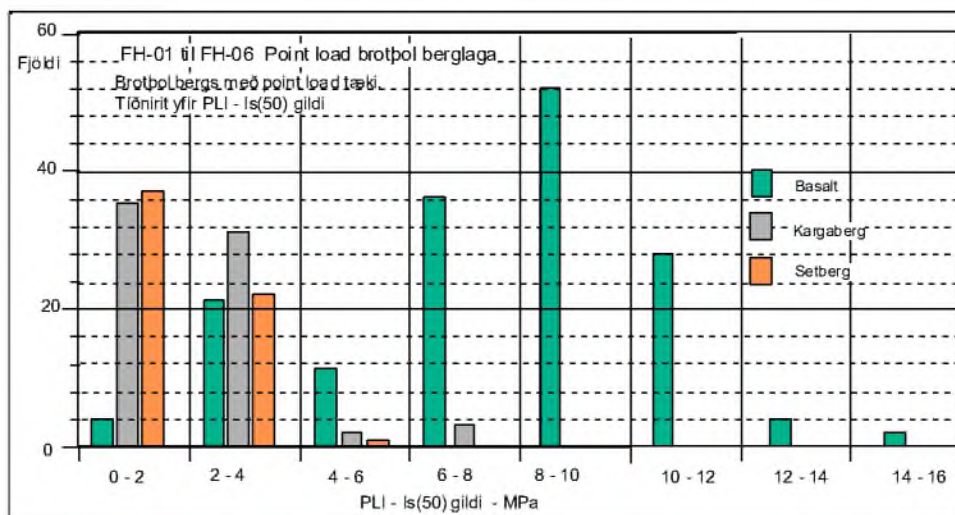
## 5.7 Brotstyrkur borkjarna af mismunandi berggerðum

Brotþol bergsins sem brotið var með point load tækjum og er  $PLI = Is_{(50)}$  sýnt á viðeigandi stað á borholulýsingum (borloggum). Yfirlit yfir dreifingu PLI styrkleikans er sýnt á tíðniriti á mynd 5.5. Þar sem algengast er að umræða um brotstyrk bergs beinist að einása brotstyrk bergsins (Uniaxial Compressive Strength), þá hefur sýndarbrothol kjarnans frá Fjarðarheiði hefur verið reiknað samkvæmt formúlu  $11 \times (PLI)^{1,2}$  og verður fjallað um það aftur. Notuð voru tvö mismunandi tæki til að mæla brotstyrkinn. Annars-vegar er tæki frá ELE sem er sterkbyggt en nokkuð “grófgert” og hentar betur á berg með mikinn brotstyrk. Hins-vegar er tæki frá Interfels sem er “viðkvæmara” en með “næmari” mælaaflestur og hentar betur í berg með lágan brotstyrk. Í töflu 5.2 sést að ekkert sýni úr borholu FH-01 var mælt með Interfels tækinu (sem ekki var með í för haustið 2014). Þá kom í ljós að erfitt var að henda reiður á mæliniðurstöður á veiku setbergi. Því var Interfels tækið haft til brotholsmælinga á setbergi og veiku kargabergi veturinn 2016-2017

Tafla 5.2. Yfirlit yfir prófanir á borkjarna og í borholum 2014 – 2016.

| Hola           | Dýpi          | Brotpróf (ELE) | Brotpróf Interfels | Schmidt hammer | Sýnataka fyrir |
|----------------|---------------|----------------|--------------------|----------------|----------------|
| nr.            | m             | Fjöldi         | Fjöldi             | Fjöldi         | Rannsóknastofu |
| FH-01          | 431,79        | 76             | 0                  | 33             | 14             |
| FH-02          | 450,0         | 47             | 46                 | 30             | 20             |
| FH-03          | 340,05        | 31             | 30                 | 35             | 10             |
| FH-04          | 165,0         | 11             | 14                 | 9              | 11             |
| FH-05          | 300,0         | 24             | 4                  | 25             | 9              |
| FH-06          | 25,2          | 5              | 4                  | 5              | 0              |
| <b>Samtals</b> | <b>1712,0</b> | <b>194</b>     | <b>98</b>          | <b>137</b>     | <b>64</b>      |

Brotþol á "sterku bergi" mælt með ELE tæki. Brotþol á "veiku bergi" mælt með INTERFELS tæki. Þegar rannsóknir á borkjarna FH-01 fóru fram veturinn 2014-2015 var einungis ELE tæki tiltækt til brotholsmælinga.

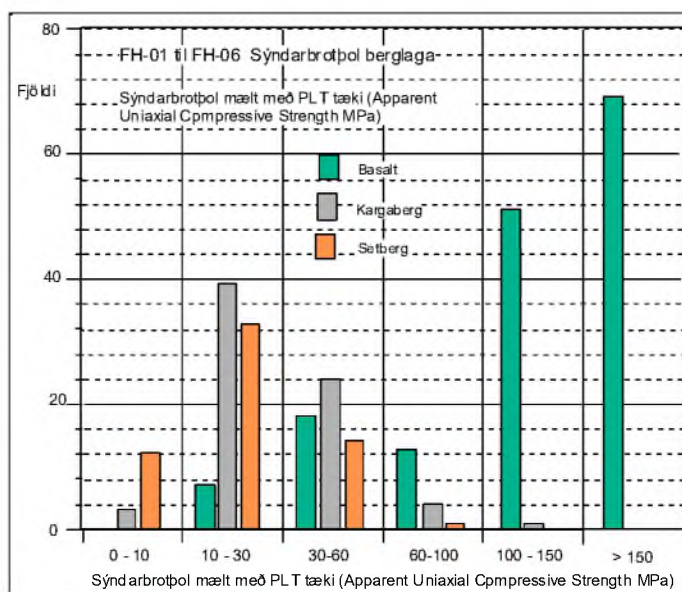


Mynd 5.5. Brotpólsmælingar með PLT tækjum (Interfels og ELE) á borkjarna úr holum í og við Fjarðarheiði. Mæligildi brotstyrks MPa sýnd sem PLI eða  $Is_{(50)}$ .

### 5.7.1 Mældur punktálagsstyrkur og uppreiknaður sýndarstyrkur

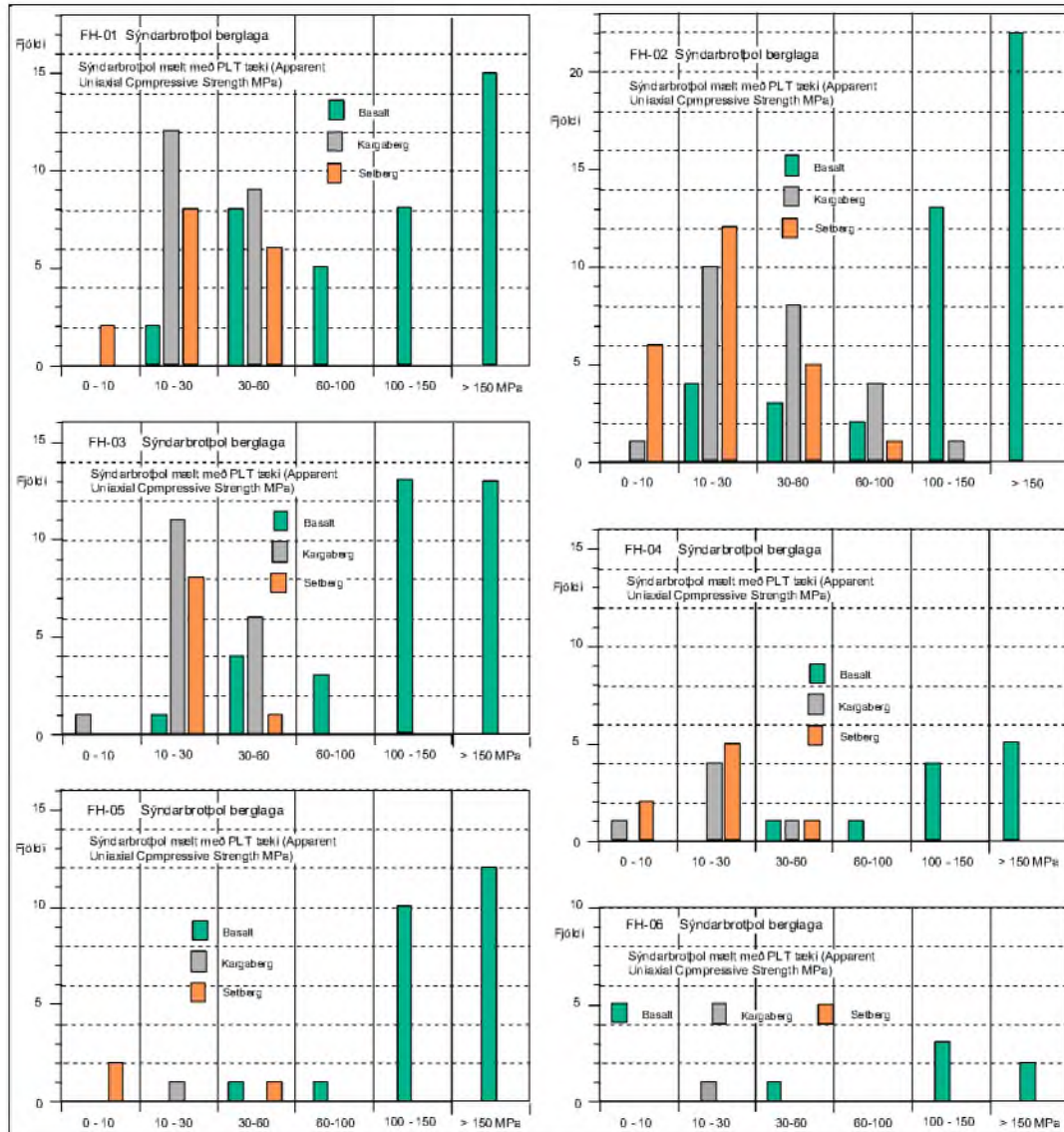
Borkjarninn var greindur, mældur og prófanir gerðar á “brotpóli hans” (punktálagsstyrk) með Point load tækjum (PLT) samanber ASTM D 5731-02. Jafnan var notað tæki frá ELE til að brjóta harða og sterka bergbúta en tæki frá INTERFELS til að brjóta veikasta bergið.

Punktálagsstyrkur bergsins (PLI eða  $Is_{(50)}$ ) ásamt uppreiknuðum sýndarstyrk (UCS styrk) er sýndur í töflum í viðauka B (aftan við borholulýsingar), en yfirlit yfir dreifingu styrkleikans er sýnt á tíðniriti á mynd 5.1. Sýndarstyrkur kjarnans frá Fjarðarheiði hefur verið reiknaður samkvæmt formúlu  $11 \times (PLI)^{1,2}$ , samkvæmt umreiknun á PLI gildum yfir í sýndarstyrk sem byggir á samanburðarrannsóknnum á sambandi PLI styrks og UCS mælinga á íslenskubergi (sjá skýrslu Mannvits og Jarðfræðistofunnar 2009). Sýndarstyrkur kjarnans frá Fjarðarheiði hefur verið reiknað samkvæmt framangreindri formúlu er sýndur á tíðniriti á mynd 5.6. Dreifing sýndarbrotsstyrks berglaga (punktálagspróf beggja mælitækja) úr einstökum borholum FH-01 til FH-06 er sýnd á mynd 5.7.



Mynd 5.6. Dreifing sýndarbrotsþols berglaga í og við Fjarðarheiði.



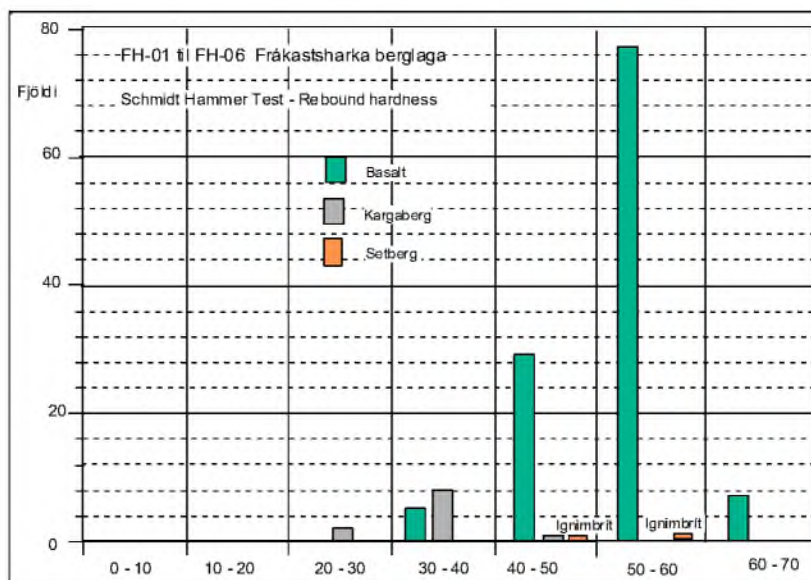


Mynd 5.7. Dreifing sýndarbrotstyrks berglaga í borholum FH-01 til FH-06

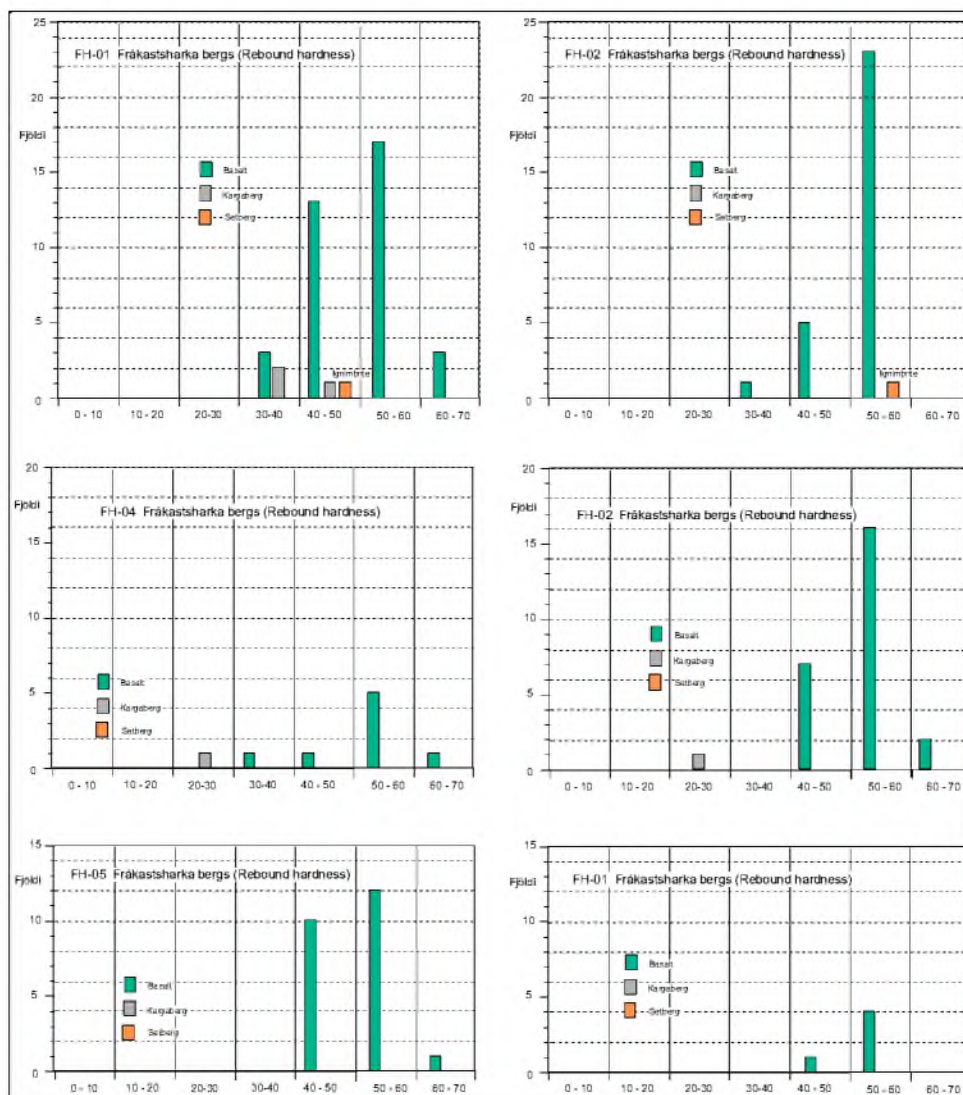
## 5.8 Mælt hörkuútslag bergs

Hörkuútslag bergsins (rebound hardness) í borkjarnanum var mælt með Schmidt hamri hliðstæðum þeim sem notaður er til að mæla hörku steinsteypu samanber ASTM D 5873-00. Algengt er að hörkuútslag harðrar steinsteypu sé um 30 en basaltið úr holum við fyrirhuguð Fjarðarheiðargöng sýnir mun hærri frákastshörku.

Reynt var að næla frákastshörku margra kargabergslaga og fáeinna setbergslaga úr sandsteini. Slíkar mælingar gengu ekki vel því kargi og setberg molnaði niður ef smellt var á þau með Schmidt hammer tæki. Tvö kjarnasýni úr setbergi, sambræddu flikruberghi sýndu óvenjuhátt útslag en að öðru leyti gekk ekki að mæla frákastshörku á setbergi úr borholum Fjarðarheiðarganga. Flikrbergslög eru ekki algeng í basaltstafla Íslands en líkur eru á að tvö til þrjú slík geti legið á leið Fjarðarheiðarganga. Tíðnirit fyrir samanteknar niðurstöður “hörkuútslags” bergs úr öllum borholunum eru sýnt á mynd 5.8 og dreifing hörkuútslags í einstökum borholum er á mynd 5.9.



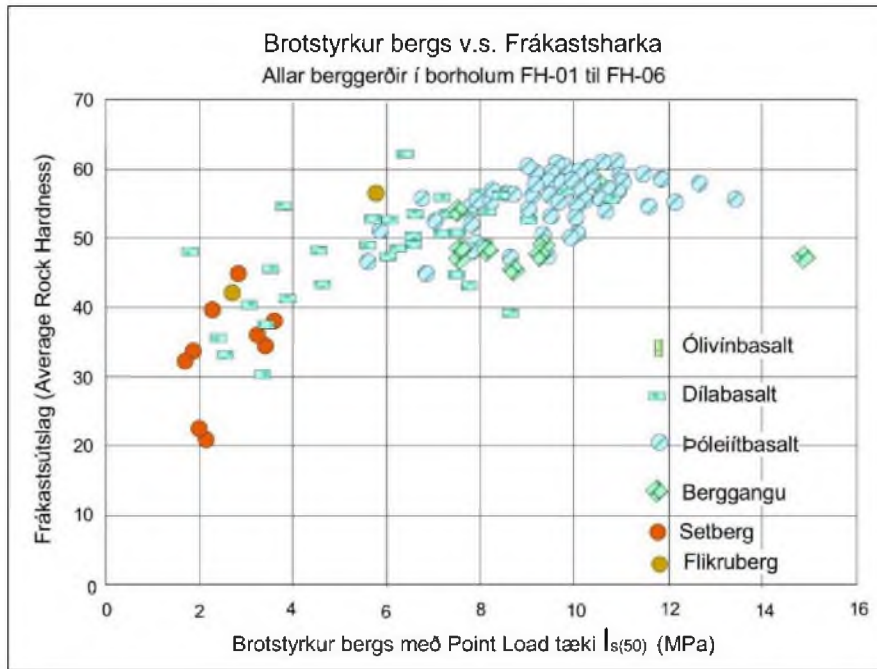
Mynd 5.8. Frákasts- (hörku-) útslag (rebound hardness) berglaga í Fjarðarheiði.



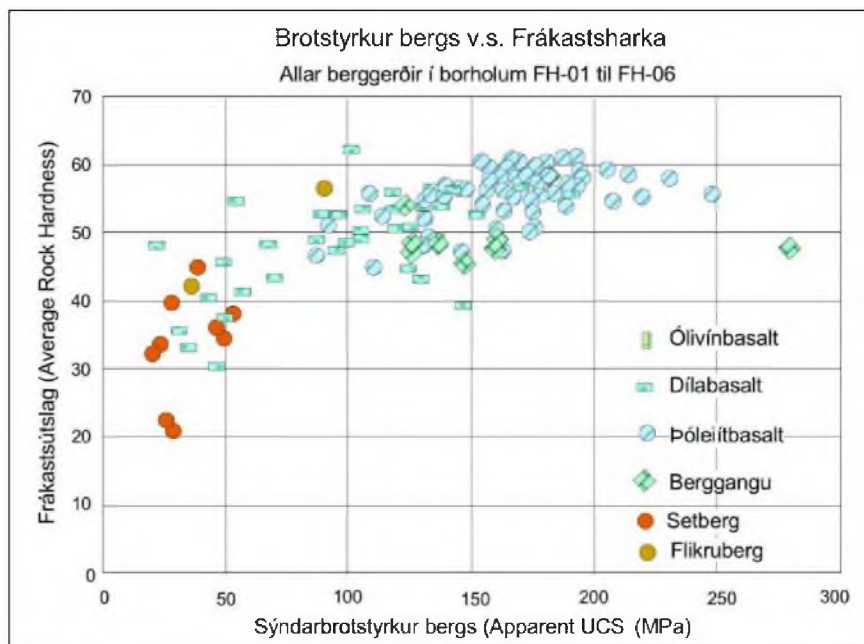
Mynd 5.9. Frákasts- útslag (rebound hardness) á kjarna úr einstökum holum.

### 5.8.1 Samanburður á sýndarbrotstyrk og frákastshörku

Í flestum tilfellum var frákastsharka bergsins (Schmidt Hammer Test) mæld á sömu stöðum í borkjarnanum og PLT brotþolið. Samband er milli frákastshörku og sýndarbrotstyrks mismunandi berggerða eins og sést á meðfylgjandi dreifiritum. Á mynd 5.10 er frákastsharkan “plottuð” á móti PLI brotþolsgildi en á mynd 5.11 er frákastsharkaðan “plottuð” á móti uppreiknuðum sýndarbrotstyrk (reiknuðum samkvæmt formúlu  $11 \times (PLI)^{1,2}$ ). Augljós fylgni er á milli mikils brotstyrks og mikillar frákastshörku.



Mynd 5.10. Frákasts- útslag á móti PLI brotgildi.



Mynd 5.11. Frákasts- útslag á móti sýndarbrotstyrk (reiknuðum samkvæmt formúlu  $11 \times (PLI)^{1,2}$ ).

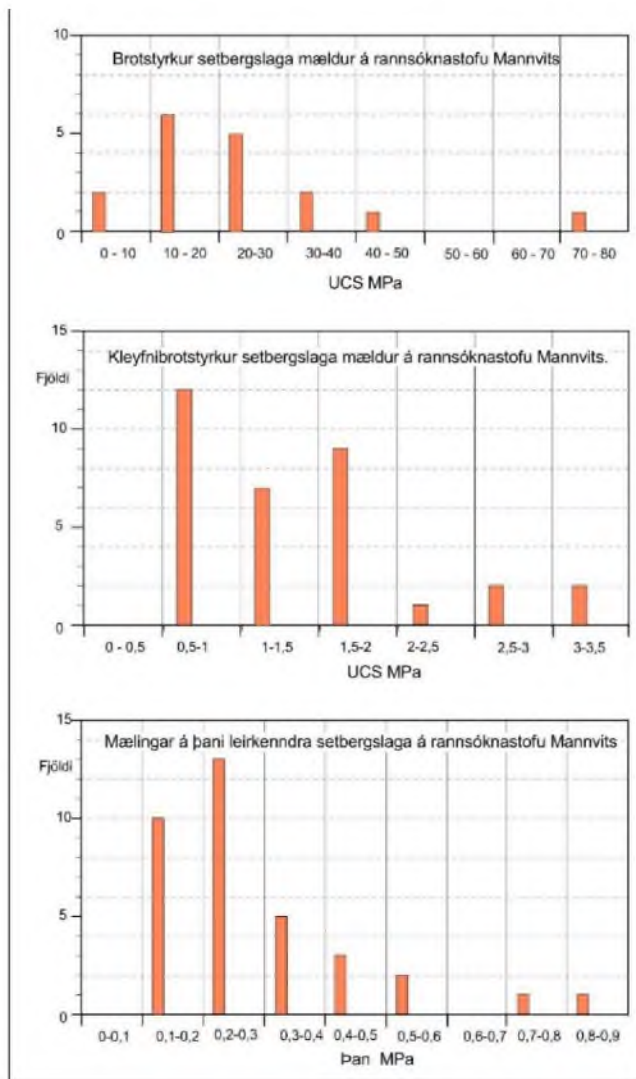


## 5.9 Rannsóknir á eiginleikum setbergs á rannsóknastofu Mannvits

Berg með mjög lágan styrk svo sem setberg og brotabreksiur hafa oft reynst erfiðari í jarðgangagerð en almennt er um basalt- og kargalög. Að sama skapi er erfitt að leggja tölulegt mat á styrk veikasta bergsins samfara lýsingu borkjarnans (þar sem brotstyrks- og frákastsprófanir eru gerðar eftir föngum á mismunandi berggerðum). Því voru sýni úr setbergslögum valin til frekari rannsókna á rannsóknastofu verkfræðistofunnar Mannvit og eftirtalin atriði rannsökuð frekar:

- 1 Einásabrotstyrkur borkjarna 23 sýni. (UCS – Uniaxial Compressive strength).
- 2 Kleyfnitogstyrkur borkjarna 33 sýni. (STS – Split Tensile Strength)
- 3 Þan setbergs 34 sýni. (Swelling)
- 4 Þurr rúmþyngd 48 sýni. (Dry Density)
- 5 Rakainnihald 48 sýni. (Moisture)

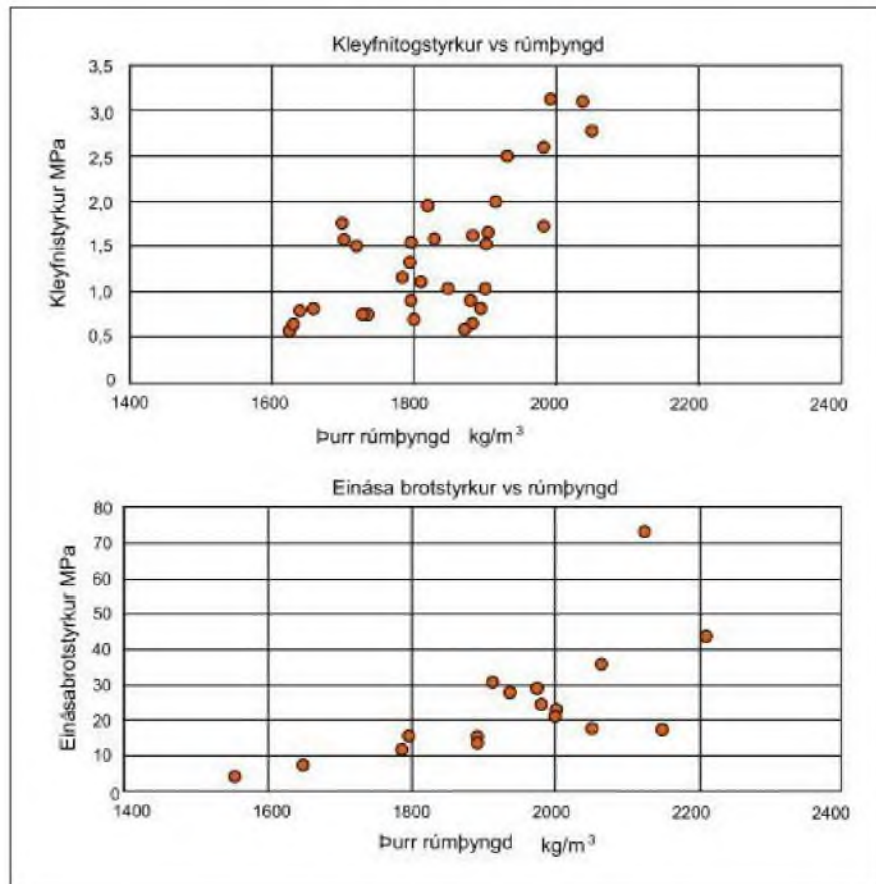
Niðurstöður prófana eru sýndar í viðauka B aftan við Borholulýsingar. Ekki náðist marktæk prófun á öllum sýnunum og því ber ekki saman fjölda niðurstaðna prófana á meðfylgjandi línuritum við fjölda prófana sem getið er í upptalningu hér að framan, þar sem veikasta bergið skolast oft út samfara borun, eða kemur stundum upp sem leðja eða kurl, er sjaldnast mögulegt að mæla styrk þess.



Mynd 5.12. Yfirlit yfir styrkleikaprófanir sem gerðar voru á setbergi á rannsóknastofu Mannvits. Nánari niðurstöður á prófunum eru í viðauka B.



Á mynd 5.13 er sýnt samband einásabrotstyrks og kleyfnitogstyrks á móti rúmpyngd setbergs. Ástæða er að geta þess hér að sterkt samband er á milli einásabrotstyrks og kleyfnitogstyrks í íslensku setbergi eins og sýnt var fram á í skýrslu Mannvits frá 2010 (Tæknilegir eiginleikar mismunandi berggerða, Mannvit og Vegagerðin 2010). Þar kemur fram að yfirleitt er kleyfnitogstyrkur tæplega 10% í samanburði við einásabrotstyrk setbergs.



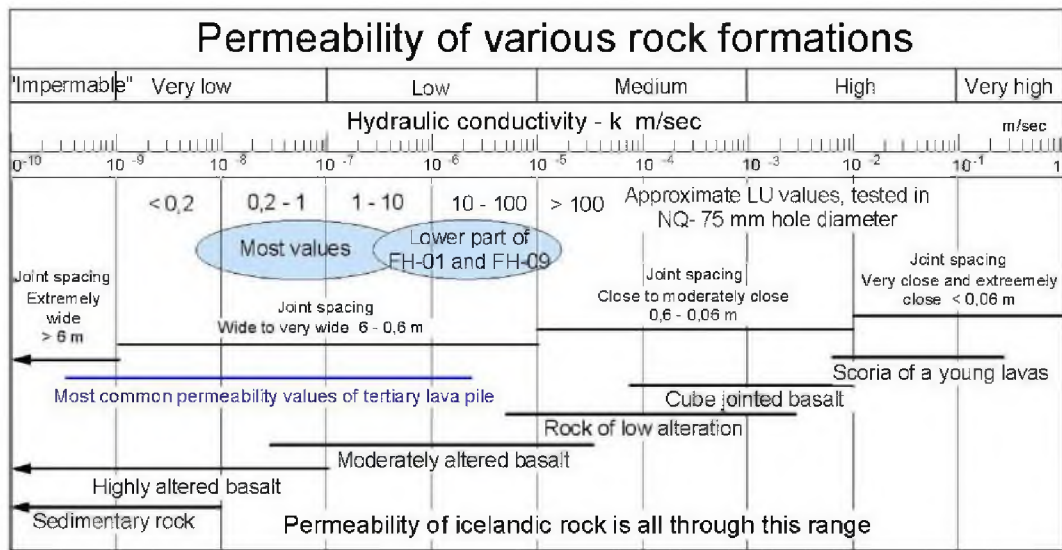
Mynd 5.13. Samband einásabrotstyrks og kleyfnitogstyrks á móti rúmpyngd samkvæmt rannsóknum verkfræðistofunnar Mannvit.

## 5.10 Lektarprófanir í borholum og mæld lekt

Lektarprófanir voru framkvæmdar í fjórum kjarnaborholum (FH-01 til FH-04) en flestar mælinganna voru gerðar í holu FH-01. Mæliaðferðin var að jafnaði framkvæmd þannig, að borstöngum var lyft frá botni upp í tiltekna hæð. Þá var pakkari látinn síga niður í botn stanganna og þaninn þar út í holuna. Loks var vatni dælt niður í bilið frá neðri enda stanga niður í holubotn.

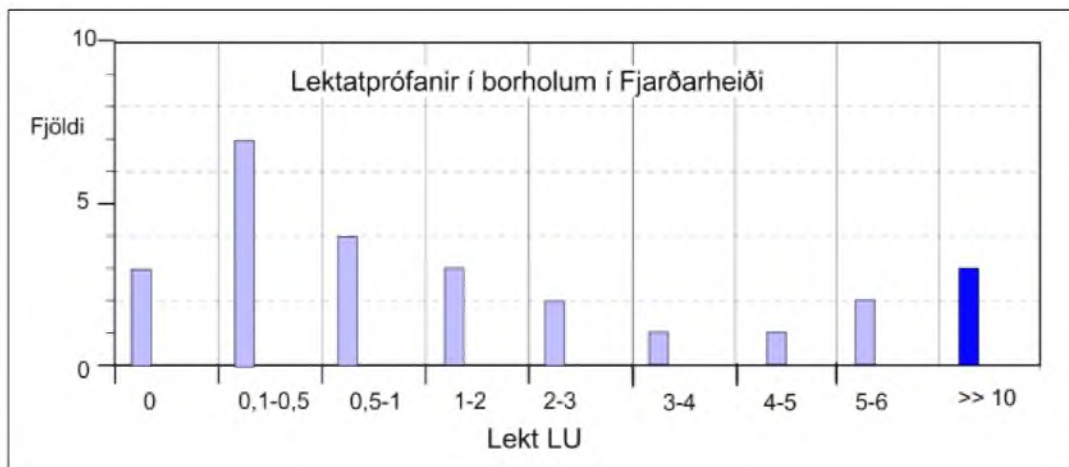
Í einstaka tilfellum var ekki hægt að pakka í holu og þá var vatni dælt niður í holu án þökkunar og lekt bergsins áætluð (en þá getur verið talsverð óvissa varðandi hæð vatnssúlu sem myndar vatnsþrýsting). Niðurstöður eru gefnar í svonefndum LU gildum en þar er grunneiningin 1 LU miðuð við að 1 lítri renni út um hvern lengdarmetra í holu með 75 mm þvermál og við 10 bara vatnsþrýsting. Allar rannsóknarborholurnar fyrir fyrirhuguð Fjarðarheiðargöng voru boraðar sem næst lóðrétt niður frá yfirborði. Mögulega hefur það áhrif á lektarmælingar því sprungur eru oftast sem næst lóðréttar eða mjög brattar og geta því annars vegar skorið

borholuna langsum og bent til mikillar lektar, eða á hinn veginn geta þær legið skammt frá borholunni og bergið virst vera þétt.



Mynd 5.14. Yfirlit yfir vatnslekt ýmissa jarðmyndana á Íslandi og afstaða lektargilda sem mæld voru í borholum fyrir Fjarðarheiðargöng.

Flestar lektarmælingar í borholunum fyrir Fjarðarheiðargöng sýna lekt á bilinu 0-1 LU (1 LU er u.þ.b  $1,5 \times 10^{-7}$  m/s) en nánari upplýsingar um lekt eru á borholulýsingum í viðauka 1.



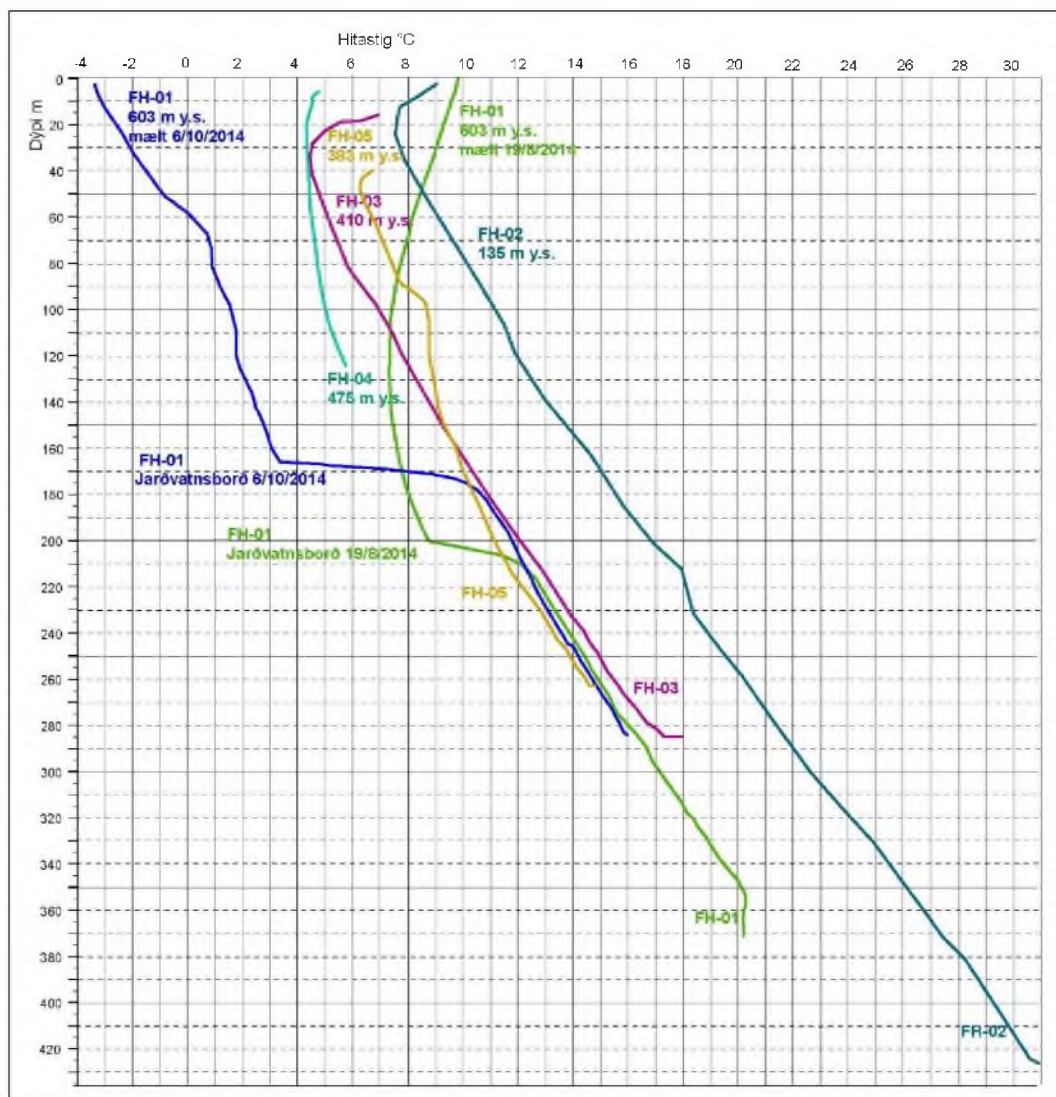
Mynd 5.15. Dreifing lektargilda í borholum í Fjarðarheiði. Gildin lengst til hægri eru áætluð, þar sem lekin var langt umfram það sem mælanlegt er með hefðbundnum pakkarabúnaði.

Lektartölur yfir 2 LU eru í hærra lagi miðað við hvers vænta mætti í mikið holufylltu bergi eins og er djúpt í berglagastaflanum í Fjarðarheiði. Í þeim tilfellum sem meiri lekt en 2 LU kemur fram í mælingum er nærtækast að tengja þann leka við einhverskonar sprungur í berginu. Í neðsta hluta holu FH-01 við Heiðarvatn (þar sem borkjarninn sýnir bergganga og misgengjabreysku) var dælt yfir 370 l/mín niður í holurna án þess að næðist að byggja upp mótþrýsting. Hliðstætt lekavandamál kom upp í botni holu FH-04 sem staðsett er í Efri-Staf. Í báðum tilfellum komu upp borvandamál sem komu í veg fyrir frekari borun holanna (FH-01 og FH-04) svo hvorug þeirra náði áformaðri dýpt.

Engin frauðkennd berglög án holufyllinga sem leitt gætu mikið vatn hafa sést í borholum eða jarðlagasniðum við Fjarðarheiði (slík berglög eru algeng hærra í nálægum fjöllum).

## 5.11 Hitamælingar í kjarnaborholum

Hitamælingar voru gerðar í öllum kjarnaholum nema grynustu holunni við Gufufoss (FH-06). RSFS (Ræktunarsamband Flóa og Skeiða) mældi holu FH-01 tvisvar 2014 og borverktakinn ALVARR mældi holur FH-02 til FH-05 skömmu eftir borun 2005. Vegagerðin fékk Íslenskar Orkurannsóknir (ÍSOR) til að gera sérstaka úttekt á hitamælingum og varmaástandi í Fjarðarheiði, sjá skýrslu: Fjarðarheiðargöng, Jarðhitastigull á jarðgangaleið, (Árni Hjartarson og Magnús Ólafsson des. 2016). Meðfylgjandi eru sýndir hitaferlar sem borverktakar mældu 2014 og 2016 í kjarnaborholum í og við Fjarðarheiði.



Mynd 5.16. Hitaferlar FH- kjarnaborhola.

Á meðfylgjandi hitaferlum eru sýndar tvær hitamælingar í holu FH-01 sem er í 603 m hæð y.s. við Seyðisfjarðarveg hjá Heiðarvatni (grænn og blár ferill). Fyrri mælingin (grænn ferill) er gerð tveim dögum eftir lok borunar í ágúst 2014 og þá varð komist gegnum borstrenginn niður á 370 m dýpi. Vatnsborð stóð þá á um 200m dýpi og

lofthiti í efri hluta holunnar var 7-9 °C. Hlykkur neðst á hitaferlinum bendir til að vatnsæð sé á 350 m dýpi og að rennsli sé þaðan niður holu. Önnur hitamæling var gerð í október 2014 (blár ferill) og þá var frost efst í loftrými holunnar og vatnsborð hafði stigið upp á 180 m dýpi. Að öðru leyti féll vatnshitinn saman við hitaferilinn frá því í ágúst nema hvað holan hafði lokast á liðlega 280 m dýpi. Hitaferillinn sýnir 56 °C/km stigul í fyrri mælingunni og liðlega 50 °C/km í þeirri síðari. Meðaltal hitastiguls þessara tveggja mælinga liggur nærri 53 °C/km en það er "náttúrulegur" hitastigull í Austfjarðafjallgarði utan staðbundinna hitasvæða.

Hola FH-02 sem er í 135 m hæð y.s. við Dalhús var hitamæld tveimur dögum eftir lok borunar í ágúst 2016. Hitaferillinn sýnir liðlega 52 °C/km stigul niður á 200 m dýpi en neðar hækkar stigullinn í 63 °C/km. Lítilsháttar hlykkir á ferlinum benda til tveggja kaldari smáæða á um 100m, liðlega 200m dýpi.

Hitamælingar í holu FH-03 (í 410 m hæð y.s. á klapparstalli norðan við Neðri-Staf) sýna hitastigul 57 °C/km en lítil vatnsæð á um 80 m dýpi með innrennsli truflar efsta hluta hitastigulsins. Í borholu FH-04 sem er í 475 m hæð í vegskeringunni upp eftir Efri-Staf er sérkennilegur hitaferill. Hann kólnar frá vatnsborðinu á 2m dýpi og niður á 20m dýpi, helst síðan sem næst stöðugur niður á 60m dýpi og er með um 20 °C/km hitastigul frá 60-120 m dýpis. Hitaferillinn er túlkaður sem rennsli niður holuna og ekki unnt að reikna út marktækan hitastigul. Í borholu FH-05 sem er í við Miðhúsaá bendir hitaferillinn til innrennslis á um 90m dýpi og vatnsstreymi þaðan niður á 150m dýpi en neðan þess er reglulegur hitastigull 50°C. Samantekið má segja að engar vísbendingar sjást um jarðhita í kjarnaborholunum.

## 5.12. Boranir með loftbor 2016

Auk kjarnaborunar sumarið 2016 boraði borverktakinn ALVARR í lok sumars þrjár liðlega 100 m djúpar holur með loftbor. Var það gert til að kanna hitastigul í berginu auk lektar jarðлага. Allar holurnar eru staðsettar uppi á Fjarðarheiði og Gagnheiði nærri mögulegri jarðgangaleið milli Gufufoss og Dalhúsa á Eyvindarárdal, hola FH-07 (K) vestast en hola FH-09 (M) austast.

Tafla 5.3. Staðsetning og dýpi loftborshola við Fjarðarheiði 2016.

| Hola  | Norður  | Austur  | Hæð m | Dýpi holu m | Staðsetn. - Borstaður (bókstafur) |
|-------|---------|---------|-------|-------------|-----------------------------------|
| FH-07 | 534.906 | 720.803 | 748,3 | 102         | Norðurtagl Gagnheiðar - K         |
| FH-08 | 534.973 | 723.389 | 680,8 | 102         | Sunnan Heiðarvatns - L            |
| FH-09 | 535.178 | 726.574 | 565,7 | 102         | Austan Heiðarvatns - M            |

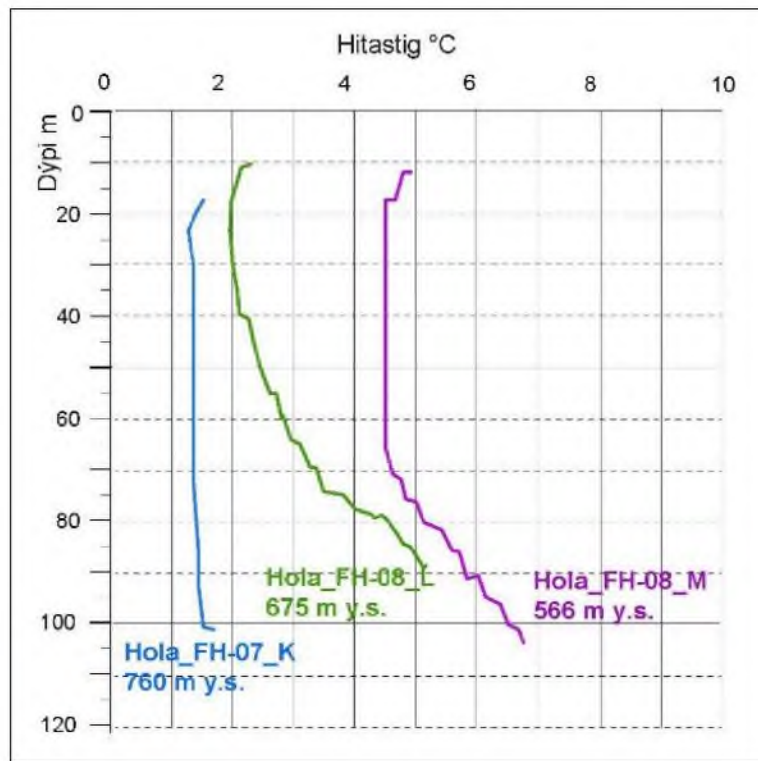
### 5.12.1 Hitamælingar og lekt í svarfborholum (loftborsholum)

Borverktakinn ALVARR mældi hitastig í svarfholunum sem hann hafði borað á Fjarðarheiði - Gagnheiði 2016 með loftbor. Hitaferlar holanna eru sýndir á mynd 5.15. Allar holurnar eru boraðar í lagskiptan bergstafla þar sem skiptast á basaltlög og setbergslög.

Borhola FH-07 (borstaður K) liggur hæst holanna, í um 760 m hæð y.s. á norðurtagli Gagnheiðar. Talið er að í holunni séu sífræaaðstæður og að lóðrétt vatnsrennsli sé niður holuna. Við lok borunar FH-07 var loftblástur látinn hreinsa holuna góða stund og var metið að innrennsli í holuna næmi um 3-4 l/sek. Nokkru ofan við þennan



borstað var um 25 m djúp hola boruð haustið 2003. Sú hola er staðsett í tæplega 930 m hæð skammt norðan við fjarskiptamastrið á Gagnheiði og í henni er 22 m langur kapall með hitanemum, tengdur gagnasöfnunartæki. Hitamælingar í holunni yfir liðlega áratug benda til að þar sé margra tuga eða jafnvel yfir hundrað metra þykkur sífreri (frost) í berginu.



Mynd 5.17. Hitaferlar FH- loftborshola (svarfhola).

Borhola FH-08 (borstaður L) er í um 675 m hæð tæplega 2 km vestan vegar yfir Fjarðarheiði. Mögulegt er að frosin lög séu þar næst yfirborði og lítið innrennsli í holuna bendir til að almennt séu berglög í henni þétt. Neðan 90 m dýpis eru setbergslög með lítinn styrk og erfitt reyndist að draga borstangir upp í gegnum þau.

Borhola FH-09 (borstaður M) er í um 566 m austan Fjarðarheiðarvegar og Fjarðarár, um miðja vega milli kjarnaborhola FH-01 og FH-04. Þar eins og í öðrum loftborsholum er lagskiptur stafli basaltlaga, víða aðskilin með setbergslögum. Talsvert vatnsrennsli er inn í holuna (mest á um 65 m dýpi) og var talið að 2-3 l/sek kæmu úr henni er blásið var í botn holunnar eftir lok borunar.

## 6 Jarðfræðilegt mat á aðstæðum til jarðgangagerðar

Hér að aftan er mat skýrsluhöfundar á niðurstöðum rannsóknaborana og mælinga er tengjast borholunum, fléttað saman við það sem lesa má úr yfirborði landsins. Matið er unnið af fámennum hópi einstaklinga sem sumir hafa langa (yfir 40 ára) reynslu af hliðstæðum undirbúningsrannsóknum sem taka til yfir 200 km af heildarlengd grafinna jarðganga, (auk undirbúningsathugana fyrir álíka heildarlengd “ógrafinna” gangaleiða).

Samfara borunum var fylgst reglulega með borkjarna sem upp kom, hæðarbreytingar vatnsborðs mældar eftir því sem tók voru á og loks var lekt holanna prófuð með 15-30 m millibili eða eftir því sem kostur var. Borkjarna var lýst, hann ljósmyndaður og loks var brotstyrkur hans mældur með Point Load tæki og harka bergsins mæld með Schmidt hammer tæki. Sýni af setbergslögum í borkjarnanum voru tekin til rannsóknar hjá verkfræðistofunni Mannvit og niðurstöður birtar í skýrslu í júlí 2017 og eru í viðauka B með skýrslunni.

### 6.1 Túlkun á mögulegu vatnsrennsli í bergi

Mikil vitneskja liggur fyrir um eðli mismunandi jarðmyndana undir Fjarðarheiði en oft hefur reynst erfitt að sjá fyrirfram vatnsstreymi inn í fyrirhuguð jarðgöng og túlkun mismunandi aðila á fyrirbyggjandi gögnum getur orðið með mismunandi hætti. Streymi jarðvatns í berggrunni nærri jarðgangaleiðum ræðst aðallega af tíðni og eiginleikum sprungna ásamt innri lekt í einstökum berglögum (lítt ummynduðum karga og smáprunguneti). Berggrunnurinn mælist að mestu hafa lektarstuðla milli  $10^{-6}$  til  $10^{-8}$  m/s (0,2-10 LU). Fínkorna og leirkennt setberg ásamt mikið holufylltu ólivínbasalti og dílabasalti (ásamt fleiri bergtegundum) getur haft enn minni lekt.

Ef göng eru grafin gegnum misgengi eða brotaberg bergganga, getur snögg innflæði vatns komið í göngin, sérstaklega ef leðja eða mjúk bergmylsna sem fylgir brotabeltinu, skolast út þegar opnað er inn í slík brot (samber Breiðadalsheiði). Þar hafði mikil lekt komið fram í rannsóknarborholu. Í Norðfirði kom mikill leki fram í rannsóknarborholu en við gangagerð reyndist ekkert vatnsvandamál koma fram í jarðgöngum nærri því svæði. Smáprungnir samsettir berggangar með litlum holufyllingum eru oft góðir vatnsleiðarar og geta veitt vatni frá groppum vatnsríkum lögum hátt í fjöllum lóðrétt niður bergstaflann. Vatnið getur síðan leitað til hliðar um smáprungið berg, opið kargaberg eða önnur lek berglög við jarðgöng. Algengast er að verulega dragi úr innflæði (jafnvel að það þverri) næstu klukkustundir eða daga eftir að göng skera slík misgengi en í stöku tilvikum er innrennsli langvarandi.

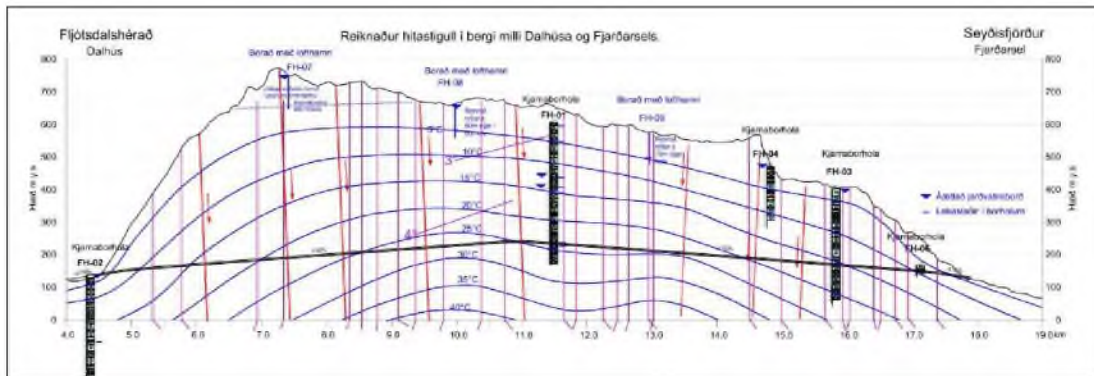
Líkur eru á að umtalsvert vatnsmagn varðveitist í groppnu, lítt ummynduðu bergi efst í fjöllum Austfjarða (t.d. Gagnheiði og Bjólfi). Í liðlega 600 m hæð y.s. sytrar vatn víða fram úr urðum og safnast í smávötn og tjarnir þar sem lægðir eða “bollar” eru í yfirborði landsins. Allmörg smávötn og miðlunarvatn (Heiðarvatn) eru sem næst yfir álitlegustu jarðgangaleiðunum. Mögulegt er að jarðgangagerð gegnum bergganga og brotabelti geti dregið til sín vatn hátt úr bergstaflanum og þannig dregið úr aðrennsli til framangreindra tjarna og vatna.

Vatn sem fellur hratt niður staflann getur verið tiltölulega kalt er það kemur niður í jarðgöng og reynsla (t.d. frá Ólafsfjarðarmúla- og Héðinsfjarðargöngum) er fyrir að treglega reynist að þetta gangaberg gagnvart slíku vatni. Í 930 m hæð y.s. á Gagnheiði

er liðlega 20 m djúp borhola og í henni hitanemakapall þar sem hitastig hefur verið mælt samfelld í hálfan annan áratug. Í ljósi mælinganna má telja fullvíst að sífreri sé ofan 700-750 m hæðar y.s í fjöllum við- og umhverfis Fjarðarheiði. (Líklega var sífreri hátt í fjöllum orsök fyrir köldu vatni í Ólafsfjarðarmúla- og Héðinsfjarðargöngum).

## 6.2 Mat ÍSOR á varmaástandi undir Fjarðarheiði

Vegagerðin fékk Íslenskar Orkurannsóknir (ÍSOR) til að yfirfara allar tiltækar hitamælingar í og nærri Fjarðarheiði (mælingar frá borverktökum rannsóknaholanna) og leggja mat á hversu háum hita mætti búast við í bergi nærri jarðgangaleiðum. Á mynd 6.1 er endurteikning af mynd 10 í skýrslu ÍSOR “Fjarðarheiði - Jarðhitastigull á jarðgangaleið” eftir Árna Hjartarson og Magnús Ólafsson (desember 2016). Samkvæmt útreikningum og mati þeirra liggja jarðgangaleiðirnar um tiltölulega kalt berg þar sem jarðhitastigullinn mælist 50-70°C/km og mæligögn sýni hvergi meiri hitafrávik. Því megi ætla að berghiti á jarðgangaleið liggji sem næst á bilinu 15 til 25°C.



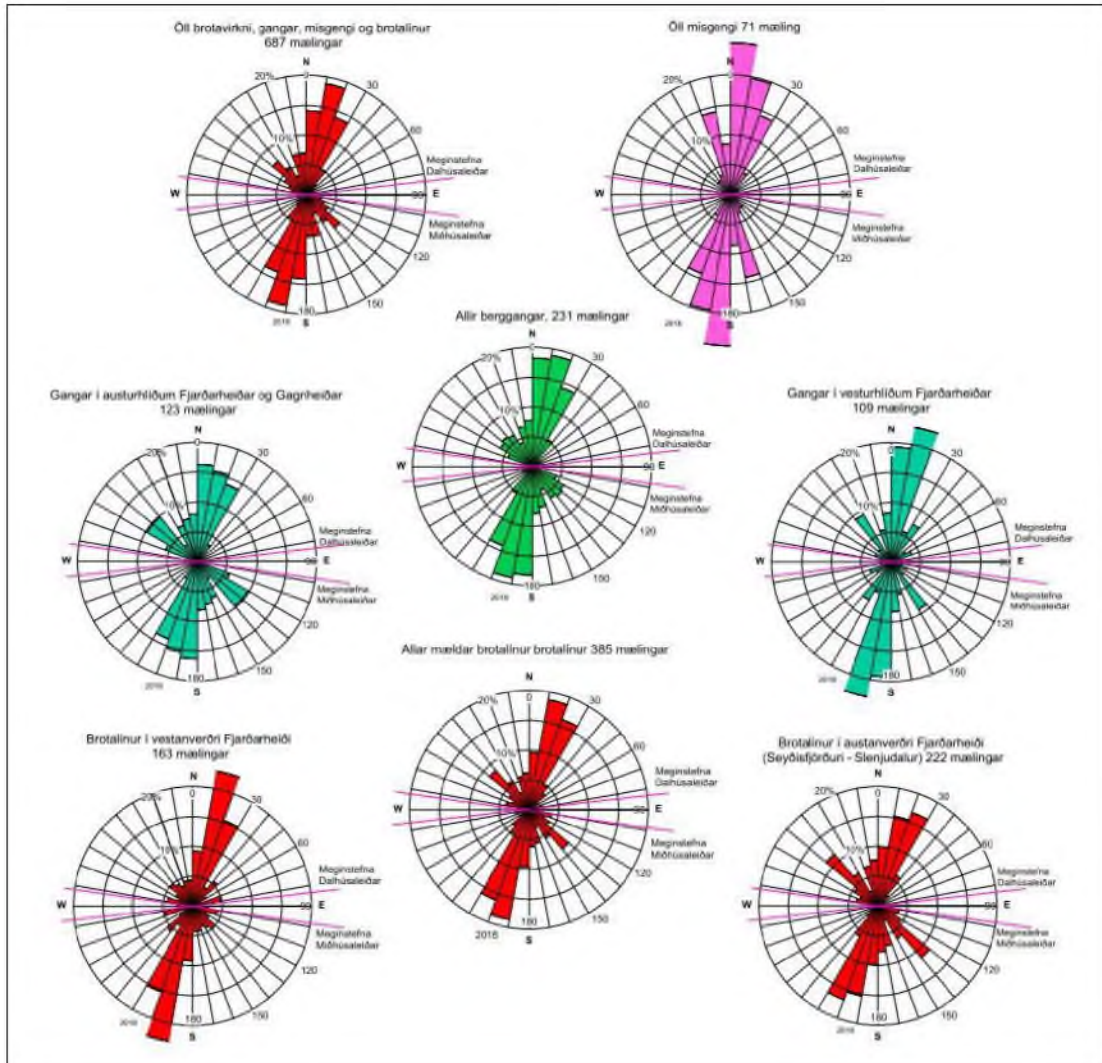
Mynd 6.1. Hitaferlar sem sýna mat ÍSOR á hitastigi í bergi eftir Dalhúsaleið undir Fjarðarheiði. Lóðréttar línur tákna að brotalínur og misgengi skeri jarðgangaleið.

Í skýrslu ÍSOR er minnst á að hitamælingar sýni víða hitaferla sem túlkist sem niðurrennsli í borholum - en lítt verði sagt um rennslismagnið í ljósi fráviks í vatnshita holanna.

## 6.3 Berggrunnur, brotalínur, misgengi og berggangar

Borholulýsingar af kjarnaborholum í og við Fjarðarheiði eru taldar sýna eiginleika bergs á áformuðum jarðgangaleiðum og á myndum 6.3 og 6.8 ásamt teikningum 18 og 19 eru sýnd hugmyndasnið af innviðum heiðarinnar. Brotalamir í berggrunni, eru sýndar á teikningu 3 og sýnilegir gangar og misgengi á teikningu 4. Brotalínurósir á mynd 6.1 og línuleg yfirborðsfyrirbæri á teikningum 3-4 sýna að brotalínur hópast í höfuðstefnu til NNA-SSV og í aðra, miklu minna áberandi, dreifingu til NV-SA.

Á yfirlitskorti af Fjarðarheiði á teikningum 3 og 4 er sýnt hvar líkur eru taldar á að brotalínur og berggangar, sem túlka má út frá línulegum misfellum á yfirborði, geti skorið áformaða gangaleið. Vafalítið eru berggangar, sprungur og misgengi fleiri en greint verður við jarðfræðikortlagningu og túlkun loftmynda. Jarðgangaleiðin liggur gegnum austurjaðar gangasveims sem gengur til norðurs frá Þingmúlaeldstöð og er að sjá að umtalsverð brotavirkni og misgengi hafi fylgt gangainnskotunum norður í fjallgarðinn austan Fljótaldalshéraðs eins og getið er í kafla 3 framar í skýrslunni.



Mynd 6.2. Stefnudreifing misgengja, bergganga og brotalína sem greind eru á loftmyndum af Fjarðarheiði og aðliggjandi umhverfi.

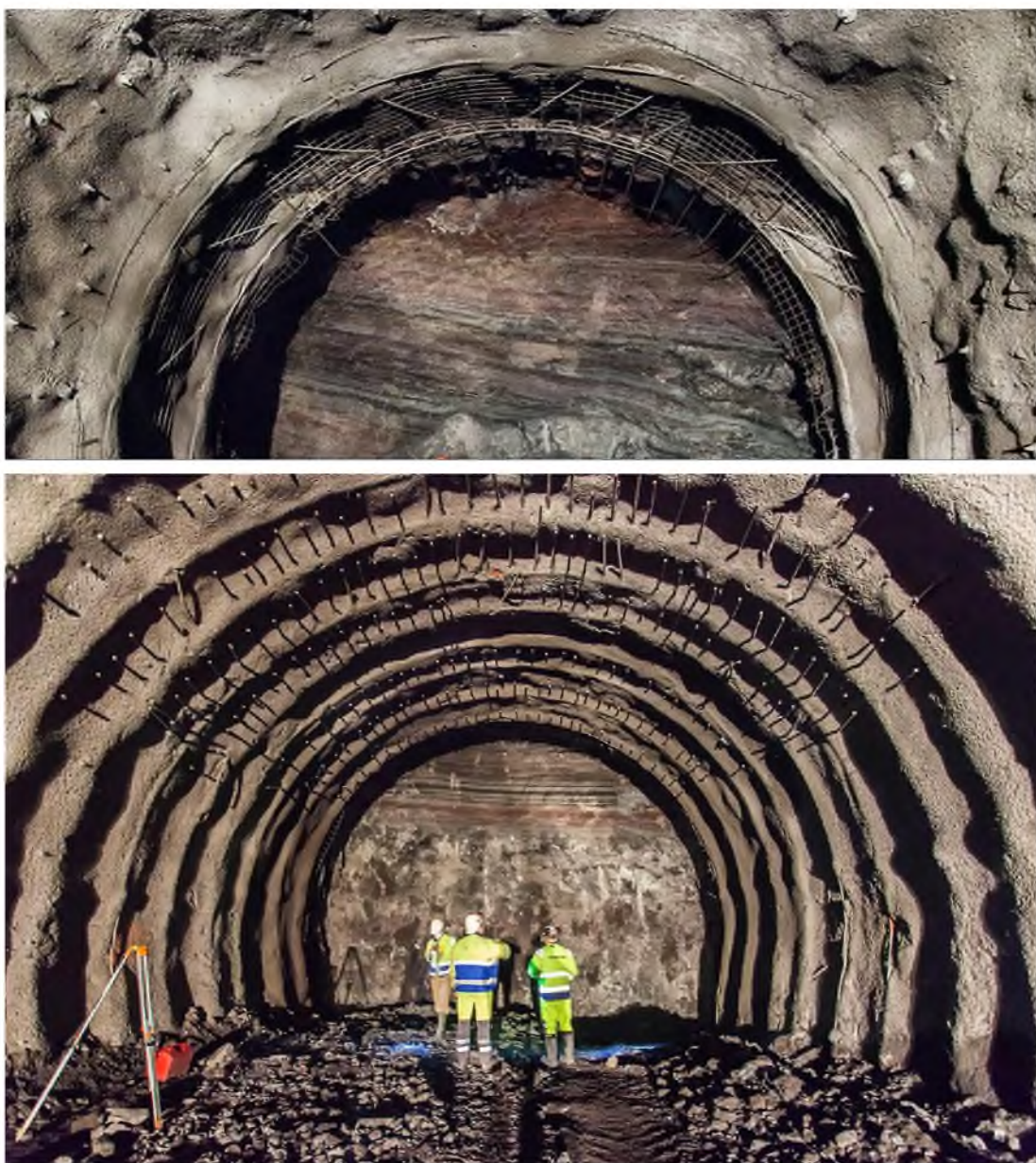
Allmargir bergganger sjást á yfirborði en vafalaust leynast til viðbótar mun fleiri gangar og brot undir hulu lausra yfirborðslaga. Búast má við að hlutfall bergganga á gangaleiðinni verði nálægt 3-8% (með hækkandi tíðni og hlutfalli frá Seyðisfirði til vesturs). Fá misgengi (og þá með litla lóðréttu hliðrun bergs) sjást í botni Seyðisfjarðar (austast á gangaleiðum) en allmörg slík sjáist t.d. í Mjóafirði og á Mjóafjarðarheiði þar sem nokkur misgengi og gangar stefna norður til Fjarðarheiðar. Í vestanverðri Fjarðarheiði og Gagnheiði er sýnileiki berggrunnsins takmarkaðri en að austanverðu en þar virðist brotavirkni vera vaxandi eins og kemur fram í farvegi Eyvindarár norður frá Dalhúsum.

Brotalínur sem túlkaðar eru með aðstoð loftmynda, stefna talsvert eindregið í NNA-SSV en strjálldi brestastefnur eru til NV-SA (það er samsíða strikstefnu berglaga). Brotalínur og bergganger samsíða strikstefnu jarðlaga eru líklegri til að vera frá tímum upphleðslu staflans en aðrar stefnur eru líklegri til að vera yngri og þá e.t.v. fremur líklegar til að leiða vatn.



#### 6.4 Setbergslög á áformuðum jarðgangaleiðum

Setberg með lágan styrk og “þansteindir” hefur jafnan reynst erfitt í jarðgangagerð og stundum krafist viðamikilla og kostnaðarsamra styrkinga. Því var ráðist í frekari rannsókna á setberginu í Fjarðarheiði hjá Verkfræðistofunni Mannvit eins og lýst er framan í kafla 5.9 hér að framan og í viðauka B aftan við Borholulýsingar. Leið Fjarðarheiðarganga liggur að hluta í gegnum hliðstæð setbergslög og þau sem kröfðust mikilla styrkinga í Norðfjarðargöngum. Líkur eru á að brotabeltið í miðri og vestanverðri Fjarðarheiði (með sigstalla að austanverðu) geti valdið því að setbergslög með lágan bergstyrk geti orðið endurtekið (t.d. í 2-4 skipti) á leið ganganna. Mynd 6.3 (tekin af Ófeigi Erni Ófeigssyni) er samsett og sýnir dæmi um hrun og styrkingar undir setbergslögum í Norðfjarðargöngum þar sem byggja þurfti upp járnþenta steypuboga til að halda uppi setberginu. Sum setbergslögin í Fjarðarheiði eru með lægri bergstyrk en þau sem sjást á mynd 6.3.

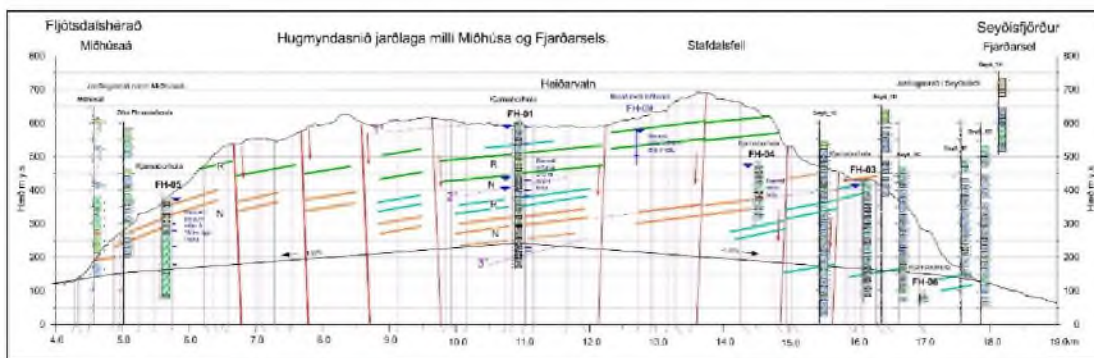


Mynd 6.3. Styrkingar setbergslaga í Norðfjarðargöngum í apríl 2014.

## 6.5 Túlkun á jarðfræðilegum aðstæðum frá Miðhúsaá að Fjarðarseli

Borholur sem boraðar voru sumarið 2016 skýrðu talsvert “hugmyndalíkan” af innviðum Fjarðarheiðar en þegar borholum, jarðlagasniðum og jarðlagahalla er raðað saman, virðist þurfa brotavirkni og misgengjahreyfingar inni í miðri- og vestanverðri heiðinni til að skýra “líklegustu” tengingar jarðlaga gegnum heiðina.

Hugmyndasnið af gangaleiðinni er á mynd 6.4 og sýnt í stærri mælikvarða á teikningu 18 þar sem leiðinni er skipt niður í fjóra hluta og fjallað í texta um áætlaðar aðstæður aðskildum hlutum leiðarinnar. Gangaleiðin á milli Miðhúsa og að Gufufossi ofan við Fjarðarsel, vikur líðlega 45° frá mestu hallastefnu berglaga þannig að sýndarhalli laga eftir sniðinu er talsvert minni en raunhalli berglaga. Verulegur hliðarhalli er á berglögnum til SV. Á þessari gangaleið er talið að göngin muni skera í gegnum 300-400 m þykkar berglagastafla auk þess sem á miðhluta og vesturhluta leiðarinnar verður líklega farið endurtekið í gegnum nokkur jarðlög sem hreyfst hafa upp eða niður við misgengi. Mikill hluti gangaleiðarinnar er með um 400 m þykkri bergþekju og fer þekjan í tæpa 500 m undir Staffelli, astantil á leiðinni.



Mynd 6.4. Einfaldað langsnið jarðlaga (hugmyndasnið) eftir Miðhúsaleið gegnum Fjarðarheiði þar sem sýnd er dreifing (staðsetning) jarðlagasniða og kjarnaborhola. Sjá nánar jarðlagasnið á teikningu 18.

Vesturmunni gangaleiðarinnar er örskammt sunnan við gil Miðhúsaár þar sem Seyðisfjarðarvegur sveigir til austurs upp Fjarðarheiði. Veglínan liggur yfir flúðirnar á miðri mynd 6.5 og yrði munninn í kjarrinu til hægri. Ekki hefur farið fram könnun á þykkt jarðvegs og lausra yfirborðssetlaga á munnasvæðinu og aðgengi til athugana ekki gott í þéttu birkikjarri. Í lækjarsytru sést í bergbrot og e.t.v. í hreyft klapparyfirborð og vísbendingar metnar svo að á munnasvæðinu sé 1-3 m þykkur jarðvegur og yfirborðslög. Landinu hallar bratt er kemur inn í kjarrið og til austurs frá Miðhúsaá rís mikil klapparbrík ofan Seyðisfjarðarvegar.

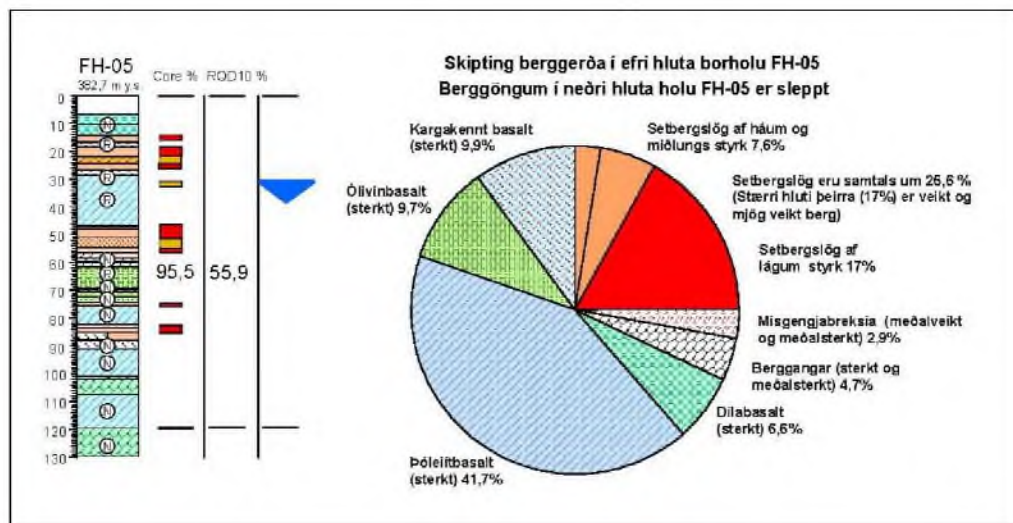


Mynd 6.5. Veglína eftir Miðhúsaleið liggur yfir Seyðisfjarðarveg og flúðirnar á miðri mynd og yrði munninn í kjarrinu til hægri.



Vestast á gangaleiðinni, frá munna við Miðhúsaá (milli stöðva 4300 og 6500) er 2,2 km lengdarkafla með mikið brotnu bergi og þykkandi bergþekju inn frá munna. Mikill halli er á berglögum til SV þannig að hliðarhalli þeirra verður áberandi eftir gangaleiðinni, (jafnframt því að lögunum hallar út í átt til Miðhúsa). Á 2,7 km löngum kafla (í stefnu A-V) meðfram Miðhúsaá sjást liðlega 20 berggangar en opnur í berg eru ekki samfelldar. Því er metið að berggangarnir geti hæglega verið a.m.k. þriðjungu fleiri en sjást nærri ánni og séu a.m.k 4-7% af berginu.

Auk bergganganna skera nokkur misgengi Miðhúsaá og fylgja sumum þeirra margra metra þykk brotabelti. Ekki sjást vísbendingar um að vatn í berginu valdi vandamálum á þessum kafla. Borhola FH-05 sem staðsett var í liðlega 380 m hæð y.s. í vesturbrekkum Fjarðarheiðar, var boruð niður á 300 m dýpi og ætlað að sýna aðstæður í bergi á vestanverðri Miðhúsaleið. Borholan mistókst að því marki að hún lenti inni í berggangi á 120 m dýpi og gefur því ekki upplýsingar um berg á jarðgangaleiðinni. Efri hluti holunnar styður þó rúmfræðilega mynd af Fjarðarheiði með ófullkomnum tengingum jarðlaga við berg í holu FH-01 og FH-02.



Mynd 6.6. Yfirlit yfir berglög í efri hluta borholu FH-05.

Þar sem borhola FH-05 “mistókst” varðandi berg á gangaleiðinni, verður að líta til borholu FH-02 sem er 3,5 km sunnar (við munna Dalhúsaleiðar). Talið er að berglög á vesturhluta leiðarinnar líkist hvað mest berglögum í borholu FH-02 og er vísað til borholunnar á mynd 6.9 þar sem fjallað er um Dalhúsaleið.

Næst er á teikningu 18 fjallað um 4,5 km langan kafla milli stöðva 6500 og 11000 þar sem gera má ráð fyrir að auk bergganganna, þveri mörg misgengi leiðina, og að sumum þessara fyrirbæra fylgi nokkurra metra þykk brotabelti. Gera má ráð fyrir “erfiðleikum” í endurteknum setbergslögum og misgengjabreksíum með lágan brotstyrk. Berglög í neðri hluta holu FH-01 eru talin sýna aðstæður í bergi á nokkurra km kafla nærri miðhluta Miðhúsaleiðar. Túlka borholugögn FH-01 á þann veg að bergið sé opið fyrir innflæði vatns.

Þriðji hluti leiðarinnar, 4 km kafla milli stöðva 11.000 og 15.000 einkennist e.t.v. af fremur sterklegu bergi í bland við misgengi og bergganga. Á þessum kafla ganganna eru líkur á innrennsli vatns ef marka má hegðun jarðvatns í borholu FH-01 við Heiðarvatn (þar sem vart varð við mikla sprungulekt í berggöngum og brotabergi milli 360 og 430 m dýpis). Þessi mikla sprungulekt leiddi til slíkra borerfiðleika að ekki

tókst að bora holuna niður á áformað dýpi. Borun holu FH-04 í vegskeringu upp Efri-Staf endaði í mjög leku bergi og borvandráðum áður en áformað dýpi náðist (holan er litlu grynnri en áformað hafði verið).

Þessi hluti gangaleiðarinnar fer undir Heiðarvatn og aðrennslissvæði Gúlsvirkjunar og líkur á að jarðgöng undir það svæði geti leitt til breytinga á yfirborðsvatni. Talið er að borhola FH-03 (sjá mynd 6.13) sé "trúverðugur" fulltrúi fyrir aðstæður í bergi á austurhluta beggja jarðgangaleiðanna sem hér hafa verið til athugunar. Vafasamt er að álykta að lítil mælanleg lekt í holu FH-03 sýni rétta mynd af lekt í berginu langan veg til vesturs utan holunnar því ólíkt meiri lekt kom fram í holum FH-01 og FH-04.

Loks er á teikningu 18 fjallað um 2,8 km kafla austan við stöð 15.000 og að Gufufossi. Á þeim hluta gangaleiðarinnar fer hlutfall bergganga og misgengisbrota hratt lækkandi þannig að gangar verða þar vart meira en 3-4% af berginu og misgengjabreksía líklega undir einu prósentu (sem er lægsta hlutfall brotavirkni á langsniðum eftir Fjarðarheiðargöngum). Aðkoma að göngunum er örskammt norðan við Seyðisfjarðarveg þar sem fossberalag Gufufoss myndar heppilegan stall fyrir jarðgangamunna. Laus moldarkennd yfirborðslög við munnann eru þunn (áætluð 0,5-2,5 m).



Mynd 6.7. Gangamunni beggja gangaleiðanna við Gufufoss í Seyðisfirði. Munninn er áformaður hægra megin við Seyðisfjarðarveg þar sem vegurinn klifrar í bugðu upp á fossberalag Gufufoss á miðri mynd.

## 6.6 Túlkun á jarðfræðilegum aðstæðum frá Dalhúsum að Fjarðarseli

Hugmyndasnið af gangaleiðinni er á mynd 6.9 og sýnt í stærri mælikvarða á teikningu 19 þar sem leiðinni er skipt niður í fjóra hluta og fjallað í texta um áætlaðar aðstæður aðskildum hlutum leiðarinnar.

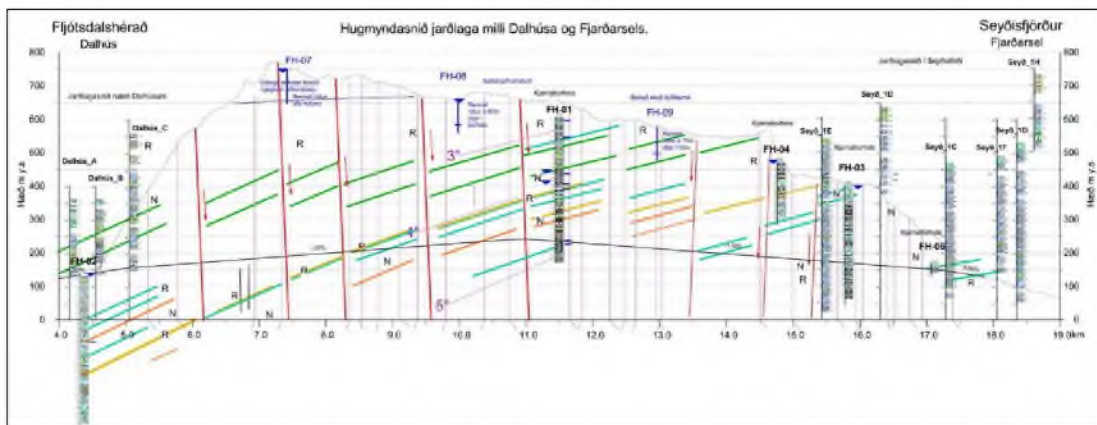
Gangaleiðin liggur nær mestu hallastefnu berglaga og því er "sýndar-" jarðlagahallinn mun meiri eftir því sniði, (borið saman við sniðið milli Miðhúsa og Fjarðarsels). Að sama skapi fer þessi gangaleið í gegnum þykkari berglagastafla, (líklega yfir 600-700 m þykkun). Það sama á við um "Dalhúsaleið" og áður var sagt um "Miðhúsaleið" að mörg samhliða misgengi á vesturhluta leiðarinnar, (sem sjást í farvegum Eyvindarár og Miðhúsarár) valda líkum á að á nokkrum stöðum liggi gangaleiðin oftar en einu sinni í gegnum sömu berglögin (en þau eru flest með lágan bergstyrk og gætu orðið tafsöm í jarðgangagerð). Mestur hluti gangaleiðarinnar er með um 400 m bergþekju en þekjan fer mest í tæplega 600 m þykkt undir norðurtagli Gagnheiðar.





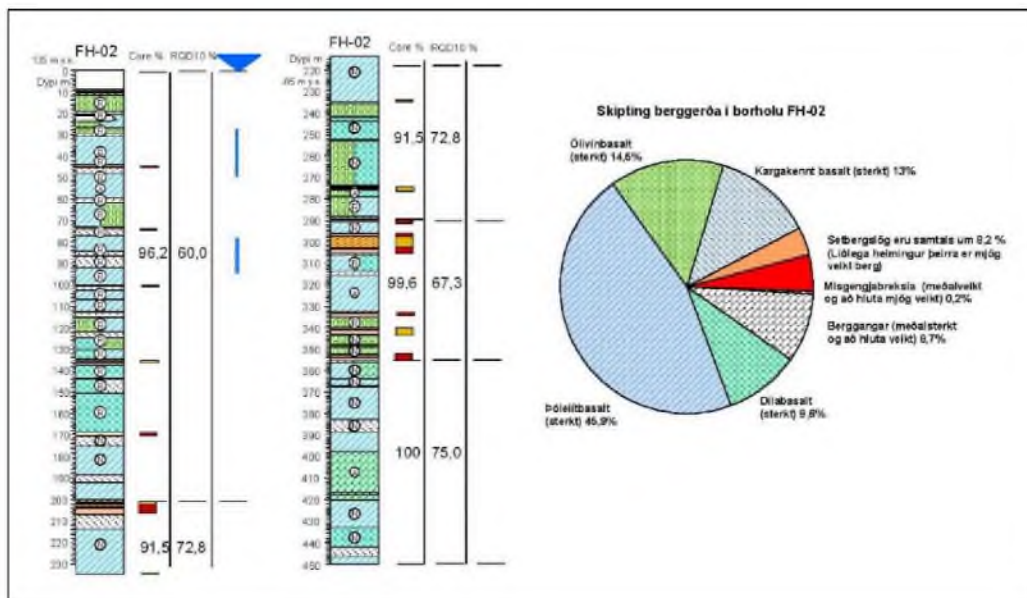
Mynd 6.8. Gangamunni Dalhúsaleiðar er áformaður efst á túnnum Dalhúsa, sem næst mitt á milli stauranna sem sjást í raflínunni.

Munnastaður við Dalhús er áformaður efst á túnnum og örskammt frá raflínu sem liggur undir austurbrekkum Eyvindarárdals. Kjarnaborhola FH-02 var boruð á munnastaðnum, sem næst undir raflínunni. Þar reyndust vera 8-9 m niður á klöpp undir 2-3 m af mold og síðan malarkenndu seti. Í flestum lækjum í nágrenninu sést í klöpp í brekkurótunum en lækirnir eru flestir skornir niður í 2-5 m þykk setlög. Ætla má að laus jarðlög af hliðstæðri þykkt séu þar sem munnaskáli yrði reistur.



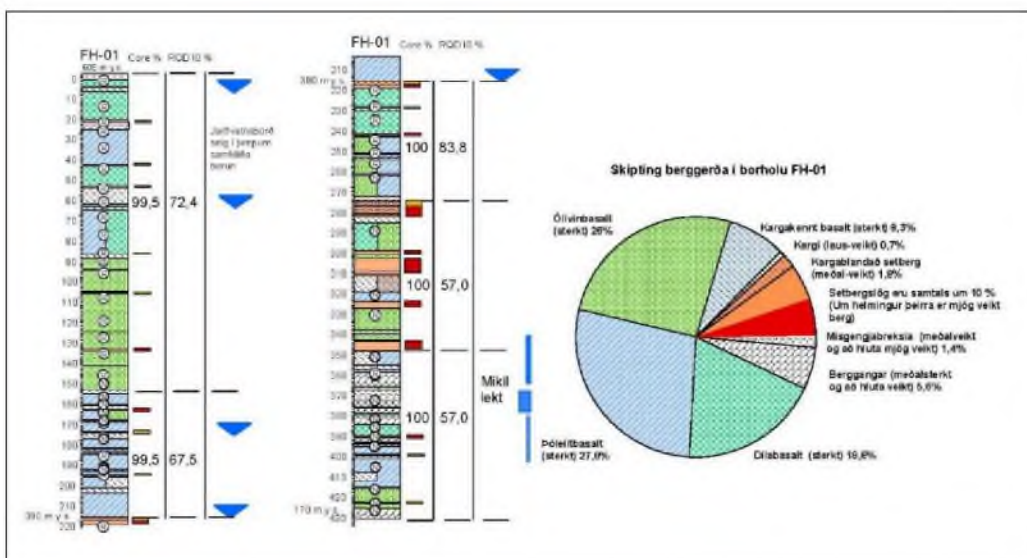
Mynd 6.9. Einfaldað jarðlagasnið (hugmyndasnið) eftir Dalhúsaleið gegnum Fjarðarheiði, þar sem sýnd er dreifing (staðsetning) jarðlagasniða og kjarnaborhola. Sjá nánar jarðlagasnið á teikningu 19.

Inn frá munna við Dalhús er 3,5 km lengdarkafla með mikið brotnu bergi og þykkandi bergþekju sem nær mest um 600 m þekju undir norðurtagli Gagnheiðar. Berglögum hallar 7-8° til SV (Það er hallar út göngin með lítilsháttar hliðarhalla til suðurs). Í lækjum ofan túna að Dalhúsum sést mikill fjöldi bergganga og virðist tíðni (og þéttleiki) þeirra vera lotubundin á bilinu 15-25 gangar á hvern km og er að sjá að þeir geti lotubundið myndað 6-10% af berginu. Ekki eru taldar líkur á að mikið vatnsmagn komi úr berginu á þessum kafla en þó vaxandi líkur á innrennsli eftir því sem innar kemur í á gangaleiðina. Á mynd 6.10 eru upplýsingar um bergið á vesturhluta Dalhúsaleiðar eins og það birtist í borholu FH-02.



Mynd 6.10. Yfirlit yfir berglög í borholu FH-02 við Dalhús.

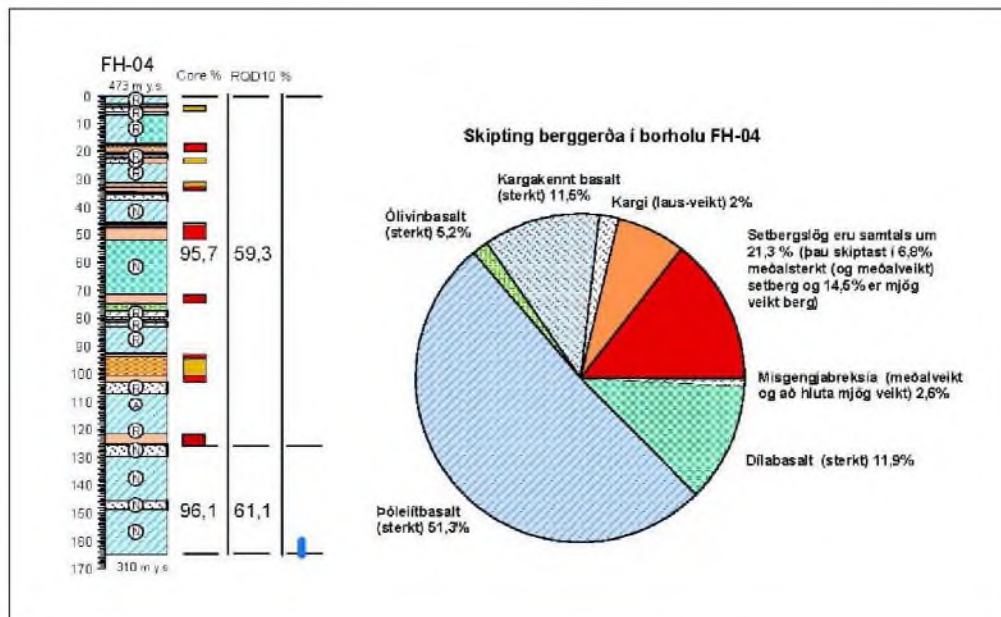
Á teikningu 19 fjallað um 3-5 km langan kafla milli stöðva 8.000 og 11.000 (upp að hápunkti ganganna) en mestar líkur eru á að hliðstæðar aðstæður haldi áfram yfir að stöð 13.000 þar sem farið er að halla til Seyðisfjarðar. Á þessu 3-5 km lengdarbili má gera ráð fyrir að stór misgengi þveri leiðina, með líkum á innflæði á köldu vatni (þar sem yfirliggjandi fjöll ná upp í sífreraaðstæður). Gera má ráð fyrir setbergslögum með lágan brotstyrk (sem gætu komið endurtekið inn á gangaleiðina við misgengi) geri þennan hluta leiðarinnar “fremur óhagstæðan” í jarðgangagerð. Talið er að berg í neðri hluta borholum FH-02 og FH-01 sýni “trúverðugar” aðstæður á miðhluta Dalhúsaleiðar.



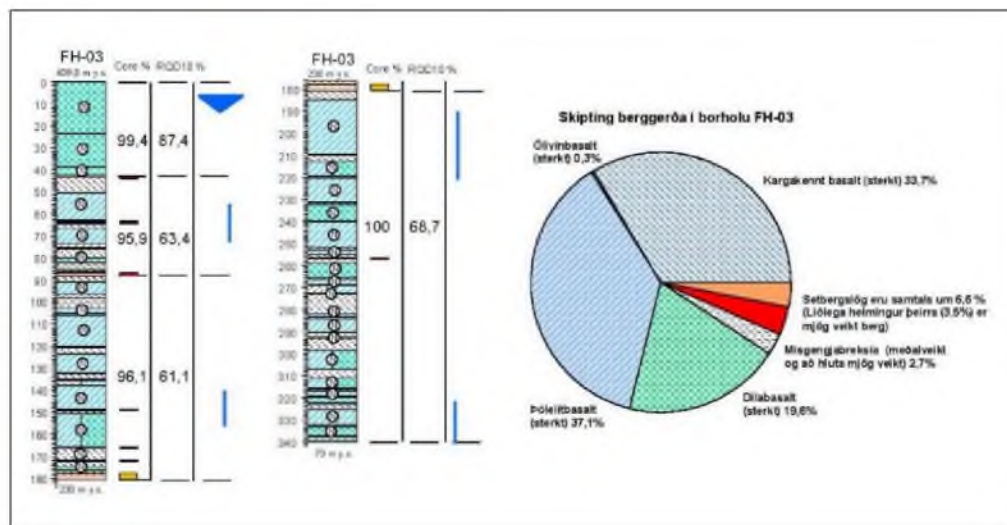
Mynd 6.11. Yfirlit yfir berglög í borholu FH-01 við Heiðarvatn á Fjarðarheiði. Ath. að hér er jarðlagasúla borholunnar sýnd í tveimur hlutum.

Þriðji hluti leiðarinnar, 2-4 km kafla milli stöðva 11.000 og 15.000 einkennist e.t.v. af fremur sterklegu bergi í bland við misgengi og bergganga þar sem líkur eru á innrennsli vatns. Borholur FH-01 og FH-04 eru taldar gefa sem líklegasta mynd af aðstæðum í bergi á miðhluta gangaleiðarinnar (og reyndar beggja leiðanna). Þessi hluti

gangaleiðarinnar (milli stöðva 11.000 og 13.000) liggur sunnan við Heiðarvatn og er á aðrennslissvæði Gúlsvirkjunar. Líkur eru á að vatn frá því aðrennslissvæði geti leitað niður í undirliggjandi jarðgöng.



Mynd 6.12 Yfirlit yfir berglög í borholu FH-04 við veginn upp Efri-Staf á Fjarðarheiði.



Mynd 6.13. Yfirlit yfir berglög í borholu FH-03 á klöppum norðan við Neðri-Staf á Fjarðarheiði. (Holan er við vegslóðina út á hjalla í Bjólfi).

Loks er á teikningu 19 fjallað um 2,8 km kafla austan við stöð 15.000 og að Gufufossi. Borhola FH-03 er talin gefa gott yfirlit yfir hverskonar berglög eru á eystri hluta beggja jarðgangaleiðanna. Á þeim hluta gangaleiðarinnar fer hlutfall bergganga og misgengisbrota hratt lækkandi þannig að gangar verða þar vart meira en 3-4% af berginu og misgengjabreksía líklega undir einu prósentu (sem er lægsta hlutfall brotavirkni á langsniðum eftir Fjarðarheiðargöngum). Aðkoma að göngunum er örskammt norðan við Seyðisfjarðarveg þar sem fossberalag Gufufoss myndar heppilegan stall fyrir jarðgangamunna. Laus moldarkennd yfirborðslög við munnann sýnast vera þunn (0,5-2,5 m).



## 7 Heimildaskrá og ýtarefni

- Ágúst Guðmundsson 2018 A: *Fjarðarheiðargöng. Kortlagning yfirborðsvatns og lækjarfarvega í september 2017. Greinargerð 1. Staðsetningakort og töflulýsing athugana.* Jarðfræðistofan. Unnið fyrir Vegagerðina, mars 2018. 12 bls. (töflur og kort).
- Ágúst Guðmundsson 2018 A: *Fjarðarheiðargöng. Kortlagning yfirborðsvatns og lækjarfarvega í september 2017. Greinargerð 2. Textalýsingar og ljósmyndir athuganastaða.* Jarðfræðistofan. Unnið fyrir Vegagerðina, mars 2018. 107 bls.
- Ágúst Guðmundsson, Timothy Ward og Sarah Kaiser 2012: *Norðfjarðargöng. Jarðfræðilegar aðstæður til gangagerðar milli Eskifjarðar og Norðfjarðar.* Jarðfræðistofan. Unnið fyrir Vegagerðina, nóvember 2012. 42 bls. auk 22 teikninga og viðauka.
- Ágúst Guðmundsson og Haraldur Hallsteinsson 2001: *Reyðarfjörður - Fáskrúðsfjörður. Geological Report and tunnelling conditions.* Jarðfræðistofan. Unnið fyrir Vegagerðina, desember 2001. 23 bls. auk 13 teikninga og viðauka.
- Ágúst Guðmundsson 1993: *Austfirðir. Jarðgangagerð til samgöngubóta.* Unnið fyrir Vegagerð ríkisins, febrúar 1993. 28 bls. auk 26 mynda.
- Ágúst Guðmundsson 1992: *Jarðgangagerð til samgöngubóta á Austfjörðum.* Orkustofnun, VOD 92006. Unnið fyrir Vegagerð ríkisins, febrúar 1992. 72 bls. auk 46 mynda.
- Árni Hjartarson 2016: *Fjarðarheiðargöng. Um jarðhitalikur á gangaleiðinni.* Íslenskar orku-rannsóknir, greinargerð, ÍSOR-16028. 12 bls.
- Árni Hjartarson og Magnús Ólafsson 2016: *Fjarðarheiðargöng. Jarðhitastigull á jarðgangaleið.* Unnið fyrir Vegagerðina, desember 2016. ÍSOR-2016/077
- Barton, N., Lien, R. og Lunde, J. 1974: *Analysis of rock mass quality and support practice in tunneling and guide for estimating support requirements.* NGI, Rep. 54206, 74 p.
- Hjörleifur Guttormsson 1974: *Austfjarðafjöll.* Árbók Ferðafélags Íslands 1974.
- Hreinn Haraldsson og Sveinn Björnsson 1984: *Jarðfræðirannsóknir á Austfjörðum vegna jarðgangahugmynda.* Vegagerð ríkisins. 30 bls. auk mynda.
- Hunt, Roy E. 1984: *Geotechnical engineering investigation manual.* McGraw - Hill Book Company.
- Jóhann Helgason 1982: *Stratigraphy and Correlation of the Region Surrounding the IRDP Drill Hole 1978, Reyðarfjörður, Eastern Iceland.* *Journal of Geophysical Research*, Vol. 87, No. B8, pages 6405-6417.
- Kristján Sæmundsson 1979: *Outline of the Geology of Iceland.* *Jökull* 29: 7-28.
- Leó Kristjánsson og Ágúst Guðmundsson 1995: *Stratigraphy and Paleomagnetism of a 3-km-thick Miocene lava pile in the Mjóifjörður area, Eastern Iceland.* *Geol Rundsch*, 84: p. 813-830.
- Loftmyndir (Aerial photographs) frá Landmælingum Íslands frá mismunandi tímum.



- Landlíkan (Topographical model - Orthophotos) í mismunandi mælikvarða frá Loftmyndum ehf. og Vegagerðinni 1999-2016.
- Mannvit og Jarðfræðistofan 2009: Samanburður á einásabrotstyrk og punktálagsstyrk borkjarna frá vegganga- og virkjanasvæðum. Unnið með styrk frá Vegagerðinni og Landsvirkjun. Höf. Matthías Loftsson og Ágúst Guðmundsson, september 2009.
- Mannvit (verkfræðistofa) 2010. Tæknilegir eiginleikar mismunandi berggerða. Höf. Matthías Loftsson og Benedikt Óskarsson. Rannsóknarskýrsla unnin fyrir Vegagerðina, apríl 2010.
- Mannvit (verkfræðistofa) 2010. Rannsóknir á eiginleikum setbergs í Norðfjarðargöngum og Óshlíðargöngum. Höf. Matthías Loftsson og Benedikt Óskarsson. Rannsóknarskýrsla unnin fyrir Vegagerðina, júlí 2010.
- Mannvit (verkfræðistofa) 2010. Rannsóknir á eiginleikum setbergs í Vaðlaheiði. Höf. Matthías Loftsson og Haraldur Hallsteinsson. Rannsóknarskýrsla unnin fyrir Vegagerðina, apríl 2011.
- Norwegian Group for Rock Mechanics (NBG): Engineering Geology and Rock Engineering. Norwegian Tunneling Society 2000.
- Walker, G.P.L 1963. The Breiðdalur Central Volcano, Eastern Iceland. *Geol. Soc. London Quart. Jour.* 119: 29-63.
- Walker, G.P.L 1960. Zeolite zones and dike distribution in relation to the structure of the basalt of Eastern Iceland. *Jour. Geol.* 68: 515-527.
- Walker, G.P.L. 1959: Geology of the Reyðarfjörður area, Eastern Iceland. *Geol. soc. London Quart. Jour.* 114: 367-393.
- Walker, G.P.L. 1974: The Structure of Eastern Iceland. *In Geodynamics of Iceland*, D. Reidel Publishing Company, Dordrecht-Holland, pages 177-188.
- Watkins, N.D and Walker, G.P.L. 1977: Magnetostratigraphy of Eastern Iceland. *Journal of Science*, V. 277: 513-584.



Egilsstöðum, 27. júlí 2020.

Vegagerðin,  
netfang vegagerdin@vegagerdin.is / soley.jonasdottir@vegagerdin.is

Efni: Athugasemdir og hugleiðingar tengdar drögum að tillögu að matsáætlun vegganga milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, Fjarðarheiðarganga.

I.

Vísað er til auglýsingar á vef Vegagerðarinnar sem birt var 23. júní sl. um ofangreinda tillögu með athugasemda-fresti til 13. júlí (sjá [hér](#)). (Með samþykki Vegagerðarinnar var veittur frestur til að skila erindi þessu til 27. júlí 2020).

Í auglýsingunni segir: *Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á Austurlandi og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið. Með jarðgöngum undir Fjarðarheiði verða samgöngur áreiðanlegri og öruggari. Að loknum framkvæmdum verður mögulegt að halda veginum á milli Héraðs og Seyðisfjarðar opnum allan ársins hring. Framkvæmdin mun styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.*

Markmið framkvæmdarinnar er að:

- Auka umferðaröryggi vegfarenda og íbúa svæðisins.
- Tryggja greiðari samgöngur og bæta vegasamband.
- Bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi.

Í 1. gr. laga nr. 106/2000 um um mat á umhverfisáhrifum, með síðari breytingum (sjá [hér](#)) er markmiði laganna lýst sem hér segir:

## I. kafli. Markmið, gildissvið og skilgreiningar.

### ■ 1. gr. Markmið.

☐ Markmið laga þessara er:

- a. að tryggja að áður en leyfi er veitt fyrir framkvæmd, sem kann vegna staðsetningar, starfsemi sem henni fylgir, eðlis eða umfangs að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, hafi farið fram mat á umhverfisáhrifum viðkomandi framkvæmdar,
- b. að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar,
- c. að stuðla að samvinnu þeirra aðila sem hafa hagsmuna að gæta eða láta sig málið varða vegna framkvæmda sem falla undir ákvæði laga þessara,
- d. að kynna fyrir almenningi umhverfisáhrif framkvæmda sem falla undir ákvæði laga þessara og mótvægisáðgerðir vegna þeirra og gefa almenningi kost á að koma að athugasemdum og upplýsingum áður en álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar liggur fyrir.

Þótt sjálfsagt falli ekki nema sumt af því sem hér er sagt á eftir beint undir ofangreind lagaákvæði þykir ekki hjá því komist að koma þeim efasemdum sem lýst er á framfæri ef það mætti verða til að hugað yrði betur að einhverjum atriðum varðandi undirbúning að gerð matsáætlunar fyrir göng þá leið sem um ræðir og forsendum fyrir þeim áformum að ráðast í gerð þeirra yfirleitt. Tekið skal fram hér að eindregið er mælt með að sem allra fyrst verði ráðist í að rjúfa vetrareinangur Seyðisfjarðar en sú leið sem áformuð er einfaldlega ekki talin sú heppi-legasta.

Ekki er að finna mikið af gögnum til að styðjast við um hvað að baki liggur þessari fyrirhuguðu gangagerð. T.d. telst einkennilegt að ekki skuli til nein umferðarkönnun á Fjarðarheiði þar sem finna mætti helstu upplýsingar um upphafs- og áfangastaði vegfarenda, tilefni ferðar o.s.frv. Þótt slík könnun sé samkvæmt því sem fram kemur áformuð. Þau gögn og upplýsingar sem stuðst er við í þessari umsögn og tekist hefur að finna eru með hlekk á

viðkomandi heimild á netinu auk þess sem Samgöngufélagið hefur aflað einhverra gagna sem einnig er vísað til á vef þess á netinu.

Það skal tekið fram að ekki er annað að sjá en að vel hafi verið vandað til gerðar þeirra draga að tillögu að matsáætlun sem hér eru til umfjöllunar og mikinn og vel fram settan fróðleik, a.m.k. fyrir leikmenn, þar að finna. Einnig ber að nefna að það sem hér er sett fram er mest almenns eðlis en byggir ekki á neinni sérfræðipækkingu.

## II.

Þegar ráðast á í gerð samgöngumannvirkis sem mjög gróft áætlað er að kunni að kosta um 35.000 milljónir króna verður að gera kröfu um ítarlegar athuganir á öllum hliðum þeirrar framkvæmdar áður en stofnað er til meiri kostnaðar en nauðsynlegt er. Hér er um að ræða veggöng sem verða þau langlengstu á Íslandi, og er þó af nokkru að taka í þeim efnum, eða 13,4 km, og ef marka má upplýsingar á vefnum [www.Wikipedia.com](http://www.Wikipedia.com), tíundu lengstu veggöng veraldar, sjá [hér](#). Þá er væntanlega um að ræða kostnaðarsamasta einstaka vegmannvirki á Íslandi. Er hætt við að ekki verði ráðist í gerð annarra vegganga hérlandis meðan unnið verður að gerð Fjarðarheiðarganga eða næstu sjö til níu ár nema hugsanlega göng undir Reynisfjall og göng undir Hvalfjörð sem áformað er að verði svonefnd samvinnuverkefni ríkis og einkaaðila, sbr. lög nr. 80/2020 um samvinnuverkefni um samgöngu-framkvæmdir, sjá [hér](#).

Hér er um að ræða gríðarlega fjárfestingu sem hefur mikla óbeina þýðingu fyrir flesta landsmenn og því brýnt að kynna og koma á framfæri opinberlega hvað um ræðir og fá fram umræður og skoðanaskipti um þessi áform, forsendur þeirra og aðra möguleika í stöðunni, en talsvert virðist hafa skort á það. Ekki síst virðist það eiga við á Austurlandi sjálft.

Það er mat þess sem þetta ritar að samhliða rannsóknum á svæði Fjarðarheiðarganga hefði verið rétt að ráðast samhliða í ítarlegar rannsóknir á aðstæðum til gangagerðar milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð og helst einnig milli Mjófjarðar og Héraðs. Verður að segjast að það er einkennilegt fyrirkomulag sem er viðhaft að Alþingi samþykki með fjárveitingum í samgönguáætlun að ráðist skuli í gerð Fjarðarheiðarganga og síðan í beinu framhaldi ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar án þess að matsáætlun liggja fyrir um öll göng með öllum þeim upplýsingum sem þar ætti að vera að finna og byggja mætti á ígrundaðar ákvarðanir. Raunar er fjármögnun þessarar framkvæmdar langt frá því að vera tryggð og því óvíst hvað verður og þá sérstaklega hvort samþykkt verður að ráðast í gerð þeirra ganga sem um ræðir í einni samfellu. Er valt á það að treysta og raunar hæpið að ganga út frá því. Meira um það hér á eftir.

Sú heimild sem nú er væntanlega mest horft til, þegar metnar eru hagfelldar leiðir til að tryggja öruggar heilsársamgöngur milli Seyðisfjarðar og annarra hluta landsins, er skýrsla sem unnin var fyrir og gefin út af samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu og birt á vef ráðuneytisins í júní 2019 ásamt fylgiskjöllum og nefnist:

„Seyðisfjarðargöng - Vakostir og áhrif“ (sjá [hér](#)).

Í skýrslunni kemur fram (bls. 2) að verkefni hópsins sem vann skýrsluna hafi verið að:

- Fara yfir skýrslu Vegagerðarinnar um samgöng og tillögur hennar (vísað er til skýrslu nefndar frá 1993: Jarðgöng á Austurlandi).
- Skoða hugmyndir um göng undir Fjarðarheiði til samanburðar.
- Vega og meta mögulegar samgöngubætur fyrir Seyðisfjörð með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífs á Seyðisfirði og Austurlandi í heild.
- Kanna möguleika á samstarfsfjármögnun og veggjaldi fyrir þá kosti sem eru til skoðunar.

Þá segir (bls. 2):

Markmið verkefnisins er að undirbúa ákvörðun um samgöngubót sem best er til þess fallin að íjúfa vetrar-einangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu. Vetrareinangrun Seyðisfjarðar hefur verið erfið og mikil umræða mörg undanfarin ár á nauðsyn þess að íjúfa hana. Alþingi hefur með samþykkt samgönguáætlunar þegar markað þá stefnu að Fjarðarheiðargöng verði næstu göng eftir að lokið verður við Dýrafjarðargöng.

Enn fremur segir (bls. 3):

Verkefni hópsins samkvæmt verkefnisáætlun samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins voru rakin í kafla 1 og sérstaklega tekið fram að hópurinn skyldi skila vel rökstuddri tillögu um hvernig hagkvæmast er að íjúfa einangrun Seyðisfjarðar sem um leið mun styrkja samfélagið á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Í 3. kafla skýrslunnar, sem nefnist „ÚTTEKT Á VIÐFANGSEFNI / Valkostir í leiðavali“ segir (bls. 3 o.áfr.)

Í skýrslunni „Jarðgöng á Austurlandi – nefndarálit“ frá 1993, voru lögð fram þrjú samgöngumynstur með mismunandi valkostum í leiðavali (sjá Mynd 1). Mynstur A var eins og þáverandi vegakerfi að öðru leyti en því að vegir um Fjarðarheiði og Oddsskarð liggja í jarðgöngum. Í mynstri B var lögð áhersla á sjávarsíðuna og því göng úr Seyðisfirði í Mjóafjörð, önnur þaðan í Norðfjörð og þau þriðju síðan undir Oddsskarð til Eskifjarðar. Mynstur C tengdi síðan saman Seyðisfjörð og Neskaupstað með tvennum göngum til Mjóafjarðar og síðan reiknað með tengingu þaðan til Héraðs með göngum undir Mjóafjarðarheiði. Nefndin sem vann að skýrslunni lagði til að mynstur C yrði valið.



MYND 1: ÞRÚ SAMGÖNGUMYNSTUR SEM SKOÐUÐ VORU ÁRIÐ 1993

Í kringum 2005 var ákveðið að hefja rannsóknir á aðstæðum til jarðgangagerðar milli Eskifjarðar og Norðfjarðar og nokkrum árum síðar ákveðið að ráðast í framkvæmdir. Gerð jarðganganna hófst síðan á árinu 2013 og voru göngin opnuð fyrir umferð haustið 2017. Þar með var vetrareinangrun Neskaupstaðar rofin en eldri Oddsskarðsgöng voru í yfir 600 metra hæð yfir sjó og fjallvegurinn oft erfiður vegna snjóá. **Með tilkomu þessara jarðganga má segja að tillögur nefndarinnar frá 1993 hafi verið lagðar til hliðar þar eð göng milli Eskifjarðar og Norðfjarðar voru ekki hluti af mynstri C sem nefndin lagði til** (fæitletrun undirritað). Eftir stendur þá mynstur A með göngum undir Fjarðarheiði og Oddsskarð þar sem seinna verkinu er þegar lokið og mynstur B þar sem einu verki af þremur er lokið en eftir stendur jarðgangagerð milli Norðfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Seyðisfjarðar.

**Verkefnishópurinn telur ekki raunhæft að ræða frekar þann valkost að fylgja mynstri B eins og það var kynnt í fyrrnefndri skýrslu en því fylgir að vetrarumferð frá Seyðisfirði þvífti að fara um Mjóafjörð til Norðfjarðar og áfram til Reyðarfjarðar og um Fagradal til Héraðs. Hins vegar hefur verið skoðað að fylgja hluta af mynstri C, þ.e. göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og þaðan undir Mjóafjarðarheiði til Héraðs** (fæitletrun og undirstrikun undirritaðs). Sá kostur gefur þann möguleika að opna á sama tíma eða síðar milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar og tengja þannig þéttbýlisstaðina við sjávarsíðuna. Þessi valkostur er borinn saman við göng undir Fjarðarheiði, þ.e. við mynstur A í skýrslunni.

Þá segir í beinu framhaldi:

Hópurinn fjallar hér eftir um fjóra kosti til samanburðar við að leysa vetrareinangrun Seyðisfjarðar:

- Valkostur Jarðgöng undir Fjarðarheiði.
- Valkostur 2 Jarðgöng undir Fjarðarheiði ásamt göngum til Mjóafjarðar og göngum þaðan til Norðfjarðar.
- Valkostur 3 Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar, önnur undir Mjóafjarðarheiði milli Mjóafjarðar og Héraðs og þau þriðju milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar.
- Valkostur 4 Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og önnur milli Mjóafjarðar og Héraðs.

Hér virðist án efnislegra raka sem heitið getur gengið fram hjá þeim kosti sem margt bendir til að sé sá álitlegasti sem í boði er a.m.k. sem fyrsti kostur og þegar hagsmunir heildarinnar eru metnir, en þar er um að ræða áður nefnd tvenn veggöng sem gerð yrðu samtímis milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Norðfjarðar. Sýnist e.t.v. mætti huga betur að þessu í matsáætlun.

Verður í því sem hér fer á eftir fjallað nánar um þetta og fleiri tengd atriði auk þess sem vísað er á umsögn Samgöngufélagsins, dags. 3. febrúar 2020 (sjá [hér](#)), við drög að fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024 (sjá [hér](#)) og drög að samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 (sjá [hér](#)), sem samþykktar voru á Alþingi 29. júní sl.



Lýsing á veginum milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar yfir Fjarðarheiði í þeim drögum að matsáætlun sem hér er til umfjöllunar (bls 3) er sem hér segir:

## 2.2. Núverandi samgöngur – Núverandi vegur

Seyðisfjarðarvegur (93) sem er skilgreindur sem stofnvegur í vegakerfi landsins er 27,3 km langur og allur lagður bundnu slitlagi. Hann liggur af Norðfjarðarvegi um þéttbýlið á Egilsstöðum og um brú á Eyvindará. Um 0,8 km norðan árinna eru vegamót Borgarfjarðarvegur (94) og Seyðisfjarðarvegur. Borgarfjarðarvegur er í beinu framhaldi af Seyðisfjarðarvegi en 90° beygja á Seyðisfjarðarvegi. Seyðisfjarðarvegur liggur svo um Fjarðarheiði og niður að feijubryggjunni á Seyðisfirði. Hann endar við Hánefsstaðaveg á mótum við Brekkuveg.

Fjarðarheiði er hæsti fjallvegur (620 m.h.y.s.) á landinu sem tengir saman byggðarlög, og eftir því snjóþungur. Vegna snjóþyngsla og veðurastæðna fullnægir vegurinn alls ekki kröfum sem gera þarf til vegar sem tengir saman nálæg byggðarlög **auk þess sem brattar brekkur beggja vegna heiðarinnar eru oft verulegur farartálmi fyrir flutningabíla og fólksbíla sem koma með Norrænu frá Evrópu, ekki síst yfir veturinn, ef þeir eru illa búnir**, (feitletrun undirritaðs) en þetta er oft mesta eða jafnvel eina hindrunin sem þeri mæta í allri ferð sinni til Íslands.

Vegarkafliinn flokkast sem stofnvegur og því er veghelgunarsvæði hans 60 m breitt og nær 30 m til hvorrar handar. Samkvæmt Vegaskrá Vegagerðarinnar er hann af vegtegund C8 sem er 8,0 m breiður vegur en hann uppfyllir ekki þau skilyrði og er um 7 m breiður. Í brekkum beggja vegna Fjarðarheiðar eru margar krappar beygjur og þar af 2 hárnálabeygjur að vestanverðu og 2 að austanverðu. Langhalli er merktur 10% á skiltum, bæði í efstu brekkunni Héraðsmegin og Efri- og Neðri- Staf Seyðisfjarðarmegin. Breidd öryggissvæðis er ekki skilgreint og vegurinn uppfyllir engan veginn öryggiskröfur Vegagerðarinnar.

Fram kemur í drögum að matsáætlun (bls. 4) að núverandi vegur yfir Fjarðarheiði leggist af sem þjóðvegur nema kaflinn upp að skíðaskála í Stafdal Seyðisfjarðarmegin. Þó segir á bls. 18 að „Að loknum framkvæmdum yrði núverandi vegi Seyðisfjarðarmegin að skíðasvæðinu í Stafdal haldið í þjóðvegatölu. Honum yrði haldið opnum að vetrarlagi þegar veður leyfði. Að sumarlagi yrði hann nýttur sem ferðamannaleið.“

Geta má þess hér að fram kemur í svari Vegagerðarinnar, dags. 4. mars 2020 (sjá [hér](#)), við fyrirspurn Samgöngu-félagsins, dags. 19. febrúar 2020 (sjá [hér](#)), að kostnaður við viðhald og þjónustu við veginn sé um 100 m.kr. ár hvert.

Fróðlegt er að sjá þann dagafjölda sem vegurinn um Fjarðarheiði hefur verið lokaður heilan dag eða hluta úr degi vegna vetrarófærðar síðustu fimm ár og mælt með að það komi fram í þeirri matsáætlun sem hér er til umfjöllunar, en fjöldi daga er sem hér segir:

| Fjöldi daga sem lokað var á Fjarðarheiði |             |               |  | Lengst tímabil sem samfelld var opið um Fjarðarheiði | Fjöldi daga |
|------------------------------------------|-------------|---------------|--|------------------------------------------------------|-------------|
|                                          | Heill dagur | Hluti úr degi |  |                                                      |             |
| 2015                                     | 2           | 50            |  | 3. mars – 20. des.                                   |             |
| 2016                                     | 0           | 34            |  |                                                      |             |
| 2017                                     | 1           | 25            |  |                                                      |             |
| 2018                                     | 0           | 29            |  |                                                      |             |
| 2019                                     | 1           | 27            |  |                                                      |             |
| 2020 - til 1. Júlí                       | 5           | 19            |  |                                                      |             |

Samkvæmt þessu var vegurinn fær að hluta úr degi eða allan daginn alla daga ársins tvö ár, tvö ár var hann lokaður heilan dag einn dag allt árið og eitt ár tvo daga. Veturinn 2020 var hann lokaður allan daginn fimm daga, en mikil ótíð og óvenjuslæmt veður var um allt land þá daga og víða ófært um allt land sólarhring eða meira í einu.

Minnt skal á hér að það er almennt mat flestra sérfræðinga, héraðs og erlendis, að loft- og sjávarhiti fari umtalsvert hækkandi næstu ár og áratugi af völdum svokallaðara gróðurhúsaaáhrifa og það þótt gripið verði til sérstakra ráðstafana og ætti þeim dögum sem snjór og vetrarfærð trufla samgöngur samkvæmt því að fækka sem því nemur. Raunar hefur þegar farið lítið eitt hlýnandi héraðs síðustu ár.

Sjá má fjölda ökutækja sem fóru um Fjarðarheiði dag hvern árin 2015 til og með árinu 2019 á vef Vegagerðarinnar ([sjá hér](#)): Var umferð ökutækja sem hér segir:

|      | Allt árið - ÁDU | Sumarumferð - SDU | Vetrarumferð-VDU |
|------|-----------------|-------------------|------------------|
| 2019 | 590             | 1044              | 263              |
| 2018 | 594             | 1061              | 263              |
| 2017 | 557             | 1004              | 243              |
| 2016 | 528             | 951               | 237              |
| 2015 | 388             | 691               | 179              |

Fróðlegt væri að fá fram upplýsingar um hvort hægt sé að gera einhverjar ráðstafanir til að gera veginn um Fjarðarheiði öruggari og þá hvort búa megi svo um hnúta að hann standist þær öryggiskröfur og staðla sem nú er miðað við og þá horft fram hjá vetraraðstæðum, þótt vissuleg skipti þær máli. Þar með lægi fyrir hvort notast mætti við veginn sem fulbúinn veg sem uppfylli öryggiskröfur þá daga sem snjór og ófærð trufla ekki, en þegar svo háttar til ætti umferðin kost á að fara „Mjóafjarðarleiðina“ þ.e. göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð. Einnig er spurning hvort lýsing á veginum gæti hjálpað við vissar aðstæður líkt og var á veginum um Óshlíð meðan hann var enn í notkun.

Í þeirri skýrslu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins sem vísað er til hér að framan ([sjá hér](#)) er nokkuð fjallað um að tryggja þurfi traust tengsl milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, en eins og áður hefur komið fram telur verkefnishópurinn „ . . . ekki raunhæft að ræða frekar þann valkost að fylgja mynstri B eins og það var kynnt í fyrrnefndri skýrslu en því fylgir að vetrarumferð frá Seyðisfirði þyrfti að fara um Mjóafjörð til Norðfjarðar og áfram til Reyðarfjarðar og um Fagradal til Héraðs . . .“ Hér er án viðhlítandi rökstuðnings tilgreint að vetrarumferð frá (svo) Seyðisfirði þurfi að fara þá leið sem nefnd er.

Áréttað skal að með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar yrðu 76 km milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða þá daga sem ófært væri um Fjarðarheiði en 68 km eru milli Norðfjarðar og Egilsstaða. Þarna munar aðeins 8 km á vegalengd milli Neskaupstaðar og Egilsstaða annars vegar og „vetrarleið“ milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða hins vegar. Lítið er um það að finna að fara þurfi alla þessa vegalengd milli Neskaupstaðar og Egilsstaða, árið um kring, en þó er Neskaupstaður meira en helmingi fjölmennari staður en Seyðisfjörður eða með skráða um 1.500 íbúa meðan skráðir íbúar á Seyðisfirði eru 683. Þess má geta að á Egilsstöðum (að Fellabæ meðtöldum) voru skráðir 2.951 íbúar, á Eskifirði 1.065 íbúar og Reyðarfirði 1.373 íbúar. Allar miðast þessar tölur við upplýsingar Þjóðskrár 1. janúar 2020.

Göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar þessa leið mundu því að öllu leyti rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar þar sem með því að aka þau kæmust jafnt íbúar svæðisins sem farþegar Norrænu flesta daga ársins milli Seyðisfjarðar og Hringvegarins, Seyðisfjarðar og Egilsstaða eða Seyðisfjarðar og annarra staða á Austurlandi eftir því hvert leiðin liggur. Vissulega er um mun lengri leið að ræða milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða en telja verður annan ávinning fyrir samfélagið allt af göngnum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjófjörð muni vega það upp. Vissulega getur leiðin um Fagradal verið ákveðinn farartálmi en tiltölulega sjálfgæft er að sú leið lokist til lengri tíma.

Við göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar styttest leiðin milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar úr 93 km í 30 km, milli Seyðisfjarðar og Eskifjarðar úr 74 km í 27 km og milli Neskaupstaðar og Egilsstaða úr 68 km í um 55 km þótt raunar þurfi að fara styttri leiðina um Fjarðarheiði. Með þessu yrði til eitt atvinnusvæði þar sem aldrei yrði lengra en um 55 km milli þeirra þéttýlisstaða á Miðausturlandi, sem skýrslan fjallar mest um, þegar vetrarfærð hamlar ekki.

Ýmis fleiri rök mætti tína til þessu til stuðnings:

Leið opnast inn í Mjóafjörð og rýfur einangrun íbúa þar, sem eru um 15. Í firðinum eru ýmsir möguleikar í fiskeldi eftir því sem næst verður komist.

Hringtenging býður upp á áhugaverðari og fjölbreyttari akleiðir fyrir jafnt íbúa og ferðamenn. Þá er það ekki sérstaklega áhugavert fyrir þá sem skoða vilja landið og náttúru þess að aka 13,4 km veggöng. Er hætt við að jafnt innlendum og erlendum ferðamönnum sem fara a.m.k. að sumarlagi til og frá Seyðisfirði þyki ekki mikið til koma, sjá þó það sem hér var áður sagt um veginn um Fjarðarheiði eftir gerð gagna, sem og lýsingu á leiðinni í þeim drögum að matsáætlun sem hér er til umfjöllunar.

Tímasparnaður sem hlýst af því að fara milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða um væntanleg göng (samtals um 21 km) frekar en heiðina (27 km) við bestu aðstæður er varla nema um 10 mínútur eða litlu meiri en er um Vaðlaheiðargöng í stað Víkurskarðs sem margir nota þrátt fyrir tilkomu ganganna sem einkum virðist þó vera vegna kostnaðar við notkun þeirra. Með göngum milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjaðrar og Héraðs yrði vegalengdin 36 km, sem vissulega er nokkur lenging en með göngum þá leið sparaðist gerð 4 km í veggöngum eða um 10.000 m.kr og rekstrarkostnaður lækkaði sem því næmi. Ekki verður undan því vikist að hafa það í huga.

Nefnt hefur verið að farþegar bílferjunnar Norrænu, sem siglir til og frá landi á Seyðisfirði, þurfi að eiga tryggja leið að ferjunni og frá. Þá sé Seyðisfjarðarhöfn helst móttökustaður erlendra skemmtiferðaskipa á Austurlandi. Allt eru þetta góð og gild rök. Seyðisfjarðarhöfn er frá náttúrunnar hendi skjólgóð og fjörðurinn djúpur og án skerja. Er þó ekki að sjá að rými sé fyrir nema eitt skip í einu af sömu stærð og ferjan Norræna. Ferjan rúmar allt að 800 ökutæki. Væri gott ef upplýsingar væri að finna um hversu mörg skip geta lagst að bryggju á Seyðisfirði og umsvif á höfninni og hvort telja má að þau aukist eitthvað við tilkomu ganga og þá einnig hvort möguleikar séu á stækkun hafnarinnar eða aukinni notkun. Rétt þykir að taka fram að góð heilsársleið að Seyðisfjarðarhöfn úr öðrum landshlutum sýnist verða sú stysta á Austfjörðum með tilkomu vegarins um Öxi, sem reyndar fer í um og yfir 500 metra hæð þar sem hann er hæstur. Væri æskilegt að fjallað yrði um þetta í matsáætlun. Allar samgöngur og flutningar til og frá Seyðisfjarðarhöfn eiga hins vegar að geta gengið hnökralust með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar ef Fjarðarheiði er ekki fær.

Þótt kjósendur í Seyðisfjarðarkaupstað hafi kosið að sameinst sveitarfélögunum, Fljótsdalshéraði, Djúpavogs-hreppi og Borgarfjarðarhreppi hefur það vart verulega þýðing hvað varðar gerð Fjarðarheiðarganga í stað ganga um Mjóafjörð, a.m.k. þyrfti að koma fram skýr rökstuðningur um það í matsáætlun. Á hinn bóginn ættu göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð að geta stuðlað að sameiningu allra sveitarfélaga á Austurlandi, sem ekki er annað vitað en vilji margra standi til að verði.

Ekki er tryggt að fjármagn fáiast eða vilji verði til að ráðast í frekari gangagerð á Austurlandi í beinu framhaldi af gerð Fjarðarheiðarganga og því væri vissara að ráðst áður í gerð ganga sem nýttust mun fleirum eða milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar, sem einnig er ódýrari framkvæmd enda eitthvað styttri. Minnt skal á að ekki liðu nema fimm ár frá því að ákveðið var að ráðast í gerð Bolungarvíkurganga, sem ekkert höfðu verið rannsökuð fram til þess að þessi ákvörðun var tekin þar til þau voru tilbúin fyrir umferð (sjá [hér](#)). Göng þess leið ættu því að geta verið tilbúin einhverjum árum fyrr en Seyðisfjarðargöng. Þau verða jafnframt unnin á fjórum stöðum í einu og ættu að vera sem því nemur meira atvinnuskapandi en Fjarðarheiðargöng meðan á gerð þeirra stendur.

Síðan mætti skoða um 4 km styttri göng en Fjarðarheiðargöng til að loka „hringnum“ um Mjóafjörð, þótt þau þýði um 8 km lengri leið en ella væri milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða, sem áður segir en þau væru um 10 þúsund m.kr. ódýrari og munar um minna.

Í drögum að matsáætlun bls. 15 segir að miðað verði við 70 km hraða á klukkustund en neðst á bls 18 segir: „Gert er ráð fyrir að leyfður hámarkshraði í göngunum verði 80 km / klst.“ eru þetta þá einu veggöngin hérlandis þar sem 80 km / klst hraði verður heimilaður. Kallar þetta á sérstakar skýringar eða umfjöllun. Raunar er þess vænst að sem ítarlegust lýsing á göngunum og þeim öruggisbúnaði sem þar verður að finna og öryggisráðstöfunum sem gert er ráð fyrir verði að finna í væntanlegri matsáætlun.

#### IV.

Í þeim hugmyndum sem unnið er eftir er miðað við að greidd verði veggjöld fyrir afnot ganganna og hætt við að það kunni að hafa hamlandi áhrif á ferðir fólks og ekki sami ávinningur af þeim samgöngubótum sem í göngunum kunni að felst og ella væri ef það vex mörgum í augum að greiða fyrir hverja ferð. Þyrfti helst að liggja fyrir hver fjárhæð veggjalda kynni að verða, en til að hafa upp í þó ekki væri nema einhvern hluta kostnaðar við viðhald ganganna og rekstur er hætt við að fjárhæð þeirra þyrfti að vera veruleg og a.m.k. ekki lægri en í Vaðlaheiðargöngum. Sjá upplýsingar á vefnum [www.veggjald.is](http://www.veggjald.is), varðandi kostnað við ferðir í Vaðlaheiðargöngum.

Raunar er fjármögnun ganganna sérstakur kapítuli sem á eftir að gera viðhlítandi grein fyrir en t.d. hugmyndir um að innheimta sérstakt gjald fyrir afnot annarra vegganga hérlandis standast vart skoðun, hvernig sem á er litið. Í þeim hugmyndum sem eru uppi á borðinu er miðað við að allt að helmingur kostnaðar við gerð ganganna verðu greiddur með veggjöldum af umferð sem um þau mun fara svo og umferð sem fer um önnur veggöng á landinu. Sjá um þetta m.a. í ódagsettri frétt á vef samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins [hér](#), þar sem segir: “Gert er ráð fyrir því að framlög af samgönguáætlun standi undir helmingi framkvæmdakostnaðar jarðganga. Þá er stefnt að því að gjaldtaka af umferð í jarðgöngum á Íslandi standi undir hinum helmingi kostnaðar við

framkvæmdir en einnig að sú innheimta muni fjármagna rekstur og viðhald ganganna að framkvæmdum loknum.“

Engar útfærslur eru til á þessari hugmynd, svo vitað sé, og miðað við þann fjölda ganga sem nú eru á þjóðvegakerfinu, umferð um þau, ástand margra þeirra, þau fjölförnustu, Hvalfjarðargöng, hafa þegar verið greidd með veggjöldum og í öðrum göngum, Vaðlaheiðargöngum, eru veggjöld innheimt og verða að óbreyttu næstu áratugi verður að segja að þetta er varla raunhæft ef ætlunin er að ná upp í einhvern hluta kostnaðar við gerð eða rekstur þessara miklu ganga. Sjá nánar um þetta í umsögn Samgöngufélagsins við samgönguáætlun, sem vísað er til hér að framan.

## V.

Í áðurnefndri skýrslu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins segir um afstöðu íbúa Austurlands til þeirra valkosta sem í boði eru séu sem hér segir (með feitletrun undirritaðs):

*Tillaga hópsins er að veita beri valkost 2 við ákvörðun um jarðgangatengingu Seyðisfjarðar enda komi hann best út úr valkostagreiningu. Auk þess sem vilji íbúa á svæðinu liggur eindregið í þá átt. Fyrsti áfangi í framkvæmdinni yrði valkostur 1, göng undir Fjarðarheiði. Það er mat verkefnishópsins að með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífsins á Seyðisfirði og Austurlandi í heild sé vænlegast að fylgja áliti Alþingis, Samtaka sveitarfélaga á Austurlandi og þorra íbúa og fulltrúa atvinnulífs og samfélags á svæðinu og rjúfa einangrun Seyðisfjarðar með jarðgöngum undir Fjarðarheiði sem fyrsta áfanga og styrkja samfélagið á Austurlandi öllu með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar í síðari áfanga. Hópurinn leggur mikla áherslu á að ákvörðun um samgöngubætur með hringtengingu liggi fyrir eins fjótt og auðið er og að ráðist verði í framkvæmdir sem fyrst til að jákvæð áhrif á þróun byggðar og atvinnulífs skili sér ekki of seint. Það er von verkefnishópsins sem hér skilar sinni skýrslu að efni hennar, ályktanir og niðurstöður, muni nýtast stjórnvöldum sem undirbúningur að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng eins og lagt var upp með við skipun hópsins.*

Það sem hér segir um það álit þorra íbúa að rjúfa skuli einangrun Seyðisfjarðar í fyrsta áfanga fær ekki stöð í skoðanakönnun sem Gallup vann fyrir Samgöngufélagið í upphafi árs 2020 (sjá [hér](#)) þar sem spurt var:

„Hér fyrir neðan eru þrjár leiðir (jarðgöng) til breytinga á vegsamgöngum á mið-Austurlandi. Vinsamlegast merktu við þann kost sem þú telur vænlegast að ráðist verði í sem fyrsta kost í hringtengingu þéttbýlisstaða svæðisins.“

- Seyðisfjörður-Mjóifjörður og Mjóifjörður-Norðfjörður (lengd ganga 5,5 km + 6,8 km = 12,3km)
- Seyðisfjörður-Hérað (lengd ganga 13,5 km)
- Seyðisfjörður-Mjóifjörður og Mjóifjörður-Hérað (lengd ganga 5,5 km + 9,0 km = 14,5 km)

Tilviljanakennt var í hvað röð valkostirnir birtust. Stóð könnunin frá 10. janúar til 10. mars 2020 og fengust alls 212 svör.

Í sem stystu málu voru niðurstöður þær að af þeim 93,2% sem tóku afstöðu kusu 42,4% kost 1, 37,9% kost 2 og 19,8% kost 3. Það virðist því fjarri því einhugur í hópi þeirra íbúa Miðausturlands sem gáfu upp afstöðu sína eins og nefnt er í skýrslu KPMG. Mikill meirhluti íbúa Fjarðabyggðar voru á því að fyrst skyldi ráðist í gerð ganga milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð, en á hinn bóginn var mikill meirhluti íbúa Egilsstaða og Seyðisfjarðar á að byrja skyldi á Fjarðarheiðargöngu.

Er hér með lagt til og boðið skuldbindingalaust að þessi skoðanakönnun verði birt eða vísað til hennar eða þess sem þar kemur fram í þeirri matsáætlun sem hér er til umfjöllunar.

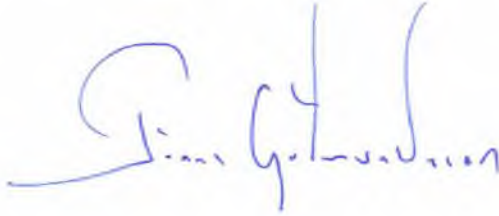
Sem áður segir virðist ekki mikil kynning hafaf farið fram á þeim kostum sem í boði eru, kostum þeirra og göllum. Svo er að sjá sem Alþingi hafi ákveðið að ráðast í undirbúning og rannsóknir fyrir Fjarðarheiðargöng á árinu 2011 og þá veitt fjármunum til verkefnisins. Ekki hefur tekist að finna nein sérstök rök fyrir þessari ákvörðun, önnur þá en að vilji Seyðisfirðinga hafi staðið til að fá göngin gerð. Væri fróðlegt að vita hvort einhverjir óskráðir samningar hafi komið við sögu þar sem miðað væri við að gegn stuðningi Seyðisfirðinga við gerð Fáksrúðs-fjarðarganga og Norðfjarðarganga mundu þessi sveitarfélög eða hið sameinaða sveitarfélag Fjarðabyggð styðja gerð Fjarðarheiðarganga. Verður að telja þetta sérstakt rannsóknarefni, sem ástæða væri til að kanna. Verður að segja að bæjarstjórn Fjarðabyggðar telst vart fara að vilja íbúa sinna en nánast allir íbúar sveitarfélagsins sem afstöðu tóku voru á því að leiðin Norðfjörður Seyðisfjörður um Mjóafjörð væri álitlegust sem fyrsti kostur, sem áður segir.



VI.

Fjölmargt fleira mætti tína til en hér rakið varðandi áform um gerð Fjarðarheiðarganga, sem fæst á e.t.v. heima í matsáætlun og má búast við að leitast verði við að koma gögnum, upplýsingum og sjónarmiðum varðandi undirbúning að gerð þessara ganga á framfæri sem víðast, en það er því miður mat undirritaðs að ekki hafi verið staðið nógu vel að undirbúningi þess hvernig vetrareinangrun Seyðisfjarðar skuli rofin þannig að hagsmunir heildarinnar væru hefðir að leiðarljósi.

F.h. Samgöngufélagsins



fyrirsvarsmaður

**Efni:** umsögn um þingmál 322 – samgönguáætlun fyrir árin 2026 -2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030 á 157. löggjafarþingi.

Undirrituð mótmælir harðlega þeirri atlögu að öryggi íbúa á Austurlandi sem birtist í nýjum drögum að samgönguáætlun. Að strika yfir Fjarðarheiðargöng er ekki bara spurning um fjármagn, það er hreinræktuð vanræksla á grunnumælum ríkisins um öryggi borgaranna.

### **Fullyrðingar og þversagnir ráðherra:**

Innviðaráðherra fullyrti í desember síðastliðnum við kynningu á samgönguáætlun að breytt forgangsöröðun helgaðist af “náttúruvá”. Það er einkennileg þversögn að nota þau rök til að fresta mikilvægustu öryggisframkvæmd fjórðungsins. Ef ráðherra meinar eitthvað með tali um náttúruvá, ættu Fjarðarheiðargöng að vera forgangsverkefni númer eitt, enda býr enginn þéttbýlisstaður við meiri vá en Seyðisfjörður.

### **Gátt inn í landið:**

Seyðisfjörður er með stærri gáttum inn í landið og Fjarðarheiði er hluti af Evrópuvegi nr. 1 (E1). Þúsundir bifreiða sem koma og fara með Norrönu eru sendar beint upp á einn hættulegasta fjallveg landsins. Það er algjört glapræði að ætlast til þess að óvanir ferðamenn og atvinnubílstjórar takist á við heiðina í vonskuveðrum þar sem vegurinn hreinlega hverfur. Höfnin á Seyðisfirði er lykilmiðstöð fyrir inn- og útflutning þjóðarinnar og hún fer stækkandi. Að neita þessari gátt um örugga tengingu er beinn skaði fyrir íslenskt efnahagslíf.

### **Almannavarnir – þegar allar aðrar leiðir lokast**

- Þegar snjóflóðin í mars 2023 lokuðu Neskaupstað var Fagridalur ófær og lokaður vegna snjóflóðahættu.
- Snjóflóðahætta við gangamunnann í Fannardal gerði Norðfjaraðargöng ónothæf, þannig að Neskaupstaður var algjörlega einangraður á landi.
- Seyðisfjörður var eina færa leiðin frá flugvellinum á Egilsstöðum, en til að nýta þá leið þurfti björgunarfólk að brjótast yfir ófæra Fjarðarheiði við háskalegar aðstæður til að komast í skip Landhelgisgæslunnar á Seyðisfirði, sem var eina leiðin til að koma aðstoð á Norðfjörð.

- Ef ríkið ætlar að tryggja viðbragðsgetu á Austurlandi, getur það ekki treyst á að björgunarsveitarfólk fórni eigin öryggi á ófærri heiði. Fjarðarheiðargöng eru ekki bara fyrir Seyðisfjörð, þau eru öryggi fyrir fjórðunginn allan þegar náttúruöflin loka öðrum leiðum.

### **Persónuleg reynsla**

Það er auðvelt að ræða um samgöngur sem tölfræði á blaði, en fyrir okkur sem búum hér er þetta spurning um líf og dauða. Í nóvember 2017 lenti ég í alvarlegu bílslysi á Fjarðarheiði. Ég hef fundið það á eigin líkama og sál hversu fljótt þessi vegur breytist í gildru. Slys mitt er ekki einsdæmi, en það situr í mér sem áminning um að á hverjum degi eru íbúar og vegfarendur að tefla lífi sínu í tvísýnu. Að þurfa að aka þessa leið til að sækja grunnþjónustu, vinnu eða tómstundir er óboðleg áhætta sem ríkisvaldið getur ekki haldið áfram að leggja á herðar fólks.

### **Múlaping – forsenda sameiningar**

Sameining í Múlaping var kynnt með loforðum um öflugra samfélag. Slík samþætting er merkingarlaus ef byggðakjarnar eru einangraðir hver frá öðrum. Fjarðarheiðargöng eru forsenda þess að íbúar í Múlapingi hafi jafnan aðgang að þjónustu, stjórnsýslu og öryggi.

Seyðisfjörður hefur goldið of mörg líf vegna náttúruhamfara bæði innan fjarðar og vegna ferða yfir Fjarðarheiði. Það er hrópandi siðleysi að verja milljörðum í varnargarða í bænum en skilja flóttaleiðina eftir opna fyrir háska.

Ég krefst þess að Alþingi dragi frestun Fjarðarheiðarganga til baka tafarlaust og framkvæmdin verði sett aftur í forgang sem eitt brýnasta öryggismál landsins, auk þess að vera einu göngin tilbúin til útboðs. Auk þess krefst ég þess að ráðamenn hætti að nota náttúruvá sem skálkaskjól fyrir niðurskurð þar sem hennar gætir mest.

Virðingarfyllst,

Eygló Björg Jóhannsdóttir, íbúi á Seyðisfirði

## Samgönguáætlun 2026

### Umsögn Eyjafjarðarsveitar

#### Hringtorg við gatnamót þjóðveg 1 og Eyjafjarðarbrautar eystri ætti að vera efst á öllum forgangslistum út frá sjónarmiði umferðaröryggis

Sveitarstjórn Eyjafjarðarsveitar harmar að hringtorg við gatnamót þjóðveg 1 og Eyjafjarðarbrautar eystri (vegnum 829) séu ekki sérstaklega tilgreind í samgönguáætlun.

Um er að ræða mjög fjölfarin gatnamót þar sem nú er verið að koma fyrir hjóla og gönguleið. Umferð óvarinna vegfarenda (gangandi/hjólandi) á leið milli Akureyrar og Skógarbaðanna sem þarna fer um mun því að öllu óbreyttu þvera þjóðveg 1 við umrædd gatnamót sumarið 2026. Án framkvæmda af hálfu Vegagerðarinnar er ekkert sem tekur niður hraðann á umferðinni og skapast því stórhættulegar aðstæður nema framkvæmdum við hringtorgið sé flýtt, þeim komið strax inn á áætlun og hringtorgið byggt upp samhliða hjóla- og gönguleiðinni.

Við forgangsroðun framkvæmda á samgönguáætlun má hafa í huga að það eru ekki mörg gatnamót utan þéttbýlis við þjóðveg 1 þar sem fjölda óvarinna einstaklinga er beinlínis beint gangandi eða hjólandi yfir þjóðveginn.

Út frá umferðaröryggissjónarmiði hlýtur þetta hringtorg því að raðast efst á alla forgangslista og verða að komast í framkvæmd strax árið 2026.





### **Bundið slitlag og gatslitnir malarvegir**

Sveitarstjórn vill ítreka fyrri ábendingar við Samgönguáætlanir í gegnum tíðina vegna bágs ástands og takmarkaðs viðhalds á malarvegum Vegagerðarinnar í sveitarfélaginu. Malarvegir í sveitarfélaginu eru ekki bara með holum heldur eru þeir raunverulega gatslitnir. Þetta er ekki kaldhæðnislegt orðalag heldur raunveruleg lýsing á aðstæðum þar sem göt hafa opnast í vegunum niður í ræsi sem eru víða orðin slitin og geta valdið verulegu hættuástandi á vegum með síaukinni umferð.

Eyjafjarðarsveit vill benda á að samkvæmt samskiptum við forsvarsfólk Vegagerðarinnar þá séu reglur um uppbyggingu vega fyrir bundið slitlag hamlandi. Ekki sé mögulegt að leggja bundið slitlag á vegi öðruvísi en að fara í viðamiklar uppbyggingar sem eru langt umfram þörf á viðkomandi svæðum. Spurning er því hvort ekki megi endurskilgreina slík verkefni frekar sem viðhaldsverkefni frekar en nýframkvæmdir. Þannig væri ekki um að ræða nýframkvæmd heldur „meiriháttar“ viðhald á viðkomandi kafla. Slitlagið sé þannig einungis bundið ofan á yfirborð til þess að verja veginn frá sliti, auka endingu hans og einfalda vetrarþjónustu.

Fyrir hönd sveitarstjórnar Eyjafjarðarsveitar,  
Finnur Yngvi Kristinsson, sveitarstjóri.

## Samgönguáætlun 2023

### Áherslur Eyjafjarðarsveitar

#### Hringtorg á Þjóðveg 1 við Eyjafjarðarbraut eystri

Með tilkomu skógarbaðanna í Eyjafjarðarsveit móti Akureyri hefur skapast brýn nauðsyn fyrir hjóla- og göngustíg meðfram Þjóðvegi 1 frá Akureyri og yfir að Skógarböðunum. Gatnamót Skógarbaðanna eru óheppileg þar sem þau koma á veginn í beygju við upphaf brekkunnar í Vaðlaheiðinni og er umferðaröryggi á svæðinu því ábótavant og æskilegt að skapa aðstæður þar sem umferðarhraða er haldið í lágmarki. Er nú í undirbúningi að byggja 120 herbergja hótél nærri Skógarböðunum og mun umferð um þau fara inn á Eyjafjarðarbraut eystri (mynd nr.2).

Hjólastígurinn hefur verið hannaður, að ósk Vegagerðarinnar, norðan Þjóðveggar allt að brúnni yfir Eyjafjarðará enda meira pláss fyrir breikkun brúar og legu hjóla- og göngustígar á því svæði auk þess sem það einfaldar ýmsar lausnir varðandi þveranir leiðarinnar í kringum Leirunesti á Akureyri. Æskilegt er að lega hans haldi áfram norðan Þjóðveggar allt að gatnamótum Eyjafjarðarbrautar eystri. Vafist hafði fyrir mönnum hvernig þverun hjóla- og gönguleiðarinnar yfir Þjóðveg 1 og að Skógarböðunum skildi vera og voru þar uppi tvær hugmyndir.

1. Að setja hringtorg við gatnamót Þjóðveggar 1 og Eyjafjarðarbrautar eystri.
2. Að byggja undirgöng norðan við afleggjara Skógarbaðanna.

Gatnamótin við Eyjafjarðarbraut eystri eru hættuleg, þar eru fjölmörg slys og umferð þar mun aukast umtalsvert með tilkomu nýs hótels (mynd nr. 1). Eyjafjarðarsveit telur hringtorg því vera til þess fallið að auka umferðaröryggi á svæðinu mun meira og á fjölbreyttari máta heldur en undirgöng.



Mynd 1: Þjóðvegur 1 og gatnamót við Eyjafjarðarbraut eystri, slysatíðni (Samgöngustofa, 2021)

Í samtali við starfsmenn Vegagerðarinnar á Norðursvæði kom fram að ekki lægi fyrir ákvörðun um kostina tvo. Fólst það helst í vangaveltum vegna fjármögnunar og kom þar fram að undirgöng væru einfaldari í fjármögnun þar sem þau færu úr sameiginlegum potti framkvæmda vegna hjólastíga, sá galli væri þó á að þau væru svo dýr að líklega væri potturinn ekki nægilega stór. Hinsvegar þyrfti hringtorg að rata inn á samgönguáætlun sem almennt væri erfiðara.

Fram kom í samtalinu við starfsmenn Vegagerðarinnar að þeir hallist frekar að hringtorgi þar sem hringtorg dregur niður umferðarhraðann og við hringtorg á þessu svæði verður ekki til nein lenging á leið óvarinna vegfarenda. Kom þar einnig fram að því miður er eini möguleiki á staðsetningu

undirganga hinsvegar til þess fallið að lengja leið óvarinna vegfarenda sem þurfa að leggja töluverða lykkju á leið sína til að fara um þau norðan við gatnamót Skógarbaðanna og eykur því hættuna á að einherjir stytti sér leið yfir Þjóðveg 1 með tilheyrandi hættu.

Ljóst er að mikil nauðsyn er á að tengja Skógarböðin við hjóla- og göngustígakerfi frá Akureyri en frá því að samtalið átti sér stað við starfsmenn Vegagerðarinnar hefur að auki bæst við framkvæmdaleyfisbeiðni tengt byggingu 120 herbergja hótels við Eyjafjarðarbraut eystri. Forsendur hafa því breyst umtalsvert og ljóst að mikil aukning verður á umferð sem ekur um gatnamót Þjóðveg 1 inn á eða af, Eyjafjarðarbraut eystri. Útfærsla gatnamótanna með hringtorgi er því orðin enn mikilvægari og kallar á að framkvæmdum við það ljúki sem allra fyrst. Í þessu samhengi er einnig nauðsynlegt að horfa til þess að tengja fyrirhugað hótelið við hjóla- og göngustígakerfið ásamt þéttri byggð Eyjafjarðarsveitar þar sunnar og er hringtorg best til þess fallið.

Árið 2020-2021 vann Verkís ehf. frumhönnun að legu hjóla- og göngustígar meðfram Þjóðvegi 1 á svæðinu. Kemur þar fram samanburður á þessum tveimur kostum þar sem ágæti þeirra beggja eru upp talin í stuttu máli (sjá heimild Verkís - Svalbarðsstrandarhreppur Göngu- og hjólastígur). Forsendur hafa þó breyst umtalsvert frá því að sú samantekt var unnin þar sem á þeim tímapunkti hafði aldrei komið fram umræða um gístiaðstöðu rétt við gatnamótin á Eyjafjarðarbraut eystri, hvað þá uppbyggingu á 120 herbergja hóteli (sjá fyrirhugaða staðsetningu og veltengingu hótels á mynd 2).



Mynd 2: Mögulegt hringtorg, staðsetning fyrirhugaðs hótels og veltenging þess.

Ljóst er að nauðsynlegt er að koma umferð gangandi og hjólandi vegfarenda á þessu svæði af þjóðveginum og á stíg sem sérstaklega er ætlaður þeirri umferð til að auka umferðaröryggi á svæðinu. Mikilvægt er að taka mið af því að framkvæmdir hámarki umferðaröryggi allra vegfarenda sem um svæðið fara. Aðstæður á svæðinu eru að mörgu leyti mjög sérstakar og ættu hjóla- og göngustígar meðfram þjóðvegi 1 með réttu að vera að fullu í framkvæmd og umsjá Vegagerðarinnar.

#### **En af hverju að setja hringtorg á gatnamót þjóðveg 1 og Eyjafjarðarbrautar eystri?**

- Gatnamótin eru hættuleg og hafa þar orðið fjölmörg slys. Þau eru staðsett í beygju, umlukin vatni á alla kanta, við upphaf brekku og skógar og í nálægð við brú.
- Umferð gangandi- og hjólandi vegfarenda hefur aukist með tilkomu Skógarbaðanna.
- Reikna má með aukinni umferð rafdrifinna hlaupahjóla með aukningu ferðamanna.
- Undirbúningur við uppbyggingu hótels við Eyjafjarðarbraut eystri er hafinn. Einungis 370 metrar eru frá aðkomuvegi þess að gatnamótum við þjóðveg 1 og er framkvæmdaleyfi vegna þess nú í samþykktarferli.
- Hringtorg mun auka umferðaröryggi allra vegfarenda á svæðinu og draga úr hraða umferðar bæði við gatnamót Eyjafjarðarbrautar eystri sem og við gatnamót Skógarbaðanna.
- Hringtorg veitir tækifæri til að koma umferð óvarinna vegfarenda suður fyrir þjóðveg 1 frá Skógarböðunum sem og frá fyrirhuguðu hóteli, byggðinni þar sunnan við og fyrirhuguðum hjóla- og göngustíg meðfram Eyjafjarðarbraut eystri.

Besti kosturinn er sá að Vegagerðin fái fjármagn til að koma fyrir bæði hringtorgi sem og undirgöngum á svæðinu og sinna vetrarþjónustu tengdum þessum stíg. Sé það ekki raunhæft telur sveitarfélagið þó að hringtorg skuli vera í forgangi umfram undirgöng.

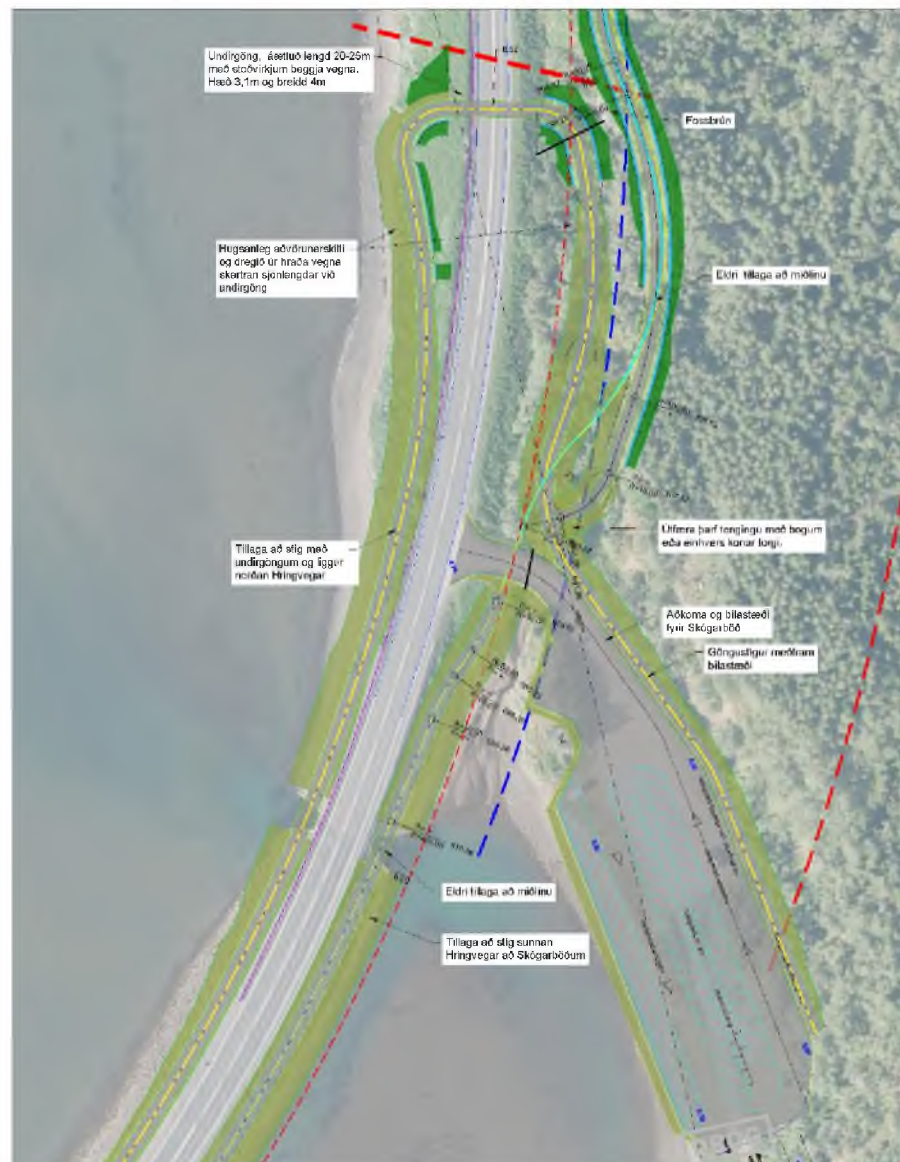
Það er einlæg ósk Eyjafjarðarsveitar að hringtorg við Eyjafjarðarbraut eystri rati strax inn á samgönguáætlun og komi til framkvæmdar á árinu 2023 svo mögulegt sé að hraða lagningu hjóla- og gönguleiðar um svæðið.

Minnisblað þetta var tekið fyrir og samþykkt af sveitarstjórn Eyjafjarðarsveitar fimmtudaginn 3.nóvember 2022. Var sveitarstjóra falið að koma minnisblaðinu til skila sem áherslu sveitarstjórnar og mikilvægu innleggi í gerð samgönguáætlunar.

Fyrir hönd Eyjafjarðarsveitar  
Finnur Yngvi Kristinsson, sveitarstjóri.



## Undirgöng og stígur norðan Hringvegar



## Hringtorg við Eyjafjarðarbraut eystri

**UNDIRGÖNG:**

Öryggisrýni Vegagerðar má skilja á þann hátt að undirgöng séu talin öruggari kostur og að stíglega norðan Hringvegar heppilegri bæði vegna fækkunar þverana, meira pláss og breikkun Leirubráar er trúlega einfaldari að norðanverðu vegna þeirrar gönguleiðar sem þar er nú. Hér er sýnd hugsanleg útlærsla á undirgöngum sem mynda rúmlega 200m krók fyrir þá sem eiga leið um stígin, hvort sem þeir eru á leið til Svalbarðseyrar eða að Skógarbóðunum. Hugsanlega má hafa undirgöngin aðeins sunnar (max 5 - 10m [MM]) en ef farið er enn sunnar verður hæð stígs að vestanverðu of lág.

**HRINGTORG VIÐ EYJAFJARÐARBRAUT**

Nokkur slysatíðni er við gatnamót Eyjafjarðarbrautar eystri og hugsanlega mætti leysa bæði þverun göngustígs og bæta umferðaröryggi með hringtorgi. Gönguleið gæti þá t.d. farið norður fyrir Hringveginn vestan hringtorgs með þeim kostum sem áður er lýst.

Akureyri 10. ágúst 2021  
Magnús Magnússon

1:500 0 10 20 30 40 50m

|                                     |                       |       |                                                                                                                               |
|-------------------------------------|-----------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                     | SAGHYKKI:             |       | <b>SVALBARÐSSTRANDARHREPPUR</b><br>GÖNGVA- OG RUÐASTÍGUR<br>Akureyri - Vastirveðingur<br>Hugmynd að undirgöngum og hringtorgi |
|                                     | 1. 2021-08-10 Hugmynd | MM    |                                                                                                                               |
| www.verkis.is - sími: 4354 422 5600 | 1:500                 | 06157 | C72.103 1                                                                                                                     |

## **Efni: Umsögn Eyjaganga ehf. um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 (mál nr. 322).**

Eyjagöng ehf. fagna þeirri umfjöllun sem verkefnið hlýtur í fyrirbyggjandi tillögu til samgönguáætlunar. Það er mikilvægt skref að niðurstöður starfshóps innviðaráðherra frá 2024 séu nú hluti af opinberri framtíðarsýn í samgöngumálum. Niðurstöðurnar staðfesta að jarðgöng á milli lands og Eyja geta verið raunhæfur kostur sem samvinnuverkefni, með miklum samfélagslegum ávinningi.

Í ljósi þess að samgönguáætlun er stefnumótandi til langs tíma, telur stjórn Eyjaganga ehf. rétt að koma eftirfarandi áherslum á framfæri við nefndina til að tryggja að verkefnið haldi framgangi sínum með skipulögðum hætti:

### **1. Staðfesting á rannsóknaráfanga 2027**

Eyjagöng ehf. vinna nú markvisst að undirbúningi og fjármögnun á næsta stigi rannsókna. Gerð er áætlun um umfangsmestu og kostnaðarsömustu rannsóknir verkefnisins til þessa á árinu 2027. Um er að ræða tæknilega krefjandi dýptarboranir og hafsbotsmælingar sem munu veita endanlega svör um jarðfræðilegan fýsileika gangaleiðarinnar.

Félagið telur mikilvægt að samgönguáætlun og stjórnvöld viðurkenni þennan tiltekna áfanga sem lykilatriði í framþróun verkefnisins. Með því að horfa til þessa tímapunkts strax núna má tryggja að niðurstöður rannsókna nýtist beint inn í næstu endurskoðun áætlunarinnar.

### **2. Þrepaskiptar rannsóknir og fagleg samvinna**

Félagið tekur undir tillögu starfshóps Innviðaráðherra um þrepaskipta nálgun. Til þess að eyða tæknilegri óvissu er nauðsynlegt að vísindaleg gagnaöflun standist ströngustu kröfur. Eyjagöng ehf. leggja áherslu á að þessar rannsóknir verði unnar í nánu faglegu samstarfi við Vegagerðina. Markmiðið er að öll gögn sem aflað verður á árinu 2027 verði hluti af opinberum gagnagrunni um samgönguinnviði, sem nýtist ríkinu við framtíðarákvarðanatöku.

Íslenskir sérfræðingar telja einnig afar mikilvægt að rannsóknargögn vegna fyrirhugaðra jarðgrunnsrannsókna á sjávarbotni suður af landinu árið 2027 nýtist til söfnunar þekkingar á landgrunni og uppbyggingu þess. Þannig nýtast rannsóknir á jarðlögum undir sjávarbotni langt út fyrir rannsóknir vegna fyrirhugaðra Eyjaganga.

### 3. Fyrirsjáanleiki og samvinnuverkefni (PPP)

Verkefnið er dæmi um innviðafjárfestingu þar sem einkaaðilar geta tekið á sig verulegan hluta undirbúningskostnaðar. Til þess að það gangi eftir þarf skýra sýn af hálfu ríkisins um að verkefnið sé raunverulegur valkostur í samgöngukerfi landsins. Með því að halda inni orðalagi um „faglegan stuðning Vegagerðarinnar“ og viðurkenna mikilvægi komandi rannsókna, er ríkið að senda mikilvæg merki til fjárfesta og samfélagsins um að vandað sé til verka.

Þá er samgöngunefnd kunnugt um það fordæmi að stuðningur var veittur til Spalar ehf. vegna frekari rannsókna á síðari stigum í Hvalfirði á sínum tíma.

#### Samantekt

Eyjagöng ehf. lýsa yfir fullum vilja til samstarfs við Alþingi, innviðaráðuneytið og Vegagerðina. Við hvetjum umhverfis- og samgöngunefnd til að staðfesta mikilvægi þess að rannsóknarferlið sé tryggt í áætluninni, með sérstaka áherslu á að ljúka tæknilegum rannsóknum árið 2027. Það er forsenda þess að hægt sé að taka upplýsta ákvörðun um framtíð samganga við Vestmannaeyjar á vísindalegum grunni.

Virðingarfyllst,

Stjórn Eyjaganga ehf.

## Umsögn um samgönguáætlun 2026-2040

**Efni:** Neikvæð áhrif frestunar Fjarðarheiðarganga á rekstur Heilbrigðisstofnunar Austurlands (HSA) og öryggi fólks á Austurlandi.

**Áhersla:** Tækifæri til uppbyggingar þverfaglegrar heilsugæslu og bráðapjónustu sem HSA verður svipt. Sóun fjármuna sem sparast hefðu með sameiningum vaktlína lækna og betri nýtingu húsakosts. Hærri slysatíðni á ábyrgð ríkisins.

### 1. Tilefni og samhengi

Fjarðarheiðargöng hafa verið skilgreind sem næstu jarðgöng að loknum Dýrafjarðargöngum í um áratug og sveitarfélög á Austurlandi samhuga um það forgangsverkefni. Í framhaldi af þeim gerir núgildandi samgönguáætlun frá 2020 ráð fyrir áframhaldandi tengingu við Neskaupstað um Mjóafjörð. Út frá þessum forsendum hefur HSA byggt sínar framtíðaráætlanir um bætta heilbrigðisþjónustu á Austurlandi.

Ótímabundin frestun Fjarðarheiðarganga sem kynnt var 3. desember 2025 setur allar þær áætlanir í uppnám þ.m.t. fyrirhugaða og löngu tímabæra uppbyggingu þverfaglegrar heilsugæslu með auknu bráðaviðbragði. Áframhaldandi óvissa um örugga og áreiðanlega tengingu milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar, og í kjölfarið til Mjóafjarðar og Norðfjarðar mun hafa alvarlegar afleiðingar fyrir heilbrigðisþjónustu á Austurlandi og vinnur beinlínis gegn stefnu ríkisstjórnarinnar um eflingu heilsugæslunnar. Fyrir HSA þýðir þetta að þjónusta og rekstur þarf áfram að byggjast á forsendum þar sem helstu þjónustukjarnar stofnunarinnar starfa að verulegu leyti sem aðskildar einingar, þrátt fyrir að fagleg, rekstrarleg og öryggistengd rök standi til samþættingar.

### 2. Neikvæð áhrif á heilbrigðisþjónustu og öryggi Austfirðinga.

#### 2.1 Bráðapjónusta

Uppbygging öflugrar bráðapjónustu á Egilsstöðum byggir á því að hægt sé að treysta á samlegð milli þjónustueininga HSA. Frestun Fjarðarheiðarganga hefur eftirfarandi áhrif:

- Mönnunarforsendur verða veikburða, sérstaklega yfir vetrartíma, þar sem ekki er hægt að reiða sig á hraða og örugga tilfærslu starfsfólks.
- Aukinn kostnaður fellur til vegna varamönnunar, yfirvinnu og fleiri vaktlína lækna. Áfram verður ekki hægt að ná samlegðarábata og kaupa þarf að afleysingar.
- Skipulag bráðapjónustu þarf að miða við að hver eining standi nánast ein og sér, í stað þess að vera hluti af einu samþættu viðbragðskerfi.

Niðurstaðan er dýrari, brothættari og síður þróunarhæf bráðapjónusta.



## 2.2 Heilsugæsla

Án áreiðanlegrar tengingar milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar tefst samþætting heilsugæsluþjónustu:

- Teymisvinna milli staða (læknar, hjúkrunarfræðingar, geðheilbrigðisþjónusta) og önnur stoðþjónusta verður illmögulegt að skipuleggja.
- Erfiðara er að innleiða „task sharing“ og sérhæfðar hjúkrunarmóttökur sem hækka þjónustustig við íbúa og þjónusta stærra svæði.
- Húsnæðisþrengsli á Egilsstöðum viðhaldast á sama tíma og húsnæði á Seyðisfirði er vannýtt.

Án Fjarðarheiðarganga næst ekki framangreindur samlegðarábati sem leiðir til tvíverknaðar og minni hagkvæmni í rekstri. Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöng munu ekki skila þessum ábata án Fjarðarheiðarganga.

## 2.3. Slysahætta og öryggi

Núverandi vegur yfir Fjarðarheiði er hættulegur og mætir ekki nútíma öryggiskröfum. Vegagerðin hefur gefið út að sökum bratta og tíðra lokana vegna veðurs sé ekki hægt að bæta veginn. Með frestun Fjarðarheiðarganga verður þessarri slysahættu viðhaldið. Það er staðreynd að Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöng munu auka ÁDU (ársdagsumferð) milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða sem eykur slysahættu í réttu hlutfalli. Það er því ábyrgðarhluti að ekki einungis viðhalda þeirri hættu, heldur auka í.

Aðrar öryggisógnir sem er viðhaldið með frestun Fjarðarheiðarganga eru að aðgengi bráðveikra sjúklinga að flugvellinum á Egilsstöðum er áfram tálmað. Möguleikar Austurlands og þar með Íslands til að bregðast við bráðum smitnæmum lýðheilsuógnum (öndunarfærasýkingum, meltingarfærasýkingum) við landamærahlíðið í Seyðisfjarðarhöfn verða áfram skertir en líkt og við munum úr COVID þá viljum við í lengstu lög koma í veg fyrir að slík smit berist inn á sjúkrahús líkt og umdæmissjúkrahúsið í Neskaupstað. Þá eru ótalin áhrifin á Almannavarnaviðbragð við náttúruvá eða fjölþáttaógn þegar Fjarðarheiði og Fagridalur verða áfram farartálmar.

---

## 3. Ávinningur af Fjarðarheiðargöngum

### 3.1 Viðbragðsvaktalínur lækna

- Ein vaktlína læknis krefst sólarhringsmönnunar allan ársins hring.
- Í kjölfar kjarasamninga 28/11 2024 voru skilgreindar viðbragðsvaktir á Seyðisfirði og Egilsstöðum. Binding læknis á viðbragðsvakt skapar aukinn frítökurétt.

- Til að manna eina viðbragðsvaktalínu á ársgrundvelli að teknu tilliti til þessa frítökuréttar auk rauðra daga og kjarasamningsbundinna leyfa, þarf tvo lækna.
- Með öruggri vegtengingu Fjarðarheiðarganga milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða má sameina viðbragðsvaktalínur á þessum stöðum.

### 3.2 Árlegur sparnaður við sameiningu tveggja vaktlína í eina

- Beinn kostnaður stofnunarinnar við hverja viðbragðsvaktalínu heimilislæknis með orlofi og launatengdum gjöldum er rúmlega **63 m.kr. á ári**.
- Við þessa tölu bætast ófyrirsjáanlegir launamyndandi þættir (útköll, skertur hvíldartími o.þ.h.) svo beinn sparnaður mun nema **~70 m.kr. á ári**

### 3.3 Óbeinn ávinningur

Auk beins vaktasparnaðar má gera ráð fyrir:

- Minni yfirvinnu.
- Betri mönnunarforsendum og minni starfsmannaveltu.
- Lægra stjórnunarálagi við vaktafyllingu og mönnun.

Varlega áætlað getur þessi óbeini sparnaður numið **5–15%** af beinum vaktasparnaði, eða **3-10 m.kr. á ári** til viðbótar.

### 3.4 Ávinningur vegna betri nýtingar húsakosts

Núverandi húsnæði heilsugæslunnar á Seyðisfirði er um 1000 m<sup>2</sup> að grunnflatarmáli. Þegar það var byggt fyrir um 40 árum var starfsemi þar allt önnur en nú er. Breytingar á lækniþjónustu, sjúkrarýmum, rannsóknakosti og fleiru hafa minnkað þörfina fyrir að allt húsnæðið hýsi klínísku þjónustu. Á sama tíma hefur þörfin á rými fyrir klínísku þjónustu á Egilsstöðum vaxið til muna svo húsakostur þar er orðinn allt of þröngur, enda að megninu til annarsvegar í húsnæði gamla sjúkraskýlisins sem reist var 1946 og fyrstu heilsugæslustöðvar sem reist var á Íslandi 1974.

Með Fjarðarheiðargöngum væri hægt að ná fram betri nýtingu húsnæðis á báðum stöðum. Þvottahús HSA á Seyðisfirði gæti tekið við þvotti af Egilsstöðum, og tæknideild HSA, launadeildin, líkhúsið og önnur stoðþjónusta sem ekki þarf að vera staðbundin, gæti rýmt til fyrir klínísku þjónustunni miðsvæðis. Það opnar möguleika á að bæta aðstöðu fyrir bráðaviðbragð, myndgreiningu, og almenna móttöku lækna, hjúkrunarfræðinga, sálfræðinga og annarra sérhæfðra klínískra starfsmanna á þverfaglegri heilsugæslu, án þess að þurfa að leggja nú þegar í kostnaðarsamar viðbyggingar. Sparnaður af markvissari nýtingu húsnæðis gæti numið **24 m.kr. á ári**.

#### 4. Lægri slysatíðni

Miðað við opinberar tölur Vegagerðarinnar fyrir veginn yfir Fjarðarheiði (veg 93) voru árlega að meðaltali 4,8 óhöpp án meiðsla, 1,6 slys með litlum meiðslum og 0,4 alvarleg slys yfir fimm ára tímabil 2019-2023. Útreikningar Samgöngustofu gefa meðaltalskostnað fyrir óhapp án meiðsla sem 2,1 m.kr., slys með litlum meiðslum 45,8 m.kr. og alvarleg slys 130 m.kr. (Skýrsla um umferðarslys á Íslandi 2024). Áætlaður samfélagslegur slysakostnaður vegna Fjarðarheiðar útfrá þessum tölum er þá rúmlega **135 m.kr. á ári**. Slysatíðni (slys á hverja ekna km) á Fjarðarheiði á þessu tímabili var um 60% hærri en í Hvalfjarðargöngum og Norðfjarðargöngum svo sparnað samfélagsins við Fjarðarheiðargöng vegna lægri slysatíðni einnar og sér má áætla um **85 m.kr. á ári**. Eru þá ótaldar sálfræðilegar og félagslegar afleiðingar slysanna.

Blessunarlega varð enginn mannskaði á þeim árum sem ofangreind skýrsla tekur til. En þó manni hrjósi hugur við að meta mannslíf til peninga, þá má í samhengi hlutanna nefna að banaslys líkt og það sem varð á Fjarðarheiði sama dag og innviðaráðherra tilkynnti að hann vildi slá göngin af, kostar samfélagið að meðaltali um **990 m.kr.**

#### 5. Samantekt

- Sameining vaktlína lækna:** 70 m.kr.
- Óbeinn rekstrarávinningur:** 7 m.kr.
- Betri nýting húsakosts á Seyðisfirði:** 24 m.kr.
- Lægri slysatíðni:** 85 m.kr.

Varlega áætlað gætu Fjarðarheiðargöng skilað Heilbrigðisstofnun Austurlands rekstrarávinningi upp á 100 m.kr. á ári. Sé ávinningur af lægri slysatíðni metinn með verður ábatinn fyrir heilsu og öryggi fólks á Austurlandi nærri **200 m.kr. á ári**.

## 6. Niðurstaða

Heilsugæslan á Egilsstöðum hefur um árabil verið í fararbroddi í þjónustu, menntun og framþróun á landsvísu. Það frumkvöðlastarf sem þar hefur farið fram hefur verið lykilþáttur í mönnun og nýliðun fagstétta í heilbrigðisþjónustu. Allt sem eflir hana mun auka byggðafestu, öryggi og jafnræði til heilsu óháð búsetu. Frestun Fjarðarheiðarganga sviptir Seyðfirðinga þeim möguleikum og mun viðhalda rekstraróhagkvæmni fyrir HSA um fyrirséða framtíð. Fjármunir sem gætu farið í að efla heilbrigðisþjónustu nýtast ekki sem skyldi. Frestun Fjarðarheiðarganga hamlar uppbyggingu heilsugæslu og bráðaþjónustu á Austurlandi, skapar tvíverknað og eykur rekstrarkostnað. Með Fjarðarheiðargöngum skapast raunhæfar forsendur fyrir sameiningu vaktlína, betri húsnæðisnýtingu og öflugri, öruggari og hagkvæmari heilbrigðisþjónustu fyrir Austurland í heild.

Virðingarfyllst,

Eyjólfur Þorkelsson, sérfræðingur í heimilislækningum

Brekkuseli 10

700 Egilsstöðum

s.858-1482

[eyjolfur.thorkelsson@hsa.is](mailto:eyjolfur.thorkelsson@hsa.is)



Nefnda- og greiningarsvið Alþingis  
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar  
Smiðju við Tjarnargötu  
101 Reykjavík

SENT Á UMSAGNAGÁTT

Reykjavík, 9. febrúar 2026

**Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál**

Félag atvinnurekenda (FA) vísar til ofangreinds þingmáls, á þingskjali 463. Nefndin óskaði ekki eftir umsögn frá FA, en félagið lætur sig málið varða í ljósi augljóss mikilvægis samgönguinnviða fyrir samkeppni á flutningamarkaði og þróun flutningskostnaðar. Félagið vísar í því samhengi til áherzlna í þingsályktunartillögunni um verðmætasköpun með uppbyggingu innviða. FA hefur verulegar áhyggjur af forgangsröðun fjárveitinga til vegasamgangna og hafnarframkvæmda í Þorlákshöfn samkvæmt tillögunni, eins og rakið er hér að neðan.

**I. Mikilvægi virkrar samkeppni í skipaflutningum**

Félag atvinnurekenda hefur um árabíl barizt fyrir virkri samkeppni í skipaflutningum, til hagsbóta fyrir félagsmenn sína og allan almenning á Íslandi. Fákeppni hefur illu heilli einkennt skipaflutningamarkaðinn á Íslandi um áratugaskeið. Ónóg samkeppni, hátt flutningsverð og ógegnisæjar gjaldskrár stóru skipafélaganna, Eimskips og Samskipa, eru á meðal algengustu umkvörtunarefna félagsmanna FA, sem flestir hverjir stunda inn- eða útflutning í einhverjum mæli. Ekki þarf að fara mörgum orðum um mikilvægi þess að virk samkeppni sé í flutningastarfsemi í þágu lægra vöruverðs, en vegna legu Íslands er flutningskostnaður stærri áhrifapáttur í vöruverði en víðast í nágrannalöndunum. Það er því mikilvægt hlutverk stjórnvalda, út frá hagsmunum jafnt atvinnulífs sem neytenda, að tryggja aðstæður sem ýta undir virka samkeppni í flutningastarfsemi.

Eftir að uppvíst varð um stórfellt ólögmeitt samráð Eimskips og Samskipa, sbr. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins (SKE) nr. 33/2023, beindi SKE með álit nr. 1/2023 tilmælum til stjórnvalda, m.a. innviðaráðuneytisins, um aðgerðir til að efla samkeppni á flutningamarkaði. Á meðal tilmæla SKE er að „stjórnvöld og opinberir aðilar skapi aðstæður fyrir virkari samkeppni á flutningamarkaði“. Telur SKE það til þess fallið að „lækka vöruverð á ólíkum sviðum atvinnulífsins og auka efnahagsþrótt, almenningi og atvinnulífi til hagsbóta.“ Einnig var mælt til þess að „stjórnvöld og hlutaðeigandi opinberir aðilar tryggi aðgengi nýrra og minni keppinauta í sjóflutningum að fullnægjandi hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu hér á landi.“

Félag atvinnurekenda fylgdi álit SKE eftir haustið 2023 með erindum til ýmissa þeirra stjórnvalda, sem tilmælunum var beint að, þar á meðal til innviðaráðuneytisins. Spurt var hvað ráðuneytið hygðist aðhafast til að mæta tilmælum samkeppnisyrivalda. Eftir ítrekanir kom svarbréf frá ráðuneytinu 5. apríl 2024, þar sem fram kom að ráðuneytið tæki alvarlega þau sjónarmið sem fram kæmu í erindi

SKE og leitaði leiða til að koma til móts við þau tilmæli sem beint væri til ráðherra. Hins vegar væri ekki tímabært að upplýsa endanlega viðbrögð ráðuneytisins vegna álits Samkeppniseftirlitsins, þar sem vinna væri enn yfirstandandi. „Í því ljósi verður einstaka spurningum sem fram koma í bréfi félagsins ekki svarað að svo stöddu. Þó er rétt að upplýsa að lagt er upp með að klára greiningu og stefnumótun vegna málsins fljótlega,“ sagði í bréfi ráðuneytisins.

## II. Endurbætur á Þrengsla- og Þorlákshafnarvegi

Fjórtán mánuðum síðar höfðu enn engin svör borizt og sendi FA ráðuneytinu þá enn eina ítrekunina 4. júlí sl. (sjá fylgiskjal), þar sem félagið fór fram á svör. Um leið var athygli innviðaráðherra vakin á þeirri stöðu, sem nú er uppi í skipaflutningum, þar sem tveir helztu keppinautar stóru skipafélaganna, sem báðir eru félagsmenn FA, hafa komið sér upp starfsstöðvum í Þorlákshöfn. Sú staðsetning helgast að hluta til af því að hafnaryfirvöld í stærstu innflutningshöfn landsins, Sundahöfn, hafa ekki getað boðið keppinautum stóru skipafélaganna tveggja, sem þar ráða lögum og lofum, neina raunhæfa kosti varðandi hafnaraðstöðu og vöruafgreiðslu. Bæði fyrirtækin hafa nú fjárfest fyrir milljarða króna í ýmissi aðstöðu í Þorlákshöfn.

Smyril Line Cargo hefur starfað í Þorlákshöfn um nokkurt árabíl og heldur uppi áætlunarsiglingum milli Þorlákshafnar og Þórshafnar, Hirtshals og Rotterdam. Torcargó hóf á síðasta ári áætlunarsiglingar milli Rotterdam og Þorlákshafnar. Margir kostir eru við staðsetninguna í Þorlákshöfn, m.a. að siglingaleiðin er styttri og sótsporið minna. Hins vegar þurfa skipafélögin, sem þar starfa, að flytja vörur um lengri veg á landi til stærsta markaðarins á höfuðborgarsvæðinu en stóru skipafélögin, sem hafa aðstöðu í Sundahöfn.

FA hefur aflað upplýsinga hjá Vegagerðinni um Þrengslavegin, sem ásamt Þorlákshafnarvegi tengir Þorlákshöfn við Þjóðveg 1, Hringveg. Í svörum stofnunarinnar (sjá fylgiskjal) kemur m.a. eftirfarandi fram:

- Þrengslavegur er ekki í efsta flokki vetrarþjónustu, heldur þjónustuflokki 2 og er honum eingöngu sinnt hluta sólarhringsins, en ýmsar helztu leiðir aðrar á suðvesturhorni landsins eru í þjónustuflokki 1.
- Síðustu fjögur ár hefur Þrengslavegi verið lokað eða vegurinn verið ófær í 72 skipti, en á sama tíma var Hellisheiði lokað í 65 skipti.
- Samkvæmt vegaskrá er æskileg vegtegund fyrir Þrengslaveg C9, þ.e. tvær 3,5 metra akbrautir og metrabreiðar vegaxlir, samtals 9 metra breiður vegur. Þrengslavegurinn uppfyllir ekki þessar kröfur. Þar sem hann hefur verið styrktur og breikkaður á undanförunum árum, þ.e. frá Hringvegi að Raufarhólshelli, er hann í flokki C8, átta metra breiður. Sama á við um Þorlákshafnarveg frá hringtorgi við Þorlákshöfn að Þrengslavegi eftir síðustu endurbætur.
- Framkvæmdir við að bæta burðarþol vegarins á undanförunum árum hafa verið fjármagnaðar af viðhaldsfé en ekki sem verk á samgönguáætlun og var þess vegna ekki farið í C9-veg.
- Þrengslavegur frá Þorlákshafnarvegi að Raufarhólshelli er með skert burðarþol og á það sama við um kaflann á Þorlákshafnarvegi frá Eyrarbakkavegi að hringtorgi við Þorlákshöfn.
- Á undanförunum fjórum árum hafa 10 tonna áspungatakmarkanir verið settar á Þrengslaveg í samtals 106 daga. Engar slíkar takmarkanir hafa verið settar á aðrar aðalleiðir á suðvesturhorninu á sama tíma.

Það gefur auga leið að eftir því sem keppinautar stóru skipafélaganna í Þorlákshöfn eflast, mun umferð vöruflutningabíla um Þrengslaveg og Þorlákshafnarveg aukast. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að einsskiptismæling á Þrengslavegi í janúar 2025 gefi til kynna að þungaumferð um veginn hafi þá þegar verið 10-17%. Sú mæling var gerð áður en Torcago hóf siglingar til Þorlákshafnar. Bæði skipafélögin hafa á undanfögnu ári fjárfest verulega í aukinni flutningsgetu og verður að teljast öruggt að hlutfall þungaflutninga sé nú mun hærra.

Vegtenging við Þorlákshöfn, sem er síðri að gæðum en aðrar aðalleiðir á suðvesturhorninu, er samkeppnishindrun í vegi skipafélaganna sem starfa í Þorlákshöfn. FA beindi því til ráðherra að beita sér fyrir því að uppbygging Þrengslavegar – og eftir atvikum Þorlákshafnarvegar – þannig að vegurinn verði að fullu sambærilegur við aðrar aðalleiðir á svæðinu, verði sett á samgönguáætlun hið fyrsta. Slíkt væri ekki eingöngu samgöngubót og öryggismál, heldur ekki síður mikilvæg samkeppnisaðgerð í framhaldi af álit Samkeppniseftirlitsins.

Erindi FA var fylgt eftir á fundi framkvæmdastjóra félagsins og bæjarstjóra Sveitarfélagsins Ölfuss með ráðherra 18. nóvember sl., þar sem af hálfu ráðherra var lýst góðum skilningi á mikilvægi greiðra vegasamgangna við Þorlákshöfn fyrir samkeppni í flutningum. Það kemur FA því mjög á óvart að sjá að í tillögu ráðherra er ekki gert ráð fyrir neinum framkvæmdum við Þrengslaveg fyrr en á árunum 2029-2030. Að mati félagsins er brýnt að ráðið verði í framkvæmdir við veginn þegar í stað. Ekki er gert ráð fyrir neinum endurbótum á Þorlákshafnarvegi í framkvæmdaáætluninni.

### III. Hafnarframkvæmdir í Þorlákshöfn

Á áðurnefndum fundi með innviðaráðherra var farið rækilega yfir mikilvægi þess að ljúka þeim endurbótum á höfninni í Þorlákshöfn sem fram hafa farið undanfarin ár, ekki sízt í því skyni að bregðast við áðurnefndum tilmælum Samkeppniseftirlitsins um að tryggt verði aðgengi nýrra og minni keppinauta í sjóflutningum að fullnægjandi hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu. Það kemur FA því stórlega á óvart að í tillögunni skuli gert ráð fyrir algerri stefnubreytingu frá fyrri samgönguáætlunum. Gert er ráð fyrir að framlögum til uppbyggingar hafnar í Þorlákshöfn sé frestað til 2029-2030 og að hlutdeild ríkisins í framkvæmdum verði auk þess skorin niður úr 60% í 40%.

Gangi þetta eftir, setur það í uppnám allar forsendur fyrir milljarðafjárfestingum Smyril Line, félagsmanns FA, í nýjum, stærri og umhverfisvænni skipum sem verða tilbúin á komandi sumri og eru sérhönnuð til að sigla á Þorlákshöfn. Núverandi hafnaraðstaða í Þorlákshöfn er ófullnægjandi út frá öryggissjónarmiðum og mun gera fyrirtækinu mjög erfitt fyrir að halda áætlun, sérstaklega yfir veturinn, jafnvel við eðlilegar veðuraðstæður. Fyrir liggur brýn þörf á að framlengja Skarfaskersbryggju þannig að nýju skipin geti lagzt þar að. Sú stefnubreyting, sem felst í tillögunni, brýtur með alvarlegum hætti gegn réttmætum væntingum fyrirtækisins um stuðning stjórnvalda við uppbyggingu fullnægjandi hafnaraðstöðu. Um þetta er innviðaráðuneytinu fullkunnugt, enda hefur það verið útlistað rækilega í erindi Smyril Line til ráðherra eftir að þingsályktunartillagan var gerð opinber.

#### IV. Að lokum

Ákvæði tillögunnar, sem varða forgangsöröðun bæði varðandi vegasamgöngur til Þorlákshafnar og hafnarframkvæmdir í sveitarfélaginu, ganga gegn tilmælum samkeppnisyrvalda og ríkum hagsmunum atvinnulífs og almennings af virkri samkeppni í flutningum. Hér er um að ræða mál sem varðar miklu stærri hagsmuni en hag eins sveitarfélags eða eins eða tveggja fyrirtækja. Aðgerðaleyfi stjórnvalda í framhaldi af tilmælum Samkeppniseftirlitsins þjónar fyrst og fremst hagsmunum stóru skipafélaganna tveggja, sem uppvís urðu að ólögmetu samráði, og að því að viðhalda ægivaldi Faxaflóahafna á flutningamarkaðnum.

Félag atvinnurekenda leggur eftirfarandi til:

1. Fjárveitingar vegna framkvæmda við breikkun Þrengslavegar um Skógarhlíðarbrekkur færist á árin 2026 og 2027.
2. Fjárveitingar vegna lengingar Skarfaskersbryggju í Þorlákshöfn færist á árið 2026 og hlutfall kostnaðarþátttöku ríkisins verði óskert.

FA áskilur sér rétt til að koma á framfæri frekari sjónarmiðum og athugasemdum á síðari stigum. Þá er félagið að sjálfsgöðu reiðubúið að funda með þingnefndinni.

Virðingarfyllst,



Ólafur Stephensen  
framkvæmdastjóri FA

Fylgiskjal: Erindi FA til innviðaráðherra 4. júlí 2025, ásamt svari Vegagerðarinnar við fyrirspurn FA, dags. 13. júní 2025



Innviðaráðuneytið  
Eyjólfur Ármannsson ráðherra  
Sölvhólsstöðu 7  
101 Reykjavík

Reykjavík, 4. júlí 2025

**Efni: Álit Samkeppniseftirlitsins um leiðir til að efla samkeppni á flutningamarkaði – ítrekun og viðbót vegna samgangna við Þorlákshöfn**

**I. Ítrekun á fyrri erindum FA**

Félag atvinnurekenda (FA) vísar til fyrri erinda félagsins til innviðaráðherra, dags. 18. október 2023 og 4. apríl 2024. Fyrri erindið var sent í framhaldi af álitum Samkeppniseftirlitsins (SE) nr. 1/2023, um leiðir til að efla samkeppni á flutningamarkaði, en álitinu var m.a. beint til innviðaráðherra í byrjun september 2023. Eins og fram kom í upphaflegu erindi FA, er í félaginu fjöldi inn- og útflutningsfyrirtækja, sem árum saman hafa kvartað undan ónógri samkeppni í flutningaþjónustu, hárrí verðlagningu stóru skipafélaganna tveggja og ógegnsæjum gjaldskráum. Það er mikið hagsmunamál félagsmanna FA að það takist að efla samkeppni í skipaflutningum og ekki síður hagsmunir neytenda, enda vegur flutningskostnaður þungt í vöruverði á Íslandi.

Í bréfinu voru settar fram spurningar um viðbrögð ráðherra og ráðuneytisins við álitum SE:

- 1) Til hvaða ráðstafana hefur ráðuneytið gripið í framhaldi af álitinu? Hefur einhver vinna verið sett í gang af hálfu ráðuneytisins?
- 2) Hver er stefna ráðherra varðandi skipulag og rekstur Sundahafnar með tilliti til samkeppnismála og aðgangs keppinauta stóru skipafélaganna að hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu?
- 3) Hver er stefna ráðherra varðandi aðgerðir til að efla samkeppni í landflutningum?
- 4) Hver er stefna ráðherra hvað varðar aukið aðhald gagnvart nýrri eða sértækri gjaldtöku á flutningamörkuðum?
- 5) Hver er tímarammi þeirra aðgerða sem ráðuneytið hyggst ráðast í?

Um leið og ráðherra var sent erindi haustið 2023 sendi FA sambærileg erindi á aðra aðila sem álit SE beindist að, þ.e. borgarstjórnin í Reykjavík og hafnarstjóra Faxaflóahafna. Bæði borgin og hafnaryfirvöld hafa brugðizt við bæði skriflega og með því að kalla fulltrúa FA til fundar um hvernig þessir aðilar geti komið til móts við álit SE. FA hefur fundað með borgarstjóra, borgarráði, stjórnarformanni og hafnarstjóra Faxaflóahafna.

Engin efnisleg svör hafa hins vegar borizt frá ráðuneytinu. Í svarbréfi ráðuneytisins 5. apríl 2024 kom fram að ráðuneytið teldi ekki tímabært að upplýsa endanlega viðbrögð sín vegna álits Samkeppniseftirlitsins, þar sem vinna væri enn yfirstandandi. „Í því ljósi verður einstaka spurningum sem fram koma í bréfi félagsins ekki svarað að svo stöddu. Þó er rétt að upplýsa að lagt er upp með að klára greiningu og stefnumótun vegna málsins fljótlega,“ sagði í bréfi ráðuneytisins.

Í ljósi þess að liðnir eru rúmir fjórtán mánuðir frá því að það svar barst, leyfir FA sér að ítreka fyrri erindi sín og óskar svars við þeim spurningum, sem þar eru settar fram.

## II. Greiðar samgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Þorlákshafnar eru samkeppnismál

FA leyfir sér ennfreður að vekja athygli ráðherra á þeirri stöðu, sem nú er uppi í skipaflutningum, þar sem tveir helztu keppinautar stóru skipafélaganna hafa komið sér upp starfsstöðvum í Þorlákshöfn. Smyril Line Cargo hefur starfað þar um nokkurt árabíl og heldur uppi áætlunarsiglingum milli Þorlákshafnar og Þórshafnar, Hirtshals og Rotterdam. Torcargó hefur nýhafið áætlunarsiglingar milli Rotterdam og Þorlákshafnar. Margir kostir eru við staðsetninguna í Þorlákshöfn, m.a. að siglingaleiðin er styttri og sótsporið minna. Hins vegar þurfa skipafélögin, sem þar starfa, að flytja vörur um lengri veg á landi til stærsta markaðarins á höfuðborgarsvæðinu en stóru skipafélögin, sem hafa aðstöðu í Sundahöfn.

FA hefur aflað upplýsinga hjá Vegagerðinni um Þrengslavegin, sem ásamt Þorlákshafnarvegi tengir Þorlákshöfn við Þjóðveg 1, Hringveg. Í svörum stofnunarinnar (sjá fylgiskjal) kemur m.a. eftirfarandi fram:

- Þrengslavegur er ekki í efsta flokki vetrarþjónustu, heldur þjónustuflokki 2 og eingöngu sinnt hluta sólarhringsins, en ýmsar helztu leiðir aðrar á suðvesturhorni landsins eru í þjónustuflokki 1.
- Síðustu fjögur ár hefur Þrengslavegi verið lokað eða vegurinn verið ófær í 72 skipti, en á sama tíma var Hellisheiði lokað í 65 skipti.
- Samkvæmt vegaskrá er æskileg vegtegund fyrir Þrengslaveg C9, þ.e. tvær 3,5 metra akbrautir og metrabreiðar vegaxlir, samtals 9 metra breiður vegur. Þrengslavegurinn uppfyllir ekki þessar kröfur. Þar sem hann hefur verið styrktur og breikkaður á undanförunum árum, þ.e. frá Hringvegi að Raufarhólshelli, er hann í flokki C8, átta metra breiður. Sama á við um Þorlákshafnarveg frá hringtorgi við Þorlákshöfn að Þrengslavegi eftir að yfirstandandi framkvæmdum við hann lýkur í lok sumars.
- Framkvæmdir við að bæta burðarþol vegarins á undanförunum árum hafa verið fjármagnaðar af viðhaldsfé en ekki sem verk á samgönguáætlun og var þess vegna ekki farið í C9-veg.
- Þrengslavegur frá Þorlákshafnarvegi að Raufarhólshelli er með skert burðarþol og á það sama við um kaflann á Þorlákshafnarvegi frá Eyrarbakkaavegi að hringtorgi við Þorlákshöfn.
- Á undanförunum fjórum árum hafa 10 tonna áspungatakmarkanir verið settar á Þrengslaveg í samtals 106 daga. Engar slíkar takmarkanir hafa verið settar á aðrar aðalleiðir á suðvesturhorninu á sama tíma.

Það gefur auga leið að eftir því sem keppinautar stóru skipafélaganna í Þorlákshöfn eflast, mun umferð vöruflutningabíla um Þrengslaveg og Þorlákshafnarveg aukast. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að einsskiptismæling á Þrengslavegi í janúar síðastliðnum gefi til kynna að þungaumferð um veginn sé nú þegar 10-17%.

Vegtenging við Þorlákshöfn, sem er síðri að gæðum en aðrar aðalleiðir á suðvesturhorninu, er samkeppnishindrun í vegi skipafélaganna sem starfa í Þorlákshöfn. FA beinir því til ráðherra að beita sér fyrir því að uppbygging Þrengslavegar – og eftir atvikum Þorlákshafnarvegar – þannig að vegurinn verði að fullu sambærilegur við aðrar aðalleiðir á svæðinu, verði sett á samgönguáætlun hið fyrsta. Til

lengri tíma litið hlýtur að verða horft til 2+1-vegar líkt og á Hellisheiði. Slíkt væri ekki eingöngu samgöngubót og öryggismál, heldur ekki síður mikilvæg samkeppnisaðgerð í framhaldi af álitum Samkeppniseftirlitsins.

### III. Að lokum

Eins og fyrr lýsir FA sig reiðubúið til samtals og samstarfs við ráðuneytið um útfærslu aðgerða, sem geta orðið til þess að efla samkeppni á flutningamarkaðnum, til hagsbóta fyrir félagsmenn og í þágu lægri flutningskostnaðar og hagstæðara vöruverðs fyrir almenning.

FA leyfir sér að minna á það ítrekaða álit umboðsmanns Alþingis að það sé óskráð meginregla í íslenskum stjórnsýslurétti að hver sá sem ber upp skriflegt erindi við stjórnvald eigi rétt á að fá skriflegt svar nema erindið beri með sér að svars sé ekki vænzt, en við setningu stjórnsýslulaga nr. 37/1993 hafi verið gengið út frá því að þessi regla gildi. Svares við erindi þessu er óskað hið fyrsta.

Virðingarfyllt,



Ólafur Stephensen  
framkvæmdastjóri FA

Fylgiskjal: Svar Vegagerðarinnar við fyrirspurn FA, dags. 13. júní 2025

## Þrengslavegur

Svar við fyrirspurn frá Ólafi Stephensen, framkvæmdastjóra Félags atvinnurekenda.



Ég velti fyrir mér hvort þú getir aðstoðað mig með upplýsingar um Þrengslaveg. Ástæða þess að ég spyr er að tveir félagsmenn í FA, Smyril Line og Torcargó, reka nú áætlunarsiglingar til og frá Þorlákshöfn. Þessi félög veita gömlu, stóru skipafélögunum, sem hafa aðstöðu í Sundahöfn, samkeppni en eru auðvitað í þeirri stöðu að þurfa að flytja allar vörur til og frá höfuðborgarsvæðinu talsvert lengri veg með flutningabílum en keppinautarnir. Góður vegur til Þorlákshafnar er þess vegna orðinn mikilvægt samkeppnismál.

Ég velti fyrir mér hvort Vegagerðin eigi hjá sér gögn sem svara spurningum eins og eftirfarandi:

Síða 1/3

1. Hvernig er vetrarþjónusta sinnt á Þrengslavegi í samanburði við aðrar stofnleiðir á suðvesturhorninn? Þá er ég að tala um svæðið milli Reykjavíkur og Selfoss/Borgarness/Þorlákshafnar/Reykjanesbæjar.

Í vetrarþjónustu er Þrengslavegur í þjónustuflokki 2 og sinnt alla daga frá kl. 06:30 til 21:30 virka daga en frá kl. 07:00 til 21:00 um helgar. Hringvegur um Hellisheiði er í þjónustuflokki 1 og sinnt allan sólarhringinn til Selfoss. Aðrir sambærilegir vegir á þessu svæði austan Hellisheiðar eru í þjónustuflokki 2 eins og

Þrengslavegur.

Leiðir til þéttbýlisstaða á Reykjanesi eru í þjónustuflokki 1 með sólarhringsþjónustu.

Hringvegur í vestur að Hvalfjarðargöngum er þjónustaður allan sólarhringinn og er í þjónustuflokki 1 en Hringvegur áfram til Borgarness er í þjónustuflokki 2 og með sama þjónustutíma á virkum dögum eins og Þrengslavegur en háltíma lengri tíma um helgar.

Leiðin frá Hringvegi að Akranesi (norðan) er þjónustaður kl. 06:00 til miðnættis og er í þjónustuflokki 2.

Sjá nánar um þjónustuflokka [hér](#).

Vegagerðin

2. Hvernig er burðarþoli á Þrengslavegi háttað í samanburði við aðrar stofnbrautir á suðvesturhorninu?

Unnið hefur verið að því að bæta burðarþol vegarins á síðustu árum. Á árunum 2021 og 2023 var unnið við kafla frá Lambafellsnámu að Raufarhólshelli og voru þeir jafnframt breikkaðir í 8 m heildarbreidd á sama tíma. Áður var búið að styrkja og breikka kafla frá Hringvegi að Lambafellsnámu. Þessi verk voru framkvæmd fyrir viðhaldsfé en ekki sem verk á samgönguáætlun sem skýrir af hverju ekki var farið í C9 veg.

3. Eru einhverjir hlutar Þrengslavegar með ófullnægjandi eða skert burðarþol að mati Vegagerðarinnar? Ef svo er, eru úrbætur fyrirhugaðar og þá hvenær?



Kaflinn frá Þorlákshafnarvegi að Raufarhólshelli er með skert burðarþol. Sama á við um kaflann á Þorlákshafnarvegi frá Eyrarbakkaþvegi að hringtorgi við Þorlákshöfn. Sbr. svar í 8. lið er unnið í sumar að styrkingu og breikkun á Þorlákshafnarvegi frá Eyrarbakkaþvegi að hringtorgi við Þorlákshöfn.

4. Samkvæmt vegaskrá er æskileg vegtegund fyrir Þrengslaveginum C9, þ.e. tvær 3,5 metra akbrautir og metrabreiðar vegaxlir, samtals 9 metra breiður vegur. Er allur vegurinn af þessum gæðum?

Nei, þar sem vegur hefur verið styrktur og breikkaður þ.e. frá Hringvegi að Raufarhólshelli er hann 8 m breiður þ.e. uppfyllir C8. Sem þýðir 3,5 m breiðar akbrautir og 0,5 m breiðar axlir. Sama á við um Þorlákshafnarveg frá hringtorgi við Þorlákshöfn að Þrengslavegi eftir að framkvæmdum lýkur í lok sumars.

5. Hversu oft á undanförunum árum hefur þurft að loka Þrengslavegi, í samanburði við veginn yfir Hellisheiði og aðra stofnvegi á suðvesturhorninu?

Síðustu 4 ár hefur Þrengslavegi verið lokað eða vegurinn verið ófær í 72 skipti, í alls 521.1 klst. (Meðaltal 18 skipti/ár; 130 klst/ár).

Hellisheiði hefur að sama skapi lokað í 65 skipti í alls 491.5 klst (meðaltal 16 skipti/ár; 123 klst/ár).

Á sömu 4 árum hefur vegurinn milli Hveragerðis og Selfoss lokað í alls 9 skipti í alls 74.6 klst (meðaltal 2 skipti/ár; 18 klst/ár). Taka skal fram að sá vegur flokkast sem láglendisvegur og því ekki að fullu sambærilegur vegunum um Þrengslin eða Hellisheiðina hvað varðar færð og veðurskilyrði.

6. Hvernig hefur umferð stærri flutningabíla um Þrengslaveg þróast undanfarin ár?

Vegagerðin hefur ekki verið með fastan umferðargreini á Þrengslavegi og þar af leiðandi eru ekki til áreiðanleg gögn um þróun þungaumferðar. Í janúar var framkvæmd einskiptis mæling og sú mæling gefur til kynna að þungaumferð geti verið á bilinu 10 til 17 prósent.

7. Hversu oft hefur þurft að grípa til þungatakmarkana á Þrengslavegi undanfarin 3 ár í samanburði við t.d. stofubrautir á svæðinu milli Reykjavíkur og Selfoss/Borgarness/Þorlákshafnar/Reykjanesbæjar?

10 tonna áspungatakmarkanir hafa verið settar á Þrengslavegi í 106 daga á síðustu 4 árum (meðaltal 26,5/ár). Aðrar leiðir sem nefndar eru í samanburði hafa ekki verið takmarkaðar í þunga á þessu tímabili.

8. Í hvaða framkvæmdir hefur verið farið á Þrengslavegi undanfarin þrjú ár og hvaða framkvæmdir eru fyrirhugaðar á næstu 3-5 árum?

Sjá svar við lið 2.

Í sumar er unnið við að styrkja og breikka kaflann frá Eyrarbakkaþvegi að hringtorgi í Þorlákshöfn. Verður hann þá 8 m breiður. Í tillögu að samgönguáætlun sem birt var á sl. ári en ekki samþykkt var gert ráð fyrir breikkun og uppbyggingu

Þrengslavegar á kaflanum frá Þorlákshafnarvegi að Raufarhólshelli. Er gert ráð fyrir að byggja klifurtein utan á veginn upp Skógarhlíðabrekku.

Tilvisun 2025060012

13. júní 2025

Síða 3/3

Vegagerðin



## Samgönguáætlun 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030

### Umsögn Fjallabyggðar

Bæjarráð Fjallabyggðar fagnar framkominni samgönguáætlun þar sem m.a. lykilmarkmið áætlunar er að lágmarka slysátíðni í samgöngum auk þess að stuðla að jákvæðri byggðaþróun. Það markmið að tryggja fjármögnun og uppbyggingu stærri samgönguinnviða með stofnun opinbers hlutafélags, innviðafélags, er jafnframt afar jákvætt skref og mun verða allri slíkri uppbyggingu til heilla.

#### ***Jarðgangagerð á Tröllaskaga***

Líkt og fram hefur komið í ályktunum bæði Fjallabyggðar og byggðarráðs sveitarfélagsins Skagafjarðar (3.maí 2023) er lífsnauðsynlegt að jarðgöng verði gerð á milli Fljóta og Siglufjarðar þar sem jarðsig, skriðuföll og grjóthrun eru nánast daglega á núverandi vegi sem liggur frá Strákagöngum að Ketilási í Fljótum og öll gögn sýna þ það er aðeins tímaspursmál hvenær núverandi Siglufjarðarvegur rofnar og fellur í sjó fram. Opinber gögn sýna færsluhraða á flötum við Siglufjarðarveg allt að 2,5 cm lóðrétt á dag og enn meiri láréttar færslur auk þess sem hætta á grjóthruni og snjóflóðum að vetri, eru reglulega og frekar regla en undantekning. Af þessum sökum mun veginum verða lokað æ oftast í komandi framtíð sé ekkert að gert. Undir þessi sjónarmið hafa fleiri sveitarfélög á svæðinu tekið undir og Vegagerðin sjálf ítrekað.

Nú þegar hefur fjármunum verið veitt í rannsóknir, skipulagsbreytingar og frumhannanir vegna Fljótaganga og nú síðast þann 28.janúar s.l. var samið við COWI, Ísland, um for – og verkhönnun Fljótaganga, aðliggjandi vega og gerð mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og skal verkinu lokið að fullu í nóvember 2026. Bæjarráð Fjallabyggðar fagnar að fjármagn er tryggt í þann áfanga og er afar brýnt að tryggja nauðsynlegt fjármagn til framkvæmda líkt og fyrirliggjandi samgönguáætlun gerir ráð fyrir.

Bæjarráð Fjallabyggðar beinir því til innviðaráðherra og Vegagerðar að tryggja jafnframt nauðsynlegt fjármagn til rannsókna þannig að hægt sé að ákveða legu nýrra jarðganga á milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur þar sem Múlagöng eru barn síns tíma



auk þess sem Ólafsfjarðarvegur frá Fjallabyggð til Dalvíkur liggur á þekktu snjóflóðahættusvæði. Miklu fjármagni hefur þegar verið veitt í gerð öryggisráðstafanna gegn snjóflóðum í Fjallabyggð til þess m.a. að tryggja þar byggð og því augljóst að til þess að þær öryggisráðstafanir, gerð varnar – og leiðigarða, nýtist íbúum að samgöngur séu jafnframt tryggðar á öruggan hátt. Má í því samhengi nefna að miðstöð opinberrar þjónustu á Norðurlandi er á Akureyri, sem alþingi hefur samþykkt að verði skilgreind sem svæðisborg, og þangað sækja íbúar m.a. alla meiriháttar heilbrigðisþjónustu.

Rétt er að benda á að fullyrðingar um að frá Fjallabyggð séu nú þegar tvær „útgönguleiðir“ skapist neyðarástand þá er það víðs fjarri raunveruleikanum. Hætta á neyðarástandi skapast við þær aðstæður sem líklegast er að báðar þær leiðir sem nú er notast við lokist alfarið, s.s. við snjóflóðahættu, skriðuhættu og slíkt og ítrekað hefur komið upp sú staða að leiðirnar eru lokaðar eða veruleg hætta sé fyrir vegfarendur að fara þessar leiðir.

Bæjarráð Fjallabyggðar skorar á Alþingi að afgreiða framlagða Samgönguáætlun 2026-2040 í samræmi við þau markmið sem þar eru sett fram með markvissri forgangsriðun og tryggja jafnframt fjármögnun til uppbyggingu stærri samgönguinnsviða.

Fjallabyggð, 9.febrúar 2026

---

Þórir Hákonarson  
bæjarstjóri







Fjarðabyggð, 09.02.2026

**Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis**  
**Alþingi**  
**101 Reykjavík**

**Efni:** Umsögn Fjarðabyggðar um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál.

Fjarðabyggð hefur tekið til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál. Sveitarfélagið tekur undir meginmarkmið áætlunarinnar, um öruggar, greiðar og hagkvæmar samgöngur sem styðja við sjálfbæra byggðapróun, atvinnulíf og verðmætasköpun um land allt.

Fjarðabyggð lýsir yfir áhyggjum að áætlunin virðist ekki vera fullfjármögnuð yfir tímabilið í samræmi við þau markmið sem sett eru, sérstaklega hvað varðar landsbyggðina og þá innviði sem bera uppi útflutningsgreinar og þjóðhagslega mikilvæga starfsemi.

#### **Suðurfjarðarvegur – brýnasta forgangsverkefnið**

Fjarðabyggð ítrekar að Suðurfjarðarvegur er ein brýnasta samgönguframkvæmdin innan sveitarfélagsins sem og fjórðungsins og þjóðhagslega mikilvæg öllu landinu. Vegurinn er hluti af þjóðvegi 1 og gegnir lykilhlutverki í flutningum á útflutningsafurðum, þar sem hann tengir m.a. saman þrjár af fjórum stærstu fiskihöfnum landsins við meginvegakerfi Íslands og við Mjóeyrarhöfn sem er ein af stærstu útflutningshöfnum landsins.

Ástand Suðurfjarðarvegar er með öllu óásættanlegt. Vegurinn er hlykkjóttur og mjór, með fjölmörgum blindhæðum og fimm einbreiðum brúm, sem margar hverjar eru orðnar verulegur áhættuþáttur í daglegum þungaflutningum sem og fólksflutningum. Brýrnar, sérstaklega brúin yfir Sléttuá, eru með þungatakmarkanir sem gera það að verkum að ekki er hægt að flytja yfir hana þungavinnuvélar eða annan slíkan farm sem stendur orðið samfélaginu og uppbyggingu atvinnulífs verulega fyrir þrífum. Er staðan því sú að flytja þarf slíkt yfir vað á Sléttuá því sunnan megin er sama staða uppi við einbreiða brú í botni Stöðvarfjarðar. Þessi staða er ekki aðeins óforsvaranleg heldur stenst hún hvorki öryggiskröfur né markmið samgönguáætlunar um öruggar og greiðar samgöngur.

Bent er á að bundið slitlag var lagt á Suðurfjarðarveg árið 1988 til bráðabirgða á gamlan og ófullnægjandi veg. Tæpum fjórum áratugum síðar stendur þessi bráðabirgðalausn enn, þrátt fyrir að vegurinn hafi nú verið skilgreindur sem hluti hringvegarins. Slík staða er algjörlega óásættanleg og ekki í samræmi við þá ábyrgð sem fylgir rekstri þjóðvegar 1.

Umferðarþungi á Suðurfjarðarvegi hefur aukist verulega á undanförunum árum, bæði vegna stóraukinna vöru- og hráefnisflutninga, aukinnar ferðaþjónustu og eðlilegrar atvinnu- og þjónustusóknar innan sveitarfélagsins ekki síst barna sem sækja skóla, íþróttir og tómstundir þvert á byggðakjarna Fjarðabyggðar. Á vegkaflanum hafa orðið alvarleg slys, og samkvæmt alþjóðlegum umferðarstöðlum teljast margir hlutar hans afar hættulegir. Ástandið hefur þannig bæði bein áhrif á öryggi íbúa og starfsfólks atvinnulífsins og óbein áhrif á samkeppnishæfni útflutningsgreina landsins.



Fjarðabyggð leggur ríka áherslu á:

- verkhönnun allra áfanga Suðurfjarðarveggar ljúki tafarlaust, þannig að framkvæmdir séu tilbúnar til útboðs,
- færslu hringvegarins í Reyðarfjarðarbotni og byggingu nýrra brúa yfir Sléttuá og botni Stöðvarfjarðar verði flýtt án tafar,
- að farið verði í útboð á þessu ári vegna framkvæmda við Reyðarfjarðarbotn, líkt og áður hefur verið lagt upp með,
- að endurnýjun brúa á Dalsá, Tunguá og Stöðvará fari fram samhliða, enda felist í því bæði öryggis- og hagkvæmnisávinningur,
- að heildstæð nálgun verði tekin á kaflann frá Fáskrúðsfjarðarbotni til Stöðvarfjarðar þannig að verkið dragist ekki á langinn með sundurlausum áföngum.

Með þessum aðgerðum myndi einbreiðum brúm á þjóðvegi 1 fækka um fimm, sem væri stórt skref í átt að auknu umferðaröryggi og betra flæðis í samgöngum.

Fjarðabyggð bendir jafnframt á að ekkert er því til fyrirstöðu að hefja framkvæmdir við 1. áfanga Suðurfjarðarveggar strax á þessu ári. Þvert á móti er það nauðsynlegt. Núverandi staða er ekki forsvaranleg gagnvart íbúum, atvinnulífi né þeim þjóðhagslegu verðmætum sem um veginn fara daglega.

Að lokum vill Fjarðabyggð áréttu að Suðurfjarðarvegur er ekki einungis hluti af hringveginum heldur einnig megin samgönguæð innan sveitarfélagsins. Tvö byggðarlög syðst í Fjarðabyggð, Breiðdalur og Stöðvarfjörður, hafa tekið þátt í verkefninu Brothættar byggðir. Öruggar og áreiðanlegar samgöngur eru forsenda þess að markmið samgönguáætlunar um jöfnun búsetuskilyrða, byggðafestu og atvinnuuppbyggingu náist í raun og miðsvæði Austurlands geti þjónað hlutverki sínu sem skyldi.

### Jarðgangamál á Austurlandi – heildstæð nálgun

Fjarðabyggð vill áréttu að sveitarfélagið styður Fjarðagöng heilshugar enda eru þau mikilvæg sem hluti af framtíðarsamgöngum á Austurlandi. Jafnframt minnir sveitarfélagið á að lengi hefur því verið heitið að næstu jarðgöng hérlandis yrðu á Austurlandi, og að traust á samgönguáætlun byggist á því að slíkar yfirlýsingar standi. Til að efla það traust er mjög mikilvægt að rannsóknir vegna jarðgangna verði fullfjármagnaðar til að hægt sé að ljúka þeim sem fyrst og jafnframt að ákvörðun um jarðgöng á Austurlandi sé fest sem næstu göng að þeim loknum. Sé nægjanlegu fé veitt til rannsókna ætti að vera hægt að ljúka þeim í lok árs 2027.

Á sama tíma telur Fjarðabyggð brýnt að nálgast jarðgangagerð á Austurlandi með heildarsýn, samvinnu og sátt að leiðarljósi, í samræmi við meginmarkmið samgönguáætlunar um öryggi, hagkvæmni, byggðapróun og þjóðhagslegan ávinning.

Þar sem umræða um jarðgöng getur á tíðum orðið þung innan landsfjórðunga, því engum dylst þörfin fyrir samgöngubætur víða um land, og forgangsroðun orðið þrætuepli þá er hér einnig lögð hér fram tillaga til skoðunar.

Tillagan sem sett er fram tekur tillit til þess að rjúfa vetrareinangrun, bæta tengingar byggðakjarna innan Múlapings og stækka atvinnu- og þjónustusvæði Austurlands. Hún er hugsuð sem sameiginleg lending sem styrkir bæði einstök byggðarlög og miðsvæði Austurlands í heild, og eykur líkurnar á að stjórnvöld geti forgangsraðað framkvæmdum í raun.



Í stað þess að horfa til Fjarðarheiðarganga og/eða Fjarðaganga, sem fyrst og fremst leysa samgönguvanda Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar, er hér lögð til samþætt lausn sem:

- rýfur einangrun Seyðisfjarðar og síðar Mjóafjarðar með tryggu heilsársöryggi,
- styrkir og eflir miðsvæðið í kringum Egilsstaði og Fjarðabyggð sem samgöngu- og atvinnukjarna,
- stækkar og eflir atvinnusvæði Austurlands enn frekar en núverandi hugmyndir gera ráð fyrir,
- og dregur úr mikilvægi núverandi fjallvegur um Fagradal, sem oft reynist farartálmi yfir vetrartímann.

### Sameiginleg samgöngumiðja – styrking miðsvæðisins

Kjarni tillögunnar er að byggja upp samþætt gangnakerfi með sameiginlegri samgöngumiðju í Eyvindarárdal, þar sem:

- ein leið liggur til Seyðisfjarðar (Gagnheiðargöng),
- stutt útgrein úr Gagnheiðargöngum tengir Mjóafjörð,
- og önnur leið liggur til Eskifjarðar.

Með þessari nálgun styrkist miðsvæði Austurlands verulega, bæði sem samgöngumiðja og atvinnusvæði, um leið og umferðaröryggi eykst til muna. Með fleiri tryggum leiðum í kerfinu dregur úr þeirri kerfislegu áhættu sem fylgir því að Fagradalur gegni í dag hlutverki meginstoðar í samgöngum milli byggðarlaga á austursvæðinu.

Með lausninni:

- dreifist umferð á fleiri leiðir,
- samgöngukerfið verður að mestu á láglendi og því mun ónæmara fyrir veðri og lokunum,
- og samgöngur milli byggðarlaga verða öruggari allt árið.

### Samantekt

Í meginatriðum þá tekur Fjarðabyggð undir meginmarkmið samgönguáætlunar, styður við gerð Fjarðagangna, og leggur þunga áherslu á að flýta tafarlaust framkvæmdum við Suðurfjarðarveg, enda er það brýnt öryggismál og þjóðhagslega hagkvæmt ekki bara fyrir Austurland heldur landið allt.

Fjarðabyggð telur að með því að forgangsraða Suðurfjarðarvegi framar og setja kraft í rannsóknir og ákvörðun um jarðgöng á Austurlandi sé verið að fylgja bæði anda og markmiðum samgönguáætlunar með ábyrgum hætti.

**Bæjarráð Fjarðabyggðar óskar eftir tækifæri til að fylgja þessari umsögn eftir með samtali við umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis.**

Fh. Fjarðabyggðar

Jóna Árný Þórðardóttir

Bæjarstjóri



## Minnisblað

|                                                |                                                       |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Viðtakandi:</b> Umhverfis- og samgöngunefnd | <b>Efni:</b> Yfirlit yfir útfösun á 2G og 3G þjónustu |
| <b>Tilvísun:</b> Þingskjal nr. 463 — 322. mál  | <b>Dagsetning:</b> 18.03.2026                         |
| <b>Trúnaðarflokkun:</b> A - opin gögn          |                                                       |

### 1. Almenn farnetsþjónusta

Frá því að *almenn farnetsþjónusta* kom fram á sjónarsviðið hefur hún verið mikilvægt öryggistæki til viðbótar við aðrar samskiptaleiðir almennings við neyðar- og viðbragðsaðila. Með stækkun þjónustusvæðis um landið allt og með því að símtæki eru í raun orðin að almenningseign, óháð aldri og félagslegri stöðu notenda, má slá því föstu að almenn farnetsþjónusta sé orðin ómissandi öryggisnet í nútíma tæknivæddu þjóðfélagi. Til viðbótar er farnetsþjónustan nú orðin órjúfanlegur hluti af þátttöku almennings í samfélaginu, s.s. á sviði atvinnu, viðskipta eða af félagslegum og menningarlegum toga.

Það er þó mikilvægt að hafa í huga að jafnvel þótt að almennt séu gerðar ríkar kröfur um öryggi og gæði almennrar farnetsþjónustu að þá er hún ekki formlega skilgreind í lögum sem neyðar- og öryggisfjaraskiptaþjónusta. Almenn farnetsþjónusta er starfrækt á markaðslegum forsendum á ábyrgð einkarekinna aðila. Fjárfesting í uppbyggingu, rekstri og markaðssetningu þjónustunnar byggir á viðskiptasambandi þjónustuveitanda og viðskiptavina. Fjárfestingakostnaður í þjónustunni, þ.m.t. á öryggisráðstöfunum, endurspeglast því í verðlagningu á henni gagnvart neytendum.

Almenn farnetsþjónusta er því í eðli sínu ólík *neyðar- og öryggisfjaraskiptaþjónustu* sem starfrækt er af hinu opinbera eða af fyrirtæki á þess vegum. Sú þjónusta er fjármögnuð með opinberu fé og að mestu leyti rekin óháð því hvort að þjónustan sé arðbær, a.m.k. í viðskiptalegum skilningi.

Þrátt fyrir að ákveðinn eðlismunur sé á rekstrarforsendum almennrar farnetsþjónustu samanborið við neyðar- og öryggisfjaraskipti er þó viðurkennt að ríkisvaldið hefur ákveðið svigrúm í lagasetningu til að gera kröfur til fjaraskiptafyrirtækja um útbreiðslu, öryggi og gæði þjónustunnar sem fela í sér kostnað fyrir þau. Hér er t.d. um að ræða heimild Fjaraskiptastofu til að leggja kvaðir á fjaraskiptafyrirtæki í tíðniheimildum um útbreiðslu farnetsþjónustu þjónustunnar sem endurgjald fyrir afnotarétt að tíðnum. Þegar teknar eru ákvarðanir um slíkar álögur á markaðsaðila þarf hins vegar að gæta að því þær gangi ekki of langt og raski rekstrargrundvelli þjónustunnar eða skerði samkeppnishæfni fyrirtækjanna. Ef það er á hinn bóginn metið nauðsynlegt að grípa til verulega íþyngjandi ráðstafana í þessum efnum gagnvart þjónustuveitendum getur verið eðlilegt að fjármagna þær með beinum ríkisframlögum.

## 2. Útfösun eldri farnetstækni

Lokun á eldri 2G og 3G farnetskerfum er alþjóðleg þróun sem nú er í fullum gangi víða um heim. Í nýlegri skýrslu alþjóðasamtaka farnetfyrirtækja (GSMA) kemur fram að frá því í júní á síðasta ári hefur þessum kerfum verið lokað eða eru í lokunarferli í 83 ríkjum og eru Evrópuríki leiðandi í þeim efnum með um helming hlutdeild af þeim.<sup>1</sup> Reynslan hefur sýnt að lokun eldri farnetskerfa hefur í för með sér ýmsar áskoranir sem eru af tæknilegum, viðskiptalegum og samfélagslegum toga. Samtök evrópskra fjarskiptaeftirlitsstjórnvalda (BEREC) hefur tekið saman yfirlitsskýrslu sem varpar ljósi á þetta.<sup>2</sup>

Nýrri kynslóðir farnetsþjónustu (4G og 5G) bjóða upp á meiri gagnaflutningshraða og minni pakkatöf (e. latency) heldur en eldri kerfi ráða við. Nýju kerfin geta annað fleiri tengdum tækjum á sama tíma og bjóða upp á slitlausa yfirfærslu á farnetssambandi um þráðlausan aðgangspunkt (WiFi). Með notkun á lægri tíðnisviðum fyrir yngri kynslóðir farnetsþjónustu hefur útbreiðsla hennar orðið langdrægari. Almenn og aukin notkun á nýrri kynslóðum farnetsþjónustu hefur lækkað kostnað á kerfis- og endabúnaði og gert reksturinn hagkvæmari. Með almennt minnkandi hlutdeild eldri farnetskerfa í þjónustuframboði á heimsvísu hefur viðhald kerfanna orðið kostnaðarsamara og vöruframboð minnkað, hvort sem er á nýjum búnaði eða varahlutum í hann. Þetta hefur jafnframt í för með sér aukna rekstraráhættu eldri farnetskerfa.

Framangreindar ástæður eru auðvitað ekki tæmandi um ástæður þess að verið er að loka eldri farnetskerfum í nokkuð hægum skrefum víða um heim. Netrekendur standa líka frammi fyrir þeirri rekstrarlegu áskorun að það er dýrara og flóknara að reka margar kynslóðir farneta á sama tíma.

Hér á landi hefur það legið fyrir í nokkur ár að það væri ætlun starfandi farnetsrekenda að loka 2G og 3G kerfum í nálægri framtíð. Í nóvember 2022 var tilkynnt um sameiginleg áform fyrirtækjanna að loka eldri kerfum með samræmdum hætti fyrir árslok 2025.<sup>3</sup> Um var að ræða ákvörðun sem tekin var á forræði og ábyrgð fyrirtækjanna út frá viðskiptalegum forsendum þeirra. Skipulagning og útfærsla útfösunar var þó ekki sameiginleg, heldur á hendi hvers og eins fjarskiptafyrirtækis.

Þótt að Fjarskiptastofa hafi aðstoðað fjarskiptafyrirtækin við að koma sér saman um samræmda og heildstæða útfösun á farnetskerfunum hefur framkvæmdin á því ekki verið háð eftirliti stofnunarinnar, enda byggir lokunin ekki á lagafyrirmælum eða ákvörðun stjórnvalda með stoð í lögum. Hlutverk stofnunarinnar hefur því einkum falist í því að fræða notendur um þessa kerfisbreytingu og stuðla að fyrirsjáanleika um áhrif breytinganna.<sup>4</sup> Þetta hefur

---

<sup>1</sup> Nálcast má samantekt á skýrslunni á heimasíðu samtakanna: [2G-3G Switch-Off July 2025 | GSA](https://www.gsma.com/2G-3G-Switch-Off-July-2025/)

<sup>2</sup> Sjá skýrslu BEREC frá því í desember 2023 nr. BoR (23) 204:

[https://www.berec.europa.eu/system/files/2023-12/BoR%20%2823%29%20204%20BEREC%20Report%20on%20practices%20and%20challenges%20of%20the%20phasing%20out%20of%202G%20and%203G\\_0.pdf](https://www.berec.europa.eu/system/files/2023-12/BoR%20%2823%29%20204%20BEREC%20Report%20on%20practices%20and%20challenges%20of%20the%20phasing%20out%20of%202G%20and%203G_0.pdf)

<sup>3</sup> [https://www.fjarskiptastofa.is/fjarskiptastofa/tolfraedi-og-](https://www.fjarskiptastofa.is/fjarskiptastofa/tolfraedi-og-gagnasafn/frettasafn/frett/Fr%C3%A9ttir/nidurstada-samrads-um-lokun-gsm-og-3g-thjonustu)

[gagnasafn/frettasafn/frett/Fr%C3%A9ttir/nidurstada-samrads-um-lokun-gsm-og-3g-thjonustu](https://www.fjarskiptastofa.is/fjarskiptastofa/tolfraedi-og-gagnasafn/frettasafn/frett/Fr%C3%A9ttir/nidurstada-samrads-um-lokun-gsm-og-3g-thjonustu)

<sup>4</sup> Sjá t.d. þessa frétt frá því september 2024: <https://www.fjarskiptastofa.is/fjarskiptastofa/tolfraedi-og-gagnasafn/frettasafn/frett/Fr%C3%A9ttir/lokun-2g-og-3g-farsimathjonustu>

stofnunin m.a. gert með því að birta fjölmargar fréttir og tilkynningar um efnið á heimasíðu sinni og að svara spurningum fjölmiðla þar að lútandi.

### 3. Framkvæmd útfösunar

#### 3.1. Almenn

FjarSKIPTAFYRIRTÆKI á Íslandi hafa unnið að útfösun eldri farnetskerfa (2G og 3G) í samræmi við þá alþjóðlegu þróun sem lýst er í kafla 2. Útfösunin hefur verið framkvæmd í áföngum með það að markmiði að lágmarka áhrif á notendur og tryggja samfellu í farnetsþjónustu.

Í framkvæmd hafa fjarSKIPTAFYRIRTÆKIN meðal annars fækkað sendistöðum sem styðja eldri kerfi og dregið smám saman úr útbreiðslu þeirra áður en lokað er fyrir þjónustuna að fullu. Þessi ráðstöfun hefur dregið úr gagnaflutningshraða í netinu en hefur haft minni áhrif á útbreiðslusvæðið, a.m.k. enn sem komið er. Aðgerðirnar hafa einnig verið skipulagðar eftir landsvæðum til að auðvelda notendum aðlögun að breytingunum og gefa svigrúm til uppfærslu á búnaði.

Staða útfösunarinnar er nú sú að 2G kerfum hefur verið lokað af öllum farnetsrekendum hér á landi. Varðandi 3G kerfi er útfösun hjá Sýn og Nova að mestu lokið, fyrir utan suðvestur hornið (höfuðborgarsvæðið), en Síminn vinnur nú að endurskipulagningu útfösunar á 3G kerfi sínu og er gert ráð fyrir að þeirri vinnu ljúki sumarið 2026. En 3G kerfi Símans hefur verið að þynnast (einstaka sendum lokað) og er nú um 90% af fyrri stærð.

#### 3.2. Áskoranir útfösunar vegna fjarSKIPTASAMBANDS VIÐ NÚMERIÐ 112

Ein helsta áskoranir útfösunar hefur verið tengd eldri farsímum sem nota eingöngu 2G eða 3G tækni til að hringja neyðarsímtöl úr eldri farsímum. Slík tæki geta í sumum tilvikum eingöngu tengst 2G eða 3G kerfum og styðja ekki nýrri lausnir fyrir raddsamskipti í 4G og 5G netum, svo sem VoLTE (Voice over LTE).

Í tengslum við lokun kerfanna hafa fjarSKIPTAFYRIRTÆKIN og FjarSKIPTASTOFA lagt áherslu á að upplýsa notendur um mikilvægi þess að nota farsíma sem styðja nýrri farnetstækni. Markmiðið er að tryggja að neyðarsímtöl geti farið fram með áreiðanlegum hætti í nýrri kynslóð farnetskerfa.<sup>5</sup>

FjarSKIPTASTOFA hefur gefið út leiðbeiningar til farsímafyritækja vegna flutnings símtala í tengslum við þessa kerfisbreytingu, með það að markmiði að lágmarka möguleg áhrif útfösunar á aðgengi almennings að neyðarþjónustu.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Fræðsla og viðvörðun um mögulega skert aðgengi í númerið 112:

<https://www.fjarSKIPTASTOFA.is/fjarSKIPTASTOFA/tolfraedi-og-gagnasafn/frettasafn/frett/Fr%C3%A9ttir/lokun-2g-og-3g-getur-mogulega-skert-adgengi-ad-neydarnumerinu-112>

<sup>6</sup> Leiðbeiningar FjarSKIPTASTOFU til fjarSKIPTFYRIRTÆKJA um fræðslu til viðSKIPTAVINA SINNA:

<https://www.fjarSKIPTASTOFA.is/fjarSKIPTASTOFA/tolfraedi-og-gagnasafn/frettasafn/frett/Fr%C3%A9ttir/leidbeiningar-til-farsimafyritækja-vegna-flutnings-simtala-i-numerid-i-112>

Á haustmánuðum 2025 komu fram upplýsingar um vandamál við símtæki notenda er tengjast aðgengi að neyðarnúmerinu 112. Þegar þessar fréttir voru kannaðar nánar óskaði Fjarskiptastofa eftir frekari upplýsingum frá fjarskiptafélögunum um stöðu útfösunarinnar í ljósi mikilvægis þeirrar þjónustu sem veitt er í neyðarnúmerinu 112. Jafnframt spurði stofnunin hvort framkomnar upplýsingar um aðgengi að neyðarnúmerinu 112 gætu haft áhrif á hvort halda ætti áfram með lokun kerfanna að óbreyttu og hvaða ráðstafanir ætti að gera vegna notenda sem ekki ná í neyðarnúmerið 112 eftir að eldri kerfum er lokað. Leiddi upplýsingabeiðni stofnunarinnar m.a. til þess að félögin frestuðu útfösuninni um sinn. Jafnframt hefur stofnunin kallað eftir áhættumati félaganna vegna útfösunarinnar. Unnið er að endurskoðun útfösunaráætlunar félaganna í samstarfi við félögin og Neyðarlínuna þegar þetta er ritað.

### *3.3. Áhrif lokunar á nettengd tæki*

Lokun 2G og 3G getur haft áhrif á ákveðinn búnað sem nýtir farnet til gagnaflutnings. Hér er einkum um að ræða eldri M2M- og IOT- tæki (e. Machine to Machine og Internet of things), svo sem öryggiskerfi, lyftur, mælabúnað og önnur fjartengd stjórn- og eftirlitskerfi sem byggja á eldri farnetstæki.

Í tengslum við útfösunina hafa fjarskiptafyrirtæki haft samband við viðskiptavinum og rekstraraðila slíkra kerfa, eftir því sem unnt hefur verið, til að upplýsa um fyrirhugaðar breytingar og hvetja til uppfærslu eða endurnýjunar búnaðar sem styður nýrri farsímataækni.

Í ljósi þess að ýmiss öryggis- og heilsutengd þjónusta, t.d. neyðarhnappar á vegum öryggisfyrirtækja og lækningatæki, reiðir sig á þráðlaust farnetssamband yfir 2G og 3G net til þess að virkja, stýra eða til eftirlits á þjónustunni taldi Fjarskiptastofa vera sérstakt tilefni til að ræða við helstu ábyrgðar- og eftirlitsaðila slíkra tækja um áætlaða lokun þessara kerfa. Var það gert með það fyrir augu að umræddir aðilar gætu gert nauðsynlegar ráðstafanir til að uppfæra og skipta út SIM kortum í viðkomandi búnaði til að gera hann tæknilega samhæfðan nýrri kynslóðum farneta. Einnig til að aðilarnir gætu frætt sína viðskiptavinum/notendur um kerfisbreytinguna.<sup>7</sup>

Í þessu sambandi er þó rétt að geta þess að fjarskiptafyrirtæki hafa ekki heimild til að skylda eigendur eða rekstraraðila slíkra tækja til að uppfæra búnað sinn, enda er viðkomandi búnaður í eigu og á ábyrgð þeirra aðila sem reka eða nýta hann. Í reynd er staðan sú að fjarskiptafyrirtæki búa í mörgum tilvikum ekki yfir upplýsingum um hverjir eru notendur nettengds búnaðar og/eða hvernig er hægt að hafa samband við þá. Ábyrgð á því að tryggja að slíkur búnaður sé samhæfður þeirri fjarskiptatækni sem í boði er hverju sinni hvílir því á eigendum eða rekstraraðilum viðkomandi þjónustu.

## **4. Áhrif lokunar á útbreiðslu og aðgengi að þjónustu**

### *4.1. Almenn um útbreiðslukröfur farnetsþjónustu*

Við útgáfu tíðniheimilda gerir Fjarskiptastofa það almennt að skilyrði að útbreiðsla viðkomandi fjarskiptaþjónustu nái tiltekinni lágmarksútbreiðslu, oftast á landinu öllu, en stundum svæðisbundið. Í skilmálum núverandi tíðniheimilda fyrir almenna farnetsþjónustu eru sett tiltekin mælanleg viðmið sem hægt er að leggja til grundvallar við mat á því hvort að

---

<sup>7</sup> Sjá t.d. frétt á heimasíðu Lyfjastofnunar: [Lokun netkerfa gæti haft áhrif á lækningatæki - Lyfjastofnun](#)



tíðnirétthafi uppfylli skuldbindingar sínar. Útbreiðslukröfur miðast við að þjónustan (að uppfylltum lágmarksgæðum) nái til tiltekins hlutfalls *lögheimila* og *vinnustaða með heilsársatvinnustarfsemi* á landsvísu. Yfirleitt eru útbreiðslukröfur útfærðar með tímasettri áfangaskiptingu. Í næsta áfanga gildandi tíðniheimilda skal farnetsþjónusta með 150 Mb/s gagnaflutningshraða ná til a.m.k. 95% lögheimila og vinnustaða með heilsársatvinnustarfsemi á landinu öllu fyrir 31. desember 2026 og til 99% með 250 Mb/s fyrir árslok 2027. Mælingar sýna að útbreiðsla háhraða farnetsþjónustu er í dag almennt vel yfir þessum mörkum, þótt að gagnaflutningshraðinn nái ekki, enn sem komið er, tilskildum hraða í öllum tilvikum.

Ef gera á tilteknar kröfur um útbreiðslu farnetþjónustu utan byggða að þá er nauðsynlegt að afmarka þjónustusvæðið landfræðilega með skýrum hætti. Það getur verið vandasamt verkefni, sérstaklega ef ekki er hægt að styðjast við þekktar og viðurkenndar landfræðilegar markalínur, eins og á t.d. við um formleg svæðismörk sveitarfélaga. Að því er varðar vegakerfið sérstaklega að þá er hægt að leggja til grundvallar landfræðilega legu og flokkun vega samkvæmt kortagrunni Vegagerðarinnar. Í gildandi tíðniheimildum er gerð krafa um útbreiðslu háhraða farnetsþjónustu á *stofnvegakerfinu* og skal þjónusta með 10 Mb/s hraða vera í boði á 100% þess fyrir 31. desember 2028, eftir því sem það er tæknilega mögulegt. Þessar útbreiðsluskuldbindingar eru tíðnirétthöfum talsvert kostnaðarsamar og ná ekki til tengivega.<sup>8</sup>

Að öðru leyti en að framan greinir eru ekki gerðar sérstaklega afmarkaðar og mælanlegar kröfur um útbreiðslu háhraða farnetsþjónustu hér á landi. Þó er gerður sá almenni fyrirvari í gildandi tíðniheimildum um að í nýrri kynslóðum farnetsþjónustu skuli útbreiðsla þjónustu ekki vera lakari en í tíð eldri farnetskerfa. En fyrir utan svæði sem eru sérstaklega afmörkuð, s.s. lögheimili, vinnustaðir og stofnvegakerfið, er átt við *landmassann* og *miðin* í heild sinni. Við mælingu á því hvort sú almenna krafa væri uppfyllt væri horft til þess að útbreiðsala á landmassa og miðum í heild sinni væri hlutfallslega ekki lakari en í tíð eldri kerfa. Er þá ekki gerð krafa um að tilteknir staðir utan byggða og stofnvega væru áfram innan þjónustusvæðis eftir uppbyggingu á nýjum farnetskerfum, enda er þjónusta á slíkum stöðum ekki sérstaklega kortlögð og mælanleg eftir landfræðilega afmörkuðum skilgreiningum. Stofnunin hefur ýmiss úrræði um nálgun hvað þetta varðar, t.d. að horfa til þjónustusvæða og tæknilegra eiginleika sendastaða, fyrri mælinga stofnunarinnar á útbreiðslu, útbreiðslukorta félaganna, setningu verklagsreglna um mat á útbreiðslu, fyrirhugaðar mælingar stofnunarinnar á útbreiðslu og fleira. Það er ætlun Fjarskiptastofu að skoða stöðuna á almennri útbreiðslu utan byggða síðar á þessu ári þegar nýju farnetskerfin hafa endanlega leyst hin eldri af hólmi, enda telur stofnunin að raunhæf mynd af útbreiðslu náist ekki svo vel sé fyrr en útfösuninni er lokið og félögin hafi gert viðeigandi ráðstafanir varðandi aðlögun og breytingar á 4G og 5G kerfunum í framhaldinu.

Að lokum má geta þess í samhengi við útbreiðslu farneta á landmassa Íslands og á hafsvæðum kringum landið að fyrirséð er að gervitungl muni veita 5G (6G) farnetsþjónustu beint í almenna farsíma alls staðar á Íslandi og á hafinu kringum landið innan fárra ára. Er þessi tækni nefnd „beint-í-tæki“ (e. Direct to Device, D2D) og eru tilraunir þegar hafnar erlendis með slíka þjónustu. Þessi þjónusta er hugsuð til fyllingar almennri farnetsþjónustu. Fyrsti vísir þessarar

---

<sup>8</sup> Í skýrslu verkfræðistofunnar Cowi (áður Mannvit) frá því í nóvember 2021 var heildarkostaður útbreiðsluskuldbindinga á stofnvegakerfinu yfir allan framkvæmdartímann að meðtöldum öllum hraðflokkum metinn um 4.5 milljarða króna: <https://www.fjarskiptastofa.is/library?itemid=a7c4563c-c55a-4a4f-9f81-a09105fc2bb2>

þjónustu hérlandis verður sennilega innleiddur á árinu þegar notendur Apple síma munu geta sent neyðarboð úr nýrri Apple símunum beint í Globalstar gervitungl yfir landinu.

#### 4.2. Alþjónusta sem varnagli

Samkvæmt fjarskiptalögum eiga landsmenn rétt til aðgangs að tiltekinni lágmarksþjónustu í fjarskiptum á viðráðanlegu verði og óháð búsetu. Í lögum er umrædd þjónusta nefnd alþjónusta og er réttur til hennar bundinn við skráð lögheimili og vinnustaði með heilsárs atvinnustarfsemi. Með breytingu á fjarskiptalögum árið 2018 var ákveðið að gera alþjónustu tæknilega hlutlausu, þ.e. að uppfylla mætti kröfu um lágmarksþjónustu um símasamband og gagnaflutning óháð því hvort að tæknin byggði á þjónustu í fastanetum, á borð við ljósleiðara, eða þráðlausum fjarskiptalausnum, eins og almennri farnetsþjónustu.

Samkvæmt ákvörðun Fjarskiptastofu nr. 6/2024 hefur Neyðarlínan verið útnefnd sem alþjónustuveitandi fyrir landið allt.<sup>9</sup> Helgast sú útnefning af því að alþjónusta er yfirleitt í boði á markaðsforsendum, nema í fáum undantekningaatilfellum, en þá geta t.d. landfræðilegar aðstæður verið krefjandi. Við útnefninguna var horft til þess að Neyðarlínan býr yfir mikilli reynslu og þekkingu á því að tryggja fjarskiptasamband við slíkar aðstæður. Í fyrrnefndri ákvörðun Fjarskiptastofu eru kröfur til alþjónustu skilgreindar og kortlagt hvaða lögheimili og vinnustaðir með heilsárs atvinnustarfsemi búa ekki við fullnægjandi þjónustugæði. Samkvæmt gögnum Fjarskiptastofu sem byggt var á í ákvörðun stofnunarinnar voru ekki nema um 100 lögheimili á landinu öllu sem þá bjuggu ekki við lágmarkskröfur alþjónustu, án þess að grípa þyrfti til sértækra úrræða. Það er hlutverk Neyðarlínunnar að tryggja þessum heimilum fullnægjandi fjarskiptasamband á gildistíma alþjónustuútnefningarinnar sem gildir til ársloka 2028.

Það verður að líta á alþjónustuútnefningu Neyðarlínunnar sem ákveðinn varnagla og tryggingu fyrir því að öll lögheimili og vinnustaðir landsins búi við lágmarks fjarskiptasamband óháð lokun eldri farnetskerfa. Við lokun 3G kerfa ættu framangreindar almennar útbreiðslukröfur tíðniheimilda farnetsrekenda að grípa þau heimili og vinnustaði sem ekki eru tengd við ljósleiðara og reiða sig á farnetssamband um símaþjónustu og gagnaflutning. Ef svo ólíklega vildi til að það myndi ekki gerast myndi alþjónustuskýlda Neyðarlínunnar ávallt virkjast og félagið grípa inn í aðstæður.

---

<sup>9</sup> <https://www.fjarskiptastofa.is/library?itemid=44903055-da3a-412a-a4e9-55617ef48635>



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Umsóknargátt nefndasviðs Alþingis

Ísafirði 4. febrúar 2026

## **Umsögn þingsályktun að samgönguáætlun 2026-2040 og framkvæmdaáætlun 2026-2030.**

### **Samantekt.**

Fjöl margar ánægjulegar breytingar eru í frumvarpinu, góð markmið og skynsamlegar ákvarðanir til forgangsroðunar á takmörkuðum fjármunum. Áætlunin sýnir líka að verulegar fjárfestingar síðustu ára í vegakerfinu á Vestfjörðum eru farnar að hafa veruleg merkjanleg áhrif. Þannig er hringvegurinn um Vestfirði orðinn vetrarfær, og með yfirstandandi framkvæmdum á Dynjandisheiði og við þverun tveggja fjarða styttest leiðin og verður áreiðanlegri. Hafnabætur hafa eftir sjávar tengt atvinnulíf með tekjuauka fyrir Ísland.

Fjórðungssamband Vestfirðinga telur að nokkur mál megi færa til betri vegar, og leggur áherslu á eftirfarandi málefni í tillögu að framkvæmdaáætlun Samgönguáætlunar 2026-2030 og vísar til greinargerðar um nánari skýringar:

- Farnet á stofnvegum verði tilbúið eigi síðar en í lok árs 2028 og hafin verði uppbygging farnets á fjallvegum í tengivegakerfinu.
- Vetrarþjónusta, um leið og fagnað er auknu fjármagni til vetrarþjónustu, þá er þess krafist að endurskoðun vinnureglna vetrarþjónustu verði lokið á árinu 2026, með lengingu þjónustutíma á vinnusóknarsvæðum og á lengri flutningsleiðum á Vestfjörðum. Þjónustuviðmið vegna hálkuvana verði einnig aukið á vinnusóknarsvæðum. Samningum við verktaka á grundvelli nýrra þjónustureglna verði lokið haustið 2026.
- Ákvæði um lækkun styrkframlags til ríkisins til hafnarframkvæmda verði dregin til baka.
- Um leið og Fjórðungssamband Vestfirðinga fagnar því að verkefnum við Vestfjarðaveg 60 í Gufudalssveit mun ljúka 2027 og Vestfjarðavegi 60 í Dynjandisvogi ljúki 2026, þá lýsir sambandið vonbrigðum með tillögum að enn á ný verði frestað framkvæmdum við Bíldudalsveg, Strandaveg og Innstrandaveg. Framkvæmdir sem efla teningar og stækka atvinnu og þjónustusvæði í samræmi við markmið samgönguáætlunar. Mikilvægi vegabóta á Strandavegi hefur síðan stórauðist í samhengi við uppbyggingu Hvalárvirkjunar.
- Krafist er að fjármögnun Vegagerðar er varðar þjónustu 2026-2030 verði endurskoðun og dregin til baka tillaga lækkun framlaga til vetrarþjónustu, landsamgöngum, flugi og ferjum, alls 800 mkr.
- Rannsóknir til undirbúnings jarðgangaframkvæmda á Vestfjörðum verði lokið 2028.

Horft til langtímaáætlunar 2026-2040 þá leggur Fjórðungssambandið áherslu á eftirfarandi atriði en vísar til greinargerðar um nánari útlistun.

- Samhangandi framkvæmdir við jarðgöng á Vestfjörðum
- Framkvæmdum við stofnvegi og helstu tengivegi án malarslitlags verði hraðað
- Hringvegur um Vestfirði verði hluti af Hringvegi 1 (Þjóðvegi 1)
- Viðmið vetrarþjónustu og framkvæmd hennar verði unnin þvert á hin fimm markmið samgönguáætlunar; hagkvæmni, greiðfærni, öryggi, sjálfbærni og jákvæð byggðapróun.
- Almenningsamgöngur á Vestfjörðum verði byggðar upp til samræmis við aðra landshluta.
- Samspil varnarinnviða og samgöngmála verði hluti af umfjöllun samgönguáætlunar

Hér er síðan vísað til ítarlegar greinargerðar þessara umsagnar um áherslur og tillögur Fjórðungssambands Vestfirðinga varðandi Samgönguáætlun 2026-2040 og verkefnaáætlun 2026-2030. Eins er vakin athygli á að Fjórðungssambandið hefur nýverið gefið út [skýrslu um samspil samgöngumála og uppbyggingar varnarinnviða](#), sem vísað verður til eftirfarandi umsögn.

Fjórðungssambandið þiggur gjarnan boð á fund umhverfis- og samgöngunefndar til að fjalla um efni þessarar umsagnar.

## **Greinargerð.**

Tillaga að samgönguáætlun 2026-2040 er viðtæk enda verulegur tími liðinn frá því samgönguáætlun var síðast til umfjöllunar á Alþingi. Í þessari umsögn er leitast við að fylgja efnisatriðum hennar byggt á áherslum úr stefnuskjöllum og ályktunum af vettvangi vestfirskra sveitarfélaga og nýrrar tillögu til auglýsingar að Svæðisskipulagi Vestfjarða 2025-2050. Í viðauka við umsögnina eru þessar ályktanir og stefnuskjöl kynnt nánar og einnig er lögð fram skýrsla um stöðu samfélaga, innviða, atvinnulífs og náttúru samhliða tillögu svæðisskipulags.

## **II. MARKMIÐ, ÁHERSLUR OG AÐGERÐIR**

### *Lykilviðfangsefni.*

Borið saman við tillögu að Samgönguáætlun 2024-2038, þá eru yfirmarkmið Samgönguáætlunar 2026-2040 hin sömu þ.e. 15 lykilviðfangsefni tiltekin en síðan aukið við með tveimur lykilviðfangsefnum, *Verðmætasköpun með uppbyggingu innviða og Farnettssamband á Þjóðvegum*.

Fjórðungssamband tekur undir yfirmarkmið samgönguáætlunar og að þessi nýju lykilviðfangsefni verði að hluti af yfirmarkmiðum samgönguáætlunar. Lagt er til að breytt verði heiti á 5. lykilviðfangsefni úr *Vetrarfærð og tímabundnar lokanir* í yfirskriftina, *Vetrarþjónusta*, núverandi yfirskrift takmarkar og lýsir ekki viðfangsefninu nægjanlega.



Varðandi viðfangsefnið *Verðmætasköpun með uppbyggingu innviða*, þá bendir Fjórðungssamband Vestfirðinga á að innviðaskuld á Vestfjörðum er há og langan tíma hefur tekið að lækka þá skuld með beinum aðgerðum en margt hefur áunnist á síðustu árum. Fjórðungssamband hefur lengi verið þeirrar skoðunar að hin erfiða staða og þróun samfélaga og atvinnulífs á Vestfjörðum á síðustu áratugum síðustu aldar og fram á annan áratug þessara aldar, hafi skapað tregðu í ákvörðunum um innviðaframkvæmdir. Þegar viðsnúningur verður í verðmætasköpun á Vestfjörðum þá verður þetta hindrun fyrir þróun fiskeldis, ferðaþjónustu og sjávarútvegi og afleiðum s.s. vinnsla fiskroðs til sárameðhöndlunar. Dæmi um jákvæð áhrif innviðaframkvæmda á verðmætasköpun er gerð Bolungarvíkurgangna og bygging laxasláturhúsins Drymlu.

Seinna lykilviðfangsefnið *Farnetssamband á þjóðvegum* er einnig mjög mikilvægt. Stjórnvöld stóðu ekki við sinn hlut í samstarfi við fjarskiptafyrirtæki 2024 um að ljúka uppbyggingu farnets við stofnvegi og því verkefni seinkar á Vestfjörðum til 2028 í stað þess að ljúka því á árinu 2026. Þá á eftir að vinna með fjarskipti við tengivegi og mikilvægt að fá fram stuðning við það lykilviðfangsefni með samþykki tillögunnar við afgreiðslu Samgönguáætlunar.

## Markmið

Fjórðungssamband Vestfirðinga leggur til að samhliða og aukið fjármagn er sett til vetrarþjónustu verði verkefnið Vetrarþjónusta, sett sem markmið er vinnur þvert á yfirmarkmið Samgönguáætlunar. Verkefnið fléttast inn í öll yfirmarkmið; öryggi, greiðfærni, umhverfislega sjálfbærni, hagkvæmni og jákvæða byggðþróun og fengi þá stöðu sem áhersla öllum verkefnum Vegagerðarinnar. Hér verður nú fjallað um nokkrar áherslur innan hvers markmiðskafla.

### 1. Markmið um öruggar samgöngur.

*h. Einbreiðum brúm á Hringvegi og öðrum umferðarmiklum vegum verði fækkað.*

Í lok tímabils samgönguáætlunar 2040 verða að óbreyttu 24 einbreiðar brýr á stofnvegum á Vestfjörðum af þeim 36 sem standa eftir nú í lok árs 2025. Að mati Fjórðungssambands er þetta er ekki ásættanleg staða, lagt er til að forgangsroðun og fjármögnun verði metin á grundvelli heildarúttektar á öllum einbreiðum brúm í stofn og tengivegakerfi landsins, mat á öryggi þeirra m.t.t. aðkomu og vegstæðis og ástands s.s. burðarþol og aldur. Allar einbreiðar brýr verði merktar án tillits til umferðarþunga.

### *i. Stefnt verði að því að fjárfesting í viðhald samgönguinnviða mæti þörf, svo gæði og öryggi innviða haldi sér*

Fagnað er að fjármagn er aukið árlega úr 12,5 ma. í 20 ma á gildistíma samgönguáætlunar, en ítrekað hefur verið ályktað á vettvangi Fjórðungssambands Vestfirðinga á undanförunum árum og áratugum eftir að viðhaldsfjármagn var skorið niður í kjölfar efnahagshruns 2008.



Fjórðungssamband Vestfirðinga vekur athygli á að fjármagn til viðhalds og nýframkvæmda hefur á síðustu árum verið nokkuð jöfn í krónum talið. Með þessar breyttu nálgun þá mun viðhald samgönguinnviða nema um 50% hærri fjárhæð en til nýframkvæmda á áætlunartímabilinu.

Viðhaldsverkefni hafa á síðustu árum verið að sinna bráðaaðgerðum á styttri vegköflum en nú gefst tækifæri að vinna að stærri vegköflum, með tíð og tíma má því ætla að sett verði upp áætlun um fyrirbyggjandi verkefni. Af mörgu er að taka en margir vegakaflar á Vestfjörðum þarfnast viðhalds á slit og burðarlagi enda komnir fram yfir reiknaðan endurnýjunartíma auk vaxandi þungaflutninga. Öryggismál vegna ofanflóða eru síðan áriðandi þáttur sem fellur undir viðhald og ákall er um úrbætur á vegum sem liggja undir bröttum hlíðum.

Vegna aukins fjármagns til viðhaldsverkefna er það er mat Fjórðungssambands að auka eigi samráð með sveitarfélögum og landshlutasamtökum þeirra um forgangsörðun viðhalds framkvæmda. Nýframkvæmdir eru ákvarðar í Samgönguáætlun af Alþingi en viðhaldsverkefni samkvæmt vinnureglum og mati Vegagerðar og áherslum innviðaráðuneytis hverju sinni. Hér gæfist færi á að byggja upp langtímaáætlun um viðhaldsverkefni og hafa mætti sambærilega tímaramma og í nýframkvæmdum til 15 ára og 5 ára aðgerðaáætlun.

*o. Áreiðanleg farnetsþjónusta sé á öllum stofnvegum og helstu tengivegum á láglendi og uppbygging farnets styðji við tækniþróun í samgöngum.*

Fagnað er þessu markmiði og það er krafa Fjórðungssambands að verkefni á Vestfjörðum séu sett sé í forgang. Það er, að á næstu tveim árum til ársins 2028 verði byggt upp farnetskerfi á stofnvegum á Vestfjörðum og minnt á að stefnt var að verkefninu myndi ljúka á árinu 2026 miðað við upphaflegar áætlanir stjórnvalda 2024, sem stjórnvöld ákváðu að draga sinn þátt til baka þ.e. hlutdeild öryggisfjarskipta.

Fagnað er að markmiðið nái einnig til tengivega en um leið er því hafnað að markmiðið nái eingöngu til tengivega á láglendi. Farnetsþjónusta vegfarenda sem fara um fjallvegi ætti ekki að vera í minni forgangi enda er öryggi vegfarenda þar líklega hvað mest ógnað. Uppbygging öryggisfjarskipta fyrir viðbragðsaðila þarf síðan að vera unnið samhliða enda er í flestum tilfellum um að ræða sömu vegkafla sem farnet nær ekki til í dag.

*p. Uppbygging farnets og annarra fjarskiptainnviða verði samþætt við nýframkvæmdir og viðhald þjóðvega eins og kostur er.*

Fagnað er þessu markmiði en varað við að slíkt markmið verði til að seinka enn frekar nauðsynlegum úrbótum á farneti stofnvega á Vestfjörðum, sem stjórnvöld hafa þegar sett að markmiði að verði lokið eigi síðar en 2028.

*s. Mikilvægir samgönguinnviðir verði styrktir til að takast á við neyðarástand sem skapast getur vegna óvæntra náttúruviðburða eða ógna frá ytri aðilum.*

Fagnað er þessu markmiði og lögð áhersla að flýta framkvæmdum á Vestfjörðum þ.e. stofnvegum og jarðgöng er tengja byggðir innan atvinnusvæða og við aðra landshluta. Með þeirri forgangsöröðun er brugðist við þeirri stöðu að áfallapol samfélaga á Vestfjörðum er til muna takmarkaðra en í öðrum landshlutum. Í nýrri skýrslu Vestfjarðastofu [Áherslur vegna varnarinnviða á Vestfjörðum í ljósi borgaralegra þarfa](#), er fjallað um áfallapol innviða og samfélaga gagnvart ytri ógnun. Vísast til umfjöllunar um þá skýrslu hér síðar í þessari umsögn.

## *2. Markmið um greiðar samgöngur.*

*c. Þjónustu á vegum verði forgangsraðað með hliðsjón af umferð og öryggi. Skipulag þjónustu taki einnig eins og kostur er mið af þörfum viðkomandi landshluta, atvinnulífs og mannlífs*

Fagnað er þessu markmiði sem tekur tillit til stefnumörkunar og ályktana Fjórðungþings Vestfirðinga til fjölda ára, sem hafa beint til stjórnvalda að endurskoða vinnureglur Vegagerðar um vetrarþjónustu sem eru að grunni til frá árinu 2012. Það hefur verið mat Fjórðungssambandsins að þessar vinnureglur beri keim af áhrifum efnahagssamdráttar og stöðu og þróun byggðar og atvinnulífs þegar þær eru mótaðar. Þessar vinnureglur eru því í engu samræmi til að þjónusta stóraukin umsvif atvinnulífs og samfélaga á Vestfjörðum og öryggi vegfarenda.

Hvatt er til að forgangsöröðun þjónustu hafi öryggi vegfarenda á fjallvegum verði sett efst í forgang. Óöryggi og takmörkanir á greiðfærni leiðir til að sífellt hærra hlutfall íbúa veigrar sig við ferðalög um fjallvegi ekki sist þá fjallvegi þar sem er engin eða takmörkuð farnetsdekkun. Samanburður við aðra landshluta leiðir einnig í ljós beina mismunun í þjónustutíma innan atvinnusvæða og í tengingum milli landshluta, en þar getur munað 2 til 4 tímum í þjónustutíma.

## *3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.*

*a. Litið verði á samgöngukerfið sem eina heild. Nýir innviðir verði skipulagðir og þeim forgangsraðað með hliðsjón af niðurstöðum faglegra greininga. Leitað verði arðsömustu lausna í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins.*

Í greinargerð samgönguáætlunar er fjallað um mat á arðsemi og vísað til félagshagfræðilegra greininga sem tæki til forgangsöröðun framkvæmda en einnig geti byggða- og umhverfissjónarmið komið til. Hafi þessi sjónarmið verið höfð til hliðsjónar við forgangsöröðun verkefna í tillögu að samgönguáætlun.

Í skýringum með einstaka vegaframkvæmdum er arðsemi framkvæmdar tilgreind en ekki er lýst hvert vægi arðsemi hefur á forgangsöröðun. Fjórðungssamband telur æskilegt að mat á arðsemi verði sett fram við lýsingu á framkvæmdum og þá tilgreint hvaða aðrir þættir koma til við forgangsöröðun. Slíkt eykur á gegnsæi við ákvarðanir og umræðu um forgangsöröðun verkefna og þá þætti sem byggja undir hana.

#### *4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur*

*b. Áfram verði stutt við orkuskipti í samgöngum um land allt, þ.m.t. í þungaflutningum, almenningssamgöngum á landi, lofti og sjó, ferjum, höfnum og í flugi, og net hleðslustöðva þétt til stuðnings orkuskiptum í dreifðum byggðum og ferðaþjónustu.*

*og*

*c. Hraðað verði hagkvæmum orkuskiptum í almenningssamgöngum með uppbyggingu hleðsluinnviða um land allt.*

Þess er krafist að uppbygging hleðslustöðva á Vestfjörðum verði sett í forgang til að þetta net hleðslustöðva á lengri vegalengdum og við fjallvegi. Fagnað er áherslu um að styðja orkuskipti í innanlandsflugi enda þar mikil tækifæri í að efla almenningssamgöngur með aukinn tíðni ferða samhliða aukinni hagkvæmni.

#### *5. Markmið um jákvæða byggðapróun.*

*a. Áfram verði unnið markvisst að lagningu bundins slitlags á tengivegi sem styðji við atvinnu- og byggðapróun og auðveldi skólaakstur á svæðum sem nú búa við malarvegi. Við forgangsroðun uppbyggingar tengivega verði litið til öryggissjónarmiða, aðgengis að farneti, umferðarpunga, ástands vega, akstursleiða skólaaksturs, vinnusóknar, ferðaþjónustu og óska sveitarfélaga.*

Tekið er undir þetta markmið en um leið minnt á að hluti stofnvega á Vestfjörðum er án bundins slitlags þ.e. Bíldudalsvegur nr. 63 og Innstrandavegur nr. 68. Tillaga samgönguáætlunar gerir ráð fyrir að hafnar verði endurbætur á Bíldudalsvegi, en gerir hinsvegar ekki ráð fyrir að lagning bundins slitlags á Innstrandavegi verði lokið innan tímabils áætlunarinnar. Vegurinn er tenging við Norðurland en er um leið sinnir hann atvinnu og þjónustusókn íbúa Strandabyggðar m.a. skólaakstur. Gerð er krafa um að lágmarki verði hafin verið frumathugun á endurnýjun vegarins og markvisst farið í fækkun einbreiðrar brúa sem sumar eru að ná 80 ára aldri.

*b. Íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma akandi, með almenningssvagni, ferju og/eða flugi.*

Viðmiðið 3,5 t ferðatíma hefur um árabil verið í samgönguáætlun og ekki gagnrýnt sem slíkt. Hinsvegar er ekki ásættanlegt að ekki er til staðar viðmið hvernig stjórnvöld ætla að stuðla að framboði ferða til að ná fram samþættum ferðatíma og tíðni slíkra ferða. Veldur þar verulegum áhyggjum að það komi til með að draga úr tíðni ferða með vísan til lækkun framlaga til almenningssamgangna í heild um 9% á fyrsta tímabili samgönguáætlunar og lækkun framlags 12-14% í flugi, landssamgöngum utan höfuðborgarsvæðis og rekstri ferja.

Fjórðungssamband áréttar hér hlutverk Breiðafjarðarferjunnar sem farþega og bílferju fyrir samgöngur og ferðaþjónustu á Vestfjörðum.



*c. Unnið verði að því í samstarfi ríkis og sveitarfélaga að almenningssamgöngur á landsbyggðinni verði eflar þar sem grundvöllur er til þess. Sérstaklega verði samgöngur innan vinnusóknarsvæða eflar. Leitað verði leiða til þess að draga úr ferðatíma og tryggja öryggi. Virkt samráð verði viðhaft við skipulagningu þjónustunnar.*

Tekið er undir að efla verði almenningssamgöngur en skýra verður hvaða þættir skapa grundvöll til að efla almenningssamgöngur og vægi þessara þátta og hvert er svigrúm til þróunar almenningssamgangna. Dæmi um þessa þætti eru rekstur og vetrarþjónustu og síðan þættir sem vísa til annarra markmiða samgönguáætlunar um að efla jákvæða byggðaðróun og um umhverfislegar sjálfbærni.

Ef horft er til rekstrargrundvallar eingöngu, þá verður að lýsa miklum áhyggjum af fjárhagsramma sem settur er til almenningssamgangna. En eins hér að framan greinir þá munu styrkir til almenningssamgangna í heild lækka um 5% á fyrsta tímabili samgönguáætlunar, en eiga síðan að hækka um 9% á öðru tímabili og haldast svo óbreytt á þriðja tímabili, engin sundurliðun er á hvernig sú hækkun skiptist á einstaka verkefni, flug, landsamgöngur, ferjur o.fl.. Framlög fyrir almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæði eiga hinsvegar að hækka um 9% eða 300 mkr á fyrsta tímabili en lækka til flugs, landsamgangna og ferja um 12-14% eða 500 mkr.

Á síðustu misserum hefur verið dregið úr stuðningi við almenningssamgöngur milli sveitarfélaga við sameiningu þeirra sveitarfélaga sem nú mynda Vesturbyggð. Því er sérstök áhyggjum hér lýst af áhrifum á lækkun framlaga til einstakra verkefna er hafa áhrif á samfélög og atvinnulíf á Vestfjörðum. Að óbreyttu má vænta þess að flugferðum fækki í áætlunarflugi til Bíldudals og Gjögurs en samtímis er tilgreint í greinargerð samgönguáætlunar að til skoðunar sé að bjóða út ríkisstyrkt flug til Ísafjarðar, en ekki liggja fyrir fjárveiting til þess nú þegar flugið hefur verið boðið út. Landssamgöngur almenningssamgangna á vegum Vegagerðar eru eingöngu við Hólmavík og minniháttar stuðningur er við sumarakstur milli Hólmavíkur, Ísafjarðar og Patreksfjarðar og engin fyrirheit um breytingu á því fyrirkomulagi. Að lokum hefur Vegagerðin sagt upp stuðningi við þróunarverkefni í Vesturbyggð um almenningssamgöngur, en þar hefur sveitarfélagið, atvinnulíf og íþróttafélög unnið saman í uppbyggingu almenningssamgangna.

Óskað er nánari skýringa og hvaða þætti verða lagðir til mats á hvar sé grundvöllur til samstarfs ríkis og sveitarfélaga í almenningssamgangna og hvar ekki. Í annan stað skýringa á þeirri stefnu að draga úr framlögum til verkefna sem varða landsbyggðirnar en efla höfuðborgarsvæðið á fyrsta tímabili samgönguáætlunar. Í þriðja lagi þá framtíðarsýn um eflingu málaflokksins almenningssamgöngur, á öðru tímabili samgönguáætlunar og hvaða áherslur verða settar þar til grundvallar. Að lokum í fjórða lagi hvernig fari saman hvatning til sameiningar sveitarfélaga og þar með stækkun þeirra og að dregið er úr fjármagni til almenningssamgangna að hálfu ríkisins.

*d. Rekstraröryggi Reykjavíkurlugvallar verði tryggt á meðan annar jafn góður eða betri kostur er ekki fyrir hendi.*

Tekið er undir þetta markmið sem er í samræmi við ályktanir Fjórðungssþings Vestfirðinga til fjölda ára og tilvera flugvallarins er forsenda í jöfnun íbúa landsins í aðgengi að miðlægri þjónustu. Áréttað er að innanlandsflug á Íslandi er í raun ígildi hraðlestrakerfis hjá öðrum þjóðum. Auk hins samfélagslega mikilvægi þá er áætlunarflug um Reykjavíkurlugvöll mikilvæg forsenda fyrir viðskipta og atvinnulíf um allt land. Eins ber að nefna umhverfi rannsókna og nýsköpunar, með vísan til uppbyggingu stjórnvalda á öflugu rannsóknarumhverfi í Vatnsmýrinni við hlið flugvallarins, þar eru mikil tækifæri að tengja það umhverfi við landið allt.

*h. Horft verði til þess að mæta nýjum og/eða breyttum samgöngubörfum sem geta skapast vegna sameiningar sveitarfélaga, hvort sem litið er til framkvæmda, þjónustu eða almenningssamgangna.*

Taka verður undir þetta markmið en vandséð er hvernig hrinda eigi því í framkvæmd miðað við takmörkuð framlög sbr. umfjöllun í c lið. Eins má nefna að ekkert frumkvæði er að hálfu stjórnvalda að koma upp almenningssamgöngum né auka við vetrarþjónustu á milli Ísafjarðarbæjar og Vesturbyggðar með opnun heilsársvegna um Dynjandisheiði í framhaldi af opnun Dýrafjarðargangna. Þetta er þrátt fyrir að stjórnvöld lýsa því yfir að þau beri ábyrgð á og styðji við slíkar tengingar byggða um land allt.

## **Aðgerðaáætlun 2026-2030**

Alls eru kynntar 38 áhugaverðar aðgerðir, sem að meginhluta eru á ábyrgð innviðaráðuneytis og Vegagerðar en einnig ISAVIA og Samgöngustofu. Í kafla 2.3. er lýst sérstökum áherslumálum en erfitt er að öðru leyti að finna í greinargerð samgönguáætlunar hver sé forgangsroðun aðgerða né tímasetning á framkvæmd innan ráðuneytis og stofnana ráðuneytisins og eftir atvikum fjármögnun.

Það er mat Fjórðungssambandsins að til að eiga samráð um framkvæmd samgönguáætlunar og forgangsroðun þurfi að gera nánar grein fyrir tímasetningu aðgerða og eftir atvikum fjármögnun þeirra. Því er beint til umhverfis- og samgöngunefndar að kalla eftir upplýsingum ráðuneytis og stofnana um áætlaða framkvæmd og forgangsroðun aðgerða og nefndin setji viðhorf sín nefndaráliti á þessi atriði.

Fjórðungssamband fyrir sitt leyti, tilgreinir hér tilvísun í sex aðgerðir sem að mati sambandsins eigi taka til nú þegar til framkvæmdar á árinu 2026

*1.7. Heildstæð kortlagning á farnetssambandi á stofn- og tengivegum. Gerð verði framkvæmdaáætlun í samvinnu við Öryggisfjarskipti ehf. með hliðsjón af umferð, slysatíðni og ástandi tengivega. Tækifæri verði kortlögð og nýtt til hagkvæmrar samlegðar og samfjármögnunar með annarri innviðaupbyggingu, svo sem lagningu íjósleiðara og rafstrengja. Skilgreining verklags verði við örugga og hagkvæma samþættingu framkvæmda á sviði samgangna og fjarskipta. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.*

Aðgerðin fellur að ályktun Fjórðungspings Vestfirðinga um eflingu farnets á tengivegum samhliða og uppbygging farnets á stofnvegum verður lokið. Lögð er áhersla á að sem víðust nálgun verði við þá matsþætti sem settir eru til hliðsjóna. Hafa ber í huga á umferðarþyngstu tengivegum verða í senn flest slys á hvern kílómetra vegar og fæst slys á hvern ekinn kílómetra. Með öðrum orðum verða flest slys á fjölförnustu vegunum en slysaætta hvers vegfaranda er einnig mun minni en á fáfarnari vegum. Það er því mikilvægt að taka tillit til bæði fjölda slysa og slysaætta hvers vegfaranda við forgangsroðun framkvæmda og þjónustu.

Fjórðungssamband telur síðan að við mat ástandi vega verði lögð áhersla á að forgangsraða uppbyggingu farnets á fjallvegum og langleiðum þar sem engin dekkurn er í dag og taka mið af þjónustustigi vetrarþjónustu. Lagt verði einnig mat á vægi tengivegar fyrir viðkomandi byggðarlög við þjónustu og atvinnusókn íbúa og atvinnulíf. Haft verði samráð við sveitarfélög og landshlutasamtök þeirra varðandi þessa uppbyggingu.

*1.8. Úttekt á öryggi í siglingum. Gerð verði heildstæð úttekt á öryggi í siglingum við strendur Íslands. Úttektin taki til sjóleiða, hafnaraðstöðu, merkinga, siglingatækja, fjarskipta, björgunar- og viðbragðskerfa, auk ástands og viðhalds leiðarmerkja og vita. Markmiðið sé að greina áhættuþætti, forgangsraða aðgerðum til úrbóta og styrkja samhæfingu milli stofnana sem koma að siglingaöryggi. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.*

Vísað er til bls. 66 í greinargerð, þar sem tilgreint er að Ísland sé aðili að leiðréttingarkerfi ESB fyrir gervihnattaleiðsögu, EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service). Útbreiðslusvæði kerfisins nær nú aðeins yfir eystri helming landsins en unnið er að stækkun þess svo það nái yfir allt landið með uppsetningu EGNOS-stöðvar við Hólmarvík og í Keflavík. Verkefninu er stýrt af EGNOS samstarfinu en samkvæmt upplýsingum FV munu prófanir eiga sér stað fram eftir árinu 2028 og reikna megi með að taka kerfið í notkun á árinu 2029.

Hér skal bent á að auk þess sem flugleiðsögn mun styrkjast, þá bætir kerfið einnig siglingarleiðsögn og því beri að taka það með í aðgerð um úttekt á öryggi í siglingum. Auk þess að bæta þar með siglingaöryggi þá skapast möguleikar að þrengja og sveigja skilgreindar siglingaleiðir og opna þannig fyrir notkun hluta svæða sem eru í dag helguð siglingum eða «hvítum ljósgeira ljósvita».

*2.2. Stefna í hafnamálum. Staða og þróun í hafnamálum verði greind. Stefna í hafnamálum verði mótuð þar sem m.a. verði horft til samspils hafna við aðrar samgöngur. Stefnan taki til allra hafna landsins, bæði þeirra sem eru sjálfbærar og þeirra sem njóta ríkisstyrkja. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.*

Lýst er stuðningi við að hafin verði mótun stefnu í hafnarmálum en um mótmælt mikilli lækkun (18%) framlaga til hafnarbótasjóðs til næstu fimm ára og hækkun á kostnaðarhlutdeild sveitarfélaga.

Mörg verkefni eru á Vestfjörðum sem munu ekki fá fjárveitingu s.s. á stórskipakantur á Patreksfirði verkefni sem var komið með markað fjármagn í fyrri tillögum að samgönguáætlun. Önnur verkefni á Vestfjörðum eru einnig skert til mikilla muna. Fyrir Vestfirði er þetta bein hindrun til að mæta vaxandi atvinnulífi s.s. fiskeldi, sjávarútvegur og ferðaþjónustu. Minnt er á að hafnir hafa verið lykilþáttur í þróun byggðar um land allt og skapað ný og oft ófyrirséð atvinnutækifæri og tengja má við 16. lykilviðfangsefni samgönguáætlunar, *Verðmætasköpun með uppbyggingu innviða*

Gerð er hér að lokum krafa um endurskoðun á lækkun hlutfalls ríkisins (Vegagerðar) í hafnarframkvæmdum úr 60% í 40%. Þessi breyting rekst á við áherslu um að efla strandsiglingar og flutninga á sjó, án góðrar hafnaraðstöðu verður slíkt erfiðara í framkvæmd ef ekki er til staðar góð hafnaraðstaða. Þessi breytta stefna er einnig úr takti við áherslu að auka öryggi, umsvif í höfnum og áherslu á ríkisins á aukna verðmætasköpun. Eins verður að skoða hvort breyting verði á umsjón með framkvæmd hafnarframkvæmda þ.e. sveitarfélögin taki nú við umsjón með framkvæmdin en ekki Vegagerðin í ljósi þess að sveitarfélögin fari þá með hærri hlutfall af kostnaði.

*5.2. Skilgreining á heildstæðu leiðakerfi almenningssamgangna milli byggða. Áfram verði unnið að gerð heildstæðs leiðakerfis almenningssamgangna milli byggða um land allt. Skilgreina skal samræmd þjónustuviðmið og styðja við samvirkni leiða og leiðakerfa.*

*Ábyrgð: Vegagerðin.*

*og*

*5.3. Upplýsingaveita fyrir heildstætt almenningssamgöngukerfi. Mótuð verði og innleidd gagnvirk upplýsingaveita fyrir heildstætt almenningssamgöngukerfi óháð rekstraraðila og ferðamáta. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.*

Aðgerð 5.2. og 5.3. eru til úrbóta á almenningssamgöngukerfinu eins og það er í dag, en að mati Fjórðungssambandsins vantar hér að fjalla um heildarstefnu í málaflokknum líkt og við afgreiðslu Samgönguáætlunar 2020 til 2034, [Ferðumst saman – heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða](#). Ekki kemur fram að sú stefna sé höfð að leiðarljósi a.m.k. koma ekki fram beinar tilvísanir í markmið og aðgerðir en þær snéru um margt að efla almenningssamgöngur á landsbyggðunum.

Í byrjun þessa árs var nýtt leiðakerfi landssamgangna þ.e. utan höfuðborgarsvæðis tekið upp og á vef Vegagerðar kemur fram að leiðakerfi byggji á samráðsfundum með landshlutum. Þeir samráðsfundir voru eingöngu með þeim landshlutum sem kerfið nær til í dag en beðið var með Vestfirði þar til síðar, en eingöngu er ekið á Hólmavík árið um kring.

Með aðgerðum 5.2. og 5.3., er boðað að halda áfram mótun heildarstefnu og byggja upp gagnvirkt upplýsingakerfi sem nær til allra ferðamáta í almenningssamgöngum. Þetta eru jákvæðar aðgerðir en Fjórðungssamband lýsir áhyggjum að fjárhagsrammi almenningssamgangna miðast við það leiðakerfi sem er til staðar í dag og þar eru Vestfirðir mikið til undanskildir er varðar landssamgöngur.



Í annan stað hvernig dregið hefur úr stuðningi við verkefni sem rekin hafa verið á síðustu árum s.s. í Vesturbyggð og í Múlaþingi. Hér vísað til að við sameiningu sveitarfélaga sem mynda þessi sveitarfélög í dag þá dregur Vegagerðin úr stuðningi á grundvelli þess skilnings að það sé sveitarfélaga að reka almenningssamgöngur innan sveitarfélagsins. Hlutverk almenningssamgangna Vegagerðar sé að styðja akstur á milli sveitarfélaga og ekkert tillit til langra vegalengda á milli þéttbýliskjarna. Önnur hlið er síðan á þessu að Vegagerðin er síðan ekki með frumkvæði að byggja upp nýjar leiðir, hvað Fjórðungssambandið best veit þá eru engin áform að koma á um tengingu byggðakjarna sveitarfélaga innan Vestfjarða, þ.e. norðan og sunnanverðum Vestfjörðum eða við Strandir og Reykhólahrepp. Með bættum samgöngum hefur aukist áhugi ungs fólks að sækja nám í Menntaskólann á Ísafirði og nýta þar heimavist. Í endurskoðuðu leiðakerfi Vegagerðar sem kynnt var á áramótum er sett að markmiði að þjóna þessum hópi en miðað við leiðakerfið er ekki séð að það eigi við Vestfirði og svarar því ekki ákalli Ungmennaráðs Vestfjarða sem kemur fram í umsögn ráðsins um Samgönguáætlun.

Hér er í raun óljóst hvar stjórnvöld (Vegagerðin) leggja til grundvallar skilgreiningu á byggð, er það þéttbýliskjarni, sveitarfélag eða atvinnusvæði sem tengja á heildstætt. Þetta hlýtur að teljast andstætt markmiðum Samgönguáætlunar og fleiri áætlana innviðaráðuneytis um eflingu byggða um land allt s.s. Byggðaáætlun og Stefnu um málefni sveitarfélaga.

*5.6. Endurskoðun á vinnureglum vetrarþjónustu. Unnið verði að yfirferð á gildandi vinnureglum í vetrarþjónustu á þjóðvegum landsins. Við tillögugerð verði vegir skoðaðir eftir tegund, umferðarmagni og öðrum hagsmunum vegna flutningsleiða, atvinnusvæða, skólaaksturs, ferðaþjónustu o.s.frv. Unnið verði í samstarfi við fulltrúa sveitarfélaga, atvinnulífs og annarra hagsmunaaðila. Ábyrgð: Vegagerðin.*

Nú kemur ekki fram í greinargerð hvernig forgangsörðun aðgerða eða tímasetningu þeirra verður háttað. Ítrekuð er hér sú skoðun að vetrarþjónustu beri að vinna þvert á öll markmið Samgönguáætlunar þá er það krafa Fjórðungssambandsins, aðgerð 5.6 sé sett efst á lista yfir aðgerðir í jákvæða byggðapróun. Í annan stað leggur Fjórðungssamband til að þessi aðgerð verði tímasett og henni lokið fyrir upphaf vetrarþjónustu haustið 2026 samhliða verði þá fjármagn tryggt í fjárlögum 2027 eða fjáráukalögum 2026 til endurupptöku gildandi verktakasamninga. Að öðru leyti er lýst stuðningi við aðgerðarinnar og ítrekuð sjónarmiða sem hér að framan hafa verið sett við markmið 2, lið c um forgangsörðun þjónustu á vegum og áhyggjum að gert er ráð árlegri lækkun framlaga á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.

Fjórðungssambandið leggur síðan til samræmingu á þjónustutíma á vinnusóknarsvæðum í landinu þar hallar á Vestfirði og munar 2 til 4 tímum í þjónustutíma. Eins ítrekað að mæta þjónustubörf vegna vaxtar í atvinnulífi og samfélögum sem er og til stuðnings við hugmyndir um hækkun vægis stofnvega á Vestfjörðum með skilgreiningu á Hringvegi 2 og ferðaþjónustuverkefnið, *Vestfjarðaleiðin*.

## **Umfjöllun um verkefni á Vestfjörðum.**

### ***Vestfjarðavegur um Gufudalssveit***

Lokið verður við framkvæmdir eigi síðar en 2027, á vegi milli Skálaness og Bjarkarlundar, sem hluti af rúmlega aldarfjórðungs verkefni að byggja upp Vestfjarðaveg 60 frá Flókalundi að Bjarkarlundi. Síðustu áfangar í Gufudalssveit með þverun Gufufjarðar og Djúpafjarðar eru í framkvæmd eða á útboðsstigi og mikilvægt að það sé staðfest í Samgönguáætlun. Verkefnið fellur vel að markmiðum svæðisskipulags og ályktunum Fjórðungspings og innviðanefndar Fjórðungssambands.

### ***Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði.***

Samkvæmt útboðsskilmálum skal lokið við síðasta áfanga við endurnýjun vegar um Dynjandisheiði milli Dynjandisár og Búðavíkur haustið 2026. Ásamt með framkvæmdum í Gufudalssveit verða þá aflagðir síðustu 17 km malarkaflarnir á Vestfjarðavegi 60 og er það vel. Efla þarf síðan vetrarþjónustu til að þessar vegabætur nýtist árið um kring fyrir samfélag og atvinnulíf og samanlagt fellur það að markmiðum svæðisskipulags og ályktunum Fjórðungspings og innviðanefndar Fjórðungssambands.

Benda verður síðan á að eftir er að útfæra vegamót Vestfjarðavegar 60 og Barðastrandavegar 62 við Flókalund og vegkafla í Vatnsfirði. Óskað er eftir að umhverfis- og samgöngunefnd kalli eftir upplýsingum um stöðu þess verkefnis, telst það viðhaldsverkefni eða myndi það kalla á nýframkvæmdir.

### ***Bíldudalsvegur, Bíldudalsflugvöllur–Trostansfjörður***

Stytting vegalengda fyrir atvinnu og þjónustu á sunnanverðum Vestfjörðum og mun leggja af 20 km af um 60 ára gömlum malarvegi. Verður hér til ný heilsársleið til flutninga og þjónustusókn milli sunnan og norðanverðra Vestfjarða og aðra landshluta. Mun létta á þungaflutningum frá Bíldudal um Bíldudalsveg 63 til Patreksfjarðar og um Barðastrandaveg 62 enda 44 km stytting. Opnar síðan á nýtt heilsárs ferðaþjónustusvæði í innanverðum Arnarfirði og verður þá sem hluti af *Vestfjarðaleiðinni*.

Þessi framkvæmd mun skapa möguleika á öðrum úrbótum m.a. bætt tíðni fyrir áætlunarflug til Vestfjarða með samþættingu áætlunarflugs til Bíldudalsflugvallar og Ísafjarðarflugvallar. Eins mun endurbættur vegur stytta aksturtíma, auka öryggi vegfarenda og efla enn frekar möguleika í skólasókn nema á framhaldsskólastigi á Vestfjörðum. Verkefnið fellur því vel að markmiðum svæðisskipulags auk ályktana Fjórðungspings og innviðanefndar og svarar ákalli Ungmennaráðs Vestfjarða um eflingu almenningssamgangna með vísan til umsagnar ráðsins við Samgönguáætlun.

Verkefnið átti að samkvæmt gildandi samgönguáætlun 2020-2034, vera unnið á tímabilinu 2025-2029 og þá sem eitt samhangandi verkefni ásamt endurbyggingu á vegi úr Trostansfirði að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði.

Nú er tillaga er um að verkefnið verði unnið í tveim áföngum og þessi áfangi unnin á tímabilinu 2031-2035 í framhaldi af verkefni með endurbyggingu vegar úr Trostansfirði að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði á seinni hluta tímabilsins 2026-2030 .

Því er beint til umhverfis- og samgöngunefndar að verkefnið verði aftur skoðað sem ein samhangandi framkvæmd en til vara að verkefnið verði hafið strax á árinu 2030. Einnig er lagt til að á sama tíma verði tryggð verði fjárveiting úr viðhaldsverkefnasjóði til að endurbyggja vegkafla frá Bíldudal að Bíldudalsflugvelli. Slitlag og burðarlag þessa vegkafla er samkvæmt skýrslu Vegagerðar mjög lélegt. Breidd vegar er heldur ekki viðunandi auk þess sem framkvæmdin leggur af einbreiða brú.

### ***Bíldudalsvegur, Trostansfjörður–Vestfjarðavegur.***

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við Bíldudalsveg á árunum 2027–2030 í framhaldi af gerð nýs vegar yfir Dynjandisheiði, hér er um að ræða um 10 km kafla á um 50 ára gömlum malarvegi og hefur sömu forsendur og lýst er í verkefninu Bíldudalsflugvöllur – Trostansfjörður.

Verkefnið er í gildandi samgönguáætlun 2020-2034 á tímabilinu 2025-2029 og þá sem eitt verkefni ásamt endurbyggingu á vegi úr Trostansfirði að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði. Nú er tillaga er um að verkefnið verði unnið í tveim áföngum og þessi áfangi unnin á tímabilinu 2026-2030 og í kjölfarið verði unnið á tímabilinu 2031-2035 endurbygging vegar frá Bíldudalsflugvelli að Trostansfirði.

Því er beint til umhverfis- og samgöngunefndar að verkefnið verði aftur skoðað sem ein samhangandi framkvæmd til að tryggja samfellu í framkvæmd. Til vara, að tryggja að verkefnið Bíldudalsflugvöllur – Trostansfjörður, hefjist eigi síðar en 2030 og tryggi þannig að hönnun og útböð sé lokið þegar þessu verkefni lýkur.

### ***Flateyrarvegur ýmsir staðir, snjóflóðavarnir***

Verkefnið eykur öryggi vegfarenda vegna ofanflóða auk þess sem slitlag og burðarlag er orðið lélegt. Tillagan fellur að markmiðum svæðisskipulags og ályktunum Fjórðungspings og innviðanefndar Fjórðungssambands, sem höfnuðu hugmyndum um færslu vegarins í tillögu að Samgönguáætlun 2024 – 2038, með tengingu um Holtsodda.

### ***Innstrandarvegur, Heydalsá–Þorpar.***

Fjárveitingar eru til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á Innstrandarveg á þessum kafla á árinu 2030, alls 5 km malarkafli á Innstrandavegi. Verkefnið er í gildandi samgönguáætlun 2020-2034 og átti að vera í framkvæmd á árinu 2028 og hafði þá verið seinkað ítrekað. Með þessar forsendur í huga er því beint til umhverfis- og samgöngunefndar verkefnið fari í framkvæmd 2028. Hafa verður einnig í huga mögulega uppbyggingu atvinnustarfsemi á þessu svæði á grundvelli nýtingar jarðvarma á Gálmarrönd, en rík ástæða er til bjartsýni um það verkefni á næstu misserum. Verkefnið fellur að markmiðum svæðisskipulags og ályktunum Fjórðungspings og innviðanefnd Fjórðungssambands.

Vakin er síðan athygli á að Innstrandavegur er í heild sinni 100 km langur kafli milli Steingrímsfjarðar og Hrótafjarðar er einnig mikilvægur hluti stofnvegakerfisins, þótt stór hluti vöruflutninga hafi færst yfir á vegi um Bröttubrekku og Dali með tilkomu nýs vegar um Þröskulda haustið 2009. Á Innstrandavegi er bundið slitlag er á 61 km og þrír kaflar með malarslitlag alls 39 km. Af þessum þremur malarköflum hefur eins áður segir verið 5 km malarkafli á milli Þorpa og Heydalsár í Steingrímsfirði en verkefninu hefur ítrekað verið frestað. Innstrandavegur er hluti *Vestfjarðaleiðarinnar* og er stysta leið milli Norðurlands og Vestfjarða. Lagt til að lágmarki verði hafin vinna að gerð frumdraga varðandi endurnýjun vegarins á tímabili samgönguáætlunar og mótuð verkefni sem taka meginn inn við næstu endurskoðun Samgönguáætlunar.

### ***Strandavegur um Veiðileysuháls.***

Fjárveitingar ætlaðar Strandavegi eru til endurgerðar á veginum um Veiðileysuháls á tímabili áætlunarinnar 2031-2035. Verkefnið er í gildandi samgönguáætlun og átti að vinnast á tímabilinu 2020-2024 og hafði þá verið ítrekað frestað frá árinu 2014. Fyrir liggur umhverfismat og lýsing framkvæmdarinnar og þá með þeim viðauka að nauðsyn sé að leggja nýjan veg við byggðina í Djúpuvík, enda liggur vegurinn í dag í gegnum húsasund.

Strandavegur þarf einnig verulegra endurbóta norðan og sunnan við Veiðileysuháls og í tillögu að svæðisskipulagi er lagt til að skoðuð verði tilfærsla vegarins um Naustvíkurskörð í stað vegar um Kjörvogshlíð.

Úrbætur á Strandavegi er síðan einn lykilþátta varðandi byggingu Hvalárvirkjunar og ljóst að framkvæmd við virkjunina verður miklum vandkvæðum bundið ef ekki er farið í úrbætur. Vestfirsk samfélög leggja megináherslu á gerð virkjunina líkt og kemur fram í markmiðum Svæðisskipulags Vestfjarða þar sem gert er ráð fyrir tengingu virkjunarinnar eigi síðar en árið 2030. Hefur framkvæmdaaðili virkjunarinnar Vestur Verk kynnt innviðaráðuneyti og Vegagerðinni frumhönnun á nauðsynlegum lágmarksúrbótum á Strandavegi og Ófeigsfjarðarveg í samráði við Vegagerðin. Að mati Vestur Verks ehf eru úrbæturnar brýnar þar sem ástand veganna er bágborið og vart bjóðandi fyrir almenna umferð m.a. tilfærsla vegarins við byggðina í Djúpuvík, hvað þá fyrir þá umferð sem bætist við vegna framkvæmda bæði VesturVerks og Landsnets sem áætlað er að standi yfir á tímabilinu 2027 til 2030.

Beint er til umhverfis- og samgöngunefndar fjármagn til slíkra úrbóta sem flýtiframkvæmd verði skoðað, fyrir slíku eru fjöldi fordæma við stórfamkvæmdir af þessu tagi í landinu. Ítrekuð er afstaða VesturVerks í samskiptum sínum við ríkisvaldið, að vegbætur í Árneshreppi eru mikilvæg forsenda framkvæmda. Koma þarf starfsfólki ásamt aðföngum að og frá verkstað og brýnt að greiðfært sé allt árið um kring.



#### 4. kafli. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda

##### 4.2. Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta.

Lýsa verður vonbrigðum að innanlandsflugvallarkerfið, sem tilgreint er veigamikill hluti af almenningsamgöngukerfi landsins, fái ekki aukinn stuðning í samgönguáætlun 2026-2040. Þetta kerfi var skorið harkalega niður sem hluti af efnahagsaðgerðum í kjölfar efnahagshruns 2008 og hefur nær staðið í stað frá þeim tíma og gengið á alla innviði þess.

Fjórðungssamband Vestfirðinga er kunnugt að fyrir liggi skýrsla Vegagerðarinnar um stöðu og framtíðarhorfur innanlandsflugs. Skýrslan hefur ekki verið birt að hálfu innviðaráðuneytis, en á grundvelli hennar hefur Vegagerðin auglýst útboð á flugi til Ísafjarðar. Fjórðungssambandið fagnar því útboði en beinir til umhverfis- og samgöngunefndar að óska eftir að skýrslan verði birt og um hana fjallað.

Fjórðungssamband lýsir síðan vonbrigðum að framlög til innanlandsflugvallarkerfis hækka ekki í heild sinni við upptöku varaflugvallargjalds. Varaflugvallargjald sem sett var á til að tryggja að flugvellir á Akureyri og Egilsstöðum og að hluta Reykjavíkurflugvöllur, stæðust kröfur sem varaflugvellir Keflavíkurflugvallar. Í umsögn Fjórðungssambands við frumvarpið um varaflugvallargjald í [Samráðsgátt](#) var beint til ráðuneytis hvort með upptöku varaflugvallargjald væri því veitt til rekstrar þessara flugvalla og því myndi skapast svigrúm fyrir aukin framlög til annarrar innanlandsflugvalla. Engin svör voru gefin við þá ábendingu við framlagningu frumvarps sem varð síðan að lögum og henni er hér með beint til umhverfis- og samgöngunefndar að ræða þessa afstöðu og skýra hvernig ætlun er að beita varaflugvallargjaldi á gildistíma samgönguáætlunar.

Orkuskipti í flugi eru líkleg til að verða meginbreyta í rekstri flugvéla sem nýta má til innanlandsflugs á Íslandi og til þess er vísað á öðrum stað í greinargerð samgönguáætlunar að tryggja orkuskipti flugvalla með þetta að leiðarljósi. Því má ekki á sama tíma ganga enn lengra í því að rýra viðhald og nýframkvæmdir á innanlandsflugvöllum á meðan beðið er þessar breytingar.

##### 4.3.2.1. Rekstur (og gjöld) Vegagerðarinnar.

**Þjónusta.** Hér að framan í umsögn Fjórðungssambands er því fagnað að tillaga er um að stórauka á framlög til vetrarþjónustu eða úr 3,8 ma. í rúmar 6,8 ma. Er þá loks viðurkennt að framlög hafa verið langt um minni en nauðsynleg þjónusta í raun kostar. Forstjóri Vegagerðar hefur á opinberum vettvangi lýst því að þjónusta síðustu ára hafi verið rekin fyrir um 5,2 ma en þá með miklum skerðingum. Mat forstjóra er að ásættanleg þjónusta og viðbætur sem taka hefði mátt inn með bættu samgöngukerfi á undanförunum árum, myndi kosta um 7,5 ma.

Áhrif fjárhagsstöðu vetrarþjónustu er að mati Fjórðungssambandsins verið hindrun í að leiða fram breytingar á vinnureglum vetrarþjónustu. Vísa má til samráðs sem Vegagerðin efndi til um endurskoðun vetrarþjónustu fyrir rúmum tveim árum og margar hugmyndir þar settar fram um úrbætur, sem ekki var hægt að framfylgja vegna skerðinga fjárhagsramma og ekki vilji til að stækka hann.

Það ber einnig að líta til að vinnureglur vetrarþjónustu eiga uppruna frá árinu 2012 og að mati Fjórðungssambandsins tóku þá mið af efnahagsástandi þess tíma, en nú eru breyttir tímar. Því er aðgerð 5.6 um endurskoðun ramma vetrarþjónustu forgangsmál að mati Fjórðungssambandsins.

Það eru síðan vonbrigði og hér mótmælt strax að samkvæmt fjárhagsramma vetrarþjónustu þá eiga framlög hennar að lækka um rúm 5%, eða úr 6,8 ma. árið 2026 í 6,5 ma. árið 2030. Hér ætti að lágmarki að vísitölutengja fjárveitingu út tímabilið til að láta reyna á rekstur eftir endurskoðun vinnureglna og gera kleift að opna á nýja þjónustu fyrir þær samgöngubætur sem koma inn á sama tímabili. Það liggur einnig fyrir mat forstjóra Vegagerðarinnar að rekstur góðrar þjónustu myndi kosta um 7,5 ma. og hækkun framlags nú nær ekki þeirri fjárhæð í upphafi.

Hér er að lokum lýst áhyggjum að aukinnar fjárheimildir nýtist ekki í upphafi tímabils 2026-2030 þar sem Vegagerð verði ætlað að greiða niður „halla“ af vetrarþjónustu síðustu ára. Umhverfis- og samgöngunefnd er hvött til að fá nánari greiningu á þessum þætti, ella verður ekkert svigrúm til aukningar á þjónustu.

### **Styrkir til almenningssamgangna, innan liðar 10-211 Vegagerðin.**

Vísað er til umfjöllunar umsagnar Fjórðungssambandsins um aðgerðir 5.2 og 5.3 á tímabilinu 2026-2030 um verkefni á Vestfirðum og markmiðum. Hér er nánari greining á fjármagni á sem veita á til almenningssamgangna.

Ef tillaga að Samgönguáætlun 2024-2038 er höfð til hliðsjónar þá er jákvætt að horfa til þess að styrkir til almenningssamgangna verði auknir um tæpa 3 ma. Meginhluti þeirra aukningar verður settur til eflingar almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðið en aukið er einnig við flug og landsamgöngur en aðrir liðir standa í stað og framlög til ferja lækkar í þessum samanburði sem skýrist af nýjum samningum.

Hinsvegar gerir tillagan ráð fyrir að draga síðan árlega úr stuðningi við verkefnin fram til ársins 2030 og lækka þar framlög til flugs, landssamgangna og ferja um 12-14% eða um rúmar 500 mkr en á sama tímabili á að auka við almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæði um 9% eða um 300 mkr. Horft beint á þessar tölur þá má segja verið sé að hækka framlög almenningssamgangna til höfuðborgarsvæðis á kostnað landsbyggðar.

Fjórðungssamband Vestfirðinga beinir því til umhverfis- og samgöngunefndar að þessar lækkanir verði endurskoðaðar. Almennt vill Fjórðungssambandið síðan ítreka þennan ómöguleika í stefnumörkun Samgönguáætlunar að efla almenningssamgöngukerfi um land allt, þegar vitað er að það hefur verið undirfjármagnað um langa hríð.

### **Viðhald**

Vísað er til umfjöllunar umsagnar Fjórðungssambandsins um markmiðskafla 1 um öruggar samgöngur, i. liður, að hér séu jákvæðar breytingar á framlögum til viðhalds vega.

Ítrekuð er tillaga að lögð verði fram áætlun um viðhald vega til 5 ára og langtímaáætlun til 15 ára og vinna í samráði við sveitarfélög og landshlutasamtök. Í þessu sambandi verður að vísa til hve miklu munar í mati á viðhaldspörf er á vegakerfi landsins miðað við tillögu að



samgönguáætlun 2024–38 (þingskjal 319, 154 lgþing), þar sem heildarmat viðhaldsskuldar var 80 ma. en er nú í nýrri samgönguáætlað um 180 ma. Árleg framlög til viðhalds voru í fyrri áætlun áætluð 15,5 ma en nú 20 ma.

Ef tekin er sambærilegur samanburður á sömu tillögum að samgönguáætlun varðandi nýframkvæmdir, verður ekki annað séð en að verkefni sem áður voru áætluð sem nýframkvæmdaverkefni s.s. á Vestfjarðavegi 60 í Reykhólasveit og í Dalabyggð teljast nú til viðhaldsverkefna og lýsa verður fullum stuðningi við það. Hinsvegar vaknar spurning hvort hækkun viðhaldsfjármagns sé þá nægjanlegt til að vinna niður viðhaldsskuld og þá á hvað löngum tíma.

Ítrekuð er sú afstaða að kalla til aukins samráðs og upplýsingargjafar um framkvæmdir af viðhaldsfjármagn og fá fram sjónarmið sveitarfélaga um forgangsörðun.

Fjórðungssamband Vestfirðinga lýsir eftir upplýsingum og að nánari umfjöllun verði í samgönguáætlun um viðhald og öryggismál í jarðgöngum og viðbrögðum við aukinni umferð s.s. í Breiðadals- og Botnsheiðargöng. Göng sem voru byggð á grundvelli staðla frá Noregi í upphafi níunda áratugar síðustu aldar og standast ekki kröfur né til að mæta aukinni umferð.

### **Innviðafélag**

Drög frumvarps um Innviðafélag hefur verið lagt fram í Samráðsgátt með umsagnarfresti til 9. febrúar 2026. Fjórðungssamband Vestfirðinga mun því síðari stigum koma með umfjöllun um forsendur Innviðafélags og samspil þess við Samgönguáætlun.

### **Jarðgangaáætlun**

Fjórðungssamband Vestfirðinga fagnar þeirri breytingu sem gerð hefur verið á Jarðgangaáætlun Samgönguáætlunar 2026-2040, sem setur þrjú jarðgöng á Vestfjörðum í aukin forgang þ.e. Súðavíkurgöng í 2. eða 3. í forgangsörð eftir Fljótagöngum og Mikildalur og Hálfðán sem 4. í forgangsörð.

Hér vakin athygli á því að ástand stofn og tengivega með bundnu slitlagi á Vestfjörðum hefur versnað til muna vegna viðhaldsleysis. Afskriftartíma veganna er einnig víða komin fram yfir viðmið þar með talið fjallvegi sem jarðgöng koma til með að leysa af hólmi. Krafan er að stjórnvöld og hefji nú þegar endurnýjun og viðhald stofn og tengivega og gerð jarðgangna til framtíðar litið ekki raska eðlilegu viðhaldi og endurnýjun þeirra.

Þrír aðrir jarðgangakostir á Vestfjörðum eru tilgreindir en ekki forgangsraðað, þeir eru í landfræðilegri röð Klettháls, Gemlufallsheiði og breikkun Breiðadalsleggs. Hér er breyting miðað við tillögu að Samgönguáætlun 2024-2038, þar sem forgangsörðun gerði ráð fyrir að jarðgangaframkvæmdir á Vestfjörðum hæfust ekki fyrr en undir lok þeirrar áætlunar, sem hefði orðið óásættanleg niðurstaða og ekki takti við þau umskipti sem hafa orðið í vexti samfélaga og atvinnulífs á Vestfjörðum.

Tillaga samgönguáætlunar 2026-2040 fellur vel að vali á jarðgangakostum sem kemur fram í ályktun Fjórðungspings Vestfirðinga, ályktun innviðanefndar Fjórðungssambandsins og markmið Svæðisskipulags Vestfjarða. Eins fellur tillagan að sömu markmiðum og ályktunum

tillaga um aukið fjármagn til nánari rannsókna og undirbúnings á jarðgöngum milli Súðavíkur og Ísafjarðar (Álftafjarðargöng) og undir Mikladal og Hálfðán (Suðurfjarðargöng) á tímabilinu 2026-2028. Hér leggja sveitarfélög á Vestfjörðum og Fjórðungssamband áherslu á að ákvörðun um jarðgangagerð á Vestfjörðum verði teknar eigi síðar en 2028 og að lögð verði fram áætlun um samhangandi jarðgangaframkvæmdir á Vestfjörðum.

Með vísan til sömu markmiða þá er það hér áhersla á að rannsóknum og öðrum undirbúningi jarðgangakosta verði beint að tveim þáttum er varða öryggi og eflingu samfélaga og atvinnulífs, aðrir þættir kæmu þar á eftir s.s. kostnaður og tímasparnaður í akstri. Horfa má til þess að sparnaður við val jarðgangakostum út frá kostnaði, mun til lengri tíma lítið leiða til aukins kostnaðar vegna áhrifa af minna öryggi og aukins kostnaðar á samfélög og atvinnulíf.

*Um forgangsröðun jarðgangna á Vestfjörðum.*

Val á jarðgangakostum á Vestfjörðum byggir á umfangsmikilli vinnu á vegum sveitarfélaga og Fjórðungssambands Vestfirðinga. Á árinu 2021 var gefin út Jarðgangaaætlun Vestfjarða og samfélagsleg greining áhrifa jarðgangna á árinu 2022. Í þeirri vinnu var fjallað um átta jarðgangakosti og ákveðið að setja fimm af þeim í forgang, í *landfræðilegri röð* eru þau þessi, Klettháls, Suðurfjarðargöng (Miklidalur og Hálfðán sem ein framkvæmd), breikkun Breiðadalsleggjar og Álftafjarðargöng og hefur sú tillaga verið óbreytt til dagsins í dag, nú síðast í auglýsingu að Svæðisskipulagi Vestfjarða 2025-2050 og ályktun 70. Fjórðungsþings Vestfirðinga.

Ályktanir Fjórðungsþinga hafa fylgt þessari stefnu nú síðast ályktun 70. Fjórðungsþings Vestfirðinga, haustið 2025.

#### *Jarðgöng*

*Krafa vestfirskra sveitarfélaga í vegasamgöngum er að byggja upp láglendisvegi með jarðgöngum innan atvinnusvæða á Vestfjörðum með eflingu samfélaga og öryggi vegfarenda sem meginforsendu.*

*Í annan stað að tryggja láglendisvegi sem á sömu forsendum tryggja tengingu atvinnusvæða innan Vestfjarða og tengingu þeirra við aðra hluta landsins. Af tíu jarðgangaverkefnum sem hafa verið tilgreind í áætlunum stjórnvalda um forgangsröðun jarðgangaverkefna á Íslandi til næstu 30 ára, eru fimm á Vestfjörðum. Í landfræðilegri röð eru þau þessi, Klettháls, Suðurfjarðargöng (Miklidalur og Hálfðán sem ein framkvæmd), breikkun Breiðadalsleggjar og Álftafjarðargöng. Sú frumathugun sem verkefnið byggir á uppfyllir ekki meginforsendur um bætt öryggi og eflingu samfélaga. Það er eindregin krafa að stjórnvöld leggi nú þegar fram nauðsynlegt fjármagn til að hefja nánari rannsóknir og útfærslu jarðgangaverkefna á Vestfjörðum.*

*Mikilvægt er að þeirri vinnu verði hraðað og niðurstöðum skilað til fyrirhugaðs Innviðafélags ríkisins sem stjórnvöld stefna að á árinu 2027. Fyrir því eru fordæmi í samgönguáætlun fyrir aðra landshluta.*



Jarðgangaáætlun Samgönguáætlunar 2026-2040 bætir síðan við jarðgangakostinum Gemlufallsheiði en sá kostur hefur til þessa ekki verið tilgreindur í vinnu sveitarfélaga á Vestfjörðum. Fjórðungssamband Vestfirðinga fagnar því að opnað er á rannsóknir á fleiri jarðgangakostum sem taka megi til skoðunar og sett til þess ákveðið fjármagn. Það er hinsvegar eindregin afstaða Fjórðungssambandsins að þegar undirbúningi er lokið við Súðavíkurgöng og Suðurfjarðargöng, að þá hefjist undirbúningur og rannsóknir við Breiðadalslegg – breikkun og Klettháls en beðið verði um sinn með Gemlufallsheiði. Ítrekuð er krafan um samhangandi framkvæmdir við jarðgöng á Vestfjörðum á komandi árum og áratugum.

Fjórðungssamband Vestfirðinga leggur síðan til að stjórnvöld efni síðan til samstarfs við sveitarfélög á Vestfjörðum s.s. Svæðisskipulagsnefnd Vestfjarða og Fjórðungssamband Vestfirðinga um aðra jarðgangakosti á Vestfjörðum. Í Jarðgangaáætlun Vestfjarða (2021) voru nefndir jarðgangakostir Kleifaheiði og Dynjandisheiði, tvenn göng, Kollagötugöng og göng frá Geirþjófsfirði í Dynjandisvog. Sammerkt þessum kostum er að til framtíðar litið fyrir samfélög og atvinnulíf á Vestfjörðum verði að fækka snjóþungum fjallvegum og færa vegi niður á láglendi, hugmynd um jarðgöng til að taka af fjallveg um Gemlufallsheiði fellur þar einnig undir.

Fleiri tillögur voru ræddar við undirbúning að tillögu að Svæðisskipulagi Vestfjarða sem horfðu til sama markmiðs og ætti að taka til umfjöllunar til að ræða verkefni sem tækju við þegar framkvæmdum líkur við þau jarðgöng sem nú eru sett í forgang. Hér mun einnig hafa áhrif hvernig aðkoma boðaðs Innviðafélags mun hafa á stórframkvæmdir í landinu og hvaða svigrúm það skapar fyrir jarðgangaf framkvæmdir í landinu.

## **Tillögur Fjórðungssambands Vestfirðinga að nýjum markmiðum og aðgerðum**

### **a. Áherslur vegna varnarinnviða á Vestfjörðum í ljósi borgaralegra þarfa.**

Fjórðungssamband Vestfirðinga gaf út [skýrslu í janúar 2026](#) sem ætlað er að vera innlegg í umræðu um hvar uppbygging innviða með varnargildi og borgaralegra innviða á Vestfjörðum samnýtist best, til að tryggja að samfélagslega mikilvægir innviðir standist álag ef til spennu eða átaka kemur.

Niðurstaða skýrslunnar er að fjárfesting í ljósleiðarastrengjum, bættum fjarskiptum, bættu orkuöryggi og áfallapolnum samgöngum á Vestfjörðum styrkir beint sjö grunnviðmið NATO, (sjá númer markmiða innan í sviga) þá einkum grunnviðmið um samfellda stjórnsýslu (1), áfallapol orkuaðgengis (2), áfallapolið borgaralegt fjarskiptakerfi (6) og áfallapolið borgaralegt samgöngukerfi (7).

Umbætur og fjárfesting í þessum innviðaverkefnum má beintengja við skuldbindingar leiðtogafundarins í Haag (júní 2025) um varnarinnviðatengd fjárútlát upp að 1,5% af landsframleiðslu. Tillögurnar eru í samræmi við leiðbeiningar frá Atlantshafsbandalaginu og gætu sum þeirra verkefna sem lögð eru fram hér opnað leiðir fyrir tæknilegan stuðning bandalagsins sem og samfjármögnun fyrir suma þætti sem telja má til varnarhagsmuna bandalagsins.

Í skýrslu Fjórðungssambandsins var lagt mat á hvaða verkefni og aðgerðir ættu að vera í forgangi út frá fjórum matsþáttum; kostnað, borgaralegt mikilvægi, varnarlegt mikilvægi og framkvæmanleika. Þar skoraði efst stuðningur við kaup björgunarsveita á búnaði og húsnæði, þar næst kemur uppbygging farnets á vegum og þar á eftir endurnýjun ljósleiðara, uppbygging og tenging Hvalárvirkjunar og viðhald flugvalla.

Því er beint til umhverfis- og samgöngunefndar að taka til umfjöllunar tæknilegan stuðning NATO og mögulega samfjármögnun á verkefnum í samgöngumálum á Vestfjörðum sem telja til varnarhagsmuni bandalagsins. Verkefni sem falla að markmiðum samgönguáætlunar á Vestfjörðum, er efling farnetskerfis og þá eftir atvikum að nýta endurnýjun ljósleiðara þar sem hann nýtist við uppbyggingu farnetskerfisins. Í vegaframkvæmdum er það að ná að hraða stærri viðhaldsverkefnum eða nýframkvæmdum á Strandavegi vegna framkvæmda við Hvalárvirkjun og tryggja um leið heilsárssamgöngur í Árneshrepp. Að lokum eru það verkefni er varða uppbyggingu flugvalla, flugleiðsagnar og endurnýjun og aukið viðhald tækja og búnaðar á flugvöllum á Vestfjörðum.

## **b. Hringvegur 2**

Innviðaráðherra stofnaði í fyrra starfshóp undir forystu Vegagerðarinnar og til að kanna kosti þess og galla að skilgreina vegina sem mynda hringleið um Vestfirði sem hringveg, sem fengi vagnúmerið 2. Þetta er í samræmi við tillögu nefndar forsætisráðherra um eflingu byggðar á Ströndum. Skýrsla starfshópsins mun koma út á næstu vikum og mun tala sínu máli.

## **c. Vestfjarðaleiðin**

Vestfjarðastofa hefur ásamt ferðaþjónum í Dalabyggð og Vestfjörðum í samstarfi við sveitarfélögin þróað nýja ferðamannaleið sem ber heitið [Vestfjarðaleiðin](#).

Þetta er leið sem opnaðist við opnun Dýrafjarðarganga í október 2020. Leiðin er um 950 km með upphaf við gatnamót Vestfjarðavegar 60 og Hringvegar 1 við Bröttubrekku og Innstrandavegar 68 og þaðan að gatnamótum Hringvegar 1 í botni Hrútafjarðar (Staðarskála) og að nýju að Bröttubrekku. Vestfjarðaleiðin er stutt frá Reykjavík og Akureyri og er því aðgengilegur og áhugaverður valkostur sem ferðaleið þar sem auðvelt er að kanna króka og kima svæðisins og upplifa óspillta náttúru og víðerni sem sífellt verður erfiðara að finna.

Í markaðssetningu ferðaþjónustu hefur þessi nýi valkostur vakið mikla athygli og auðveldað markaðssetningu Vestfjarða og Dalabyggðar. Vestfjarðaleiðin er tilgreind sem eitt af markmiðum í tillögu að Svæðisskipulagi Vestfjarða 2025-2050 og styrkja leiðina sem heildstæða og aðlaðandi ferðamannaleið með aðlaðandi áfangastöðum. Uppbygging leiðarinnar fellur síðan að markmiðum stjórnvalda að dreifa álagi ferðamanna um landið og bætir grundvöll fyrir heilsársferðaþjónustu.

f.h. Fjórðungssambands Vestfirðinga

Aðalsteinn Óskarsson, sviðsstjóri

## Viðaukar

- **Ályktanir Fjórðungsþings Vestfirðinga**
- **Stefnumörkun innviðanefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.**
- **Tillaga að auglýsingu Svæðisskipulags Vestfjarða 2025-2050 nóvember 2025.**

### **Ályktun um samgönguverkefni á Vestfjörðum**

70. Fjórðungsþing Vestfirðinga að hausti, haldið í Félagsheimilinu Hnífsdal 16. og 17. september 2025, ályktar um forgangsroðun samgönguverkefna á Vestfjörðum. Framtíðarsýn Svæðisskipulags Vestfjarða 2025-2050 byggir á að til staðar séu öflugir innviðir á Vestfjörðum og að þungi framkvæmda verði í upphafi tímabils áætlunarinnar.

#### *Jarðgöng*

Krafa vestfirskra sveitarfélaga í vegasamgöngum er að byggja upp láglendisvegi með jarðgöngum innan atvinnusvæða á Vestfjörðum með eflingu samfélaga og öryggi vegfarenda sem meginforsendu.

Í annan stað að tryggja láglendisvegi sem á sömu forsendum tryggja tengingu atvinnusvæða innan Vestfjarða og tengingu þeirra við aðra hluta landsins. Af tíu jarðgangaverkefnum sem hafa verið tilgreind í áætlunum stjórnvalda um forgangsroðun jarðgangverkefna á Íslandi til næstu 30 ára, eru fimm á Vestfjörðum. Í landfræðilegri röð eru þau þessi, Klettháls, Suðurfjarðargöng (Miklidalur og Hálfán sem ein framkvæmd), breikkun Breiðadalsleggjar og Álftafjarðargöng. Sú frumathugun sem verkefnið byggir á uppfyllir ekki meginforsendur um bætt öryggi og eflingu samfélaga. Það er eindregin krafa að stjórnvöld leggi nú þegar fram nauðsynlegt fjármagn til að hefja nánari rannsóknir og útfærslu jarðgangaverkefna á Vestfjörðum.

Mikilvægt er að þeirri vinnu verði hraðað og niðurstöðum skilað til fyrirhugaðs Innviðafélags ríkisins sem stjórnvöld stefna að á árinu 2027. Fyrir því eru fordæmi í samgönguáætlun fyrir aðra landshluta.

#### *Vetrarþjónusta*

Um leið og krafa er sett fram um láglendisveg innan og milli atvinnusvæða og þá er iðjóst að gerð jarðgangna mun taka tíma, mælt í áratugum. Öflug vetrarþjónusta um fjallvegi og ofanflóðahlíðar á Vestfjörðum er því eðlileg krafa til að auka öryggi og efla samfélög. Vísa má hér til rannsókna á viðhorfum íbúa til aksturs um fjallvegi að vetrartíma sýna að stór hluti þeirra veigrar sér til vinnusóknar og menningarþáttöku á milli byggðarlaga. Greining á forsendum reglna Vegagerðarinnar um vetrarþjónustu og vinnureglna stofnunarinnar sbr. auglýsingu ráðherra samgöngumála nr. 44/2018, leiða fram að vetrarþjónusta á Vestfjörðum stenst ekki samanburð við aðra landshluta og takmarkar öryggi og uppbyggingu samfélaga. Þess er krafist að

reglurnar verði endurskoðaðar sérstaklega út frá aðstæðum á Vestfjörðum og samhliða verði aukið fjármagn til vetrarþjónustu.

Nýframkvæmdir og viðhald stofn og tengivega.

Staða nýframkvæmda vega á Vestfjörðum hefur tekið stór skref til batnaðar á undanförunum árum og þess vænst að framkvæmdum sem eru hafnar og eða eru í útboðsferli verði lokið eigi síðar en 2027. Greining á forgangsröðun vegaframkvæmda til að auka öryggi og eflingu samfélaga leiða hins vegar fram að eftir standa mikilvæg verkefni á stofn og tengivegum með malarslitlagi. Gerð er krafa um að þau verkefni sem hafa þegar verði undirbúin s.s. með umhverfismati verði sett í framkvæmd og hafin verði undirbúningur að öðrum verkefnum.

Á sama tíma hefur ástand stofn og tengivega með bundnu slitlagi versnað til muna vegna viðhaldsleysis. Afskriftartíma veganna er einnig víða komin fram yfir viðmið þar með talið fjallvegi sem jarðgöng koma til með að leysa af hólmi. Krafa er að stjórnvöld og hefji nú þegar endurnýjun og viðhald stofn og tengivega og láti framtíðaráform um gerð jarðgangna ekki raska eðlilegu viðhaldi og endurnýjun þeirra

## **Stefnumörkun innviðanefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga**

Við afgreiðslu svæðisskipulagsnefndar Vestfjarða á texta tillögunnar var lagt til grundvallar bókun og ályktun innviðanefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga frá 2. október 2025, um samgöngumál.

- Að forgangsröðun einstakra framkvæmda verði ekki sett fram í svæðisskipulagi. Nefndin telur að slíkt myndi ekki hljóta samstöðu sveitarstjórna á Vestfjörðum og því sé skynsamlegra að leggja áherslu á stefnumið og forsendur í stað forgangsröðunar. Vísa má til fyrirmyndar í svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðis sem setur fram stefnu um skilvirkar samgöngur án þess að auka álag á stofnvegi.
- Undirbúningsrannsóknir jarðgangaverkefna. Nauðsynlegt er að hraða undirbúningsrannsóknum þannig að hægt sé að byggja upp samanburðarhæfan grunn fyrir framtíðarforsendur forgangsröðunar. Dæmi hér um væri mismunandi tillögur um staðsetningu jarðgangna milli Tálknafjarðar og Patreksfjarðar (göng undir Mikladal) í úttekt Vegagerðar og í aðalskipulagi Vesturbyggðar 2018-2035 og Tálknafjarðarhrepps 2019-2039.
- Hringvegur 2 verði skilgreindur í þjóðvegakerfinu og að því verkefni lyft upp í svæðisskipulagi. Innviðaráðherra skipaði nú í ágúst sl. starfshóp sem er skoða málið og til grundvallar eru lagðir stofnvegir nr. 60, 61, 62, 63 og 68 sem eru einnig hluti af Vestfjarðarleiðinni. Leggja þarf áherslu á að skilgreining á Hringvegur 2 þýði aukið þjónustustig vegarins og aukin forgang í viðhald og endurbætur, einkum tengingar innan vinnusóknarsvæða.
- Strandavegur 643, er fyrir utan Hringveg 2 og þarfnast almennra endurbóta en stærstu einstöku verkefni eru nýframkvæmdir um Veidileysuháls og yfir



Naustvíkurskörð. Mikilvægt að þessi leið verði sett í forgang vegna samfélagslegra og efnahagslegra þátta í Árneshreppi en ekki síður vegna mikilvægi Strandavegar í tengslum við framkvæmdir við Hvalárvirkjun, en virkjunin og flutningskerfi hennar er lykilþáttur í framtíðar raforkuöryggi á Vestfirðum.

- Flateyrarvegur 64. Finna verði varanlegar lausnir til að auka öryggi vegarins vegna snjóflóðhættu. Innviðanefnd hafnar hinsvegar tilfærslu vegarins samkvæmt tillögu í óafgreiddri Samgönguáætlun 2024-2038, Flateyrarvegur- Breiðadalur – Selaból 8 (um Holtsodda)
- Hvetja skal til skoðunar á nýjum fjármögnunarleiðum, sérstaklega fyrir stofnleiðir sem þjóna fjórðungnum öllum sem tenging við aðra landshluta en liggja utan þéttbýlla vinnusóknarsvæða.
- Hlutverk Breiðafjarðarferjunnar Baldurs kanna að breytast með bættum vegaþingum en mikilvægt er að hlutverk ferjunnar verði tryggt til framtíðar sem hluti af flutningskerfi Vestfjarða og uppbyggingu ferðaþjónustu.

Með hliðsjón af umræðu samþykkti nefndin eftirfarandi ályktun til stjórnar Fjórðungssambands og svæðisskipulagsnefndar.

### **Ályktun**

*Innviðanefnd leggur til að stjórn Fjórðungssambands Vestfirðinga og svæðisskipulagsnefnd taki mið af ályktunum nefndarinnar við áframhaldandi vinnu við svæðisskipulag Vestfjarða og móttöku sameiginlegrar samgöngustefnu fjórðungsins.*

*Nefndin telur að svæðisskipulagið eigi fyrst og fremst að skilgreina sameiginlegar forsendur og stefnumið fyrir þróun samgönguinnviða, en ekki forgangsraða einstökum framkvæmdum. Mikilvægt er að sú stefna verði nýtt sem verkfæri sveitarfélaganna gagnvart ríkisvaldinu til að tryggja aðkallandi innviðauppbyggingu.*

*Sérstaklega leggur nefndin áherslu á:*

- 1. Að unnið verði að því að Hringvegur 2 verði skilgreindur í þjóðvegakerfinu og að það komi fram í svæðisskipulagi Vestfjarða sem lykilþáttur í eflingu samgönguinnviða og byggðatengsla í fjórðungnum.*
- 2. Að unnið verði með Vegagerðinni og innviðaráðuneytinu að því að hraða undirbúningsrannsóknnum jarðgangaverkefna þannig að samanburðarhæfar upplýsingar liggi fyrir til framtíðarforsendna forgangsroðunar.*
- 3. Að fjármögnunarmodel með eða án aðkomu einkaaðila, verði tekin til skoðunar fyrir einstakar leiðir sem þjóna fjórðungnum öllum.*
- 4. Að fram fari regluleg eftirfylgni í innviðanefnd með stöðu helstu verkefna, m.a. jarðgangaframkvæmda, viðhalds og endurbóta á stofnvegum á Hringvegi 2 og á Strandavegi.*

5. Að fram fari regluleg eftirfylgni í innviðanefnd um viðhald, þjónustu og öryggi vegfarenda á stofn og tengivegum á Vestfjörðum utan Hringveggar 2 sem tengja byggðakjarna og stærstu áfangastaði ferðamanna.

### **Tillaga að auglýsingu Svæðisskipulags Vestfjarða 2025-2050 nóvember 2025.**

Sveitarfélögin á Vestfjörðum samþykktu í desember sl. tillögu svæðisskipulagsnefndar að auglýsa tillögu að Svæðisskipulagi Vestfjarða 2025-2050. Tillagan er nú til yfirlestrar hjá Skipulagsstofnun en stefnt að formlegri auglýsingu hennar í byrjun febrúar og hefst þá lögbundinn ferill þar sem óskað er umsagna, unnið með umsagnir og endanleg tillaga lögð fram til afgreiðslu sveitarstjórna og óskað staðfestingar hennar í framhaldinu. Allt í allt má áætla að þessi málsmeðferð ljúki í lok maí eða byrjun júní n.k..

Gildistími samgönguáætlunar nær til meginhluta áætlunartímabils svæðisskipulags. Stefnumörkun og aðgerðir samgönguáætlunar munu því verða lykilþáttur í að markmið og framtíðarsýn svæðisskipulagsins ná fram að ganga. Vakin er athygli á því að Sóknaráætlun Vestfjarða 2025-2029 deilir sömu framtíðarsýn og svæðisskipulagið.

*Vestfirðir eru einstakt svæði til að njóta hreinnar náttúru og kyrrðar. Svæðið er fjölbreytt og framúrskarandi til búsetu, atvinnu og heimsóknar. Þar er öflugt, vaxandi, alþjóðlegt þekkingarsamfélag sem einkennist af kraftmikilli sköpun, sterkri sjálfsmynd og umhverfisvitund. Á Vestfjörðum eru góðir innviðir, öflug þjónusta, fjölbreytt atvinnulíf og blómstrandi menning. Samfélagið í fjórðungnum einkennist af samheldni sem byggir á virðingu fyrir fólki, umhverfi og auðlindum. Framtíðarsýnin byggir á þeim meðbyr og gerjun sem hefur verið á Vestfjörðum þar sem atvinnulíf og samfélag er nú í sókn.*

Svæðisskipulagið tekur mið af því að Vestfirðingar verði orðnir 11.000 árið 2050 og markmið og aðgerðir í stefnunni ná fram að ganga. Vegbætur munu fækka fjallvegum, styrkja atvinnulífið og auðvelda húsnæðisuppbyggingu.

Það er eindregin ósk sveitarfélaga á Vestfjörðum að markmið og aðgerðir samgönguáætlunar verði samþætt markmiðum svæðisskipulags og sóknaráætlunar og sé því liður í að samþætta áætlanir ríkis og sveitarfélaga.

Markmið í tillögu að Svæðisskipulags Vestfjarða er varða Samgönguáætlun eru markmið í byggðamynstri og í samgöngumálum.

### **Byggðamynstur**

Vestfirðir eru fjölkjarna byggð þar sem þéttbýliskjarnar dreifast yfir stórt landsvæði. Sterk vinnusóknarsvæði og öflugar tengingar milli þeirra skipta sköpum fyrir eflingu samfélaga. Skipulag byggðar og uppbygging innviða þarf að stuðla að fjölbreyttum búsetuvalkostum, styðja við sjálfbæra þróun og tryggja skilyrði fyrir bættum lífsgæðum íbúa til framtíðar.

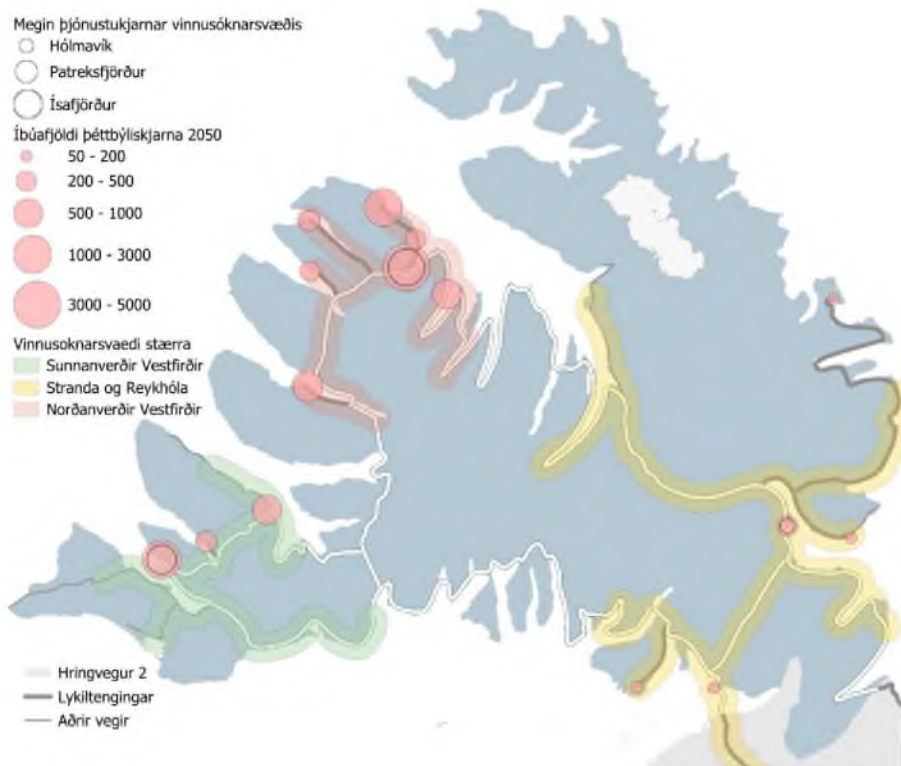
Sett eru eftirfarandi markmið um byggðamynstur og þróun byggðar.

Markmið

4.1.1. Efla þéttbýliskjarna með fjölbreyttri uppbyggingu og styrkja samkeppnishæfni byggðanna.

4.1.2. Styrkja dreifbýli með fjölbreyttum búsetuvalkostum og sjálfbærri þróun byggðar í takt við breyttar þarfir samfélagsins.

4.1.3. Draga úr ferðaþörf með því að skipulag byggðar styðji við daglegt líf íbúa og auðveldi val á vistvænum samgöngum.



Kortið sýnir vinnu- og þjónustusóknarsvæði og megin þjónustukjarna þeirra í samspili við Hringveg 2 og lykilleiðir. Sýnd er möguleg dreifing íbúa í þéttbýli miðað við þá íbúafjölgun sem svæðisskipulag Vestfjarða gerir ráð fyrir að geti orðið til ársins 2050

## Samgöngur

Samgöngur eru lífæð samfélagsins. Með markvissum aðgerðum má styrkja samkeppnishæfni Vestfjarða, efla byggðaðróun og tryggja íbúum, fyrirtækjum og gestum öruggt og skilvirkt samgöngukerfi til framtíðar. Bættar samgöngur eru mikilvægur þáttur í að draga úr orkunotkun með styttri vegalengdum, auknum almenningssamgöngum og virkum ferðamátum.

Sett eru eftirfarandi markmið um samgöngur.

Markmið

4.2.1. Bæta greiðfærni og öryggi vegsamgangna innan Vestfjarða og við aðra landshluta.

4.2.2 Tryggja framkvæmdir og fjármögnun í samgöngumálum á Vestfjörðum.

4.2.3 Tryggja framgang orkuskipta í samgöngum með uppbyggingu innviða og vistvænum lausnum.

4.2.4 Tryggja reglulegt, öruggt og hagkvæmt áætlunarflug.

4.2.5 Efla almenningssamgöngur.

4.2.6 Auka val íbúa um virka ferðamáta.

4.2.7 Efla hafnir og sjósamgöngur.



Skýringarmynd 4-2. Yfirlitsmynd sem sýnir samgöngubætur sem eru á áætlun eða hafa verið til skoðunar á Vestfjörðum og unnið verður áfram að því að raungera. (nóvember 2025)



**Málefni: Umsögn Fljótsdalshrepps um mál nr. 322 frá umhverfis- og samgöngunefnd –  
Tillaga til þingsályktunar um nýja samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára  
aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030.**

Sveitarstjórn Fljótsdalshrepps tekur samhljóða undir umsögn Múlapings um málið.

Helgi Gíslason sveitarstjóri

**Nefnda- og greiningasvið Alþingis**

Umsagnagátt Alþingis

**Flóahreppi, 9. febrúar 2026****Efni: Umsögn Flóahrepps um 322. mál – Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2024 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030**

Vísað er til erindis frá nefnda- og greiningarsviði Alþingis dags. 21.01.2026 varðandi mál til umsagnar nr. 322 – Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2024 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

Sveitarstjórn Flóahrepps vill koma á framfæri eftirfarandi umsögn vegna ofangreinds máls.

Undanfarin ár hefur sveitarstjórn Flóahrepps ítrekað bent á mikilvægi nokkurra þátta innan sveitarfélagsins sem snýr meðal annars að varðandi uppbyggingu tengivega, viðhald malarvega, héraðsvegi, umferðarmerkingar, umferðaröryggi vegfarenda, aðalbrautir og framtíðaráform um uppbyggingu 2+1 vegar á hringvegi 1 frá Selfossi að Þjórsá.

Meðfylgjandi eru tvær bókanir sveitarstjórnar Flóahrepps sem varpa sterklega ljósi á hluta af þeim áhyggjum vegna samgöngumála sem brenna á sveitarstjórn og öðrum íbúum sveitarfélagsins sem og þeim vegfarendum sem hér fara um.

Bókun sveitarstjórnar Flóahrepps frá 15. ágúst 2023:

**„„Samgöngumál í Flóahreppi**

*Skv. 7. grein vegalaga nr. 80/2007 sér Vegagerðin um gerð vegaskrár sem er skrá yfir þjóðvegi og ber Vegagerðin ábyrgð á veghaldi skráðra vega í vegaskrá. Þjóðvegir á vegaskrá í Flóahreppi eru alls skráðir 149,42 km. Þar af eru stofnvegir 31,93 km, tengivegir 58,92 km og héraðsvegir 58,58 km.*

*Stofnvegir eru hluti af grunnkerfi samgangna. Á milli stofnvega í sveitarfélaginu eru tengivegir sem eru mikilvægur og órjúfanlegur hluti af vegakerfinu í sveitarfélaginu. Innan við helmingur tengivega í Flóahreppi eru með bundnu slitlagi og enginn af tengivegum í Flóahreppi ná saman alla leið á bundnu slitlagi. Sá hluti tengivega sem eru malarvegir eru víðast hvar í slæmu ástandi. Héraðsvegir í Flóahreppi eru stór hluti af vegakerfinu og víða liggja þeir að mörgum býlum og íbúðarhúsum og umferð um þá er töluverð. Héraðsvegir eru í mjög slæmu ástandi og þungt hefur reynst fyrir íbúa að ná fram eðlilegu viðhaldi á skráðum héraðsvegum.*

*Í dag er þjóðvegur 1 í gegnum Flóahrepp eini þjóðvegurinn sem skilgreindur er sem aðalbraut í Flóahreppi. Slysahætta við fjölfarna vegi líkt og Villingaholtsveg nr. 305 og*



*Gaulverjabæjarveg nr. 33 er mikil þar sem þeir vegir eru ekki skilgreindir sem aðalbrautir og hægri reglan gildir um forgang um veginna.*

*Sveitarstjórn Flóahrepps harmar slæmt ástand malarvega í sveitarfélaginu og á það jafnt við um tengi- og héraðsvegi. Íbúaffjölgun og fjölgun ferðamanna á svæðinu kallar á bættar samgöngur og horfa verður á mikilvægi þess að byggja upp betri vegi út frá öryggissjónarmiðum. Reglulega er mikilli umferð frá Þjóðvegi 1 beint í gegnum Flóahrepp vegna framkvæmda eða slysa. Skólaakstursleiðir liggja um stærstan hluta vegakerfis sveitarfélagsins og slæmir malarvegir ekki boðlegir fyrir börn sem sitja í skólabíl 180 daga á ári. Vegna slæmra vega gengur erfiðlega að uppfylla reglugerðir um hámarksdvöl nemenda í skólabílum þar sem akstursleiðir eru seinfarnar.*

*Sveitarstjórn leggur áherslu á að Vegagerðin skrái Villingaholtsveg nr. 305 og Gaulverjabæjarveg nr. 33 sem aðalbrautir sem njóti aðalbrautarréttar þannig að umferð um þá vegi hafi forgang gagnvart umferð af hliðarvegum. Biðskyldumerki og stöðvunarskylda verði þá sett á viðeigandi staði til að auka umferðaröryggi á veginum enda mikil og hröð umferð um veginna.*

*Slæmar samgöngur eru hamlandi þáttur í eðlilegri og jákvæðri byggðapróun og að sveitarfélagið geti eflst sem atvinnusvæði og áfangastaður. Íbúar og aðrir vegfarendur verða ítrekað fyrir tjóni, óhöppum og sliti á bílum vegna slæmra aðstæðna.*

*Sveitarstjórn kallar eftir auknu fjármagni til eðlilegs viðhalds á vegum innan sveitarfélagsins þannig að markmiðum samgönguáætlunar um að auka öryggi í samgöngum, stuðla að jákvæðri byggðapróun og efla svæðið sem atvinnusvæði verði náð.*

*Samþykkt með 5 atkvæðum.“*

Bókun sveitarstjórnar Flóahrepps frá 3. febrúar 2026:

#### **„Áskorun til Vegagerðarinnar vegna umferðaröryggis**

Fyrir liggur áskorun til Vegagerðarinnar vegna umferðaröryggis. Í áskoruninni er bent á ítrekuð umferðaróhöpp við vegamót Suðurlandsvegar (Þjóðvegur 1) og Langholtsvegar (318). Sérstaklega er bent á áhættu við að taka vinstri beygju á vegamótunum og hversu lítið sýnileg og illa vegamótin eru merkt. Undir áskorunina skrifa um 70 íbúar, frístundahúsaeigendur, atvinnurekendur og aðrir sem fara daglega um veginn.

Sveitarstjórn Flóahrepps tekur heilshugar undir framlagða áskorun til Vegagerðarinnar. Ljóst er að umferðarþungi hefur aukist mikið undanfarin ár og nokkuð ljóst að sú þróun mun halda áfram. Samkvæmt tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 er ekki gert ráð fyrir fjármagni til nýframkvæmda við vegkaflann frá Selfoss-Þjórsá fyrr en á árunum 2031-2040. Ekki er hægt að biðja svo lengi eftir nauðsynlegum aðgerðum til að auka umferðaröryggi á þessum vegkafla. Eins og tölur frá Samgöngustofu sýna þá hafa 99 einstaklingar lent í óhappi eða slysi á árunum 2015-2024 á vegkaflanum frá sveitarfélagamörkum Árborgar og Flóahrepps að Þjórsá. Þar af eru tvö banaslys og fjögur slys með alvarlegum meiðslum. Sveitarstjórn Flóahrepps kallar eftir viðbrögðum hið fyrsta á hættulegum og fjölförnum vegamótum við



hringveginn í gegnum Flóahrepp. Betri og greinilegri merkingar ásamt lýsingu eru þættir sem að mati sveitarstjórnar myndu strax auka umferðaröryggi á þessum vegamótum. Í umferðaröryggisáætlun, sem gefin er út ef Innviðaráðuneytinu og gildir fyrir árin 2024-2038, er talað um að megináhersla skuli lögð á að vegir og umhverfi þeirra verði gerðir öruggari þannig að mannleg mistök í umferðinni leiði síður til alvarlegra slysa.

Það er stórt öryggis- og hagsmunamál fyrir íbúa, atvinnurekendur, aðra fasteignaeigendur og ekki síst skólabörn sem fara um þessa vegi í skólabílum að brugðist verði við þessum aðstæðum.

Sveitarstjórn Flóahrepps kallar eftir að framlögð áskorun ásamt bókun sveitarstjórnar verði tekið til umfjöllunar og ítarlegrar skoðunar vegna tillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 og eru fulltrúar sveitarstjórnar tilbúnir að fylgja málinu eftir við umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, Innviðaráðuneytið og Vegagerðina. Sveitarstjóra falið að senda ofangreinda bókun ásamt áskorun til Vegagerðarinnar sem hluta af umsögn sveitarstjórnar vegna tillögu að samgönguáætlun 2026-2040 og einnig á þingmenn Suðurlandsdæmis.

Samþykkt með 5 atkvæðum.“

Við viljum ítreka ofangreind atriði en þetta varðar öryggi vegfarenda sem fara um vegi innan sveitarfélagsins. Þessir þættir hafa verið ræddir við þingmenn Suðurlandsdæmis ítrekað sem og Vegagerðina.

*Sveitarstjórn Flóahrepps óskar eftir því að fá áheyrn þegar málið fer í gegnum Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis til að fylgja málinu eftir.*

Virðingarfyllt,  
f.h. sveitarstjórnar Flóahrepps  
Hulda Kristjánsdóttir, sveitarstjóri



Nefnda- og greiningarsvið Alþingis  
b.t. Umhverfis- og samgöngunefndar  
*Sent í umsagnargátt Alþingis*

Umsögn um þingskjal nr. 463-322, 157. mál löggjafarþings 2025-2026: Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 til 2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

### **Efni: Krafa um að Fjarðarheiðargöng haldi sessi sínum sem forgangsverkefni.**

Undirritaður gerir hér með alvarlegar athugasemdir við fyrirbyggjandi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun 2026-2030. Sérstaklega er mótmælt þeim áformum stjórnvalda að fresta eða taka út framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng, sem samkvæmt gildandi samgönguáætlun og fyrri ákvörðunum Alþingis áttu að vera næsta stórverkefni í jarðagangagerð á Íslandi.

Hér að neðan eru færð rök fyrir því hvers vegna Fjarðarheiðargöng eiga skilyrðislaust að vera áfram nr. 1 í jarðagangaáætlun og hefja framkvæmdir strax á tímabilinu.

### **1. Rof á pólitískri sátt og trausti – Orð skulu standa**

Það er grundvallaratriði í lýðræðisríki að kjörnir fulltrúar standi við stórar ákvarðanir um uppbyggingu innviða, sérstaklega þegar þær hafa verið staðfestar með fullri sátt allra flokka á Alþingi. Gildandi samgönguáætlun frá 2020 kvað skýrt á um að Fjarðarheiðargöng væru næsta forgangsverkefni. Íbúar, fyrirtæki og sveitarstjórnarmenn hafa byggt sínar framtíðaráætlanir á þessu loforði löggjafans.

Að rífa upp samþykkt áætlun og fresta verkefni sem búið er að undirbúa og lofa er atлага að trúverðugleika stjórnsýslunnar. Slík vinnubrögð gera langtímastefnumótun marklausa og grafa undan trausti almennings til stjórnmalanna. Alþingi ber skylda til að sýna festu og standa við gefin fyrirheit; það er óboðlegt að stór samfélagsverkefni séu notuð sem peði í pólitísku tafli sem hægt er að færa til og frá eftir hentisemi. Alþingi ber skylda til að sýna festu og standa við gefin fyrirheit.

Þessi staða vekur jafnframt áleitnar spurningar um hvort Alþingi og stjórnkerfið séu farin að fjarlægast íbúum landsins og þeim raunveruleika sem við búum við. Þegar öll miðlæg stjórnsýsla og ákvörðunarvald er samankomið á einu landshorni virðist fjarlægðin byrgja mönnum sýn. Það er eins og skilningur á mikilvægi grunninnviða og öryggis íbúa minnki í hlutfalli við kílómetrana frá höfuðborgarsvæðinu.

Þessi afstaða er í fullu samræmi við vilja heimamanna. Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) hefur ítrekað ályktað um málið og lagt þunga áherslu á að Fjarðarheiðargöng séu forgangsverkefni landshlutans. Ályktanir SSA hafa skýrt kveðið á um að gengið sé út frá því að staðið verði við gildandi samgönguáætlun. Að hunsa þessa skýru kröfu sveitarfélaganna er að hunsa vilja íbúa Austurlands og þá lýðræðislegu ferla sem liggja að baki forgangsroðun landshlutans.

**Undirritaður telur að rökstuðningurinn í þessum fyrsta kafla ætti einn og sér að duga til þess að nefndin breyti tillögunni.** Þegar ríkið gengur á bak orða sinna í svo stóru máli er vegið að rótum þess trausts sem samfélagið byggir á.

## **2. Öryggi, einangrun og aðgengi að þjónustu**

Fjarðarheiði er stærsti farartálminn á vegakerfi Austurlands, hættulegur og veðrasamur fjallvegur sem fer upp í 620 metra hæð. Tíðar lokanir einangra Seyðisfjörð frá Egilsstöðum og skapa óviðunandi ástand fyrir íbúa.

**Sjúkraflug og lífsöryggi:** Egilsstaðaflugvöllur er lífæð fjórðungsins þegar kemur að bráðaþjónustu og sjúkraflugi til Reykjavíkur eða Akureyrar. Þegar Fjarðarheiði lokast rofnar tenging Seyðisfjarðar við flugvöllinn. Í alvarlegum veikindum eða slysum getur þessi lokun skilið á milli lífs og dauða. Það er óásættanlegt að heilt byggðarlag búi við það öryggi að komast ekki í sjúkraflug vegna ófærðar á fjallvegi.

**Egilsstaðir sem þjónustukjarni:** Egilsstaðir gegna lykilhlutverki sem miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi. Þangað sækja íbúar Seyðisfjarðar sérvöruverslun, byggingavörur, opinbera stjórnsýslu og aðra nauðsynlega þjónustu sem ekki er í boði í heimabyggð. Þegar heiðin lokast rofnar þessi lífæð. Það hefur í för með sér verulega röskun á daglegu lífi, eykur kostnað og skapar óöryggi þegar aðgengi að nauðsynjum og viðhaldi er ekki tryggt.

**Skólasókn og tómstundastarf:** Börn og ungmenni á Seyðisfirði sækja nám við Menntaskólann á Egilsstöðum og stunda þar fjölbreyttar íþróttir og tómstundir, þar sem aðstaða er stærri og framboð greina meira. Núverandi ástand á Fjarðarheiði kemur í veg fyrir að þessi hópur geti stundað nám sitt og áhugamál jafnfætis jafnöldrum sínum. Tíðar lokanir og hálka gera foreldrum oft ókleift að keyra börn sín til æfinga eða í skóla, sem skerðir verulega jafnrétti barna á svæðinu til menntunar og félagslegrar þátttöku.

## **3. Þjóðhagslegt mikilvægi – Tenging hafnar og flugvallar**

Fjarðarheiðargöng eru forsenda þess að hægt sé að nýta þau miklu tækifæri sem felast í legu Austurlands. Seyðisfjörður er eina gátt Íslands fyrir farþega- og bílaferjur (Norræna) og Egilsstaðaflugvöllur er einn af fjórum alþjóðaflugvöllum landsins.

**Hagræðing:** Núverandi ástand, þar sem vöruflutningar stöðvast vegna færðar, veldur útflutningsfyrirtækjum og innflytjendum miklu tjóni. Göngin myndu tryggja hnökralaust flæði vöru og skapa öflugt atvinnusvæði þar sem kostir sjó- og loftflutninga nýtast saman.

**Vöruflutningar og flutningamiðstöð:** Með Fjarðarheiðargöngum verður til einstök tenging milli millilandahafnar og alþjóðaflugvallar. Þetta opnar gríðarleg tækifæri í vöruflutningum og eykur samkeppnishæfni Austurlands sem útflutningsmiðstöð.

## **4. Sameining sveitarfélaga og Hringtenging Mið-Austurlands**

Með stofnun Múlaþings var stigið stórt skref í sameiningu sveitarfélaga á Austurlandi. Forsenda slíkra sameininga er að samgöngur tryggi að svæðið virki sem eitt atvinnu- og búsetusvæði.

**Lykillinn að hringtengingu:** Fjarðarheiðargöng eru ekki einangruð framkvæmd heldur fyrsti og mikilvægasti hlekkurinn í Hringtengingu Mið-Austurlands. Sú framtíðarsýn gengur

út á að tengja saman byggðakjarna á Héraði og í fjörðum með jarðgöngum til að mynda eitt samfellt atvinnusvæði.

**Keðjuverkun:** Ef Fjarðarheiðargöngum er frestað, þá stöðvast öll frekari uppbygging á hringtengingunni. Göngin eru forsenda þess að hægt sé að halda áfram með þessa sýn sem stjórnvöld og sveitarfélögin hafa unnið að. Án þeirra er Múlaping í raun klofið í tvennt stóran hluta ársins og framtíðarsýn svæðisins um öflugt, samtengt þjónustusvæði verður að engu.

## Niðurstaða

Með vísan til ofangreindra raka krefst undirritaður þess að Umhverfis- og samgöngunefnd breyti fyrirbyggjandi tillögu.

**Fjarðarheiðargöng eiga að vera áfram í forgangi, nr. 1 á jarðagangaáætlun, og fjármögnun tryggð þannig að framkvæmdir geti hafist árið 2026 eins og áður hafði verið stefnt að.**

Virðingarfyllt,

Friðjón Gunnlaugsson  
Seyðfirðingur, búsettur í Garðabæ



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis,  
Alþingi,  
Kirkjustræti,  
150 Reykjavík.

Garðabæ, 9. febrúar 2026  
Tilv.: 2601430

### **322. mál – Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.**

Með erindi nefnda- og greiningarsviðs Alþingis, dags. 21. janúar 2026, fékk Garðabær til umsagnar 322. mál – Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030. Á fundi bæjarráðs Garðabæjar þann 27. janúar 2026 fól bæjarráð bæjarstjóra að senda inn umsögn Garðabæjar vegna þingsályktunartillögunnar.

Garðabær telur nauðsynlegt að eftirfarandi atriði verði tekin til nánari skoðun nefndarinnar og úrbætur gerðar áður en samgönguáætlun verður samþykkt:

#### **1. Elliðavatnsvegur/Flóttamannavegur - tryggja þarf fjármagn til uppbyggingar vegarins og aðkallandi umferðaröryggisaðgerða**

Elliðavatnsvegur 410-02/Flóttamannavegur (frá Vífilisstaðavegi að Kaldárselsvegi) er í eigu íslenska ríkisins. Vegurinn er mjög hættulegur og umferð um hann hefur aukist til muna samhliða uppbyggingu í austurhluta sveitarfélaganna sem hann tengir saman. Nýjustu upplýsingar gefa til kynna að umferð um veginn sé rúmlega 5.000 bílar á sólarhring. Árið 2025 var stofnaður vinnuhópur sem í sátu fulltrúar Vegagerðarinnar, Garðabæjar, Kópavogsbæjar og Hafnarfjarðar. Vinnuhópurinn skoðaði framtíðarútfærslur á Elliðavatnsvegi 410/02/Flóttamannavegi. Niðurstaða þeirrar vinnu var sú að vegurinn ætti áfram að vera stofnvegur í umsjón Vegagerðarinnar og að byggja þyrfti upp veginn og bæta öryggi hans, en hann er hættulegur á köflum og undirlag hans ónýtt. Í minnisblaði Vegagerðarinnar dags. 10. júlí 2025 um hönnunarforsendur og útfærslu vegna lagfæringa á Elliðavatnsvegi, sem nýtast átti vegna umræðu um samgönguáætlun, kemur fram að lega vegarins verði frá vegamótum Reykjanesbrautar við Kaldárselsveg í Hafnarfirði, um Elliðavatnsveg 410-02 í Garðabæ (oft nefndur Flóttamannavegur), Elliðavatnsveg frá Vífilisstaðavegi inn í Kópavog um Vatnsendaveg að hluta, Rjúpnaveg og að Arnarnesvegi.

Garðabær telur mikilvægt að fjárveitingarvaldið taki tillit til ofangreinds samkomulags sveitarfélaga og Vegagerðar um tafarlausa uppbyggingu vegarins. Það er engan veginn nægilegt að horfa eingöngu til lágra fjárhæða til undirbúnings heldur þarf framkvæmdafé. Þar þarf sérstaklega að horfa til öryggissjónarmiða og eins að gangangi og hjólandi vegfarendur komist leiðar sinnar í gegnum undirgöng eða með öðrum lausnum. Garðabær hefur einnig lagt ríka áherslu á að vegurinn verði hannaður með öryggi í grenndinni í huga en hann liggur að hluta meðfram stóru íbúðahverfi og nærri verðmætum náttúruperlum.



## **2. Sjóvarnir á Álftanesi - tryggja þarf fjármögnun og flýta framkvæmdum**

Garðabær fagnar því að verkefni við sjóvarnir í Garðabæ séu í framkominni tillögu, en Garðabær hefur á undanförunum árum orðið fyrir ítrekuðum sjávarflóðum með tilheyrandi landbroti. Ráðgert er að framkvæmdir við (1) Álftanes - Kasthúsatjörn, hækkun og styrking og (2) Álftanes – endurbygging til móts við Blikastígs til austurs verði á árinu 2026. Garðabær leggur hins vegar ríka áherslu á að sjóvörnum við Hliðsnes, Helguvík við Höfðabraut og Helguvík við golfvöll verði flýtt, en ráðgert er að þær komi til framkvæmda á árinu 2029. Ástandið á þessum svæðum er jafnslæmt og á þeim svæðum sem fyrirhugað er að framkvæma á í ár. Er því mikilvægt að flýta framkvæmdum til að forðast frekara landrof og tjón. Inn í núverandi samgönguáætlun vantar verkefni sem Garðabær hefur að auki bent Vegagerðinni á að séu í brýnum forgangi. Alvarlegt landrof á sér stað í landi Vestri Dysja og á nærliggjandi svæðum sem þarf að bregðast við með hraði. Það verkefni vantar inn á áætlunina.

## **3. Öryggisráðstafanir og þverun gangandi og hjólandi yfir og undir Reykjanesbraut**

Þá leggur Garðabær áherslu á að fjármunir verði settir í hönnun, undirbúning og framkvæmd eftirgreindra verkefna sem varða tengingu gangandi og hjólandi í austurhluta bæjarins. Hluti verkefnanna yrði mögulega fjármögnuð af Garðabæ í samræmi við kostnaðarskiptingu slíkra verka:

*A. Gerð göngubrúar yfir Reykjanesbraut innan Garðabæjar.* Göngubrú milli Lunda/Búða hverfis í Garðabæ yfir í Vetrarmýri og göngubrú milli Urriðaholts og Vífilsstaðahrauns

*B. Úrbætur undirganga undir Reykjanesbraut sem tengir Hnoðraholtbraut og Vetrarbraut.* Dýpkun undirganganna er aðkallandi þar sem göngin eru of lág og af þeim getur skapast árekstrarhætta. Þá er framkvæmdin mikilvæg m.t.t. almenningssamgangna milli rótgróinna hverfa Garðabæjar við ný hverfi í Vetrarmýri og Hnoðraholti.

Virðingarfyllst f.h. Garðabæjar,



Almar Guðmundsson,  
bæjarstjóri.

*Sent í umsagnargátt Alþingis*

**Efni:**

*Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030. 157. Löggjafarþing 2025-2026, þingskjal 463, þingmál 322*

**Samantekt**

- Fjarðarheiðargöng falla undir það meginmarkmið jarðgangnaframkvæmda á Íslandi að rjúfa vetrareinagrun. Fljótagöng falla hvorki þar undir né teljast þau sérstaklega hagkvæmur gangnakostur m.t.t. vegstyttningar og umferðar.
- Arðsemismat er eitt af fjórum viðmiðum skýrslna RHA 2022, 2023 og 2025. Hin eru umferðaröryggi, tenging atvinnu- og búsetusvæða og byggðaðpróun. Meðfylgjandi greining á aðferðum RHA við arðsemismat leiðir m.a. í ljós:
  - Arðsemismat RHA 2025 metur greiðsluvilja með staðlaðri aðferðafræði í Fjarðarheiðargöng fyrsta rekstrarárið 394 Mkr og miðar við árdagsumferð (ÁDU) 1.142. Ef þetta er reiknað niður á greiðsluvilja fyrir staka ferð um Fjarðarheiðargöng fæst veggjaldið 945 kr fyrir að keyra um göngin. M.t.t. farartálmans Fjarðarheiðar, er það verulega lágt og vekur upp spurningar um forsvaranleika staðlaðra aðferða RHA.
  - Í sömu greiningu er greiðsluvilji vegna Mjóafjarðarganga fyrsta rekstrarárið 842 Mkr. með ÁDU 712 bíla. Af því fæst veggjaldið fyrir Mjóafjarðargöng 3.240 kr.
  - Greiðsluvilji umferðar í greiningum RHA er ásamt stofnkostnaði stærsti einstaki þáttur sem hefur áhrif á arðsemismat framkvæmda. Mat RHA 2025 gaf að Fjarðarheiðargöng bar innri vexti (arðsemi) -0,91% en Mjóafjarðargöng 0,27%.
  - Með næmnigreiningu gjaldheimtu fyrir Fjarðarheiðargöng fékkst að: (i) með 1.820 kr veggjaldi á ferð væru innri vextir 0,00%, (ii) 2.080 kr væru innri vextir sömu og Mjóafjarðarganga, þ.e. 0,27%, (iii) 2.152 kr, (sama veggjaldi og stök ferð í Vaðlaheiðargöngum) væru þeir 0,34% og (iv) 3.420 kr, (sama veggjaldi og metinn greiðsluvilji í Mjóafjarðargöngum), 1,41%.
  - Þýðing lokunartilvika og vetrarfærðar á greiðsluvilja/ábata er vanmetin. Árleg lokunartilvik Fjarðarheiðar eru 29-57. Þau eru metin uppsöfnuð sem 11 lokunarsólarhringar og ábati vegna þess einungis 5,5% hærri, en ef engin vetrarófærð væri. M.þ.a. beita aðferðafræði RHA úr matskýrslu á Vaðlaheiðargöngum frá 2006 var reiknað 50% álag á vetrardaglega umferð (VDU) og með næmnigreiningu fékkst að innri vextir (arðsemi) fóru úr -0,91% í -0,44%.
  - Skýrslur RHA byggja á ótraustum upplýsingum um ferðatíma og stytting ferðatíma á seinförnum leiðum er vanmetin við greiningu á ábata jarðaganga. Raunstyttning ferðatíma vegna Fjarðarheiðarganga er mun meiri. Raun ferðatími um Fjarðarheiði var leiddur út með gagnadrifinni aðferð og sögulegum gögnum Google Maps. Með næmnigreiningu á raunverulegum ferðatímastyttingum fóru innri vextir (arðsemi) úr -0,91% í +0,17%.
  - Spá RHA um umferðaraukningu í samanburðargreiningu RHA 2025 gerir ráð fyrir 1% umferðaraukningu á Austurlandi vegna „lélegs ástands vegakerfis“ en í skýrslu frá 2023, hvar göng um Siglufjarðarskarð voru m.a. metin, 2% aukningu. Næmnigreining leiddi í ljós að innri vextir Fjarðarheiðarganga fara úr -0,91% í -0,76% með 2% umferðaraukningu í stað 1%.

- Samskiptalíkan RHA tekur mið af styttingu vegalengdar. Það tekur ekki tillit til jarðgangakosta með hlutfallslega mikla styttingu ferðatíma, eins og Fjarðarheiðarganga.
- Tilgangur skýrslna RHA 2022 og 2023 var samanburður tuga jarðgangakosta með stöðluðum aðferðum. Notkun þeirra aðferða í skýrslu RHA 2025 um jarðgöng á Mið-Austurlandi gefur ónákvæmari mynd af valkostum en ítarleg jarðgangaskýrsla frá 2019.
- Mismunandi forsendur í skýrslum RHA 2022, 2023 og 2025, leiða til þess að niðurstöður arðsemishlutfalla einstakra gangakosta eru ósamanburðarhæf.
- **Innri vextir (arðsemi) Fjarðarheiðarganga m.t.t. raunstytingar ferðatíma, tillits til lokunartilvika og samræmi við aðferðir skýrslu RHA 2023, er +0,74% í stað -0,91%**

## Inngangur

Við kynningu samgönguáætlunar í desember sl. voru kynntar hugmyndir um jarðgangakosti. Gert var ráð fyrir að leggja til hliðar Fjarðarheiðargöng og stefna á Fljótagöng, þar sem stefnt yrði að rannsóknum 2026 og framkvæmdum 2027. Mjóafjarðargöng voru kynntur sem 2.-3. jarðgangakostur.

### Núverandi staða Fjarðarheiðarganga í samgönguætlun. Sértæk rannsóknarskýrsla frá 2019.

Fjarðarheiðargöng hafa verið á samgönguáætlun sl. 5 ár. Með tilliti til íbúafjölda, ferjusiglinga Norrænu og þjónustu er vetrareinangrun Seyðisfjarðar nú einstök á landsvísu.

Einstök staða Seyðisfjarðar var tilefni til þess að jarðgöng þangað voru efst á forgangslista. Með skýrslu frá 2019, Seyðisfjarðargöng, var komist að þeirri niðurstöðu að Fjarðarheiðargöng væru besti kostur. Einstök staða Seyðisfjarðar á landsvísu, var tilefni þess að þýðing skýrslunnar varðaði útfærslu á næsta jarðgangnakosti. Sérstaða Seyðisfjarðar var stjórnmálamönnum ljós.

Skýrslan fól í sér sértækan samanburð á gagnakostum á Austurlandi árið 2019. Niðurstaðan var að Fjarðarheiðargöng væru betri kostur. Skýrslan var unnin af 5 manna starfshópi, KPMG vann undirskýrslu, rætt var við um 40 einstaklinga með þekkingu á atvinnulífi og aðstæðum á Austurlandi. Valið hvíldi ekki á ágiskunum skv. reikniformúlum.

Rannsóknir Fjarðarheiðarganga eru langt komnar og umhverfismati lokið. Undirbúningskostnaður er 600 milljónir og unnt er að hefja framkvæmdir.

### Á hverju hefur stefna um val á jarðgangakostum hvílt?

Jarðgangnagerð hefur hvílt á því pólitíska markmiði að rjúfa einangrun byggðarlaga. Dæmi eru t.d. Norðfjarðargöng og Dýrafjarðargöng. Í grein Garðars Arnar Garðarssonar (Morgunblaðið, 24. des 2025) var t.d. bent á að Fjarðarheiðargöng væru vel fjárhagslega forsvaranleg í samanburði við Dýrafjarðargöng m.t.t. kostnaðar og umferðarmagns.

Forgangsroðun Fjarðarheiðarganga byggir á þeim grundvallarsjónarmiðum sem jarðgangnaframkvæmdir á Íslandi sl. 50 ár hafa hvílt á.

Þótt aðal markmið jarðgangnagerðar á Íslandi hafi verið að rjúfa einangrun byggðarlaga, hafa einnig hafa verið valdir kostir þar sem vegstyting er sérstaklega hagkvæm, t.d. Hvalfjarðargöng.

Með því að Fljótgöng verði fyrsti gangakostur verður stökkbreyting á pólitískum markmiðum fyrir jarðgangnagerð. Fljótagöng hvorki rjúfa einangrun byggðarlags né teljast sérstaklega hagstæð m.t.t. umferðar og vegstyttingar.

### Rannsóknarskýrslur RHA. Staðlaðar aðferðir.

Skýrslur RHA meta jarðgangakosti út frá fjórum þáttum, þ.e. arðsemi, umferðaröryggi og slysaþættu, tenginga atvinnu- og búsetusvæða og byggðapróunar.

Aðferðafræði arðsemismats RHA snýst um að greina ábata af jarðgangakostum. Aðferðirnar eru staðlaðar og voru í RHA 2022 og 2023, notaðar til að gera almennan samanburð á um 20 gangnakostum. Þessi almenna og staðlaða aðferðafræði er hins vegar notuð í RHA 2025 í fyrsta skipti, til að gera samanburð á tveimur gangnakostum.

Það kallar á mikla vinnu að greina allar forsendur og aðferðir sérfræðiskýrsla. Oft er eins og stjórnámálamenn missi máttinn og horfi aðeins til niðurstaðna. Þeir lesa kannski bara „samantektina“. Slíkt er ekki boðlegt þegar taka á svo afdrifaríka ákvörðun eins og að hætta við Fjarðarheiðargöng.

Það telst varla „faglegt“ að hafna sértækri rannsókn, sbr. skýrslu um Seyðisfjarðargöng frá 2019, fyrir útreikning á grunnni staðlaðar aðferðafræði, sbr. skýrslur RHA.

Hluti umsagnar þessar er rannsókn á almennum og stöðluðum aðferðum RHA. Sérstaklega er skoðað hvort staðlaðar aðferðir taki tillit til sérstöðu eins og vetrarófærðar, hlutfallslega mikillar styttingar ferðatíma og jafnframt samræmi og samanburð við eldri skýrslur.

### Nánar um arðsemi Fjarðarheiðarganga.

Ekki liggja fyrir samanburðarhæfar greiningar á Fjarðarheiðargöngum og Fljótagöngum. Það skal hins vegar nefnt að í skýrslu RHA frá 2023, var hlutfallsleg arðsemi Mjóafjarðarganga, bæði fyrir og eftir Fjarðarheiðargöng, meiri en Fljótaganga, þ.e. 0,6% á móti 0,67 og 0,70%. Við skoðun skýrslna RHA er ljóst að þær hvíla á mismunandi forsendum. Þannig er arðsemi Mjóafjarðarganga í skýrslu RHA 2025 t.d. orðin 0,27%.

Rök fyrir að hætta við Fjarðarheiðargöng við kynningu samgönguáætlunar voru að Mjóafjarðargöng skiluðu „umtalsvert meiri samfélagslegum ábata og jákvæðari arðsemi“.<sup>1</sup> Ráðherra vitnaði þar í skýrslu RHA 2025. Skýrsluhöfundar hafa reyndar bent á að fullyrðingar ráðherra rími ekki við niðurstöður, það hafi ekki verið niðurstöður skýrsluhöfunda að samfélagslegur ábati Mjóafjarðarganga sé meiri.<sup>2</sup> Þeir hafa bent á að Fjarðarheiðargöng séu hagstæðari en Mjóafjarðargöng, t.d. vegna umferðaröryggis og slysaþættu og göngin komi síst verr út, m.t.t. tenginga atvinnu- og búsetusvæða og byggðapróunar.

Samkvæmt skýrslu RHA 2025 er mismunur á arðsemismatinu -0,91%, Fjarðarheiðargöng og 0,27%, Mjóafjarðargöng. Þessi munur telst ekki verulegur. Hins vegar getur verið freistandi fyrir stjórn málin að vísa í þessar tölur, jafnvel þótt aðeins sé um einn þátt niðurstaðna að ræða.

Skýrsluhöfundar RHA hafa lagt áherslu á að það eru stjórn málin sem þurfa að taka ákvörðun. Skýrslur og aðferðir sem þær hvíla geta verið til aðstoðar og til samanburðar. Þá kröfu verður að

<sup>1</sup> <https://www.ruv.is/frettir/innlent/2025-12-04-fullyrding-radherra-rimi-ekki-vid-nidurstodur-skyrslu-rha-460689>

<sup>2</sup> <https://www.ruv.is/frettir/innlent/2025-12-04-radherra-vidurkennir-ad-hafa-ekki-lesid-skyrslu-um-jardgangakosti-460715>



gera til stjórnmalanna að þau geri sér grein fyrir aðferðum sérfræðiskýrslna. Skoða þarf hvort aðferðir og forsendur sérfræðiskýrslna dragi fram umfjöllun um þau atriði sem pólitísk stefnumótun hvílir á.

### **Megináherslur og greining á aðferðum RHA við arðsemismat**

Tekið er fram að það er ekki svo mikill munur á arðsemishlutföllum Fjarðarheiðarganga, Fljótaganga og Mjóafjarðarganga.

Stöðluð aðferðafræði RHA felur í sér vanmat á þýðingu vetrareinagrunar fyrir greiðsluvilja og þ.a.l. arðsemi Fjarðarheiðarganga. Með því að skoða greiðsluvilja á hverja ferð, kemur á daginn að aðferðir skila hálfgerðu tombóluverði m.t.t. farartálmans Fjarðarheiðar, þ.e. 945 kr. (Sjá kafla I í greiningu).

Stöðluð samskiptalíkön RHA um áhrif jarðgangna fela í sér ótryggari forsendur um val jarðgangakosta, en sértækt mat í skýrslu um göng á Austurlandi frá árinu 2019. (Sjá kafla II í greiningu.)

Fjarðarheiðargöng rjúfa einangrun Seyðisfjarðar og bæta verulega ótryggar samgöngur, með 11 uppsöfnuðum lokunardögum en allt að 57 lokuntívikum á ári. Slíkar aðstæður hafa verið grundvöllur jarðgagnaframkvæmdum á Íslandi. (Sjá kafla III í greiningu)

Þótt Fljótagöng hafi sína kosti, þá er Siglufjörður nú þegar tengdur um fern jarðgöng um láglendisvegi. Göngin hvorki rjúfa einangrun né teljast sérstaklega hagkvæm vegstyttingu. Þau eru í raun LÚXUS-göng í samanburði við stöðu Seyðisfjarðar.

Faglegar forsendur fyrir boðaðri breytingu á jarðgangnaáætlun eru reistar á ótraustum grunni og ekki hefur verið gætt að forsendum í skýrslum RHA. Boðuð samgönguáætlun felur í sér eðlisbreytingu á forsendum jarðgangnagerðar á Íslandi og tryggir kyrrstöðu í málaflokknum á næstu misserum.

Höfundar vísa til **Greiningar á forsendum arðsemismats RHA í skýrslum 2022, 2023 og 2025. Þýðing ferðatíma, vetrarfærðar og annar samanburður**, sem er viðhengi og hluti umsagnar þessarar.

Einnig eru viðhengi umsagnar þessarar:

- Endurgerðir arðsemismatsreiknar
- Kynning á helstu niðurstöðum

Óskað er eftir fundi með þingnefnd til kynningar á umsögn þessari.

Egilsstaðir, 9. febrúar 2026



**Jón Jónsson**  
Hæstaréttarlögmaður  
Egilsseli 13, Egilsstöðum



**Garðar Örn Garðarsson**  
Verkfræðingur  
Hjarðarhlíð 9, Egilsstöðum

**Greining á forsendum arðsemismats RHA í skýrslum 2022, 2023 og 2025.*****Þýðing ferðatíma, vetrarfærðar og annar samanburður.*****Inngangur**

Í kynningu á drögum á samgönguáætlun hefur innviðaráðherra vísað til skýrslna sem unnar hafa verið af Rannsóknarstofnun Háskólans á Akureyri, RHA. Rannsóknarstofnunin hefur nýlega unnið þrjár skýrslur um jarðgangakosti.

RHA 2022<sup>1</sup> – 20 jarðgangnakostir. Enginn á Mið-Austurlandi.

RHA 2023<sup>2</sup> – Uppfærð skýrsla frá 2022, þar sem bætt var við Mjóafjarðargöngum.

RHA 2025<sup>3</sup> – Samanburður jarðganga á Mið-Austurlandi.

Þá hefur síðastnefnda skýrslan sérstaka þýðingu í ljósi sértækrar skýrslu frá árinu 2019, Seyðisfjarðargöng, valkostir og áhrif á Austurlandi.<sup>4</sup>

Aðferðir og framsetning RHA 2022 og 2023 þjónuðu þeim tilgangi að gera almennan samanburð á fjölda jarðagangakosta. Þegar slík aðferðafræði er hins vegar notuð til að gera sértækan samanburð á fáum gangnakostum, líkt og í samanburðarskýrslu RHA á jarðgangakostum á Mið-Austurlandi frá 2025, leiðir það til ríkari krafna um að forsendur hvíli á traustum grunni og að aðferðir taki tillit til raunaðstæðna.

Þessi aðstaða var í raun kveikjan að því að greina forsendur arðsemismats RHA og samanburðarhæfni niðurstaða skýrslanna um arðsemishlutföll.

---

<sup>1</sup> [https://www.vegagerdin.is/media/2023/09/jardgong-ardsemi\\_oryggi\\_tengingar\\_byggd-loka\\_juni\\_2022.pdf](https://www.vegagerdin.is/media/2023/09/jardgong-ardsemi_oryggi_tengingar_byggd-loka_juni_2022.pdf)

<sup>2</sup> [jardgong-a-aaetlun.-mat-a-ardsemi-umferdaroryggi-tengingu-svaeda-og-byggdathroun-mai-2023.pdf](https://www.vegagerdin.is/media/2025/12/rha-mid-austurland-jardgong_2025_a_vef.pdf)

<sup>3</sup> [https://www.vegagerdin.is/media/2025/12/rha-mid-austurland-jardgong\\_2025\\_a\\_vef.pdf](https://www.vegagerdin.is/media/2025/12/rha-mid-austurland-jardgong_2025_a_vef.pdf)

<sup>4</sup> [https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%c3%b0isfjar%c3%b0arg%c3%b6ng\\_sk%c3%bdrsla.pdf](https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%c3%b0isfjar%c3%b0arg%c3%b6ng_sk%c3%bdrsla.pdf)

**Athugun á nokkrum forsendum í skýrslum RHA 2022, 2023 og 2025.****I. Greiðsluvilji umferðar. Heilbrigð skynsemi.**

Í RHA 2025 vitna höfundar til eigin skýrslu frá 2023 um hvernig greiðsluvilji umferðar er reiknaður. Notaðar eru tölur frá Vaðlaheiðargöngum, til að meta greiðsluvilja fyrir hvern sparaðan kílómetra og hverja sparaða mínútu. Miðað er við 1.500 kr veggjald í Vaðlaheiðargöng, vegstyttingu um 15,8 km og tímasparnað 10,4 mín. Gert er ráð fyrir að greiðsluvilji sé sá sami fyrir hvern sparaðan kílómetra og hverja sparaða mínútu. Út frá þessu fæst fyrir fólksbíla (< 3,5 tonnum):

$$\frac{1.500 \text{ kr}}{(15,8 \text{ km} + 10,4 \text{ mín})} = 57 \text{ kr}$$

Fyrir þungaflutningabifreiðar (>3,5 tonnum) er gert ráð fyrir að greiðsluviljinn sé þrefaldur eða:

$$3 \cdot 57 = 171 \text{ kr}$$

Í skýrslunni RHA 2025 hafa höfundar verðbætt tölurnar frá 2023 (VNV úr 503 í 658). Við samanburðargreiningu á Fjarðarheiðar- og Mjóafjarðargöngum er því notast við 75 kr og 224 kr.

Þá reikna höfundar fyrir hvorn jarðgangakost: (a) styttingu vegleiða í km og (b) styttingu ferðatíma leiða í mínútum. Við arðsemismat framkvæmdanna er greiðsluvilji umferðar svo reiknaður út frá (i) vegstyttingu framkvæmdar, (ii) tímastyttingu leiðar, (iii) áætlaðri árdagsumferð (ÁDU), (iv) áætluðu hlutfalli þungaflutninga og (v) greiðsluvilja orsakaðrar umferðar framkvæmdarinnar.

Í töflu 5 í skýrslu RHA 2025 má finna niðurstöðurnar fyrir Fjarðarheiðargöng, og töflu 8 fyrir Mjóafjarðargöng, en þær eru eftirfarandi<sup>5</sup>:

Tafli 5. Arðsemi Fjarðarheiðarganga, yfirlit.

| Núv. Með 5%                                                            | Umferðar aukning frá fyrra ári | Umferð (ÁDU) | Mkr.                   |                             |                                            |                               |                                      |                                               |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                                        |                                |              | Greiðsluvilji umferðar | Núv. greiðsluvilji umferðar | Núv. sparnaður vegna færri umferðar-óhappa | Núv. ábati fleiri opunar-daga | Núv. rekstrar- og viðhalds-kostnaður | Núv. sparnaður vegna rekstrar & viðhalds vega |
| Ár                                                                     |                                |              |                        |                             |                                            |                               |                                      |                                               |
| 2034                                                                   | 1,0%                           | 1.142        | 394                    | 375                         | 108                                        | 22                            | -47                                  | 102                                           |
| 2035                                                                   | 1,0%                           | 1.154        | 398                    | 361                         | 104                                        | 22                            | -45                                  | 97                                            |
| 2036                                                                   | 1,0%                           | 1.165        | 402                    | 347                         | 100                                        | 21                            | -43                                  | 93                                            |
| 2037                                                                   | 1,0%                           | 1.177        | 406                    | 334                         | 97                                         | 20                            | -41                                  | 88                                            |
| 2038                                                                   | 1,0%                           | 1.189        | 410                    | 321                         | 93                                         | 19                            | -39                                  | 84                                            |
| 2039                                                                   | 1,0%                           | 1.201        | 414                    | 309                         | 89                                         | 18                            | -37                                  | 80                                            |
| 2040                                                                   | 1,0%                           | 1.213        | 418                    | 297                         | 86                                         | 18                            | -35                                  | 76                                            |
| 2041                                                                   | 1,0%                           | 1.225        | 422                    | 286                         | 83                                         | 17                            | -33                                  | 73                                            |
| 2042                                                                   | 1,0%                           | 1.237        | 426                    | 275                         | 79                                         | 16                            | -32                                  | 69                                            |
| 2043                                                                   | 1,0%                           | 1.249        | 431                    | 264                         | 76                                         | 16                            | -30                                  | 66                                            |
| 2044                                                                   | 1,0%                           | 1.262        | 435                    | 254                         | 74                                         | 15                            | -29                                  | 63                                            |
| 2045                                                                   | 1,0%                           | 1.275        | 439                    | 245                         | 71                                         | 15                            | -28                                  | 60                                            |
| 2046                                                                   | 1,0%                           | 1.287        | 444                    | 235                         | 68                                         | 14                            | -26                                  | 57                                            |
| 2047                                                                   | 1,0%                           | 1.300        | 448                    | 226                         | 65                                         | 14                            | -25                                  | 54                                            |
| 2048                                                                   | 1,0%                           | 1.313        | 453                    | 218                         | 63                                         | 13                            | -24                                  | 52                                            |
| 2049                                                                   | 1,0%                           | 1.326        | 457                    | 209                         | 61                                         | 12                            | -1931                                | 49                                            |
| 2050                                                                   | 1,0%                           | 1.340        | 462                    | 201                         | 58                                         | 12                            | -22                                  | 47                                            |
| 2051                                                                   | 1,0%                           | 1.353        | 466                    | 194                         | 56                                         | 12                            | -21                                  | 45                                            |
| 2052                                                                   | 1,0%                           | 1.367        | 471                    | 186                         | 54                                         | 11                            | -20                                  | 43                                            |
| 2053                                                                   | 1,0%                           | 1.380        | 476                    | 179                         | 52                                         | 11                            | -19                                  | 40                                            |
| Samtals                                                                |                                |              |                        | 5.318                       | 1.538                                      | 317                           | -2.525                               | 1.338                                         |
| Stofnkostnaður                                                         |                                |              |                        |                             |                                            |                               |                                      | -43.739                                       |
| Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma                                    |                                |              |                        |                             |                                            |                               |                                      | -9.617                                        |
| Núv. hrakvirði                                                         |                                |              |                        |                             |                                            |                               |                                      | 10.284                                        |
| Ábati, ofvöxtunarsuðull 5% (ef mínus þá er um kostnað að ræða)         |                                |              |                        |                             |                                            |                               |                                      | -37.085                                       |
| Arðsemi (arðsemi er sama og innri vextir, líka kallaðir ofkastavextir) |                                |              |                        |                             |                                            |                               |                                      | -0,91%                                        |

Tafli 8. Arðsemi Mjóafjarðarganga, yfirlit.

| Núv. Með 5%                                                            | Umferðar aukning frá fyrra ári | Umferð (ÁDU) | Greiðsluvilji umferðar | Mkr.                        |                                      |                               |                                      |                                               |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                                        |                                |              |                        | Núv. greiðsluvilji umferðar | Núv. sparnaður vegna umferðar-óhappa | Núv. ábati fleiri opunar-daga | Núv. rekstrar- og viðhalds-kostnaður | Núv. sparnaður vegna rekstrar & viðhalds vega |
| Ár                                                                     |                                |              |                        |                             |                                      |                               |                                      |                                               |
| 2034                                                                   | 1,0%                           | 712          | 842                    | 802                         | 23                                   | 19                            | -48                                  | 50                                            |
| 2035                                                                   | 1,0%                           | 719          | 850                    | 771                         | 22                                   | 19                            | -46                                  | 47                                            |
| 2036                                                                   | 1,0%                           | 727          | 859                    | 742                         | 21                                   | 18                            | -44                                  | 45                                            |
| 2037                                                                   | 1,0%                           | 734          | 867                    | 713                         | 21                                   | 17                            | -42                                  | 43                                            |
| 2038                                                                   | 1,0%                           | 741          | 876                    | 686                         | 20                                   | 17                            | -40                                  | 41                                            |
| 2039                                                                   | 1,0%                           | 749          | 885                    | 660                         | 19                                   | 16                            | -38                                  | 39                                            |
| 2040                                                                   | 1,0%                           | 756          | 893                    | 635                         | 18                                   | 15                            | -36                                  | 37                                            |
| 2041                                                                   | 1,0%                           | 764          | 902                    | 611                         | 18                                   | 15                            | -34                                  | 35                                            |
| 2042                                                                   | 1,0%                           | 771          | 911                    | 587                         | 17                                   | 14                            | -33                                  | 34                                            |
| 2043                                                                   | 1,0%                           | 779          | 920                    | 565                         | 16                                   | 14                            | -31                                  | 32                                            |
| 2044                                                                   | 1,0%                           | 787          | 930                    | 544                         | 16                                   | 13                            | -30                                  | 30                                            |
| 2045                                                                   | 1,0%                           | 795          | 939                    | 523                         | 15                                   | 13                            | -28                                  | 29                                            |
| 2046                                                                   | 1,0%                           | 803          | 948                    | 503                         | 15                                   | 12                            | -27                                  | 28                                            |
| 2047                                                                   | 1,0%                           | 811          | 958                    | 484                         | 14                                   | 12                            | -26                                  | 26                                            |
| 2048                                                                   | 1,0%                           | 819          | 967                    | 465                         | 13                                   | 11                            | -24                                  | 25                                            |
| 2049                                                                   | 1,0%                           | 827          | 977                    | 448                         | 13                                   | 11                            | -1661                                | 24                                            |
| 2050                                                                   | 1,0%                           | 835          | 987                    | 431                         | 12                                   | 10                            | -22                                  | 23                                            |
| 2051                                                                   | 1,0%                           | 844          | 997                    | 414                         | 12                                   | 10                            | -21                                  | 22                                            |
| 2052                                                                   | 1,0%                           | 852          | 1007                   | 398                         | 12                                   | 10                            | -20                                  | 21                                            |
| 2053                                                                   | 1,0%                           | 861          | 1017                   | 383                         | 11                                   | 9                             | -19                                  | 20                                            |
| Samtals                                                                |                                |              |                        | 11.364                      | 328                                  | 276                           | -2.270                               | 648                                           |
| Stofnkostnaður                                                         |                                |              |                        |                             |                                      |                               |                                      | -37.366                                       |
| Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma                                    |                                |              |                        |                             |                                      |                               |                                      | -5.294                                        |
| Núv. hrakvirði                                                         |                                |              |                        |                             |                                      |                               |                                      | 8.794                                         |
| Ábati, ofvöxtunarsuðull 5% (ef mínus þá er um kostnað að ræða)         |                                |              |                        |                             |                                      |                               |                                      | -23.519                                       |
| Arðsemi (arðsemi er sama og innri vextir, líka kallaðir ofkastavextir) |                                |              |                        |                             |                                      |                               |                                      | 0,27%                                         |

<sup>5</sup> Sjá bls. 27 og 40 í RHA 2025.



Þ.e. að fyrir:

A. **Fjarðarheiðargöng**, er **ÁDU 1.142** og **heildargreiðsluvilji** fyrsta rekstrarárið **394 Mkr.**

B. **Mjóafjarðargöng**, er **ÁDU 712** og **heildargreiðsluvilji** fyrsta rekstrarárið **842 Mkr.**

**Hér er vert að staldra aðeins við.** Ef reiknað er til baka, hvað þýðir þetta að arðsemismat framkvæmdarinnar geri ráð fyrir að veggjald í göngin skilaði?

Einfalt er að leiða það út, með því að deila tekjum af umferð (greiðsluvilja umferðar) með heildarumferð ( $\text{ÁDU} \times \text{dagar ársins}$ ).

**Fyrir Fjarðarheiðargöng:**

$$\frac{394.000.000 \text{ kr}}{1142 \text{ ÁDU} \cdot 365} = 945,2 \text{ kr}$$

**Fyrir Mjóafjarðargöng:**

$$\frac{842.000.000 \text{ kr}}{712 \text{ ÁDU} \cdot 365} = 3240,0 \text{ kr}$$

RHA 2025 gerir ráð fyrir að vegfarendur séu reiðubúnir að greiða aðeins 945 kr. til að aka undir Fjarðarheiði en reiða fram 3240 kr. til að aka Mjóafjarðargöng.

Á bls. 99 í greinagerð með þingsályktunartillögunni<sup>6</sup> segir:

*Í þessari tillögu er áfram lögð áhersla á markmið eldri samgönguáætlunar um að iðúfa vetrareinangrun Seyðistjarðar og efla samfélagið á Austurlandi. Báðir jarðgangakostir uppfylla það markmið. Í eldri greiningu starfshóps um Seyðistjarðargöng, valkosti og áhrif á Austurlandi frá 2019 var ekki unnin sérstök greining á Fjarðargöngum sem valkosti, aðeins sem hluta af stærra verkefni með Fjarðarheiðargöngum. Af töflum í skýrslunni má þó greina að annar samfélagslegur ábati Fjarðaganga er umtalsvert meiri en Fjarðarheiðaganga. Því var tekin sú ákvörðun að fela Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA) að vinna nánari samanburðargreiningu þessara tveggja jarðgangakosta. Í skýrslunni kemur fram að talið sé að báðir kostir muni hafa mjög jákvæð áhrif á byggðapróun og tengingu atvinnu og búsvæða. Þá er áætlað að Fjarðarheiðargöng muni hafa meiri áhrif á umferðaröryggi. Fjarðagöng eru metin arðsamari, með 0,27% innri vexti en Fjarðarheiðargöng með -0,91%. Skýrist munurinn ekki síst af talsvert hærri áætluðum greiðsluvilja umferðar vegna styttingar ferðatíma, en með Fjarðargöngum yrði til ný tenging frá Seyðisfirði til bæjanna í Fjarðarbyggð ásamt því að Mjóitjörður myndi opnast fyrir heilsárssamgöngum. Í raun yrði hringtenging Mið-Austurlands opin stærstan hluta ársins, fyrir utan þá daga sem Fjarðarheiði og/eða Fagridalur lokast vegna veðurs, en Fjarðarheiði er að jafnaði lokað 11 sólarhringa á ári og með 30 lokunartilvik að meðaltali. Um mikla þjóðhagslega hagsmuni er að ræða. Af þeim sökum er hér gerð tillaga um að rannsóknum og undirbúningi Fjarðaganga verði hraðað eins og kostur er og framkvæmdum við Fjarðarheiðargöng frestað á meðan.*

Greinilegt er að Samgönguráð horfir, við uppfærða forgangsörðun jarðgangakosta að stórum hluta til ætlaðrar arðsemi Mjóafjarðaganga umfram Fjarðarheiðargöng, og vitna sérstaklega í reiknaða innri vexti hvors gangakosts.

<sup>6</sup> <https://www.althingi.is/altext/pdf/157/s/0463.pdf>

Stofnkostnaður framkvæmda (kostnaður) og greiðsluvilji umferðar (tekjur), eru stærstu einstöku þættirnir sem hafa áhrif á reiknaða innri vexti (arðsemi) framkvæmdanna.

Við skoðun, fellur meintur greiðsluvilji þó á skynsemisprófinu.

**Að áætla arðsemi Fjarðarheiðarganga (43. Ma.kr. framkvæmd) á tekjumódeli sem miðar við tombóluverð veggjalds (945 kr/ferð) og bera saman við Mjóafjarðargöng (37 Ma.kr) sem heimta (3.240 kr/ferð) stenst enga skoðun.**

Svo virðist sem blind trú á staðlaða aðferðafræði hafi leitt Samgönguráð í öngstræti.

Ljóst má vera að greiðsluvilji umferðar um Fjarðarheiðargöng, fjallveg í 620 m h.y.s. sem lokast að meðaltali 30 sinnum á ári er langt umfram 945 kr/ferð. Vegna þessa var arðsemismat RHA endurgert<sup>7</sup>, reiknir endurgerður til að taka mið af veggjaldi, og nokkrar sviðsmyndir gjaldheimtu skoðaðar fyrir Fjarðarheiðargöng:

| Sviðsmyndir (næmnigreining m.t.t veggjalds)                  | Veggjald      | Innri vextir (arðsemi) |
|--------------------------------------------------------------|---------------|------------------------|
| <b>A</b> Sama veggjald og greiðsluvilji í Mjóafjarðargöngum  | 3.240 kr/ferð | <b>1,41 %</b>          |
| <b>B</b> Sama veggjald og gjaldskrá Vaðlaheiðarganga         | 2.152 kr/ferð | <b>0,34%</b>           |
| <b>C</b> Veggjald sem skilar sömu innri vöxtum og Mj.fj.göng | 2.080 kr/ferð | <b>0,27%</b>           |
| <b>D</b> Veggjald sem skilar 0,00% innri vöxtum              | 1.820 kr/ferð | <b>0,00%</b>           |

**Svo jafnvel hófleg gjaldtaka (1.820 kr) sem er undir verðskrá Vaðlaheiðarganga, myndi skila Fjarðarheiðargöngum 0,00% innri vöxtum.**

<sup>7</sup> Sjá fylgiskjal umsagnar: Viðhengi 3 – Kynning og arðsemisreiknar

## II. Tillit til uppsafnaðs lokunartíma. Fjöldi lokunartilvika og þýðing vetrarófærðar.

Í skýrslum RHA er megináhati af jarðgöngum byggður á því að reikna greiðsluvilja til að nýta jarðgöng. Greiðsluvilji er reiknaður m.t.t. styttingar vega og ferðatíma, þ.m.t. umferðar sem leiðir af jarðgöngum. Í skýrslu 2025 er fjárhæð sparaðra kílómetra og mínútu 75 kr m.v. fólksbíl. Stytting hverrar ferðaleiðar er greind og margfölduð með umferðartölum, þ.e. árdagsumferð (ÁDU). Greiðsluvilji hvers árs er svo núvirtur.

Í skýrslum RHA er fjallað um þýðingu lokunardaga, þ.e. einkum vegna vetrarófærðar. Lokunardagar hafa tvenns konar áhrif.

1. Uppsafnaður fjöldi lokunarklukkustunda er notaður til að uppreikna ÁDU, þ.e. týndri umferð er bætt við núverandi heildarumferð sem hefur þýðingu fyrir framtíðarumferð í jarðgöngum.
  - a. Í tilviki Fjarðarheiðar eru uppsafnaðir lokunarsólarhringar 11, en fækkar um 10 með jarðgöngum. Því er 10 „týndum“ vetrardögum (VDU) bætt við grunn ÁDU. Samtals 3.616 ferðir.<sup>8</sup>
2. Uppsafnaður fjöldi lokunarklukkustunda er notaður sem mat á greiðsluvilja ferða sem féllu niður. Greiðsluvilji ferða á lokunardögum er metinn sérstaklega hár, 6.500 kr. á ferð.
  - a. Þetta er sett fram sem sérstakur liður, þ.e. áhati af fleiri opnunardögum, sem  $6.500 \text{ kr.} \times 3.616 \text{ ferðir} = 23.500.000 \text{ kr.}$  á ári. Núvirt sem 22 milljónir 2034, sbr. töflu 5, bls. 27 í RHA 2025.

Síðari aðferðin felur í sér verulegt vanmat á áhrifum vetrareinangrunar og ófærðar.

- a. Þótt uppsafnaðar lokunarklst. á Fjarðarheiði séu 11, þá er fjöldi lokunartilvika á bilinu 29-57 á ári (m.v. árin 2015-2020). Greiðsluvilji umferðar alla daga í slíkri óvissu, er mun hærri en nemur einfaldri tíma- eða vegalengdarstyttingu.
- b. Þá eru ótalin þau skipti sem Fjarðarheiði er opin, en ferðatími er verulega lengri í vetrarfæri. (Eðlilega á það við flesta fjallvegi á Íslandi, en hefur hlutfallslega meiri áhrif á fjallveg í 620 m.y.s. en annars staðar)

Vakin er athygli á því að þetta er eini þáttur arðsemismats RHA, sem dregur fram sérstakan ábáta af jarðgöngum sem rjúfa vetrareinangrun vegna fjallvegar!

Í skýrslu RHA 2025 er núvirtur greiðsluvilji Fjarðarheiðaganga á fyrsta ári 394 milljónir og áhati fleiri opnunardaga 22 milljónir. **Greiðsluvilji/áhati tengdur vetrarófærð er því einungis 5,5% hærri í ljósi hinnar verulegu vetrarófærðar og óöryggis sem fylgir vegi um Fjarðarheiði.** M.ö.o. ef jarðgöng með sömu vegstyttingu kæmu í stað láglendisvegar sem aldrei lokaðist, þá skilar aðferð RHA næstum sama greiðsluvilja.

Lokunartilvik standa fyrir einangrun. Röskun á umferð, t.d. lokun hluta úr degi, stendur fyrir ótryggum samgöngum. Aðferð RHA telur einungis uppsafnaðar lokunarklst. sem sérstaka aukningu greiðsluvilja. Ótryggar samgöngur leiða til þess að samgöngur eru ekki notaðar. Þær leiða til þess að ferðir eru aldrei skipulagðar, ekki vegna lokunardaga, heldur ótryggra samgangna.

Það er vanmat á greiðsluvilja vegna Fjarðarheiðaganga að horfa til uppsafnaðra 11 lokunarsólarhringa við útreikning greiðsluvilja. Þessu til stuðnings er bent á nærtækt dæmi úr Vaðlaheiðargöngum. Á sumrin fer 30% heildarumferðar austanmegin Eyjafjarðar um Víkurskarð

---

<sup>8</sup> VDU eða vetrardagsumferð er meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember. VDU um Fjarðarheiðargöng, er áætluð 361 m.v. árið 2034.

(sumar dagleg umferð, SDU), en 10% yfir veturinn (VDU)<sup>9</sup>. Greiðsluvilji í Vaðlaheiðargöng er því mun meiri yfir veturinn, enda hinn valkosturinn fjallvegur í 320 m.y.s.

Mjög athyglivert er að skoða skýrslu RHA, VAÐLAHEIÐARGÖNG Mat á þjóðhagslegri arðsemi frá 2006<sup>10</sup>. Þar kom þessi spá í raun fram, þ.e. að greiðsluvilji vetrarumferðar yrði meiri en sumarumferðar. Þar var lagt upp með að 25% álag væri reiknað á greiðsluvilja vegna Vaðlaheiðarganga, en tekið fram að vegna jarðganga á Austurlandi væri eðlilegt að miða við 50%, þ.e. m.t.t. meiri vetrarófærðar.<sup>11</sup> Það álag kæmi til viðbótar við „týnda“ umferð lokunardaga.

Í skýrslu RHA um Vaðlaheiðargöng var sérstakur kafli, **Fjallvegir og greiðsluvilji**. Enginn slíkur kafli er í skýrslum RHA 2022, 2023 og 2025. Það er illskiljanlegt. Ástæðan er þó líklega sú að í skýrslum RHA 2022 og 2023, var RHA að útfæra almenna og staðlaða aðferðafræði vegna mats á 20 jarðgöngum. Við mótun almennrar aðferðafræði var ekki pláss til að meta allar tegundir sérstakra aðstæðna, t.d. hvort jarðgöng leystu af hreinan fjallveg eða „hálfjallveg“ eins og RHA nefndi Víkurskarð.

Það er augljóst að greiðsluvilji í jarðgöng, tekur mið af þeirri vegleið sem þau leysa af hólmi, en ekki einungis vegalengd. Sá munur er meiri en 5,5%.

**† Forsendubreyting 1.** Notuð eru sama aðferðafræði og RHA kynnti í skýrslu um Vaðlaheiðargöng og fær stoð í umferðartölum Víkurskarðs. Reiknað er 50% álag á VDU yfir Fjarðarheiði, sem kemur til viðbótar „týndum“ umferðardögum. VDU árið 2034 er áætluð 361 bíll á dag. 50% álag er reiknað á greiðsluvilja, des, jan, feb og mars. **Næmnigreining** sýnir að með þessari breytingu fara innri vextir (arðsemi) Fjarðarheiðarganga úr **-0,91% í -0,44%**.

<sup>9</sup> Byggir á vef Vegagerðarinnar <https://umferd.vegagerdin.is/> m.v. umferðartölur 2024. Víkurskarðsvegur ÁDU 495, SDU 1000 og VDU 135. Vaðlaheiðargöng ÁDU 1700, SDU 2500 og VDU 1150.

<sup>10</sup> [https://www.rha.is/static/files/Rannsoknir/2006/Skyrsla\\_loka.pdf](https://www.rha.is/static/files/Rannsoknir/2006/Skyrsla_loka.pdf)

<sup>11</sup> Bls. 7: Í göngum á Austurlandi var jafnframt er gert ráð fyrir að greiðsluvilji vegfarenda að fara tiltekin göng væri 50% hærri mánuðina desember-mars en ella ef þessir vegfarendur slyppu í staðinn við að fara hálendisveg. Og: Þar sem litið er á Víkurskarð sem nokkurs konar hálfjallveg í þessu mati er gert ráð fyrir að greiðsluvilji vegfarenda á veturna sé 25% hærri en ekki 50% hærri. (Víkurskarð er aðeins um 320 m.y.s. en Fjarðarheiði er 620 m.y.s.)



### III. Ótraustar forsendur RHA um ferðatíma. Vanmat ferðatíma.

Greiðsluvilji vegna Fjarðarheiðarganga í skýrslu RHA 2025 er reiknaður miðað við 6 km vegstyttingu og 6,6 mínútna styttri ferðatíma á aðalleiðinni milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar. Langmestur hluti umferðar er á þeirri leið, en með Fjarðarheiðargöngum verður meiri vegstytting fyrir umferð suður á Fagradal. Stytting ferðatíma á leiðinni Seyðisfjörður-Reyðarfjörður er áætluð 10,1 mínúta, en vegstytting 11,6 km.

Samkvæmt skýrslu RHA og skoðun gagna Vegagerðarinnar má sjá að hvorki eru til gögn um meðalhraða á Fjarðarheiði né öðrum leiðum á Austurlandi. Útreikningar RHA miðast við hámarkshraða vegkafla og frjálst mat skýrsluhöfunda RHA. Forsendur þeirra útreikninga koma ekki fram í skýrslum RHA.

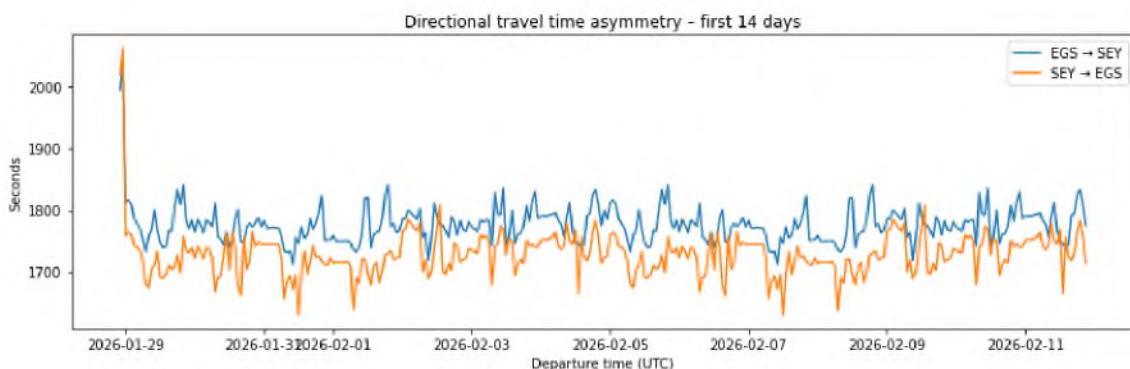
Vegalengdin er nú um 27 km en með göngum 21 km. Fjarðarheiði er með kröppum beygjum með hækkun í 620 m h.y.s. Hraði er víða langt undir hámarkshraða, bæði vetur og sumur.

Vegna þessa var **framkvæmd greining á raunverulegum ferðatíma** með köllum í forritaskil (e. Application Programming Interface, API) **Google Maps** þjónustunnar. Alls voru framkvæmd 8.761 köll, þar sem óskað var eftir áætlaðri tímalengd fyrir ferð frá Egilsstöðum til Seyðisfjarðar, og Seyðisfirði til Egilsstaða, hverja klukkustund, heilt ár fram í tímann. Óskað var eftir ferðatímanum með kveikt á **TRAFFIC\_AWARE\_OPTIMAL** stillingu.<sup>12</sup>

Í stillingunni felst að því lengra sem líður frá núverandi brottfaradagsetningu, er tekið mið af „sögulegum umferðar aðstæðum“ við útreikning ferðatíma og þar með val á leið ef við á.<sup>13</sup>

Þetta þýðir að notendagögn, fyrir raunverulega ferðatíma yfir Fjarðarheiði liggja til grundvallar greiningunni.

Greininguna má nálgast á slóðinni: <https://github.com/GardarGardarsson/umferd>, en þar er skjal í stílabókar umgjörð sem má opna í vafra og sýnir útreikninga og greiningu höfunda: Meðal ferðatímar um Seyðisfjarðarveg 93 um Fjarðarheiði.ipynb.



<sup>12</sup> Um stillinguna segir á vef þjónustunnar:

*TRAFFIC\_AWARE and TRAFFIC\_AWARE\_OPTIMAL: Recommended for departures happening in the near future because these preferences take live traffic conditions into consideration. Live traffic becomes more important and relevant the closer the departureTime is to now. The farther ahead you set the departure time into the future, the more consideration is given to historical traffic conditions in selecting routes.*

<sup>13</sup> Um sögulegar umferðar aðstæður segir á vef þjónustunnar:

*Historical traffic data: Over time, the aggregated user data is used to build historical traffic patterns, which help the system understand the "normal" traffic for a specific road at any given time and day of the week.*

Í ljós kemur að meðal ferðatími yfir Fjarðarheiði út frá raungögnum er **1751,1 sekúnda**, eða **29 mínútur og 11 sekúndur**.

Við útreikning á ferðatíma eftir göng er horft til 95% af hámarkshraða á hverjum vegkafla sbr. eftirfarandi töflu<sup>14</sup>:

| Vegkafla                             | Hámarkshraði<br>(km/klst) | Áætlaður<br>meðalhraði<br>95% | Lengd<br>(km) | Áætlaður<br>aksturstími<br>(sek) |
|--------------------------------------|---------------------------|-------------------------------|---------------|----------------------------------|
| Þéttbýli Egilsstaða og Seyðisfjarðar | 50                        | 47,5                          | 2,2           | 167                              |
| Göng                                 | 70                        | 66,5                          | 13,7          | 742                              |
| Þjóðvegur                            | 90                        | 85,5                          | 5,1           | 215                              |
| <b>SAMTALS</b>                       |                           |                               | <b>21</b>     | <b>1123</b>                      |

**Heildarstytting m.v. raunverulega styttingu ferðatíma er upp á 628,1 sekúndu eða 10,5 mínútur.** Þetta er verulegt frávik frá áætlun RHA um 6,6 mínútna styttingu á ferðatíma eða 59% meiri tímastytting.

Á sama hátt fæst meðal ferðatími yfir Fjarðarheiði til Reyðarfjarðar (fyrir göng) **3.427,2 sekúndur** eða 57 mínútur og 7 sekúndur.

Hvað varðar ferðatímastyttingu til suðurs (að Reyðarfirði) fæst ferðatími eftir göng miðað við 95% hámarkshraða á hverjum vegkafla:

| Vegkafla                                | Hámarkshraði<br>(km/klst) | Áætlaður<br>meðalhraði<br>95% | Lengd<br>(km) | Áætlaður<br>aksturstími<br>(sek) |
|-----------------------------------------|---------------------------|-------------------------------|---------------|----------------------------------|
| Þéttbýli Reyðarfjarðar og Seyðisfjarðar | 50                        | 47,5                          | 2,1           | 155                              |
| Utan þéttbýlis Reyðarfjarðar            | 70                        | 66,5                          | 0,7           | 38                               |
| Göng                                    | 70                        | 66,5                          | 13,7          | 742                              |
| Þjóðvegur                               | 90                        | 85,5                          | 31,1          | 1308                             |
| <b>SAMTALS</b>                          |                           |                               | <b>47,5</b>   | <b>2243</b>                      |

**Þ.e. heildarstytting upp á 1.184,2 sekúndu eða 19,7 mínútur.** Þetta er annað frávik frá áætlun RHA um 10,1 mínútna styttingu á ferðatíma eða 95% meiri stytting.

**† Forsendubreyting 2:** Ef tekið er mið af **raunverulegum ferðatíma** yfir Fjarðarheiði, fengnum með sögulegum gögnum frá Google Maps, er **stytting ferðatíma 10,5 mínútur með Fjarðarheiðargöngum til norðurs og 19,7 mínútur til suðurs, ekki 6,6 og 10,1 mínútur eins og í skýrslu RHA 2025. Næmnigreining** leiðir í ljós að innri vextir (arðsemi) Fjarðarheiðarganga með réttum ferðatímastyttingum einum og sér fara úr **-0,91% í +0,17%**.

<sup>14</sup> Á nýjum vegi og veggöngum er gert ráð fyrir að meðalhraði verði 95% af hámarkshraða hvers vegkafla. Það fær góðan stuðning við mælingar Vegagerðarinnar á meðalhraða: [https://www.vegagerdin.is/media/2024/06/okuhradi-2004-2023\\_lokautgafa\\_24\\_06\\_2024.pdf](https://www.vegagerdin.is/media/2024/06/okuhradi-2004-2023_lokautgafa_24_06_2024.pdf) T.d. er bent á að meðalhraði á Fagradal er í raun yfir 90 km/hámarkshraða, sbr. bls. 8 og 22.

#### **IV. Vanmat á ferðatíma og aðstæðum á Fjarðarheiði, leiðir til ofmats á Mjóafjarðargöngum.**

Um 25% umferðar um Mjóafjarðargöng eru vegna ætlaðrar umferðar milli Egilsstaða og Norðfjarðar, þ.e. yfir Fjarðarheiði. Sú leið stýttist um 7,7 mínútur, m.v. núverandi leið, skv. skýrslu RHA 2025. Þessi umferð stendur undir verulegum hluta reiknaðs greiðsluvilja Mjóafjarðarganga.

Ef raunverulegur ferðatími um Fjarðarheiði er skoðaður í lið (III), stenst þetta varla. Þá eru ótaldar raunverulegar aðstæður á Fjarðarheiði, þ.e. allt að 57 lokunartilfelli og vetrarfæri.

Núverandi vegakerfi býður upp umferðarleið sem er mun greiðfærari og tryggari á vetrarmánuðum, um Fagradal milli Reyðarfjarðar og Egilsstaða.

Með vísan til umfjöllunar undir lið I um að greiðsluvilji í Mjóafjarðargöng miðast við 3.240 kr. á ferð, og liðar III um að ferðatími um Fjarðarheiði er vanáætlaður um 4 mínútur má spyrja þessarar spurningar. Hver er tilbúinn að greiða 3.240 kr og fara um Fjarðarheiði, milli Neskaupstaðar og Egilsstaða, þegar unnt er að fara um Fagradal á 3 mínútum skemmri tíma?

Í skýrslum RHA 2022 og 2023 kemur fram sú aðferð að fella niður „greiðsluvilja“ þegar göng leiða til óverulegrar styttingar ferðatíma.<sup>15</sup> Það virðist geta átt við vetrarumferð Egilsstaða-Neskaupstaðar, sem er þó 25% af ætlaðri umferð um Mjóafjarðargöng.

---

<sup>15</sup> Sjá t.d. umfjöllun þýðingu Fljóttaganga (Siglufjarðarganga) fyrir umferð frá Dalvík til höfuðborgarsvæðis, bls. 145 í skýrslu RHA 2022.

## V. Vanmat samskiptalíkans RHA vegna seinfarinna ferðaleiða

Þegar litið er til umfjöllunar undir lið III og IV, er einnig rökrétt að skoða aðferðir RHA til að áætla aukin samskipti vegna jarðgangnagerðar. Það er gert með svokölluðu samskiptalíkani, sem skýrslur RHA lýsa þannig að „margendurtekið hafi komið í ljós að samskiptalíkan sem kalla má þyngdarlíkanið (e. gravity model) spáir ótrúlega vel fyrir hvernig umferð hagar sér“.

$$\text{Samskipti} = \text{fasti} \cdot \frac{\text{íbúafjöldi í bæ A} \cdot \text{íbúafjöldi í bæ B}}{(\text{Vegalengdin á milli A og B})^{2,3}}$$

Aðferð RHA hvílir á því að horfa til vegalengdar, þ.e. breytingar á vegalengd, en ekki ferðatíma.

Í tilfelli Fjarðarheiðarganga verður vegstytting 6 km milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar. Samskiptalíkanið tekur því ekki tilliti til þess að verið er að taka sérstaklega seinfarin veg úr umferð. Samskiptalíkanið birtir því sömu niðurstöðu hvort sem meðalhraði á eldri ferðaleið er 55 km/klst eða 85 km/klst.

Ekki er dregið í efa að samskiptalíkanið spái fyrir um þróun umferðar. Líkanið vanmetur hins vegar aukin samskipti þar sem stytting ferðatíma er hlutfallslega meiri en stytting vegalengdar.

Til þess skýra þetta frekar er vísað til útreikninga RHA skv. samskiptalíkani um umferðaraukningu vegna vegstyttingar. Til samanburðar er svo tafla með þýðingu samskiptalíkans m.t.t. styttingar ferðatíma.

Tafla 6. Fjarðarheiðargöng, breyting á vegalengdum, ferðatíma og samskiptum á nokkrum leggjum.

| Leggur                         | Vegalengd fyrir (km) | Vegalengd eftir (km) | Stytting (km) | Breyting á tíma (mín) | Hlutf. umferðar á legg | Samskiptaaukning/ umferðaraukning |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|---------------|-----------------------|------------------------|-----------------------------------|
| Seyðisfjörður-Egilsstaðir      | 27                   | 21                   | -6            | -6,8                  | 73%                    | 73%                               |
| Seyðisfjörður-Reyðarfjörður    | 59                   | 48                   | -11,6         | 10,1                  | 5%                     | 65%                               |
| Seyðisfjörður-Neskaupstaður    | 93                   | 82                   | -11,6         | -10,1                 | 2%                     | 36%                               |
| Seyðisfjörður-Höfuðborgarsvæði | 644                  | 637                  | -6,3          | -6,8                  | 2%                     | 2%                                |

| Upprunalegt samskiptalíkan                                                       |         |         |                 |                 |          |                 |        |       |                          |          |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|-----------------|-----------------|----------|-----------------|--------|-------|--------------------------|----------|
|                                                                                  | Íbúar A | Íbúar B | Vegalengd fyrir | Vegalengd eftir | Stytting | Breyting á tíma | Fasti  | Veldi | Hlutfall umferðar á legg |          |
| Seyðisfjörður-Egilsstaðir                                                        | 648     | 3121    | 27              | 21              | -6       | -6,8            | 0,0004 | 2,3   | 74%                      |          |
| Seyðisfjörður-Reyðarfjörður                                                      | 648     | 1368    | 59              | 48              | -11      | -10,1           | 0,0004 | 2,3   | 5%                       |          |
| Seyðisfjörður-Neskaupstaður                                                      | 648     | 1460    | 93              | 82              | -11      | -10,1           | 0,0004 | 2,3   | 2%                       |          |
| Samskiptalíkan sem tekur tillit til ferðatíma í mínútum, óbreyttar vigtir annars |         |         |                 |                 |          |                 |        |       |                          |          |
|                                                                                  | Íbúar A | Íbúar B | Vegalengd fyrir | Vegalengd eftir | Stytting | Ferðatími mín   | Fasti  | Veldi | Hlutfall umferðar á legg | Breyting |
| Seyðisfjörður-Egilsstaðir @ 67 km/klst                                           | 648     | 3121    | 27              | 21              | -6       | 18,81           | 0,0004 | 2,3   | 95%                      | 21%      |
| Seyðisfjörður-Reyðarfjörður @ 80 km/klst                                         | 648     | 1368    | 59              | 48              | -11      | 38,40           | 0,0004 | 2,3   | 8%                       | 3%       |
| Seyðisfjörður-Neskaupstaður @ 80 km/klst                                         | 648     | 1460    | 93              | 82              | -11      | 65,60           | 0,0004 | 2,3   | 3%                       | 1%       |

Með vísan til töflunnar, leiðir tilliti til styttingar ferðatíma vegna Fjarðarheiðarganga til þess að samskiptaaukning verður meiri en stöðluð reikniaðferð RHA, sem byggir aðeins á styttingu vegalengdar. Aukning umferðar á algengstu ferðaleið væri 95%, þ.e. 21% meiri umferðaraukning en ef miðað er við vegalengd.

## VI. Árdagsumferð. Spá RHA um aukningu umferðar vegna ganga.

Í skýrslu RHA 2025 er miðað við að Fjarðarheiðargöng leiði til 60% aukningar ÁDU.

Mjóafjarðargöng gera ráð 165% aukningar á ferðaleiðinni um göngin, samkvæmt *samskiptalíkani RHA*. Samskiptalíkanið er hluti af almennri og staðlaðri aðferðafræði, sem felur í sér óvissa spádóma. Forsendurnar eru einfaldlega íbúafjöldi og stytting vegalengdar, án nokkurs mats á raunverulegum aðstæðum.

Í raun voru sömu hagsmunir til umfjöllunar í skýrslu um Seyðisfjarðargöng frá 2019. Þar fór fram ítarleg greining á samfélagslegum áhrifum Fjarðarheiðarganga og Mjóafjarðarganga. Í skýrslu KPMG, var þýðing gangakosta skoðuð út frá<sup>16</sup>:

- Öryggi
- Samgöngutengingum
- Atvinnumálum
- Menntamálum
- Heilbrigðismálum
- Íþróttum, félagsstörfum og menningarmálum
- Samstarfi sveitarfélaga
- Verslun og þjónustu.

Í skýrslunni var rætt við um 40 einstaklinga með þekkingu á þessum þáttum.

Niðurstaða skýrslu um Seyðisfjarðargöng var þessi, sbr. bls. 21<sup>17</sup>:

*Það er mat verkefnishópsins að með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífsins á Seyðisfirði og Austurlandi í heild sé vænlegast að fylgja álit Alþingis, Samtaka sveitarfélaga á Austurlandi og þorra íbúa og fulltrúa atvinnulífs og samfélags á svæðinu og iðúfa einangrun Seyðisfjarðar með jarðgöngum undir Fjarðarheiði sem fyrsta áfanga.*

Sértæk skýrsla um Seyðisfjarðargöng frá 2019 er mun áreiðanlegri forsenda um val jarðgangakosts, en almennt og staðlað samskiptalíkan RHA sem er meginforsenda umferðarspár Mjóafjarðarganga og þ.a.l. ágiskun um umferð um göngin.

<sup>16</sup> Sjá bls. 18-19 í skýrslunni.

<sup>17</sup> [https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%  
c3%b0isfjar%c3%b0arg%c3%b6ng\\_sk%c3%b0drsla.pdf](https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Sey%c3%b0isfjar%c3%b0arg%c3%b6ng_sk%c3%b0drsla.pdf)



## VII. Mismunandi forsendur um umferðaraukningu í RHA 2025 og eldri skýrslum.

Í skýrslum RHA 2022 og 2023 er almennt miðað 2% aukningu umferðar á ári til framtíðar. Þ.e. ÁDU eykst um 2% hvert ár og leiðir til hækkunar reiknaðs greiðsluvilja og þ.a.l. arðsemishlutfalla hvers gangnakosts.

Samkvæmt skýrslur RHA 2025 er hins vegar miðað við 1% aukningu ÁDU á Austurlandi. Samanburður við arðsemishlutföll Fjótaganga er því ekki eðlilegur.

Jarðgangakostir á Mið-Austurlandi eru með þessu gerðir óarðsamari, en mat á öllum öðrum kostum á Íslandi samkvæmt skýrslum RHA 2022 og 2023.

Rökstuðningur RHA kemur fram á bls. 6 í skýrslu RHA 2025 og vísað til þessarar töflu:

| <i>Tafla 2. Umferðaraukning á<br/>Mið-Austurlandi 2019-2024</i> | <b>Umferð 2019<br/>(ÁDU)</b> | <b>Umferð 2024<br/>(ÁDU)</b> | <b>Árleg<br/>meðalaukning</b> |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| <b>Fjarðarheiði</b>                                             | 590                          | 631                          | 1,4 %                         |
| <b>Fagridalur</b>                                               | 1.187                        | 1.195                        | 0,1 %                         |
| <b>Hólmaháls</b>                                                | 1.119                        | 1.484                        | 5,8 %                         |

Skýrsluhöfundar RHA vísa til stöðnunar umferðar um Fagradal og til lélegs ástands vegakerfis Austurlands.

Þessar ályktanir skýrsluhöfunda RHA eru ekki eðlilegar.

- Með áherslu RHA um stöðnun umferðar á Fagradal, huga skýrsluhöfundar ekki að því að Axarvegur, tekur við hluta af umferð Fagradals, þ.e. er staðgengdarleið. Umferð um Axarveg hefur aukist um 3-4% á ári á tímabilinu 2019-2024.<sup>18</sup> Þá er umferð um Norðurland staðgengdarleið fyrir Fagradal, vegna ferða milli höfuðborgarsvæðis og Héraðs. Þar hefur orðið aukning á bilinu 1-2% á tímabilinu 2019-2024.
- Þá ber taflan um 5,8% árlegan vöxt umferðar um Hólmaháls. Þ.e. aukningu umferðar langt umfram 1%.
- Umferðarspá 2022-2070<sup>19</sup> gerir ráð fyrir að 75% líkur séu á árlegum vexti 1,3-1,9% ári.
- Tenging RHA við „lélegt ástand vegakerfis á Austurlandi“ við þróun umferðar til framtíðar er órökrétt. Það er einmitt rökrétt að bætt vegakerfi á Austurlandi skapi forsendur fyrir meiri aukningu þar, en þar sem vegakerfi er gott nú þegar.

Það getur ekki skoðast rökrétt ályktun RHA að lélegt ástand vegakerfis Austurlandi sé fasti og vegakerfi þar muni sitji á hakanum næstu áratugin. Þar sem samgöngukerfið hefur verið byggt upp, t.d. hvoru megin Hólmaháls, sbr. Norðfjarðargöng og Fáskrúðsfjarðargöng, er umferðaraukningin langt yfir 2%.

**† Forsendubreyting 3.** Næmnigreining er framkvæmd m.þ.a. stilla líkanið af m.v. 2% umferðaraukningu í stað 1%. Með þeirri breytingu einni og sér, fæst að innri vextir (arðsemi) Fjarðarheiðarganga fara **úr -0,91% í -0,76%**.

<sup>18</sup> Byggt á <https://www.vegagerdin.is/samgongukerfid/vegakerfid/umferdartolur> ÁDU 2019 var 207 en ÁDU 2024 var 260.

<sup>19</sup> [https://www.vegagerdin.is/media/2024/06/landsspa\\_2022-2070.pdf](https://www.vegagerdin.is/media/2024/06/landsspa_2022-2070.pdf)

**VIII. Núvirðingartími**

Samkvæmt RHA 2022 og 2023 var núvirðing til ársins 2025 (þ.e. m.v. 2-3 ár). Arðsemishlutföll voru því óeðlilega há og ekki rökrétt m.t.t. framkvæmdatíma.

Núvirðingartími í RHA 2025 var í ítarlegra sambandi við framkvæmdatíma, þ.e. til ársins 2034. (þ.e. 8 ára framkvæmdatími). Aðferðin er nákvæmari en í fyrri skýrslum.

Samanburður við arðsemishlutföll Fljótaganga og annarra kosta í RHA 2022 og 2023 er því ekki eðlilegur, enda er þar mjög ónákvæm vísun til framkvæmdatíma. Mjóafjarðargöng voru t.d. núvirt m.v. 3ja ára framkvæmdatíma í RHA 2023, en 8 ár í RHA 2025.

Ljóst er að arðsemishlutfall Fljótaganga væri nokkuð lægra en skýrslan RHA 2023, gerir grein fyrir, ef núvirðingartími væri miðaður við eðlilegan undirbúnings og framkvæmdatíma.

**IX. Fjallvegir og eldsneytiseyðsla**

Í lið II var fjallað um það hvernig stöðluð og almenn aðferðafræði RHA hvílir á ótraustum upplýsingum um styttingu ferðatíma. Í lið III var bent á að tillit til vetrarófærðar fjallvega er óverulegt. Aðferð RHA leiðir aðeins til 5,5% hærri ábata Fjarðarheiðarganga, sem er þó fjallvegur í 620 m.y.s. og með einna flestum lokunartilvikum á landinu.

Staðlaðar og almennar aðferðir RHA fela í sér að vegstytting miðað við fjölda km er að öðru leyti alltaf lögð að jöfnu. Augljóst er að sama vegstytting yfir fjallveg og láglendisveg hefur mismunandi þýðingu varðandi eldsneytiseyðslu og fleiri þætti í rekstri bifreiða, t.d. slit á bremsum, dekkjum o.s.frv.

Ekki verður gerð tilraun til að setja fram útreikninga í þeim efnum. Þegar til umfjöllunar er jarðgangnakostur sem leysir af hækkun í um 620 m.y.s. eins og Fjarðaheiðina, er þó vafalaust um að ræða umtalsverðar stærðir sem ættu að hafa þýðingu við mat á greiðsluvilja eða öðrum þjóðhags- og umhverfislegum viðmiðunum við val jarðgangakosts.

**X. Niðurstaða arðsemismats með öllum forsendubreytingum**

Í köflum (II), (III) og (VII) hefur verið sýnt fram á réttmætar forsendubreytingar við staðlaða aðferðafræði í skýrslu RHA 2025. Framkvæmd var næmnigreining fyrir hvert tilvik. Áhrif hverrar næmnigreiningar á innri vexti (arðsemi) eru dregnar saman hér:

| F.br. | Lýsing næmnigreiningar                                                                                                                                                                                 | Arðsemi fyrir | Arðsemi eftir |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| 1     | Reiknað 50% álag á vetrardagsumferð sbr. aðferðafræði í skýrslu RHA 2006 f. Vaðlaheiðargöng.                                                                                                           | -0,91%        | -0,44%        |
| 2     | Reiknaður raunveruleg ferðatímastytting Fjarðarheiðarganga með sögulegum ferðatímum úr Google Maps forritaskilunum (API).                                                                              | -0,91%        | +0,17%        |
| 3     | Spá umferðaraukningar færð úr 1% í 2% m.t.t. raunverulegrar umferðaraukningar á staðgengdarvegum á Austurlandi sem ekki er vísað til í RHA 2025. Spá um umferðaraukningu samræmist nú skýrslu RHA 2023 | -0,91%        | -0,76%        |

Þá eru allar forsendubreytingar færðar inn í endurgert líkan RHA .

Við það fæst:

| Liður                                         | Sviðsmynd       | Grunnur (RHA 2025) |
|-----------------------------------------------|-----------------|--------------------|
| Núvirtur greiðsluvilji umferðar               | 13.813          | 5.317              |
| Núvirtur sparnaður vegna færri umferðaróhappa | 1.670           | 1.538              |
| Núvirtur ábati vegna fleiri opnunardaga       | 345             | 317                |
| Núvirtur rekstrar- og viðhaldskostnaður ganga | (2.525)         | (2.525)            |
| Núvirtur sparnaður rekstrar & viðhalds vega   | 1.339           | 1.339              |
| Samtals núvirtur rekstrarábati                | 14.642          | 5.992              |
| Stofnkostnaður framkvæmdar                    | (43.739)        | (43.739)           |
| Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma           | (9.617)         | (9.617)            |
| Núvirt hrakvirði                              | 10.284          | 10.284             |
| <b>Ábati (NPV) með 5% afvöxtun</b>            | <b>(28.430)</b> | <b>(37.086)</b>    |
| <b>Arðsemi (innri vextir / XIRR)</b>          | <b>0,74%</b>    | <b>-0,91%</b>      |

Þ.e. innri vextir (arðsemi) **0,74%**.

Á næstu síðu má sjá hvaða áhrif forsendubreytingarnar myndu hafa á töflu 5 (Arðsemi Fjarðarheiðarganga – Yfirlit) í skýrslu RHA frá 2025:

| Sviðsmynd |                                          |                 |                                         |                                         |                                                                         |                                                                   |                                                                         |                                                                  |                                    |
|-----------|------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Ár        | Umferðar-<br>aukning<br>frá fyrra<br>ári | Umferð<br>(ÁDU) | Greiðslu-<br>vilji<br>umferðar<br>(Mkr) | Núvirtur<br>greiðslu-<br>vilji<br>(Mkr) | Núvirtur<br>sparnaður<br>vegna<br>færri<br>umferðar-<br>óhappa<br>(Mkr) | Núvirtur<br>ábati<br>vegna<br>fleiri<br>opnunar-<br>daga<br>(Mkr) | Núvirtur<br>rekstrar-<br>og<br>viðhalds-<br>kostnaður<br>ganga<br>(Mkr) | Núvirtur<br>sparnaður<br>rekstrar &<br>viðhalds<br>vega<br>(Mkr) | Nettó ábati<br>(óafvöxtuð,<br>Mkr) |
| 2034      | 2,0%                                     | 1.323           | 942                                     | 897                                     | 108                                                                     | 22                                                                | (47)                                                                    | 102                                                              | 1.137,2                            |
| 2035      | 2,0%                                     | 1.349           | 961                                     | 871                                     | 105                                                                     | 22                                                                | (45)                                                                    | 97                                                               | 1.158,8                            |
| 2036      | 2,0%                                     | 1.376           | 980                                     | 846                                     | 102                                                                     | 21                                                                | (43)                                                                    | 93                                                               | 1.180,8                            |
| 2037      | 2,0%                                     | 1.404           | 1.000                                   | 822                                     | 99                                                                      | 21                                                                | (41)                                                                    | 88                                                               | 1.203,2                            |
| 2038      | 2,0%                                     | 1.432           | 1.020                                   | 799                                     | 97                                                                      | 20                                                                | (39)                                                                    | 84                                                               | 1.226,2                            |
| 2039      | 2,0%                                     | 1.461           | 1.040                                   | 776                                     | 94                                                                      | 19                                                                | (37)                                                                    | 80                                                               | 1.249,5                            |
| 2040      | 2,0%                                     | 1.490           | 1.061                                   | 754                                     | 91                                                                      | 19                                                                | (35)                                                                    | 76                                                               | 1.273,3                            |
| 2041      | 2,0%                                     | 1.520           | 1.082                                   | 732                                     | 89                                                                      | 18                                                                | (33)                                                                    | 73                                                               | 1.297,7                            |
| 2042      | 2,0%                                     | 1.550           | 1.104                                   | 711                                     | 86                                                                      | 18                                                                | (32)                                                                    | 69                                                               | 1.322,5                            |
| 2043      | 2,0%                                     | 1.581           | 1.126                                   | 691                                     | 84                                                                      | 17                                                                | (30)                                                                    | 66                                                               | 1.347,7                            |
| 2044      | 2,0%                                     | 1.613           | 1.148                                   | 671                                     | 81                                                                      | 17                                                                | (29)                                                                    | 63                                                               | 1.373,5                            |
| 2045      | 2,0%                                     | 1.645           | 1.171                                   | 652                                     | 79                                                                      | 16                                                                | (28)                                                                    | 60                                                               | 1.399,9                            |
| 2046      | 2,0%                                     | 1.678           | 1.195                                   | 633                                     | 77                                                                      | 16                                                                | (26)                                                                    | 57                                                               | 1.426,7                            |
| 2047      | 2,0%                                     | 1.711           | 1.218                                   | 615                                     | 74                                                                      | 15                                                                | (25)                                                                    | 54                                                               | 1.454,1                            |
| 2048      | 2,0%                                     | 1.746           | 1.243                                   | 598                                     | 72                                                                      | 15                                                                | (24)                                                                    | 52                                                               | 1.482,0                            |
| 2049      | 2,0%                                     | 1.781           | 1.268                                   | 581                                     | 70                                                                      | 14                                                                | (1.931)                                                                 | 49                                                               | -2.655,1                           |
| 2050      | 2,0%                                     | 1.816           | 1.293                                   | 564                                     | 68                                                                      | 14                                                                | (22)                                                                    | 47                                                               | 1.539,5                            |
| 2051      | 2,0%                                     | 1.852           | 1.319                                   | 548                                     | 66                                                                      | 14                                                                | (21)                                                                    | 45                                                               | 1.569,1                            |
| 2052      | 2,0%                                     | 1.889           | 1.345                                   | 532                                     | 64                                                                      | 13                                                                | (20)                                                                    | 43                                                               | 1.599,4                            |
| 2053      | 2,0%                                     | 1.927           | 1.372                                   | 517                                     | 63                                                                      | 13                                                                | (19)                                                                    | 40                                                               | 28.916,7                           |
| Samtals   |                                          |                 |                                         | 13.813                                  | 1.670                                                                   | 345                                                               | (2.525)                                                                 | 1.339                                                            | 50.502,7                           |

Til að skynsemissprófa breyttar forsendur arðsemismatsins, reiknum við nú, líkt og í kafla (I), greiðsluviljann til baka til að átta okkur á hvaða veggjald, uppfærða líkanið krefst. Núvirtur greiðsluvilji umferðar við opnun 2034 verður 942 Mkr. (vegna forsendubreytinga 1 og 2) og ÁDU 1.323 (vegna forsendubreytingar 1). Af þessu hlýst veggjaldið:

$$\frac{942.000.000 \text{ kr}}{1323 \text{ ÁDU} \cdot 365} = 1950,7 \text{ kr/ferð}$$

Sem er undir gjaldskrárverði Vaðlaheiðarganga (2.152 kr) og 0,27% arðsemiskröfuviðmiðum (2.080 kr) sbr. sviðsmyndum B og C kafla (I) en yfir 0,00% kröfu viðmiði (1820 kr/ferð). Til að auðvelda samanburð er hún endurbirt hér:

| Sviðsmyndir (næmnigreining m.t.t veggjalds)           | Veggjald      | Innri vextir (arðsemi) |
|-------------------------------------------------------|---------------|------------------------|
| A Sama veggjald og greiðsluvilji í Mjóafjarðargöngum  | 3.240 kr/ferð | 1,41 %                 |
| B Sama veggjald og gjaldskrá Vaðlaheiðarganga         | 2.152 kr/ferð | 0,34%                  |
| C Veggjald sem skilar sömu innri vöxtum og Mj.fj.göng | 2.080 kr/ferð | 0,27%                  |
| D Veggjald sem skilar 0,00% innri vöxtum              | 1.820 kr/ferð | 0,00%                  |



**XI. Samantekt**

Í köflunum 10 hér að framan hefur verið sýnt fram á margþætta vankanta við áætlun arðsemismats Fjarðarheiðarganga með staðlaðri aðferðarfræði RHA.

Líkt og greint er frá í greinagerð með þingsályktunartillögunni byggir forgangsroðun jarðgangaáætlunarinnar á arðsemismati RHA.

Næmnigreiningar hafa sýnt að litlar forsendubreytingar, eins og leiðrétting fyrir raunverulega ferðatímastyttingu, hafa stórfelld áhrif á greiðsluvilja Fjarðarheiðarganga og breyta innri vöxtum framkvæmdarinnar úr neikvæðri (-0,91%) í jákvæða (+0,17%).

Engar næmnigreiningar eru framkvæmdar í skýrslum RHA, né greiðsluvilji bakreiknaður í veggjalðið sem á að standa undir rekstrartekjum (kafla I.).

Höfundar leggja til endurskoðunar á jarðgangaáætlun samgönguáætlunar í ljósi alvarlegs forsendubrests við mat á kostum.

**Jón Jónsson**  
Hæstaréttarlögmaður  
Egilsseli 13, Egilsstöðum

**Garðar Örn Garðarsson**  
Verkfræðingur  
Hjarðarhlíð 9, Egilsstöðum

An aerial photograph of a valley in Iceland. A paved road with a red center line winds through a green, hilly landscape. A river flows through the valley, and mountains are visible in the background under a blue sky with some clouds.

Þingmál 322  
157. löggjafarþing

*Greining á arðsemisforsendum RHA vegna*

**Tillögu til þingsályktunar**  
um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt  
fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030  
*Garðar Örn Garðarsson & Jón Jónsson, feb. 2026*



# Bakgrunnur

- Til umsgagnar liggur þingsályktunartillaga til samgönguáætlunar
- Forgangsröðun jarðganggaáætlunar vísar í greinargerð með tillögumni til arðsemisútreikninga RHA

157. löngjafarþing 2025-2026.  
Þingskjal 463 — 322. mál.  
Stjórnartillaga.

## Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaætlun fyrir árin 2026–2030.

Frið innviðarðíðlerra.

Alþingi ályktar að fram til ársins 2040 skuli umið að samgöngumálum í samræmi við áætlun þessa sem felur í sér:

- skilgreiningu á grunnmæli samgöngukerfisins sem náð til alls landsins og verði ætlað að bætist um fjórðung til samgöngumála.
- áætlun um fjárfletun til samgöngumála.
- áætlun þessi taki mið af og verði hluti af heildisæðið samþættri stefnu í samgöngumálum, þykktar áætlunar á vegum Alþingis og ríkisstjórnar.

**I. FRAMTÍÐARSÝN OG MEGINMARKMIÐ**  
Ísland verði í framsku röð með trausta og ónægga samgöngumálum, öflug sveltartéðg, aukna verðnaðarskiðpun og fannsektu þjónustu. Tekni tengi byggðir landsins og Ísland við umheiminn í jafnvægi við trausta og ónægga samgöngumálum.

**II. MARKMIÐ, ÁHERSLUR OG AÐGERDIR**  
Stefnumótun samgönguáætlunar byggist á þeim markmiðum að samgöngur séu greiðar, innviðir meiti þörfum samfélagsins. Tekni tengi byggðir landsins og Ísland við samgöngumálum.

- Lágmark slyssatíðni í samgöngumálum á Íslandi næstu ár verði:
- Fjárfletun samgöngumála.
- Veitartéðg og tilnaðunndar lokandi vega.
- Sanddráttur í losun gróðurútskiðflettingunda frá samgöngum.
- Adlögun samgöngumálmannvirkja að loftsagðbreytingum.
- Sunddráttur í staðbundnum umhverfis- og lýðheilsuáðhrifum samgöngna.

# Bakgrunnur

Í þessari tillögu er áfram lögð áhersla á markmið eldri samgönguáætlunar um að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og efla samfélagið á Austurlandi. Báðir jarðgangakostir uppfylla það markmið. Í eldri greiningu starfshóps um Seyðisfjarðargöng, valkosti og áhrif á Austurlandi frá 2019 var ekki unnin sérstök greining á Fjarðagöngum sem valkosti, aðeins sem hluta af stærra verkefni með Fjarðarheiðargöngum. Af töflum í skýrslunni má þó greina að annar samfélagslegur ábati Fjarðaganga er umtalsvert meiri en Fjarðarheiðarganga. Því var tekin sú ákvörðun að fela Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA) að vinna nánari samanburðargreiningu þessara tveggja jarðgangakosta. Í skýrslunni kemur fram að talið sé að báðir kostir muni hafa mjög jákvæð áhrif á byggðapróun og tengingu atvinnu og búsvæða. Þá er áætlað að Fjarðarheiðargöng muni hafa meiri áhrif á umferðaröryggi. Fjarðagöng eru metin arðsamari, með 0,27% innri vexti en Fjarðarheiðargöng með -0,91%. Skýrist munurinn ekki síst af talsvert hærri áætluðum greiðsluvilja umferðar vegna styttingar ferðatíma, en með Fjarðagöngum yrði til ný tenging frá Seyðisfirði til bæjanna í Fjarðarbyggð ásamt því að Mjóifjörður myndi opnast fyrir heilsárssamgöngum. Í raun yrði hringtenging Mið-Austurlands opin stærstan hluta ársins, fyrir utan þá daga sem Fjarðarheiði og/eða Fagridalur lokast vegna veðurs, en Fjarðarheiði er að jafnaði lokað 11 sólarhringa á ári og með 30 lokunartilvik að meðaltali.

- **Aðferðafræði og arðsemislíkan í útreikningum RHA 2025 er tekið úr fyrri skýrslum stofnunarinnar frá 2023 og 2022.**
- **Markmið þeirra var að bera saman ~20 ólíka gangakosti á sama grundvelli**
- **Með samanburðargreiningu RHA 2025 er sérhæfðri úttekt (KPMG 2019) fórnað á kostnað almennrar aðferðafræði**
- **Verulegir annmarkar fundust við greiningu á forsendum arðsemismats sem liggur til grundvallar forgangsroðun jarðganga**





# I. Greiðsluvilji umferðar

- Í RHA 2025 vitna höfundar til eigin skýrslu frá 2023 um hvernig greiðsluvilji umferðar er reiknaður.
- Notaðar eru **tölur úr Vaðlaheiðargöngum, til að meta greiðsluvilja hvern sparaðan kílómeter, og hverja sparaða mínútu.**
- Miðað er við:
  - 1.500 kr veggjald í göngin,
  - vegstyttingu um 15,8 km
  - og tímasparnað 10,4 mín.
- Gert er ráð fyrir að greiðsluvilji sé sá sami fyrir hvern sparaðan kílómeter og hverja sparaða mínútu.
- Út frá þessu fæst fyrir fólksbíla (< 3,5 tonnum):

$$\frac{1.500 \text{ kr}}{(15,8 \text{ km} + 10,4 \text{ mín})} = 57 \text{ kr}$$

- Fyrir þungaflutningabifreiðar (>3,5 tonnum) er g.r.f. að greiðsluviljinn sé þrefaldur eða:

$$3 \cdot 57 = 171 \text{ kr}$$

# I. Greiðsluvilji umferðar

- Þá **reikna** höfundar fyrir hvorn jarðgangakost **arðsemi með**:
  - (i) vegstyttingu framkvæmdar,
  - (ii) tímastyttingu leiðar,
  - (iii) áætlaða árdagsumferð (ÁDU),
  - (iv) áætluðu hlutfalli þungaflutninga og
  - (v) greiðsluvilja orsakaðrar umferðar framkvæmdarinnar.
- Út fæst greiðsluvilji fyrsta rekstrarárs (2034).
- **Greiðsluvilji** umferðar er **stærsti tekjuliðurinn** sem vegur **á móti stofnkostnaði**

[illegible]

- Með þessari aðferð fæst fyrir hvor göng eftirfarandi

Tafla 8. Arðsemi Mjóafjarðarganga, yfirlit.

|                                                                        |                                |              | Mkr                     |                                  |                                          |                                    |                                          |                                                    |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|----------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Núvirt Með 5%                                                          | Umferðar aukning frá fyrra ári | Umferð (ÁÐU) | Greiðslu-vilji umferðar | Núvirtur greiðslu-vilji umferðar | Núvirtur sparnaður vegna umferðar-óhappa | Núvirtur ábati fleiri opnunar-daga | Núvirtur rekstrar- og viðhalds-kostnaður | Núvirtur sparnaður vegna rekstrar og viðhalds-vega |
| Ár                                                                     |                                |              |                         |                                  |                                          |                                    |                                          |                                                    |
| 2034                                                                   | 1,0%                           | 712          | 842                     | 802                              | 23                                       | 19                                 | -48                                      | 5                                                  |
| 2035                                                                   | 1,0%                           | 719          | 850                     | 771                              | 22                                       | 19                                 | -46                                      | 4                                                  |
| 2036                                                                   | 1,0%                           | 727          | 859                     | 742                              | 21                                       | 18                                 | -44                                      | 4                                                  |
| 2037                                                                   | 1,0%                           | 734          | 867                     | 713                              | 21                                       | 17                                 | -42                                      | 4                                                  |
| 2038                                                                   | 1,0%                           | 741          | 876                     | 686                              | 20                                       | 17                                 | -40                                      | 4                                                  |
| 2039                                                                   | 1,0%                           | 749          | 885                     | 660                              | 19                                       | 16                                 | -38                                      | 3                                                  |
| 2040                                                                   | 1,0%                           | 756          | 893                     | 635                              | 18                                       | 15                                 | -36                                      | 3                                                  |
| 2041                                                                   | 1,0%                           | 764          | 902                     | 611                              | 18                                       | 15                                 | -34                                      | 3                                                  |
| 2042                                                                   | 1,0%                           | 771          | 911                     | 587                              | 17                                       | 14                                 | -33                                      | 3                                                  |
| 2043                                                                   | 1,0%                           | 779          | 920                     | 565                              | 16                                       | 14                                 | -31                                      | 3                                                  |
| 2044                                                                   | 1,0%                           | 787          | 930                     | 544                              | 16                                       | 13                                 | -30                                      | 3                                                  |
| 2045                                                                   | 1,0%                           | 795          | 939                     | 523                              | 15                                       | 13                                 | -28                                      | 2                                                  |
| 2046                                                                   | 1,0%                           | 803          | 948                     | 503                              | 15                                       | 12                                 | -27                                      | 2                                                  |
| 2047                                                                   | 1,0%                           | 811          | 958                     | 484                              | 14                                       | 12                                 | -26                                      | 2                                                  |
| 2048                                                                   | 1,0%                           | 819          | 967                     | 465                              | 13                                       | 11                                 | -24                                      | 2                                                  |
| 2049                                                                   | 1,0%                           | 827          | 977                     | 448                              | 13                                       | 11                                 | -1661                                    | 2                                                  |
| 2050                                                                   | 1,0%                           | 835          | 987                     | 431                              | 12                                       | 10                                 | -22                                      | 2                                                  |
| 2051                                                                   | 1,0%                           | 844          | 997                     | 414                              | 12                                       | 10                                 | -21                                      | 2                                                  |
| 2052                                                                   | 1,0%                           | 852          | 1007                    | 398                              | 12                                       | 10                                 | -20                                      | 2                                                  |
| 2053                                                                   | 1,0%                           | 861          | 1017                    | 383                              | 11                                       | 9                                  | -19                                      | 2                                                  |
| Samtals                                                                |                                |              |                         | 11.364                           | 328                                      | 276                                | -2.270                                   | 64                                                 |
| Stofnkostnaður                                                         |                                |              |                         |                                  |                                          |                                    |                                          | -37.36                                             |
| Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma                                    |                                |              |                         |                                  |                                          |                                    |                                          | -5.29                                              |
| Núvirt hrakvirði                                                       |                                |              |                         |                                  |                                          |                                    |                                          | 8.79                                               |
| Ábati, afvæðunorstuðull 5% (ef mínus þá er um kostnað að ræða)         |                                |              |                         |                                  |                                          |                                    |                                          | -23.51                                             |
| Arðsemi (arðsemi er sama og innri vextir, líka kallaðir ofkastavextir) |                                |              |                         |                                  |                                          |                                    |                                          | 0,27%                                              |

# I. Greiðsluvilji umferðar

Þ.e. að fyrir:

**A. Fjarðarheiðargöng, sé ÁDU 1.142 og heildargreiðsluvilji fyrsta rekstrarárið 394 Mkr.**

**B. Mjóafjarðargöng, sé ÁDU 712 og heildargreiðsluvilji fyrsta rekstrarárið 842 Mkr.**

Ef reiknað er til baka, hvað þýðir þetta að arðsemismat framkvæmdarinnar sé að gera ráð fyrir að veggjald í göngin kosti?

Einfalt er að leiða það út, m.þ.a. deila tekjum af umferð (greiðsluvilja umferðar) með heildarumferð ( $\text{ÁDU} \times \text{dagar ársins}$ ).

Fyrir Fjarðarheiðargöng:

$$\frac{394.000.000 \text{ kr}}{1142 \text{ ÁDU} \cdot 365} = 945,2 \text{ kr}$$

Fyrir Mjóafjarðargöng:

$$\frac{842.000.000 \text{ kr}}{712 \text{ ÁDU} \cdot 365} = 3240,0 \text{ kr}$$

# I. Greiðsluvilji umferðar - næmnigreining

- Næmnigreining framkvæmd t.a. skoða áhrif veggjalds á arðsemismat RHA
- Til upprifjunar
  - Fjarðarheiðargöng, innri vextir (arðsemi): **-0,91%**
  - Mjóafjarðargöng, innri vextir (arðsemi): **+0,27%**

| Sviðsmyndir (næmnigreining m.t.t veggjalds)                  | Veggjald      | Innri vextir (arðsemi) |
|--------------------------------------------------------------|---------------|------------------------|
| <b>A</b> Sama veggjald og greiðsluvilji í Mjóafjarðargöngum  | 3.240 kr/ferð | <b>1,41 %</b>          |
| <b>B</b> Sama veggjald og gjaldskrá Vaðlaheiðarganga         | 2.152 kr/ferð | <b>0,34%</b>           |
| <b>C</b> Veggjald sem skilar sömu innri vöxtum og Mj.fj.göng | 2.080 kr/ferð | <b>0,27%</b>           |
| <b>D</b> Veggjald sem skilar 0,00% innri vöxtum              | 1.820 kr/ferð | <b>0,00%</b>           |



# I. Greiðsluvilji umferðar - næmnigreining

Að áætla arðsemi Fjarðarheiðarganga (43. Ma.kr. framkvæmd) á tekjumódeli sem miðar við tombóluverð veggjalds (945 kr/ferð) og bera saman við Mjóafjarðargöng (37 Ma.kr) sem heimta (3.240 kr/ferð) stenst enga skoðun.

## II. Tillit til uppsafnaðs lokunartíma

- Í skýrslum RHA er fjallað um þýðingu lokunardaga, þ.e. einkum vegna vetrarófærðar.
- **Lokunardagar** hafa tvenns konar áhrif.
- **Uppsafnaður fjöldi lokunarklukkustunda er notaður til að uppreikna ÁDU**, þ.e. týndri umferð er bætt við núverandi heildarumferð sem hefur þýðingu fyrir framtíðarumferð í jarðgöngum.
- Í tilviki **Fjarðarheiðar** eru uppsafnaðir lokunardagar 11, en fækkar um **10** með jarðgöngum. Því er 10 „týndum“ **vetrardögum** (VDU) bætt við grunn ÁDU. **Samtals 3.616 ferðir.**

## II. Tillit til uppsafnaðs lokunartíma

- Aðferðin felur í sér **verulegt vanmat á áhrifum vetrareinangrunar og ófærðar.**
- Þótt uppsafnaðar lokunarklst. á Fjarðarheiði séu 11, þá er **fjöldi lokunartilvika á bilinu 29-57** á ári (m.v. árin 2015-2020). **Greiðsluvilji** umferðar alla daga í **slíkri óvissu**, er **mun hærri en nemur einfaldri tíma- eða vegalengdarstyttingu.**
- Þá eru ótalin þau skipti sem Fjarðarheiði er opin, en ferðatími er verulega lengri í vetrarfæri. (Eðlilega á það við alla vegi á Íslandi, en hefur hlutfallslega meiri áhrif á fjallveg í 620 m.y.s.)

## II. Tillit til uppsafnaðs lokunartíma - Næmnigreining

- Notuð eru **sama aðferðafræði og RHA** kynnti í **skýrslu um Vaðlaheiðargöng** og fær stoð í umferðartölum Víkurskarðs.
- Reiknað er 50% álag á VDU yfir Fjarðarheiði, sem kemur til viðbótar „týndum“ umferðardögum.
- VDU árið 2034 er áætluð 361 bíll á dag.
- 50% álag er reiknað á greiðsluvilja, des, jan, feb og mars.
- Næmnigreining sýnir að með þessari breytingu fara innri vextir (arðsemi) Fjarðarheiðarganga úr **-0,91%** í **-0,44%**.

# III. Ótraustar forsendur RHA um ferðatíma

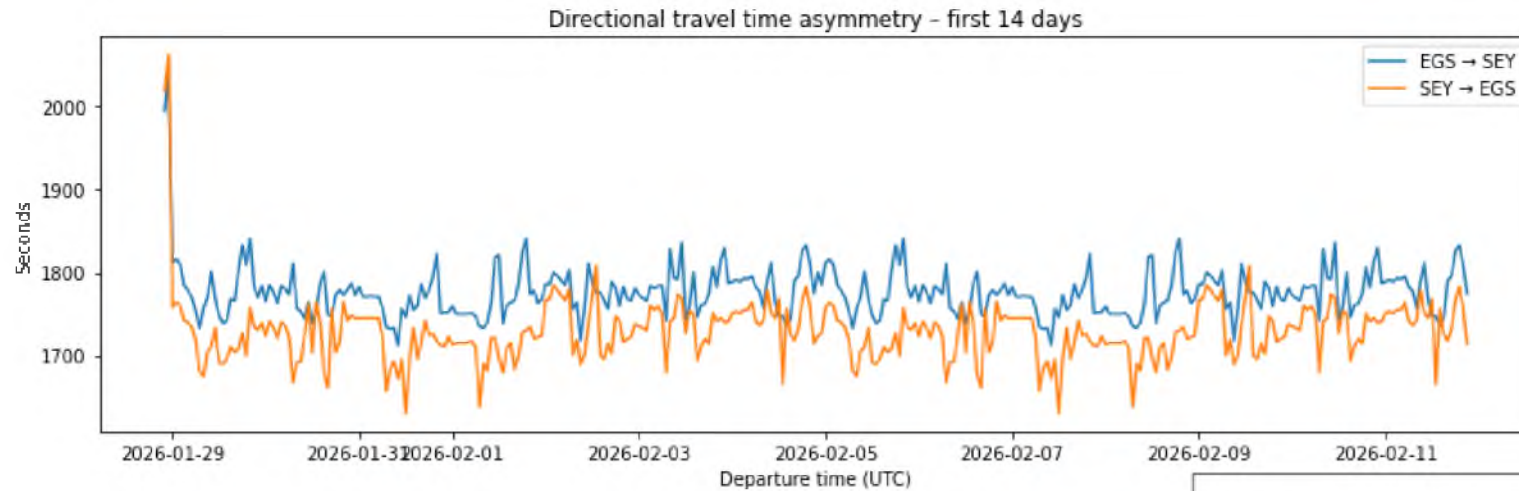
- **Verulegt vanmat** kom í ljós á raun ferðatíma yfir Fjarðarheiði
- **Greiðsluvilji umferðar ræðst** eins og áður hefur komið fram m.a. af vegalengda- og tímastyttingum ferða.
- **Tímasparnaður** vegna ferða **til norðurs** (Hérað) var metinn **6,8 mínútur**
- **Tímasparnaður** vegna ferða **til suðurs** (Fjarðabyggð) var metinn **10 mínútur**



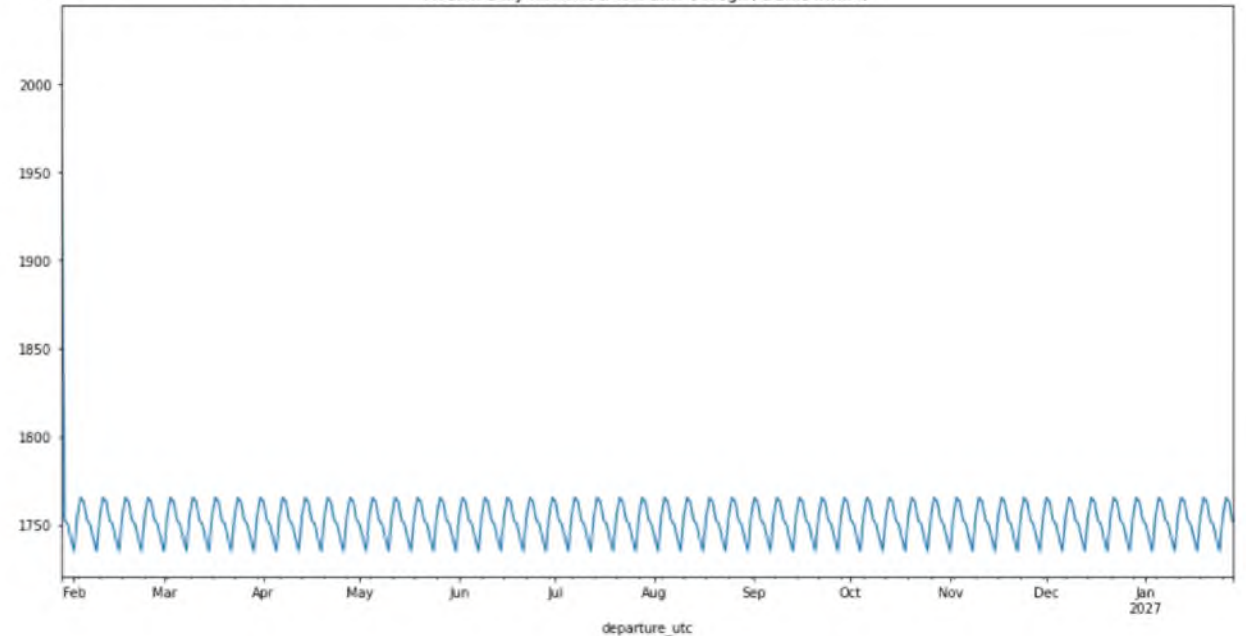
# III. Ótraustar forsendur RHA um ferðatíma

- Vegna þessa var **framkvæmd greining á raunverulegum ferðatíma** með köllum í forritaskil (e. Application Programming Interface, API) **Google Maps** þjónustunnar.
- Alls voru framkvæmd 8.761 köll, þar sem óskað var eftir áætlaðri tímalengd fyrir ferð frá Egilsstöðum til Seyðisfjarðar, og Seyðisfirði til Egilsstaða, hverja klukkustund, heilt ár fram í tímann.
- Óskað var eftir ferðatímanum með kveikt á `TRAFFIC_AWARE_OPTIMAL` stillingu.
- Um stillinguna segir á vef þjónustunnar:
- `TRAFFIC_AWARE` and `TRAFFIC_AWARE_OPTIMAL`: *Recommended for departures happening in the near future because these preferences take live traffic conditions into consideration. Live traffic becomes more important and relevant the closer the departureTime is to now. The farther ahead you set the departure time into the future, the more consideration is given to historical traffic conditions in selecting routes.*

# III. Ótraustar forsendur RHA um ferðatíma



Median daily forecast travel time (Google, traffic-aware)



**\*Sjá á raunferðatímagreiningu á:**

[github.com/GardarGardarsson/umferd](https://github.com/GardarGardarsson/umferd)

# III. Ótraustar forsendur RHA um ferðatíma - Næmnigreining

- Ef tekið er mið af **raunverulegum ferðatíma** yfir Fjarðarheiði, fengnum með sögulegum gögnum frá Google Maps, er **stytting ferðatíma**:
  - **10,5 mínútur** með Fjarðarheiðargöngum **til norðurs** og
  - **19,7 mínútur til suðurs**,
  - **ekki 6,8 og 10,0 mínútur** eins og í skýrslu RHA 2025.
- **Næmnigreining** leiðir í ljós að innri vextir (arðsemi) Fjarðarheiðarganga með réttum ferðatímastyttingum einum og sér fara úr **-0,91% í +0,17%**.

## VII. Mismunandi forsendur um umferðar- aukningu

- Í skýrslum RHA 2022 og 2023 er **almennt miðað við 2% aukningu** ÁDU sem leiðir til hækkunar reiknaðs greiðsluvilja og þ.a.l. **arðsemishlutfalla** hvers gangnakosts.
- Samkvæmt skýrslur RHA 2025 er **miðað við 1% aukningar ÁDU á Austurlandi**.
- Samanburður við arðsemishlutföll Fjótaganga er því ekki eðlilegur.
- **Jarðgangakostir á Mið-Austurlandi eru með þessu gerðir óarðsamari**, en mat á öllum öðrum kostum á Íslandi, sbr. Skýrslur RHA 2022 og 2023.

# VII. Mismunandi forsendur um umferðar- aukningu

- **Rökstuðningur RHA** kemur fram á bls. 6 í skýrslu RHA 2025 og vísað til þessarar töflu:

| Tafla 2. Umferðaraukning á Mið-Austurlandi 2019-2024 | Umferð 2019<br>(ÁDU) | Umferð 2024<br>(ÁDU) | Árleg<br>meðalaukning |
|------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| Fjarðarheiði                                         | 590                  | 631                  | 1,4 %                 |
| Fagridalur                                           | 1.187                | 1.195                | 0,1 %                 |
| Hólmaháls                                            | 1.119                | 1.484                | 5,8 %                 |

- Skýrsluhöfundar RHA **vísa til stöðnunar umferðar** um Fagradal og til lélegs ástands vegakerfis Austurlands.
- Þessar **ályktanir** skýrsluhöfunda RHA eru **ekki eðlilegar**.



# VII. Mismunandi forsendur um umferðar- aukningu - Næmnigreining

- Næmnigreining er framkvæmd m.p.a. stilla líkanið af m.v:
  - 2% umferðaraukningu
  - í stað 1%.
- Með þeirri breytingu einni og sér, fæst að innri vextir (arðsemi) Fjarðarheiðarganga fara **úr -0,91% í -0,76%**.

# X. Niðurstaða arðsemismats með öllum forsendubreytingum

- Undanfarnar næmnigreiningar hafa skilað

| F.br. | Lýsing næmnigreiningar                                                                                                                                                                                 | Arðsemi fyrir | Arðsemi eftir |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| 1     | Reiknað 50% álag á vetrardagsumferð sbr. aðferðarfræði í skýrslu RHA 2006 f. Vaðlaheiðargöng.                                                                                                          | -0,91%        | -0,44%        |
| 2     | Reiknaður raunveruleg ferðatímastytting Fjarðarheiðarganga með sögulegum ferðatímum úr Google Maps forritaskilunum (API).                                                                              | -0,91%        | +0,17%        |
| 3     | Spá umferðaraukningar færð úr 1% í 2% m.t.t. raunverulegrar umferðaraukningar á staðgengdarvegum á Austurlandi sem ekki er vísað til í RHA 2025. Spá um umferðaraukningu samræmist nú skýrslu RHA 2023 | -0,91%        | -0,76%        |

# X. Niðurstaða arðsemismats með öllum forsendubreytingum

| Sviðsmynd |                                          |                 |                                         |                                         |                                                                         |                                                                   |                                                                         |                                                                  |                                    |
|-----------|------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Ár        | Umferðar-<br>aukning<br>frá fyrra<br>ári | Umferð<br>(ÁDU) | Greiðslu-<br>vilji<br>umferðar<br>(Mkr) | Núvirtur<br>greiðslu-<br>vilji<br>(Mkr) | Núvirtur<br>sparnaður<br>vegna<br>færri<br>umferðar-<br>óhappa<br>(Mkr) | Núvirtur<br>ábati<br>vegna<br>fleiri<br>opnunar-<br>daga<br>(Mkr) | Núvirtur<br>rekstrar-<br>og<br>viðhalds-<br>kostnaður<br>ganga<br>(Mkr) | Núvirtur<br>sparnaður<br>rekstrar &<br>viðhalds<br>vega<br>(Mkr) | Nettó ábati<br>(óafvöxtuð,<br>Mkr) |
| 2034      | 2,0%                                     | 1.323           | 942                                     | 897                                     | 108                                                                     | 22                                                                | (47)                                                                    | 102                                                              | 1.137,2                            |
| 2035      | 2,0%                                     | 1.349           | 961                                     | 871                                     | 105                                                                     | 22                                                                | (45)                                                                    | 97                                                               | 1.158,8                            |
| 2036      | 2,0%                                     | 1.376           | 980                                     | 846                                     | 102                                                                     | 21                                                                | (43)                                                                    | 93                                                               | 1.180,8                            |
| 2037      | 2,0%                                     | 1.404           | 1.000                                   | 822                                     | 99                                                                      | 21                                                                | (41)                                                                    | 88                                                               | 1.203,2                            |
| 2038      | 2,0%                                     | 1.432           | 1.020                                   | 799                                     | 97                                                                      | 20                                                                | (39)                                                                    | 84                                                               | 1.226,2                            |
| 2039      | 2,0%                                     | 1.461           | 1.040                                   | 776                                     | 94                                                                      | 19                                                                | (37)                                                                    | 80                                                               | 1.249,5                            |
| 2040      | 2,0%                                     | 1.490           | 1.061                                   | 754                                     | 91                                                                      | 19                                                                | (35)                                                                    | 76                                                               | 1.273,3                            |
| 2041      | 2,0%                                     | 1.520           | 1.082                                   | 732                                     | 89                                                                      | 18                                                                | (33)                                                                    | 73                                                               | 1.297,7                            |
| 2042      | 2,0%                                     | 1.550           | 1.104                                   | 711                                     | 86                                                                      | 18                                                                | (32)                                                                    | 69                                                               | 1.322,5                            |
| 2043      | 2,0%                                     | 1.581           | 1.126                                   | 691                                     | 84                                                                      | 17                                                                | (30)                                                                    | 66                                                               | 1.347,7                            |
| 2044      | 2,0%                                     | 1.613           | 1.148                                   | 671                                     | 81                                                                      | 17                                                                | (29)                                                                    | 63                                                               | 1.373,5                            |
| 2045      | 2,0%                                     | 1.645           | 1.171                                   | 652                                     | 79                                                                      | 16                                                                | (28)                                                                    | 60                                                               | 1.399,9                            |
| 2046      | 2,0%                                     | 1.678           | 1.195                                   | 633                                     | 77                                                                      | 16                                                                | (26)                                                                    | 57                                                               | 1.426,7                            |
| 2047      | 2,0%                                     | 1.711           | 1.218                                   | 615                                     | 74                                                                      | 15                                                                | (25)                                                                    | 54                                                               | 1.454,1                            |
| 2048      | 2,0%                                     | 1.746           | 1.243                                   | 598                                     | 72                                                                      | 15                                                                | (24)                                                                    | 52                                                               | 1.482,0                            |
| 2049      | 2,0%                                     | 1.781           | 1.268                                   | 581                                     | 70                                                                      | 14                                                                | (1.931)                                                                 | 49                                                               | -2.655,1                           |
| 2050      | 2,0%                                     | 1.816           | 1.293                                   | 564                                     | 68                                                                      | 14                                                                | (22)                                                                    | 47                                                               | 1.539,5                            |
| 2051      | 2,0%                                     | 1.852           | 1.319                                   | 548                                     | 66                                                                      | 14                                                                | (21)                                                                    | 45                                                               | 1.569,1                            |
| 2052      | 2,0%                                     | 1.889           | 1.345                                   | 532                                     | 64                                                                      | 13                                                                | (20)                                                                    | 43                                                               | 1.599,4                            |
| 2053      | 2,0%                                     | 1.927           | 1.372                                   | 517                                     | 63                                                                      | 13                                                                | (19)                                                                    | 40                                                               | 28.916,7                           |
| Samtals   |                                          |                 |                                         | 13.813                                  | 1.670                                                                   | 345                                                               | (2.525)                                                                 | 1.339                                                            | 50.502,7                           |

# X. Niðurstaða arðsemismats með öllum forsendubreytingum

Til að skynsemissprófa breyttar forsendur arðsemismatsins, reiknum við nú, líkt og í kafla (I), greiðsluviljann til baka til að átta okkur á hvaða veggjald, uppfærða líkanið krefst. Greiðsluvilji umferðar við opnun 2034 fæst 942 Mkr. (vegna forsendubreytinga 1 og 2) og ÁDU 1.323 (vegna forsendubreytingar 1). Af þessu hlýst veggjaldið:

$$\frac{942.000.000 \text{ kr}}{1323 \text{ ÁDU} \cdot 365} = \mathbf{1950,7 \text{ kr/ferð}}$$

Sem er undir gjaldskrárverði Vaðlaheiðarganga (2.152 kr) og 0,27% arðsemiskröfuviðmiðum (2.080 kr) sbr. sviðsmyndum B og C kafla (I) en yfir 0,00% kröfu viðmiði (1820 kr/ferð).

# **XI. Allar athugasemdir**

- I. Greiðsluvilji umferðar.** Heilbrigð skynsemi.
- II. Tillit til uppsafnaðs lokunartíma.** Fjöldi lokunartilvika og þýðing vetrarófærðar.
- III. Ótraustar forsendur RHA um ferðatíma. Vanmat ferðatíma.**
- IV. Vanmat á ferðatíma og aðstæðum á Fjarðarheiði, leiðir til ofmats á Mjóafjarðargöngum.**
- V. Vanmat samskiptalíkans RHA vegna seinfarinna ferðaleiða**
- VI. Árdagsumferð.** Spá RHA um aukningu umferðar vegna ganga.
- VII. Mismunandi forsendur um umferðaraukningu í RHA 2025 og eldri skýrslum.**
- VIII. Núvirðingartími**
- IX. Fjallvegir og eldsneytiseyðsla**



An aerial photograph of a winding asphalt road and a river flowing through a valley. The road curves from the bottom left towards the center, then turns right. The river flows from the top right towards the bottom right. The landscape is covered in green and yellow vegetation, with steep, rocky mountains in the background under a blue sky with scattered clouds. A semi-transparent dark triangle is in the top right corner.

Takk fyrir

*Garðar Örn Garðarsson & Jón Jónsson, feb. 2026*



Arðsemisreiknir uppfærður m.t.t. veggjalds

Fjarðarheiðargöng – Endurgerð arðsemismats (RHA 2025)

† Dálkur C: "Grunnur (RHA 2025)" er læstur. Breyttu sviðsmynd í dálki D "Sviðsmynd" til að sjá áhrif á núvirtan heildarðbata (NPV) og innri vexti (XIRR).

| Flokkur        | Forsenda (RHA hugtak)                              | Grunnur (RHA 2025) | Sviðsmynd  | Eining                    | Heimild / Ath.                                                                          |
|----------------|----------------------------------------------------|--------------------|------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Tímasetningar  | Verðlagsár                                         | 2025               | 2025       | ár                        | RHA 2.1.2 Verðlag (VNV 658,3 í sept. 2025).                                             |
| Tímasetningar  | Opnunarár mannvirkis                               | 2034               | 2034       | ár                        | RHA 2.1.1: Opnað 1. janúar 2034.                                                        |
| Tímasetningar  | Reiknitími                                         | 20                 | 20         | ár                        | RHA 2.1.11: 2034–2034 (20 ár).                                                          |
| Núvirðing      | Vextir til núvirðingar                             | 5,0%               | 5,0%       | hlutfall                  | RHA 2.1.6: 5% (og 4% í næmni).                                                          |
| Umferð         | ÁDU fólksbilar                                     | 983                | 983        | ÁDU                       | RHA 2.1.5: 14% þungir bílar (skipt).                                                    |
| Umferð         | ÁDU þungaflutningar                                | 160                | 160        | ÁDU                       | RHA 2.1.5: 14% þungir bílar (skipt).                                                    |
| Umferð         | Árleg umferðaraukning (fólksbilar)                 | 1,0%               | 1,0%       | hlutfall                  | RHA 2.1.4: 1% til 2053.                                                                 |
| Umferð         | Árleg umferðaraukning (þungaflutningar)            | 1,0%               | 1,0%       | hlutfall                  | RHA 2.1.4: 1% til 2053.                                                                 |
| Leið           | Veglengd án framkvæmdar                            | 27,10              | 27,10      | km                        | Stíllt til að fá rétta vegstyttu í greiðsluvilja; RHA birtir ekki veglengdir.           |
| Leið           | Veglengd með framkvæmd                             | 21,60              | 21,60      | km                        | (sjá ath. að ofan)                                                                      |
| Leið           | Aksturstími án framkvæmdar                         | 0,500              | 0,500      | klst                      | Stíllt til að fá rétta tímasparnað í greiðsluvilja; RHA birtir ekki aksturstíma.        |
| Leið           | Aksturstími með framkvæmd                          | 0,428              | 0,428      | klst                      | (sjá ath. að ofan)                                                                      |
| Greiðsluvilji  | Greiðsluvilji fólksbila fyrir styttingu ferða      | 4.500              | 4.500      | kr/klst                   | RHA Tafla 1: 75 kr/min = 4.500 kr/klst.                                                 |
| Greiðsluvilji  | Greiðsluvilji þungaflutninga fyrir styttingu ferða | 13.440             | 13.440     | kr/klst                   | RHA Tafla 1: 224 kr/min = 13.440 kr/klst.                                               |
| Rekstrarkostn. | Breyting rekstrarkostnaðar fólksbila               | 75                 | 75         | kr/km                     | RHA Tafla 1: 75 kr/km.                                                                  |
| Rekstrarkostn. | Breyting rekstrarkostnaðar þungaflutninga          | 224                | 224        | kr/km                     | RHA Tafla 1: 224 kr/km.                                                                 |
| Slys           | Slysatíðni án framkvæmdar                          | 0,77               | 0,77       | óhöpp / m. ökutækjakm     | Leitt út úr RHA 3.2 (8,75 óhöpp árið 2034) og innsettum veglengdum.                     |
| Slys           | Slysatíðni með framkvæmd                           | 0,31               | 0,31       | óhöpp / m. ökutækjakm     | Leitt út úr RHA 3.2 (2,80 óhöpp árið 2034) og innsettum veglengdum.                     |
| Slys           | Kostnaður vegna umferðarslysa                      | 19                 | 19         | Mkr/óhöpp                 | Afleiðdur meðaltalskostnaður út frá 2,3 Mkr (eignatjón) og 63 Mkr (slys) og hlutföllum. |
| Kostnaður      | Stofnkostnaður framkvæmdar                         | 43.739             | 43.739     | Mkr                       | RHA Tafla 5: -43.739 Mkr.                                                               |
| Kostnaður      | Byrjun framkvæmdatíma                              | 2026-01-01         | 2026-01-01 | dagsetning                | Notað í sjóðstreymi (mánaðarleg útgjöld).                                               |
| Kostnaður      | Lok framkvæmdatíma                                 | 2033-12-01         | 2033-12-01 | dagsetning                | Notað í sjóðstreymi (mánaðarleg útgjöld).                                               |
| Kostnaður      | Rekstrar- og viðhaldskostnaður ganga               | 45                 | 45         | Mkr/ár                    | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (-47... og stórvíðhald).                               |
| Kostnaður      | Breyting rekstrarkostnaðar vega                    | 79                 | 79         | Mkr/ár                    | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (+102...40).                                           |
| Kostnaður      | Hrakvirði                                          | 0,62               | 0,62       | hlutfall af stofnkostnaði | Kvarðað svo núvirt hrakvirði = 10.284 Mkr (Töflu 5).                                    |
| Tekjur         | Meðalverð á ferð bifreiðar, óháð þyngdarflokki     | n/a                | 2080       | kr/ferð                   | Notað til að reikna veggjald sviðsmyndir                                                |

| Viðbót    |                                                         |        |        |           |                                                                                                             |
|-----------|---------------------------------------------------------|--------|--------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Slys      | Fækkun óhappa (eingöngu eignatjón) á 1. ári             | 4      | 4      | fjöldi    | RHA 3.2 (náðmunduð tala 4,32). Notað í útreikningi.                                                         |
| Slys      | Fækkun slysa (meiðsl eða dauði) á 1. ári                | 2      | 2      | fjöldi    | RHA 3.2 (náðmunduð tala 1,66). Stíllt til að endurgera Töflu 5 (108 Mkr árið 2034).                         |
| Slys      | Kostnaður óhappa með eignatjóni                         | 2      | 2      | Mkr/óhöpp | RHA 2.1.11: 2,3 Mkr (VNV 658).                                                                              |
| Slys      | Kostnaður slysa með meiðslum (eða dauða)                | 63     | 63     | Mkr/slys  | RHA 2.1.11: 63 Mkr (VNV 658).                                                                               |
| Lokun     | Ábati vegna fleiri opnundaga árið 2034                  | 23     | 23     | Mkr/ár    | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (22 Mkr núvirt árið 2034).                                                 |
| O&M       | Rekstrar- og viðhaldskostn. ganga (árlegur, óafvöxtuð)  | 49     | 49     | Mkr/ár    | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (-47 Mkr núvirt árið 2034).                                                |
| O&M       | Stórvíðhald (hlutfall af stofnkostnaði)                 | 9,5%   | 9,5%   | hlutfall  | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (stór neikvæð tala árið 2049).                                             |
| O&M       | Ár stórvíðhalds                                         | 2049   | 2049   | ár        | Úr Töflu 5 (2049).                                                                                          |
| O&M       | Sparnaður rekstrar & viðhalds vega (árlegur, óafvöxtuð) | 107    | 107    | Mkr/ár    | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (+102 Mkr núvirt árið 2034).                                               |
| Hrakvirði | Núvirt hrakvirði (Tafla 5)                              | 10.284 | 10.284 | Mkr       | RHA Tafla 5: 10.284 Mkr (núvirt).                                                                           |
| Framkvæmd | Fjöldi mánaða í kostnaðartíma (sjóðstreymi)             | 96     | 96     | mánuðir   | Valið til að endurgera innri vexti (XIRR = -0,91%).                                                         |
| Kostnaður | Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma (Tafla 5)           | 9.617  | 9.617  | Mkr       | RHA Tafla 5: -9.617 Mkr (fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma). Þarf að stilla ef þú breytir framkvæmdatíma. |

Niðurstaða sviðsmyndar

† Sjá á síðu "Samantekt"

| Liður                                         | Sviðsmynd | Grunnur (RHA 2025) |
|-----------------------------------------------|-----------|--------------------|
| Núvirtur greiðsluvilji umferðar               | 11.718    | 5.317              |
| Núvirtur sparnaður vegna færri umferðaróhappa | 1.538     | 1.538              |
| Núvirtur ábati vegna fleiri opnundaga         | 311       | 317                |
| Núvirtur rekstrar- og viðhaldskostnaður ganga | (2.525)   | (2.525)            |
| Núvirtur sparnaður rekstrar & viðhalds vega   | 1.339     | 1.339              |
| Samtals núvirtur rekstrarábati                | 12.381    | 5.986              |
| Stofnkostnaður framkvæmdar                    | (43.739)  | (43.739)           |
| Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma           | (9.617)   | (9.617)            |
| Núvirt hrakvirði                              | 10.284    | 10.284             |
| Ábati (NPV) með 5% afvöxtun                   | (30.691)  | (37.086)           |
| Arðsemi (innri vextir / XIRR)                 | 0,27%     | -0,91%             |
| Arðsemi (RHA birt tala)                       | -0,91%    | -0,91%             |
| Ábata/Kostnaður hlutfall (viðbót)             | 0,45      | 0,34               |

Meðalferð Seyðisjarðargöng kostnaður m.v RHA 2025

944 kr/ferð

Meðalferð Mjóafjarðargöng kostnaður m.v. RHA 2025

3240 kr/ferð

Tafla 5 – Endurgerð | Grunnur og sviðsmynd

| Grunnur (RHA 2025) |                                  |              |                                 |                                 |                                                    |                                                        |                                                           |                                                         |                                | Sviðsmynd (notandi) |                                  |              |                                 |                                 |                                                    |                                                        |                                                           |                                                         |                                |
|--------------------|----------------------------------|--------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------|----------------------------------|--------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Ár                 | Umferðaraukning<br>frá fyrra ári | Umferð (ADU) | Greiðsluvilji<br>umferðar (Mkr) | Núvirtur<br>greiðsluvilji (Mkr) | Núvirtur sparnaður<br>vegna færri<br>umferðarþessa | Núvirtur ábati<br>vegna fleiri<br>önnur aðgangna (Mkr) | Núvirtur rekstrar-<br>og viðhaldskostnaður<br>þessa (Mkr) | Núvirtur sparnaður<br>rekstrar & viðhalds vega<br>(Mkr) | Nettó ábati<br>(ásvæxtuð, Mkr) | Ár                  | Umferðaraukning<br>frá fyrra ári | Umferð (ADU) | Greiðsluvilji<br>umferðar (Mkr) | Núvirtur<br>greiðsluvilji (Mkr) | Núvirtur sparnaður<br>vegna færri<br>umferðarþessa | Núvirtur ábati<br>vegna fleiri<br>önnur aðgangna (Mkr) | Núvirtur rekstrar-<br>og viðhaldskostnaður<br>þessa (Mkr) | Núvirtur sparnaður<br>rekstrar & viðhalds vega<br>(Mkr) | Nettó ábati<br>(ásvæxtuð, Mkr) |
| 2034               | 1,0%                             | 1.143        | 394                             | 375                             | 108                                                | 22                                                     | (47)                                                      | 102                                                     | 589,1                          | 2034                | 1,0%                             | 1.143        | 868                             | 826                             | 108                                                | 22                                                     | (47)                                                      | 102                                                     | 1.062,6                        |
| 2035               | 1,0%                             | 1.154        | 398                             | 361                             | 104                                                | 22                                                     | (45)                                                      | 97                                                      | 594,4                          | 2035                | 1,0%                             | 1.154        | 876                             | 795                             | 104                                                | 21                                                     | (45)                                                      | 97                                                      | 1.071,3                        |
| 2036               | 1,0%                             | 1.166        | 402                             | 347                             | 100                                                | 21                                                     | (43)                                                      | 93                                                      | 599,8                          | 2036                | 1,0%                             | 1.166        | 885                             | 765                             | 100                                                | 20                                                     | (43)                                                      | 93                                                      | 1.080,0                        |
| 2037               | 1,0%                             | 1.178        | 406                             | 334                             | 97                                                 | 20                                                     | (41)                                                      | 88                                                      | 605,2                          | 2037                | 1,0%                             | 1.178        | 894                             | 736                             | 97                                                 | 19                                                     | (41)                                                      | 88                                                      | 1.088,9                        |
| 2038               | 1,0%                             | 1.189        | 410                             | 321                             | 93                                                 | 19                                                     | (39)                                                      | 84                                                      | 610,7                          | 2038                | 1,0%                             | 1.189        | 903                             | 708                             | 93                                                 | 19                                                     | (39)                                                      | 84                                                      | 1.097,8                        |
| 2039               | 1,0%                             | 1.201        | 414                             | 309                             | 89                                                 | 18                                                     | (37)                                                      | 80                                                      | 616,2                          | 2039                | 1,0%                             | 1.201        | 912                             | 681                             | 89                                                 | 18                                                     | (37)                                                      | 80                                                      | 1.106,9                        |
| 2040               | 1,0%                             | 1.213        | 418                             | 297                             | 86                                                 | 18                                                     | (35)                                                      | 76                                                      | 621,8                          | 2040                | 1,0%                             | 1.213        | 921                             | 655                             | 86                                                 | 17                                                     | (35)                                                      | 76                                                      | 1.116,0                        |
| 2041               | 1,0%                             | 1.225        | 422                             | 286                             | 83                                                 | 17                                                     | (33)                                                      | 73                                                      | 627,4                          | 2041                | 1,0%                             | 1.225        | 930                             | 630                             | 83                                                 | 17                                                     | (33)                                                      | 73                                                      | 1.125,2                        |
| 2042               | 1,0%                             | 1.238        | 426                             | 275                             | 79                                                 | 16                                                     | (32)                                                      | 69                                                      | 633,1                          | 2042                | 1,0%                             | 1.238        | 940                             | 606                             | 79                                                 | 16                                                     | (32)                                                      | 69                                                      | 1.134,5                        |
| 2043               | 1,0%                             | 1.250        | 431                             | 264                             | 76                                                 | 16                                                     | (30)                                                      | 66                                                      | 638,9                          | 2043                | 1,0%                             | 1.250        | 949                             | 583                             | 76                                                 | 15                                                     | (30)                                                      | 66                                                      | 1.143,9                        |
| 2044               | 1,0%                             | 1.263        | 435                             | 254                             | 74                                                 | 15                                                     | (29)                                                      | 63                                                      | 644,7                          | 2044                | 1,0%                             | 1.263        | 959                             | 560                             | 74                                                 | 15                                                     | (29)                                                      | 63                                                      | 1.153,4                        |
| 2045               | 1,0%                             | 1.275        | 439                             | 245                             | 71                                                 | 15                                                     | (28)                                                      | 60                                                      | 650,5                          | 2045                | 1,0%                             | 1.275        | 968                             | 539                             | 71                                                 | 14                                                     | (28)                                                      | 60                                                      | 1.163,0                        |
| 2046               | 1,0%                             | 1.288        | 444                             | 235                             | 68                                                 | 14                                                     | (26)                                                      | 57                                                      | 656,5                          | 2046                | 1,0%                             | 1.288        | 978                             | 519                             | 68                                                 | 14                                                     | (26)                                                      | 57                                                      | 1.172,6                        |
| 2047               | 1,0%                             | 1.301        | 448                             | 226                             | 65                                                 | 14                                                     | (25)                                                      | 54                                                      | 662,4                          | 2047                | 1,0%                             | 1.301        | 988                             | 499                             | 65                                                 | 13                                                     | (25)                                                      | 54                                                      | 1.182,4                        |
| 2048               | 1,0%                             | 1.314        | 453                             | 218                             | 63                                                 | 13                                                     | (24)                                                      | 52                                                      | 668,5                          | 2048                | 1,0%                             | 1.314        | 997                             | 480                             | 63                                                 | 13                                                     | (24)                                                      | 52                                                      | 1.192,3                        |
| 2049               | 1,0%                             | 1.327        | 457                             | 209                             | 61                                                 | 12                                                     | (1.931)                                                   | 49                                                      | -3.490,9                       | 2049                | 1,0%                             | 1.327        | 1.007                           | 462                             | 61                                                 | 12                                                     | (1.931)                                                   | 49                                                      | -2.963,3                       |
| 2050               | 1,0%                             | 1.340        | 462                             | 201                             | 58                                                 | 12                                                     | (22)                                                      | 47                                                      | 680,8                          | 2050                | 1,0%                             | 1.340        | 1.018                           | 444                             | 58                                                 | 12                                                     | (22)                                                      | 47                                                      | 1.212,3                        |
| 2051               | 1,0%                             | 1.354        | 466                             | 194                             | 56                                                 | 12                                                     | (21)                                                      | 45                                                      | 687,0                          | 2051                | 1,0%                             | 1.354        | 1.028                           | 427                             | 56                                                 | 11                                                     | (21)                                                      | 45                                                      | 1.222,5                        |
| 2052               | 1,0%                             | 1.367        | 471                             | 186                             | 54                                                 | 11                                                     | (20)                                                      | 43                                                      | 693,3                          | 2052                | 1,0%                             | 1.367        | 1.038                           | 411                             | 54                                                 | 11                                                     | (20)                                                      | 43                                                      | 1.232,8                        |
| 2053               | 1,0%                             | 1.381        | 476                             | 179                             | 52                                                 | 11                                                     | (19)                                                      | 40                                                      | 27.985,6                       | 2053                | 1,0%                             | 1.381        | 1.048                           | 395                             | 52                                                 | 10                                                     | (19)                                                      | 40                                                      | 28.529,2                       |
| Samtals            |                                  |              |                                 | 5.317                           | 1.538                                              | 317                                                    | (2.525)                                                   | 1.339                                                   | 35.974,8                       | Samtals             |                                  |              |                                 | 11.718                          | 1.538                                              | 311                                                    | (2.525)                                                   | 1.339                                                   | 46.124,2                       |

| Sjóðstreymi og innri vextir (XIRR) |                                      |                                         |           |
|------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------|-----------|
| Dagsetning                         | Grunn (RFA 2025) – sjóðstreymi (Mkr) | Svöðumynd (notandi) – sjóðstreymi (Mkr) | Þagur     |
| 2026-01-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-02-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-03-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-04-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-05-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-06-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-07-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-08-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-09-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-10-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-11-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2026-12-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-01-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-02-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-03-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-04-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-05-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-06-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-07-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-08-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-09-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-10-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-11-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2027-12-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-01-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-02-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-03-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-04-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-05-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-06-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-07-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-08-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-09-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-10-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-11-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2028-12-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-01-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-02-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-03-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-04-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-05-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-06-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-07-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-08-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-09-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-10-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-11-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2029-12-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-01-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-02-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-03-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-04-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-05-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-06-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-07-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-08-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-09-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-10-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-11-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2030-12-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-01-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-02-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-03-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-04-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-05-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-06-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-07-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-08-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-09-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-10-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-11-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2031-12-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-01-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-02-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-03-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-04-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-05-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-06-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-07-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-08-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-09-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-10-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-11-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2032-12-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-01-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-02-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-03-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-04-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-05-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-06-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-07-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-08-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-09-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-10-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-11-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2033-12-01                         | (K56)                                | (K56)                                   | Framkvæmd |
| 2034-01-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-02-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-03-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-04-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-05-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-06-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-07-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-08-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-09-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-10-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-11-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-12-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-01-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-02-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-03-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-04-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-05-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-06-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-07-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-08-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-09-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-10-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-11-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-12-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2036-12-31                         | 589,1                                | 1.062,6                                 | Rekstur   |
| 2037-12-31                         | 584,4                                | 1.071,5                                 | Rekstur   |
| 2038-12-31                         | 599,8                                | 1.080,0                                 | Rekstur   |
| 2039-12-31                         | 605,2                                | 1.088,9                                 | Rekstur   |
| 2040-12-31                         | 610,7                                | 1.097,8                                 | Rekstur   |
| 2041-12-31                         | 616,2                                | 1.106,9                                 | Rekstur   |
| 2042-12-31                         | 621,8                                | 1.116,0                                 | Rekstur   |
| 2043-12-31                         | 627,4                                | 1.125,2                                 | Rekstur   |
| 2044-12-31                         | 633,1                                | 1.134,5                                 | Rekstur   |
| 2045-12-31                         | 638,9                                | 1.143,9                                 | Rekstur   |
| 2046-12-31                         | 644,7                                | 1.153,4                                 | Rekstur   |
| 2047-12-31                         | 650,5                                | 1.163,0                                 | Rekstur   |
| 2048-12-31                         | 656,5                                | 1.172,6                                 | Rekstur   |
| 2049-12-31                         | 662,4                                | 1.182,4                                 | Rekstur   |
| 2050-12-31                         | 668,5                                | 1.192,3                                 | Rekstur   |
| 2051-12-31                         | 6.400,9                              | 2.561,3                                 | Rekstur   |
| 2052-12-31                         | 680,8                                | 1.212,3                                 | Rekstur   |
| 2053-12-31                         | 687,0                                | 1.222,5                                 | Rekstur   |
| 2054-12-31                         | 693,3                                | 1.232,8                                 | Rekstur   |
| 2055-12-31                         | 27.985,6                             | 28.529,2                                | Rekstur   |

| Innri vextir (grunn) – XIRR | Innri vextir (svöðumynd) – XIRR | Giskun (grunn) XIRR | Giskun (MBS) |
|-----------------------------|---------------------------------|---------------------|--------------|
| 8,91%                       | 8,47%                           | 1,00%               | 0,00%        |

## Samantekt

| Liður                                         | Grunnur (RHA 2025) | Sviðsmynd       | Munur        | Eining          | Ath.                                                                                           |
|-----------------------------------------------|--------------------|-----------------|--------------|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Núvirtur greiðsluvilji umferðar               | 5.317              | 11.718          | 6.401        | Mkr             | Tafla 5, samtals.                                                                              |
| Núvirtur sparnaður vegna færri umferðaróhappa | 1.538              | 1.538           | 0            | Mkr             | Tafla 5, samtals.                                                                              |
| Núvirtur ábati vegna fleiri opnunardaga       | 317                | 311             | (6)          | Mkr             | Tafla 5, samtals.                                                                              |
| Núvirtur rekstrar- og viðhaldskostnaður ganga | (2.525)            | (2.525)         | 0            | Mkr             | Tafla 5, samtals (þ.m.t. stórviðhald).                                                         |
| Núvirtur sparnaður rekstrar & viðhalds vega   | 1.339              | 1.339           | 0            | Mkr             | Tafla 5, samtals.                                                                              |
| Samtals núvirtur rekstrarábati                | 5.986              | 12.381          | 6.395        | Mkr             | Tafla 5, samtals.                                                                              |
| Stofnkostnaður framkvæmdar                    | (43.739)           | (43.739)        | 0            | Mkr             | Tafla 5: -43.739 Mkr.                                                                          |
| Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma           | (9.617)            | (9.617)         | 0            | Mkr             | Tafla 5: -9.617 Mkr.                                                                           |
| Núvirt hrakvirði                              | 10.284             | 10.284          | 0            | Mkr             | Tafla 5: +10.284 Mkr.                                                                          |
| <b>Ábati (NPV) með 5% afvöxtun</b>            | <b>(37.086)</b>    | <b>(30.691)</b> | <b>6.395</b> | <b>Mkr</b>      | Sama uppsetning og Tafla 5.                                                                    |
| <b>Arðsemi (innri vextir / XIRR)</b>          | <b>-0,91%</b>      | <b>0,27%</b>    | <b>1,18%</b> | <b>hlutfall</b> | Reiknast í Excel (XIRR). Ef þú færð óraunhæfan vöxt: breyttu 'Giskun (XIRR)' í Sjóðstreymi!14. |
| <b>Arðsemi (RHA birt tala)</b>                | <b>-0,91%</b>      | <b>-0,91%</b>   | <b>0,00%</b> | <b>hlutfall</b> | RHA Tafla 12: Arðsemi (innri vextir) -0,91%.                                                   |
| Ábata/Kostnaðar hlutfall (viðbót)             | 0,34               | 0,45            | 0,11         | hlutfall        | Aðeins til samanburðar.                                                                        |



Arðsemisreiknir endurgerður skv. aðferðafræði RHA. Sviðsmynd sbr. forsendubreytingum 1, 2 og 3 í greiningu.

Fjarðarheiðargöng – Endurgerð arðsemismats (RHA 2025)

† Dálkur C: "Grunnur (RHA 2025)" er læstur. Breyttu sviðsmynd í dálki D "Sviðsmynd" til að sjá áhrif á núvirtan heildarábata (NPV) og innri vexti (XIRR).

| Flokkur        | Forsenda (RHA hugtak)                             | Grunnur (RHA 2025) | Sviðsmynd  | Eining                    | Heimild / Ath.                                                                                            |
|----------------|---------------------------------------------------|--------------------|------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tímasetningar  | Verðlagsár                                        | 2025               | 2025       | ár                        | RHA 2.1.2 Verðlag (VNV 658,3 í sept. 2025).                                                               |
| Tímasetningar  | Opnunarár mannvirkis                              | 2034               | 2034       | ár                        | RHA 2.1.1: opnað 1. janúar 2034.                                                                          |
| Tímasetningar  | Reiknitími                                        | 20                 | 20         | ár                        | RHA 2.1.11: 2034–2053 (20 ár).                                                                            |
| Núvirðing      | Vextir til núvirðingar                            | 5,0%               | 5,0%       | hlutfall                  | RHA 2.1.6: 5% (og 4% í næmni).                                                                            |
| Umferð         | ÁDU fólksbílur                                    | 982                | 1.138      | ÁDU                       | RHA 2.1.5: 14% þungir bílar (skipt).                                                                      |
| Umferð         | ÁDU þungafutningar                                | 160                | 185        | ÁDU                       | RHA 2.1.5: 14% þungir bílar (skipt).                                                                      |
| Umferð         | Árleg umferðaraukning (fólksbílur)                | 1,0%               | 2,0%       | hlutfall                  | RHA 2.1.4: 1% til 2053.   Forsendubreyting 3 í sviðsmynd m.v. 2%                                          |
| Umferð         | Árleg umferðaraukning (þungafutningar)            | 1,0%               | 2,0%       | hlutfall                  | RHA 2.1.4: 1% til 2053.   Forsendubreyting 3 í sviðsmynd m.v. 2%                                          |
| Leið           | Veglengd án framkvæmdar                           | 53,05              | 53,05      | km                        | Leitt út frá Töflu 6 í RHA 2025 t.a. fá réttan greiðsluvilja umferðar, sjá "Ferða- og vegtimastýttingar." |
| Leið           | Veglengd með framkvæmd                            | 45,59              | 45,59      | km                        | (sjá ath. að ofan)                                                                                        |
| Leið           | Akturstími án framkvæmdar                         | 0,641              | 0,773      | kjst                      | Leitt út frá Töflu 6 í RHA 2025 t.a. fá réttan greiðsluvilja umferðar, sjá "Ferða- og vegtimastýttingar." |
| Leið           | Akturstími með framkvæmd                          | 0,601              | 0,558      | kjst                      | (sjá ath. að ofan)                                                                                        |
| Greiðsluvilji  | Greiðsluvilji fólksbíla fyrir styttingu ferða     | 4.500              | 4.500      | kr/kjst                   | RHA Tafla 1: 75 kr/min = 4.500 kr/kjst.                                                                   |
| Greiðsluvilji  | Greiðsluvilji þungafutninga fyrir styttingu ferða | 13.440             | 13.440     | kr/kjst                   | RHA Tafla 1: 224 kr/min = 13.440 kr/kjst.                                                                 |
| Rekstrarkostn. | Breyting rekstrarkostnaðar fólksbíla              | 75                 | 75         | kr/km                     | RHA Tafla 1: 75 kr/km.                                                                                    |
| Rekstrarkostn. | Breyting rekstrarkostnaðar þungafutninga          | 224                | 224        | kr/km                     | RHA Tafla 1: 224 kr/km.                                                                                   |
| Slýs           | Slýsatiðni án framkvæmdar                         | 0,77               | 0,77       | óhöpp / m. ökutækjajkm    | Leitt út úr RHA 3.2 (8,75 óhöpp árið 2034) og innsettum veglengdum.                                       |
| Slýs           | Slýsatiðni með framkvæmd                          | 0,31               | 0,31       | óhöpp / m. ökutækjajkm    | Leitt út úr RHA 3.2 (2,80 óhöpp árið 2034) og innsettum veglengdum.                                       |
| Slýs           | Kostnaður vegna umferðarslýsa                     | 19                 | 19         | Mkr/óhöpp                 | Afladdur meðaltalskostnaður út frá 2,3 Mkr (eignatjón) og 63 Mkr (slýs) og hlutföllum.                    |
| Kostnaður      | Stofnkostnaður framkvæmdar                        | 43.739             | 43.739     | Mkr                       | RHA Tafla 5: -43.739 Mkr.                                                                                 |
| Kostnaður      | Byrjun framkvæmdatíma                             | 2026-01-01         | 2026-01-01 | dagsetning                | Notað í sjóðstreymi (mánaðarleg útgjöld).                                                                 |
| Kostnaður      | Lok framkvæmdatíma                                | 2033-12-01         | 2033-12-01 | dagsetning                | Notað í sjóðstreymi (mánaðarleg útgjöld).                                                                 |
| Kostnaður      | Rekstrar- og viðhaldskostnaður ganga              | 49                 | 49         | Mkr/ár                    | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (-47... og stórvíðhald).                                                 |
| Kostnaður      | Breyting rekstrarkostnaðar vega                   | 107                | 107        | Mkr/ár                    | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (+102...40).                                                             |
| Kostnaður      | Hrakvirði                                         | 0,62               | 0,62       | hlutfall af stofnkostnaði | Kvarðað svo núvirt hrakvirði = 10.284 Mkr (Töflu 5).                                                      |

| Víðibót   |                                                         |        |        |           |                                                                                                             |
|-----------|---------------------------------------------------------|--------|--------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Slýs      | Fækkun óhappa (eignatjón) á 1. ári                      | 4,32   | 4,32   | fjöldi    | RHA 3.2 (námunduð tala 4,32). Notað í ótrekningu.                                                           |
| Slýs      | Fækkun slýsa (meiðsl eða dauði) á 1. ári                | 1,65   | 1,65   | fjöldi    | RHA 3.2 (námunduð tala 1,66). Stílt til að endurgera Töflu 5 (108 Mkr árið 2034).                           |
| Slýs      | Kostnaður óhappa með eignatjóni                         | 2,3    | 2,3    | Mkr/óhöpp | RHA 2.1.11: 2,3 Mkr (VNV 658).                                                                              |
| Slýs      | Kostnaður slýsa með meiðslum (eða dauða)                | 63     | 63     | Mkr/slýs  | RHA 2.1.11: 63 Mkr (VNV 658).                                                                               |
| Lokun     | Ábati vegna fleiri opnunardaga árið 2034                | 23     | 23     | Mkr/ár    | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (22 Mkr núvirt árið 2034).                                                 |
| O&M       | Rekstrar- og viðhaldskostn. ganga (árlegur, óafvöxtuð)  | 49     | 49     | Mkr/ár    | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (-47 Mkr núvirt árið 2034).                                                |
| O&M       | Stórvíðhald (hlutfall af stofnkostnaði)                 | 9,5%   | 9,5%   | hlutfall  | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (stór neikvæð tala árið 2049).                                             |
| O&M       | Ár stórvíðhalds                                         | 2049   | 2049   | ár        | Úr Töflu 5 (2049).                                                                                          |
| O&M       | Sparnaður rekstrar & viðhalds vega (árlegur, óafvöxtuð) | 107    | 107    | Mkr/ár    | Kvarðað til að endurgera Töflu 5 (+102 Mkr núvirt árið 2034).                                               |
| Hrakvirði | Núvirt hrakvirði (Tafla 5)                              | 10.284 | 10.284 | Mkr       | RHA Tafla 5: 10.284 Mkr (núvirt).                                                                           |
| Framkvæmd | Fjöldi mánaða í kostnaðartíma (sjóðstreymi)             | 96     | 96     | mánuðir   | Valið til að endurgera innri vexti (XIRR = -0,91%).                                                         |
| Kostnaður | Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma (Tafla 5)           | 9.617  | 9.617  | Mkr       | RHA Tafla 5: -9.617 Mkr (fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma). Þarí að stilla ef þú breytir framkvæmdatíma. |

Niðurstaða sviðsmyndar

† Sjá á síðu "Samantekt"

| Liður                                         | Sviðsmynd | Grunnur (RHA 2025) | Grunnur (RHA 2025) |
|-----------------------------------------------|-----------|--------------------|--------------------|
| Núvirtur greiðsluvilji umferðar               | 13.813    | 5.323              | 5.317              |
| Núvirtur sparnaður vegna færri umferðaróhappa | 1.670     | 1.538              | 1.538              |
| Núvirtur ábati vegna fleiri opnunardaga       | 345       | 317                | 317                |
| Núvirtur rekstrar- og viðhaldskostnaður ganga | (2.525)   | (2.525)            | (2.525)            |
| Núvirtur sparnaður rekstrar & viðhalds vega   | 1.339     | 1.339              | 1.339              |
| Samtals núvirtur rekstrarábati                | 14.642    | 5.992              | 5.986              |
| Stofnkostnaður framkvæmdar                    | (43.739)  | (43.739)           | (43.739)           |
| Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma           | (9.617)   | (9.617)            | (9.617)            |
| Núvirt hrakvirði                              | 10.284    | 10.284             | 10.284             |
| Ábati (NPV) með 5% afvöxtun                   | (28.430)  | (37.080)           | (37.086)           |
| Arðsemi (innri vextir / XIRR)                 | 0,74%     | -0,91%             | -0,91%             |
| Arðsemi (RHA birt tala)                       | -0,91%    | -0,91%             | -0,91%             |
| Ábata/Kostnaður hlutfall (víðibót)            | 0,49      | 0,34               | 0,34               |

† Forsendubreyting 1 - 50% greiðsluvilji VDU

|                 |
|-----------------|
| 155,23 (<3.5 t) |
| 25,27 (>3.5 t)  |

RHA Grunn

| Ferðatímar                      | Hlutfall | Ferðatími fyrir klst | Hlutfall ferðatíma fyrir klst | Stytting á legg klst | Ferðatími eftir klst | Hlutfall ferðatíma eftir klst | Breyting klst |
|---------------------------------|----------|----------------------|-------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|---------------|
| Seyðisfjörður-Egilsstaðir       | 73%      | 0,32                 | 0,23                          | 0,11                 | 0,20                 | 0,15                          | -0,08         |
| Seyðisfjörður-Höfurborgarsvæðið | 2%       | 7,53                 | 0,11                          | 0,11                 | 7,42                 | 0,11                          | 0,00          |
| Seyðisfjörður-Reyðarfjörður     | 5%       | 0,83                 | 0,04                          | -0,17                | 1,00                 | 0,05                          | 0,01          |
| Seyðisfjörður-Neskaupstaður     | 2%       | 1,75                 | 0,04                          | -0,17                | 1,92                 | 0,04                          | 0,00          |
| Seyðisfjörður-Annað suður       | 19%      | 1,17                 | 0,22                          | -0,17                | 1,34                 | 0,25                          | 0,03          |
| Samtals                         | 100%     | 11,60                | 0,64                          | -0,28                | 11,88                | 0,60                          | -0,04         |

| Vegalengdir                     | Hlutfall | Vegalengd fyrir km | Hlutfall vegalengdar fyrir km | Stytting á legg km | Vegalengd eftir km | Hlutfall vegalengdar eftir km | Breyting km |
|---------------------------------|----------|--------------------|-------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------|-------------|
| Seyðisfjörður-Egilsstaðir       | 73%      | 27,00              | 19,58                         | 6,00               | 21,00              | 15,23                         | -4,35       |
| Seyðisfjörður-Höfurborgarsvæðið | 2%       | 644,00             | 9,66                          | 6,00               | 638,00             | 9,57                          | -0,09       |
| Seyðisfjörður-Reyðarfjörður     | 5%       | 59,00              | 2,95                          | 11,60              | 47,40              | 2,37                          | -0,58       |
| Seyðisfjörður-Neskaupstaður     | 2%       | 93,00              | 1,86                          | 11,60              | 81,40              | 1,63                          | -0,23       |
| Seyðisfjörður-Annað suður       | 19%      | 100,00             | 19,00                         | 11,60              | 88,40              | 16,80                         | -2,20       |
| Samtals                         | 100%     | 923,00             | 53,05                         | 46,80              | 876,20             | 45,59                         | -7,46       |

Sviðsmynd - Forsendubreyting 2 | Vanáætlun ferðatíma um Fjarðarheiði

| Ferðatímar                      | Hlutfall | Ferðatími fyrir klst | Hlutfall ferðatíma fyrir klst | Stytting á legg klst | Ferðatími eftir klst | Hlutfall ferðatíma eftir klst | Breyting klst |
|---------------------------------|----------|----------------------|-------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|---------------|
| Seyðisfjörður-Egilsstaðir       | 73%      | 0,49                 | 0,35                          | 0,18                 | 0,31                 | 0,23                          | -0,13         |
| Seyðisfjörður-Höfurborgarsvæðið | 2%       | 7,70                 | 0,12                          | 0,18                 | 7,53                 | 0,11                          | 0,00          |
| Seyðisfjörður-Reyðarfjörður     | 5%       | 0,95                 | 0,05                          | 0,33                 | 0,62                 | 0,03                          | -0,02         |
| Seyðisfjörður-Neskaupstaður     | 2%       | 1,75                 | 0,04                          | 0,33                 | 1,42                 | 0,03                          | -0,01         |
| Seyðisfjörður-Annað suður       | 19%      | 1,17                 | 0,22                          | 0,33                 | 0,84                 | 0,16                          | -0,06         |
| Samtals                         | 100%     | 12,06                | 0,77                          | 1,34                 | 10,73                | 0,56                          | -0,21         |

| Vegalengdir                     | Hlutfall | Vegalengd fyrir km | Hlutfall vegalengdar fyrir km | Stytting á legg km | Vegalengd eftir km | Hlutfall vegalengdar eftir km | Breyting km |
|---------------------------------|----------|--------------------|-------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------|-------------|
| Seyðisfjörður-Egilsstaðir       | 73%      | 27,00              | 19,58                         | 6,00               | 21,00              | 15,23                         | -4,35       |
| Seyðisfjörður-Höfurborgarsvæðið | 2%       | 644,00             | 9,66                          | 6,00               | 638,00             | 9,57                          | -0,09       |
| Seyðisfjörður-Reyðarfjörður     | 5%       | 59,00              | 2,95                          | 11,60              | 47,40              | 2,37                          | -0,58       |
| Seyðisfjörður-Neskaupstaður     | 2%       | 93,00              | 1,86                          | 11,60              | 81,40              | 1,63                          | -0,23       |
| Seyðisfjörður-Annað suður       | 19%      | 100,00             | 19,00                         | 11,60              | 88,40              | 16,80                         | -2,20       |
| Samtals                         | 100%     | 923,00             | 53,05                         | 46,80              | 876,20             | 45,59                         | -7,46       |

Tafla 6. Fjarðarheiðargöng, breyting á vegalengdum, ferðatíma og samskiptum á nokkrum leggjum.

| Leggur                         | Vegalengd fyrir (km) | Vegalengd eftir (km) | Stytting (km) | Breyting á tíma (min) | Hlutf. umferðar á legg | Samskiptaaukning/umferðarukning |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|---------------|-----------------------|------------------------|---------------------------------|
| Seyðisfjörður-Egilsstaðir      | 27                   | 21                   | -6            | -6,8                  | 73%                    | 73%                             |
| Seyðisfjörður-Reyðarfjörður    | 59                   | 48                   | -11,6         | 10,1                  | 5%                     | 65%                             |
| Seyðisfjörður-Neskaupstaður    | 93                   | 82                   | -11,6         | -10,1                 | 2%                     | 36%                             |
| Seyðisfjörður-Höfurborgarsvæði | 644                  | 637                  | -6,3          | -6,8                  | 2%                     | 2%                              |

Getur verið að þetta sé órlagaríkur viðsnúningur á formerkjum upprunninn úr útreikningum RHA? Höfundum hefur reynst ógæringur að endurreikna greiðsluvilja fyrir Fjarðarheiðargöng nema að snúa við formerkjum á "suðurleiðum" líkt og í töflu 6 í skýrslu RHA 2025. Með honum og giskun á hlutfall umferðar á leggjum sem ekki eru gefnir upp í töflu 6 fæst greiðsluvilji rekstrarárs 2034 fyrir Fjarðarheiðargöng 394 Mkr. líkt og í töflu 5, RHA 2025.

Tafla 5 – Endurgerð | Grunnur og sviðsmynd

| Grunnur (RÍKA 2025) |                          |              |                              |                              |                                                |                                        |                                                     |                                                    |                             | Sviðsmynd |                          |              |                              |                              |                                                |                                        |                                                     |                                                    |                             |
|---------------------|--------------------------|--------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------|-----------|--------------------------|--------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------|
| Ár                  | Umfæðaraukning ísýfyrari | Umferð (ÁÐU) | Greiddsluþjál umferðar (Mkr) | Núvúrtur greiddsluþjál (Mkr) | Núvúrtur sparnaður vegna ferri umferðarhagnaða | Núvúrtur ábati vegna ferri gagna (Mkr) | Núvúrtur rekstrar- og viðhaldskostnaður vegna (Mkr) | Núvúrtur sparnaður rekstrar & viðhalds vegna (Mkr) | Nettó ábati (áðvöxtuð, Mkr) | Ár        | Umfæðaraukning ísýfyrari | Umferð (ÁÐU) | Greiddsluþjál umferðar (Mkr) | Núvúrtur greiddsluþjál (Mkr) | Núvúrtur sparnaður vegna ferri umferðarhagnaða | Núvúrtur ábati vegna ferri gagna (Mkr) | Núvúrtur rekstrar- og viðhaldskostnaður vegna (Mkr) | Núvúrtur sparnaður rekstrar & viðhalds vegna (Mkr) | Nettó ábati (áðvöxtuð, Mkr) |
| 2034                | 1,0%                     | 1.142        | 394                          | 375                          | 108                                            | 22                                     | (47)                                                | 580,5                                              | 2034                        | 2,0%      | 1.323                    | 942          | 897                          | 108                          | 22                                             | (47)                                   | 1.137,2                                             | 1.137,2                                            | 1.137,2                     |
| 2035                | 1,0%                     | 1.154        | 398                          | 361                          | 104                                            | 22                                     | (45)                                                | 594,8                                              | 2035                        | 2,0%      | 1.349                    | 961          | 871                          | 105                          | 22                                             | (45)                                   | 97                                                  | 1.158,3                                            | 97                          |
| 2036                | 1,0%                     | 1.165        | 402                          | 347                          | 100                                            | 21                                     | (43)                                                | 600,2                                              | 2036                        | 2,0%      | 1.376                    | 980          | 846                          | 102                          | 21                                             | (43)                                   | 93                                                  | 1.180,8                                            | 93                          |
| 2037                | 1,0%                     | 1.177        | 406                          | 334                          | 97                                             | 20                                     | (41)                                                | 605,6                                              | 2037                        | 2,0%      | 1.404                    | 1.000        | 822                          | 99                           | 21                                             | (41)                                   | 88                                                  | 1.203,2                                            | 88                          |
| 2038                | 1,0%                     | 1.189        | 410                          | 321                          | 93                                             | 19                                     | (39)                                                | 611,1                                              | 2038                        | 2,0%      | 1.432                    | 1.020        | 799                          | 97                           | 20                                             | (39)                                   | 84                                                  | 1.226,2                                            | 84                          |
| 2039                | 1,0%                     | 1.201        | 414                          | 309                          | 89                                             | 18                                     | (37)                                                | 616,6                                              | 2039                        | 2,0%      | 1.461                    | 1.040        | 776                          | 94                           | 19                                             | (37)                                   | 80                                                  | 1.249,5                                            | 80                          |
| 2040                | 1,0%                     | 1.213        | 418                          | 297                          | 86                                             | 18                                     | (35)                                                | 622,2                                              | 2040                        | 2,0%      | 1.490                    | 1.061        | 754                          | 91                           | 19                                             | (35)                                   | 76                                                  | 1.273,3                                            | 76                          |
| 2041                | 1,0%                     | 1.225        | 423                          | 286                          | 83                                             | 17                                     | (33)                                                | 627,9                                              | 2041                        | 2,0%      | 1.520                    | 1.082        | 732                          | 89                           | 18                                             | (33)                                   | 73                                                  | 1.297,7                                            | 73                          |
| 2042                | 1,0%                     | 1.237        | 427                          | 275                          | 79                                             | 16                                     | (32)                                                | 633,6                                              | 2042                        | 2,0%      | 1.550                    | 1.104        | 711                          | 86                           | 18                                             | (32)                                   | 69                                                  | 1.322,5                                            | 69                          |
| 2043                | 1,0%                     | 1.249        | 431                          | 265                          | 76                                             | 16                                     | (30)                                                | 639,3                                              | 2043                        | 2,0%      | 1.581                    | 1.126        | 691                          | 84                           | 17                                             | (30)                                   | 66                                                  | 1.347,7                                            | 66                          |
| 2044                | 1,0%                     | 1.262        | 435                          | 255                          | 74                                             | 15                                     | (29)                                                | 645,1                                              | 2044                        | 2,0%      | 1.613                    | 1.148        | 671                          | 81                           | 17                                             | (29)                                   | 63                                                  | 1.373,5                                            | 63                          |
| 2045                | 1,0%                     | 1.275        | 440                          | 245                          | 71                                             | 15                                     | (28)                                                | 651,0                                              | 2045                        | 2,0%      | 1.645                    | 1.171        | 652                          | 79                           | 16                                             | (28)                                   | 60                                                  | 1.399,9                                            | 60                          |
| 2046                | 1,0%                     | 1.287        | 444                          | 236                          | 68                                             | 14                                     | (26)                                                | 656,9                                              | 2046                        | 2,0%      | 1.678                    | 1.195        | 633                          | 77                           | 16                                             | (26)                                   | 57                                                  | 1.426,7                                            | 57                          |
| 2047                | 1,0%                     | 1.300        | 449                          | 227                          | 65                                             | 14                                     | (25)                                                | 662,9                                              | 2047                        | 2,0%      | 1.711                    | 1.218        | 615                          | 74                           | 15                                             | (25)                                   | 54                                                  | 1.454,1                                            | 54                          |
| 2048                | 1,0%                     | 1.313        | 453                          | 218                          | 63                                             | 13                                     | (24)                                                | 669,0                                              | 2048                        | 2,0%      | 1.746                    | 1.243        | 598                          | 72                           | 15                                             | (24)                                   | 52                                                  | 1.482,0                                            | 52                          |
| 2049                | 1,0%                     | 1.326        | 458                          | 210                          | 61                                             | 12                                     | (1.931)                                             | -3.490,4                                           | 2049                        | 2,0%      | 1.781                    | 1.268        | 581                          | 70                           | 14                                             | (1.931)                                | 49                                                  | -2.655,1                                           | 49                          |
| 2050                | 1,0%                     | 1.340        | 462                          | 202                          | 58                                             | 12                                     | (22)                                                | 681,3                                              | 2050                        | 2,0%      | 1.816                    | 1.293        | 564                          | 68                           | 14                                             | (22)                                   | 47                                                  | 1.539,5                                            | 47                          |
| 2051                | 1,0%                     | 1.353        | 467                          | 194                          | 56                                             | 12                                     | (21)                                                | 687,5                                              | 2051                        | 2,0%      | 1.852                    | 1.319        | 548                          | 66                           | 14                                             | (21)                                   | 45                                                  | 1.569,1                                            | 45                          |
| 2052                | 1,0%                     | 1.367        | 472                          | 185                          | 54                                             | 11                                     | (20)                                                | 693,8                                              | 2052                        | 2,0%      | 1.889                    | 1.345        | 532                          | 63                           | 13                                             | (20)                                   | 43                                                  | 1.599,4                                            | 43                          |
| 2053                | 1,0%                     | 1.380        | 476                          | 179                          | 52                                             | 11                                     | (19)                                                | 27.986,7                                           | 2053                        | 2,0%      | 1.927                    | 1.372        | 517                          | 63                           | 13                                             | (19)                                   | 40                                                  | 28.916,7                                           | 40                          |
| Samtals             |                          |              | 5.323                        | 5.129                        | 1.538                                          | 317                                    | (2.525)                                             | 35.984,8                                           | Samtals                     |           |                          | 13.813       | 13.670                       | 345                          | 345                                            | (2.525)                                | 1.339                                               | 50.502,7                                           | 50.502,7                    |

Tafía 5. *Arðsemi Fjarðarheiðargango, yfirlit.*[illegible]

| Sjóðstreymi og innri vextir (XIRR) |                                      |                                         |           |
|------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------|-----------|
| Dagsetning                         | Grunn (RFA 2025) – sjóðstreymi (Mkr) | Svöðumynd (notandi) – sjóðstreymi (Mkr) | Þagur     |
| 2026-01-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-02-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-03-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-04-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-05-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-06-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-07-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-08-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-09-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-10-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-11-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2026-12-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-01-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-02-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-03-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-04-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-05-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-06-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-07-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-08-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-09-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-10-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-11-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2027-12-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-01-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-02-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-03-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-04-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-05-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-06-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-07-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-08-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-09-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-10-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-11-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2028-12-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-01-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-02-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-03-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-04-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-05-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-06-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-07-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-08-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-09-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-10-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-11-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2029-12-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-01-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-02-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-03-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-04-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-05-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-06-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-07-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-08-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-09-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-10-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-11-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2030-12-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-01-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-02-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-03-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-04-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-05-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-06-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-07-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-08-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-09-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-10-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-11-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2031-12-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-01-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-02-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-03-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-04-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-05-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-06-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-07-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-08-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-09-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-10-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-11-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2032-12-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-01-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-02-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-03-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-04-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-05-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-06-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-07-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-08-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-09-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-10-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-11-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2033-12-01                         | (456)                                | (456)                                   | Framkvæmd |
| 2034-01-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-02-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-03-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-04-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-05-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-06-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-07-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-08-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-09-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-10-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-11-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2034-12-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-01-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-02-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-03-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-04-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-05-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-06-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-07-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-08-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-09-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-10-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-11-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2035-12-01                         | 0                                    | 0                                       | Framkvæmd |
| 2036-12-31                         | 589,5                                | 1.137,2                                 | Rekstur   |
| 2037-12-31                         | 584,8                                | 1.158,8                                 | Rekstur   |
| 2038-12-31                         | 600,2                                | 1.180,8                                 | Rekstur   |
| 2039-12-31                         | 605,6                                | 1.203,2                                 | Rekstur   |
| 2040-12-31                         | 611,1                                | 1.226,2                                 | Rekstur   |
| 2041-12-31                         | 616,6                                | 1.249,5                                 | Rekstur   |
| 2042-12-31                         | 622,2                                | 1.273,3                                 | Rekstur   |
| 2043-12-31                         | 627,9                                | 1.297,7                                 | Rekstur   |
| 2044-12-31                         | 633,6                                | 1.322,5                                 | Rekstur   |
| 2045-12-31                         | 639,3                                | 1.347,7                                 | Rekstur   |
| 2046-12-31                         | 645,1                                | 1.373,5                                 | Rekstur   |
| 2047-12-31                         | 651,0                                | 1.399,9                                 | Rekstur   |
| 2048-12-31                         | 656,9                                | 1.426,7                                 | Rekstur   |
| 2049-12-31                         | 662,9                                | 1.454,1                                 | Rekstur   |
| 2050-12-31                         | 669,0                                | 1.482,0                                 | Rekstur   |
| 2051-12-31                         | 6.490,4                              | 2.655,1                                 | Rekstur   |
| 2052-12-31                         | 681,3                                | 1.539,5                                 | Rekstur   |
| 2053-12-31                         | 687,5                                | 1.569,1                                 | Rekstur   |
| 2054-12-31                         | 693,8                                | 1.599,4                                 | Rekstur   |
| 2055-12-31                         | 27.986,7                             | 28.916,7                                | Rekstur   |

| Innri vextir (grunn) - XIRR | Innri vextir (svöðumynd) - XIRR | Giskun (grunn) - XIRR | Giskun (MBS) |
|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------|--------------|
| -0,91%                      | 0,74%                           | -1,00%                | 1,00%        |

## Samantekt

| Liður                                         | Grunnur (RHA 2025) | Sviðsmynd       | Munur        | Eining          | Ath.                                                                                           |
|-----------------------------------------------|--------------------|-----------------|--------------|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Núvirtur greiðsluvilji umferðar               | 5.323              | 13.813          | 8.490        | Mkr             | Tafla 5, samtals.                                                                              |
| Núvirtur sparnaður vegna færri umferðaróhappa | 1.538              | 1.670           | 132          | Mkr             | Tafla 5, samtals.                                                                              |
| Núvirtur ábati vegna fleiri opnunardaga       | 317                | 345             | 28           | Mkr             | Tafla 5, samtals.                                                                              |
| Núvirtur rekstrar- og viðhaldskostnaður ganga | (2.525)            | (2.525)         | 0            | Mkr             | Tafla 5, samtals (þ.m.t. stórviðhald).                                                         |
| Núvirtur sparnaður rekstrar & viðhalds vega   | 1.339              | 1.339           | 0            | Mkr             | Tafla 5, samtals.                                                                              |
| Samtals núvirtur rekstrarábati                | 5.992              | 14.642          | 8.650        | Mkr             |                                                                                                |
| Stofnkostnaður framkvæmdar                    | (43.739)           | (43.739)        | 0            | Mkr             | Tafla 5: -43.739 Mkr.                                                                          |
| Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma           | (9.617)            | (9.617)         | 0            | Mkr             | Tafla 5: -9.617 Mkr.                                                                           |
| Núvirt hrakvirði                              | 10.284             | 10.284          | 0            | Mkr             | Tafla 5: +10.284 Mkr.                                                                          |
| <b>Ábati (NPV) með 5% afvöxtun</b>            | <b>(37.080)</b>    | <b>(28.430)</b> | <b>8.650</b> | <b>Mkr</b>      | Sama uppsetning og Tafla 5.                                                                    |
| <b>Arðsemi (innri vextir / XIRR)</b>          | <b>-0,91%</b>      | <b>0,74%</b>    | <b>1,65%</b> | <b>hlutfall</b> | Reiknast í Excel (XIRR). Ef þú færð óraunhæfan vöxt: breyttu 'Giskun (XIRR)' í Sjóðstreymi!H4. |
| <b>Arðsemi (RHA birt tala)</b>                | <b>-0,91%</b>      | <b>-0,91%</b>   | <b>0,00%</b> | <b>hlutfall</b> | RHA Tafla 12: Arðsemi (innri vextir) -0,91%.                                                   |
| Ábata/Kostnaðar hlutfall (viðbót)             | 0,34               | 0,49            | 0,15         | hlutfall        | Aðeins til samanburðar.                                                                        |



3. mars 2026

# Arðsemismat RHA

## *Forgangsröðun jarðgangaáætlunar*

Kynning f. umhverfis- og samgöngunefnd  
Umsögn 1725 f. þingmál 322  
157. löggjafarþing

---

Ásýndarmynd gangamunna Fjarðarheiðarganga og vegstæðis á Fagradal  
Mynd: COWI (Mannvit)

Garðar Örn Garðarsson, verkfr.  
Jón Jónsson, hrl.



- Úrbætur: Næstu skref



# Tilvitnanir í RHA skýrslu í greinargerð

## Jarðgangaaætlun.

Jarðgöng eru víða einu leiðin til að tryggja góðar heilsársvegasamgöngur milli byggða. Jarðgöng hafa stórfelld áhrif á tengingu atvinnusvæða, styrkja byggðapróun og bæta umferðaröryggi.

Við mat á fýsileika jarðgangakosta er horft til ýmissa atriða, svo sem styttingar á ferðatíma, öryggis og byggðalegs mikilvægis. Á undanförunum árum hefur verið lögð talsverð vinna í að meta þessi atriði í þeim jarðgangakostum sem þekktir eru hérlandis. Við þá tillögu sem hér er lögð fram að forgangsroðun jarðgangakosta eru áhrif á umferðaröryggi ráðandi fyrir fyrsta kostinn. Í ljósi sérstaklega hættulegrar náttúruvár eru Fljótagöng sett í fyrsta forgang vegna jarðsigs og ofanflóðahættu. Fjarðagöngum er forgangsraðað vegna þess mikla samfélagslega ábata sem þau munu skila vegna styttingar ferðatíma á milli byggða á Austurlandi. Þá eru göng milli Súðavíkur og Ísafjarðar sett í forgang vegna snjóflóðahættu og hættu á grjóthruni á veginum.

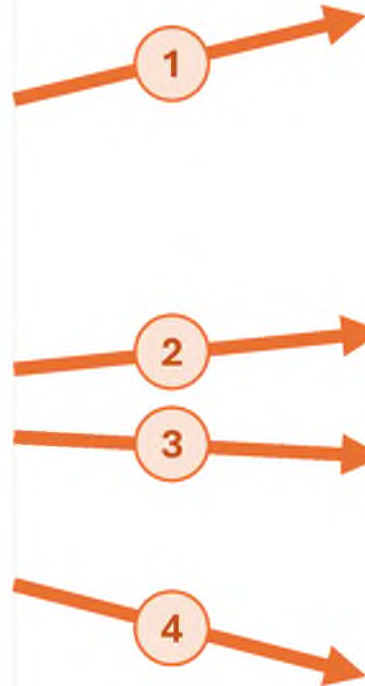
Í fyrri samgönguáætlun var göngum undir Fjarðarheiði forgangsraðað fyrst í jarðgangaaætlun. Var það í samræmi við niðurstöðu verkefnis um Seyðisfjarðargöng frá 2019. Sú tillaga gerði í raun ráð fyrir að verkefnið væri stærra. Fjarðarheiðargöng væru þannig fyrri áfangi af tveimur í að búa til hringtengingu Austurlands. Seinni áfanginn væri þá göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóáfjörð (Fjarðagöng). Í ljósi er að báðar þessar framkvæmdir eru meðal umfangsmestu jarðgangakosta sem til skoðunar eru hér á landi, heildarkostnaður er nú áætlaður um 100 milljarðar kr. Í fyrri áætlun var ekki gert ráð fyrir að framkvæmt væri á einum öðrum stað allan gildistíma áætlunarinnar (15 ár).

Í þessari tillögu er áttan lögð áhersla á markmið eldri samgönguáætlunar um að rjúfa vetrarainangrun Seyðisfjarðar og efla samfélagið á Austurlandi. Báðir jarðgangakostir uppfylla það markmið. Í eldri greiningu starfshóps um Seyðisfjarðargöng, valkosti og áhrif á Austurlandi frá 2019 var ekki unnin sérstök greining á Fjarðagöngum sem valkosti, aðeins sem hluti af stærri verkefni með Fjarðarheiðargöngum. Af töflum í skýrslunni má þó greina að annar samfélagslegur ábati Fjarðaganga er umtalsvert meiri en Fjarðarheiðarganga. Því var tekin sú ákvörðun að fela Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA) að vinna nánari samanburðargreiningu þessara tveggja jarðgangakosta. Í skýrslunni kemur fram að talið sé að báðir kostir muni hafa mjög jákvæð áhrif á byggðapróun og tengingu atvinnu og búsvæða. Þá er áætlað að Fjarðarheiðargöng muni hafa meiri áhrif á umferðaröryggi. Fjarðagöng eru metin arðsamari, með 0,27% innri vexti en Fjarðarheiðargöng með -0,91%. Skýrist munurinn ekki síst af talsvert hærri áætluðum greiðsluvilja umferðar vegna styttingar ferðatíma, en með Fjarðagöngum yrði til ný tenging frá Seyðisfirði til bæjanna í Fjarðarbyggð ásamt því að Mjóáfjörður myndi opnast fyrir heilsársamgöngum. Í raun yrði hringtenging Mið-Austurlands opin stærstan hluta ársins, fyrir utan þá daga sem Fjarðarheiði og/eða Fagrídalur lokast vegna veðurs, en Fjarðarheiði er að jafnaði lokað 11 sólarhringa á ári og með 30 lokunartilvik á meðaltali.

Um mikla þjóðhagslega hagsmuni er að ræða. Af þeim sökum er hér gerð tillaga um að rannsóknunum og undirbúningi Fjarðaganga verði hraðað eins og kostur er og framkvæmdum við Fjarðarheiðargöng frestað á meðan.

Lögð er til eflifærandi forgangsroðun jarðganga:

1. Fljótagöng: Eru göng milli Siglufjarðar og Fljóta (5,2 km). Mikil jarðsig er á núverandi vegi þar á milli og ofanflóðahætta er á kaflanum um Mánaskriður. Göngin myndu leysa Strákagöng af hölmum sem eru orðin úreitt teknúlega. Umferðaröryggi myndi aukast til rúna. Göngin munu leysa af hölmum veginn um Almannagöng og tryggja öruggan veg til og frá Siglufirði.



Við mat á fýsileika jarðgangakosta er horft til ýmissa atriða, svo sem styttingar á ferðatíma, öryggis og byggðalegs mikilvægis. Á undanförunum árum hefur verið lögð talsverð vinna í að meta þessi atriði í þeim jarðgangakostum sem þekktir eru hérlandis. Við þá tillögu sem hér er lögð fram að forgangsroðun jarðgangakosta eru áhrif á umferðaröryggi ráðandi fyrir fyrsta kostinn. Í ljósi sérstaklega hættulegrar náttúruvár eru Fljótagöng sett í fyrsta forgang vegna jarðsigs og ofanflóðahættu. Fjarðagöngum er forgangsraðað vegna þess mikla samfélagslega ábata sem þau munu skila vegna styttingar ferðatíma á milli byggða á Austurlandi. Þá eru göng milli Súðavíkur og Ísafjarðar sett í forgang vegna snjóflóðahættu og hættu á grjóthruni á veginum.

Í þessari tillögu er áfram lögð áhersla á markmið eldri samgönguáætlunar um að rjúfa vetrarainangrun Seyðisfjarðar og efla samfélagið á Austurlandi. Báðir jarðgangakostir uppfylla það markmið. Í eldri greiningu starfshóps um Seyðisfjarðargöng, valkosti og áhrif á Austurlandi frá 2019 var ekki unnin sérstök greining á Fjarðagöngum sem valkosti, aðeins sem hluti af stærri verkefni með Fjarðarheiðargöngum. Af töflum í skýrslunni má þó greina að annar samfélagslegur ábati Fjarðaganga er umtalsvert meiri en Fjarðarheiðarganga. Því var tekin sú ákvörðun að fela Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA) að vinna nánari samanburðargreiningu þessara tveggja jarðgangakosta. Í skýrslunni kemur fram að talið sé að báðir kostir muni hafa mjög jákvæð áhrif á byggðapróun og tengingu atvinnu og búsvæða. Þá er áætlað að Fjarðarheiðargöng muni hafa meiri áhrif á umferðaröryggi. Fjarðagöng eru metin arðsamari, með 0,27% innri vexti en Fjarðarheiðargöng með -0,91%. Skýrist munurinn ekki síst af talsvert hærri áætluðum greiðsluvilja umferðar vegna styttingar ferðatíma, en með Fjarðagöngum yrði til ný tenging frá Seyðisfirði til bæjanna í Fjarðarbyggð ásamt því að Mjóáfjörður myndi opnast fyrir heilsársamgöngum. Í raun yrði hringtenging Mið-Austurlands opin stærstan hluta ársins, fyrir utan þá daga sem Fjarðarheiði og/eða Fagrídalur lokast vegna veðurs, en Fjarðarheiði er að jafnaði lokað 11 sólarhringa á ári og með 30 lokunartilvik á meðaltali.

Um mikla þjóðhagslega hagsmuni er að ræða. Af þeim sökum er hér gerð tillaga um að rannsóknunum og undirbúningi Fjarðaganga verði hraðað eins og kostur er og framkvæmdum við Fjarðarheiðargöng frestað á meðan.

\*Úr greinargerð með þingsályktunartillögu til samgönguáætlunar 2026-2040, bls. 99

# Svör skýrsluhöfunda

[illegible]

Hjalti Jóhannesson, annar höfunda félags- og hagfræðilegrar greiningar Rannsóknarstofnunar Háskólans á Akureyri á jarðgangakostum á Austurlandi, segir aððsemi bæði Fjarðarheiðarganga og Fjarðarganga vera mjög nærri núlli, þótt framkvæmdirnar séu báðar afar kostnaðarsamar.

Tal ráðherra um hringtengingu, sem vísaði til þessarar sömu greiningar, segir Hjalti að rími ekki við niðurstöður skýrslunnar.

Hjalti segir í samtali við mbl.is að arðsemi Fjarðarganga sé lítilsháttar jákvæð eða um 0,27 en neikvæð á Fjarðarheiðargöngum um 0,91.

„Þetta er rétt sitt hvorum megin við núllið.“

Hjalti segir Fjarðarheiðargöng skera sig úr hvað varðar öryggi.

„Fjarðarheiðin er með dálítið háa slysatíðni. Við það að losna við hana næst mun meiri árangur heldur en í tilviki Fjarðarganganna,“ segir Hjalti.

\*mbl.is 05.12.2026



- Úrbætur: Næstu skref



# Arðsemisútreikningar

Tafla 5. Arðsemi Fjarðarleiðarganna, yfirlit.

|                                                                        |                                |              |                        | Mkr.                            |                                                |                                    |                                          |                                                   |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Núvirt með 5%                                                          | Umferðar aukning frá fyrra ári | Umferð (ÁDU) | Greiðsluvilji umferðar | Núvirtur greiðsluvilji umferðar | Núvirtur sparnaður vegna færri umferðar-óhappa | Núvirtur ábati fleiri opnunar-daga | Núvirtur rekstrar- og viðhalds-kostnaður | Núvirtur sparnaður vegna rekstrar & viðhalds vega |
| Ár                                                                     |                                |              |                        |                                 |                                                |                                    |                                          |                                                   |
| 2034                                                                   | 1,0%                           | 1.142        | 394                    | 375                             | 108                                            | 22                                 | -47                                      | 102                                               |
| 2035                                                                   | 1,0%                           | 1.154        | 398                    | 361                             | 104                                            | 22                                 | -45                                      | 97                                                |
| ⋮                                                                      |                                |              |                        | ⋮                               |                                                |                                    |                                          | ⋮                                                 |
| 2053                                                                   | 1,0%                           | 1.380        | 476                    | 179                             | 52                                             | 11                                 | -19                                      | 40                                                |
| Samtals                                                                |                                |              |                        | 5.318                           | 1.538                                          | 317                                | -2.525                                   | 1.338                                             |
| Stofnkostnaður                                                         |                                |              |                        |                                 |                                                |                                    |                                          | -43.739                                           |
| Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma                                    |                                |              |                        |                                 |                                                |                                    |                                          | -9.617                                            |
| Núvirt hrakvirði                                                       |                                |              |                        |                                 |                                                |                                    |                                          | 10.284                                            |
| Ábati, afvöxtunarstuðull 5% (ef minus þá er um kostnað að ræða)        |                                |              |                        |                                 |                                                |                                    |                                          | -37.085                                           |
| Arðsemi (arðsemi er sama og innri vextir, líka kallaðir afkastavextir) |                                |              |                        |                                 |                                                |                                    |                                          | -0,91%                                            |

## Samskiptalíkan RHA

$$\text{samskipti} = \text{fasti} * \frac{\text{íbúafjöldi í bæ A} * \text{íbúafjöldi í bæ B}}{(\text{Vegalengdin á milli A og B})^v}$$

- Sami greiðsluvilji fyrir **sparaðan kílómeter og sparaða mínútu.**
- Fyrir bíla (< 3,5 tonnum):  
**75 kr**
- Fyrir bíla (> 3,5 tonnum) :  
**225 kr**
- Við endurgerðum arðsemis-reikninn t.a. prófa forsendur

\*Greiningu má nálgast á: <https://github.com/GardarGardarsson/umferd>

# 1. Ferðatímar

- Verulegt vanmat kom í ljós á raun ferðatíma yfir Fjarðarheiði
- Ferðatími RHA miðar við um 70 km/klst meðalhraða
- Með 8.760 köllum í Google Maps API sýndum við að sögulegur meðalhraði þúsunda notenda er um 56 km/klst
- Hæg umferð skýrist líkast til af slæmu skyggni, erfiðum aðstæðum og þungri sumarumferð á ferjudögum
- Arðsemi fór úr neikvæðri í jákvæða



| Ferðatímastytting með Fjarðarheiðargöngum | RHA 2025 | Raun m.v. gagnagreiningu |
|-------------------------------------------|----------|--------------------------|
| Til norðurs (Egilsstaðir, Akureyri)       | 6,8 mín  | 10,5 mín                 |
| Til suðurs (Fjarðabyggð)                  | 10,0 mín | 19,7 mín                 |
| Arðsemi                                   | -0,91%   | +0,17%                   |

## 2. Greiðsluvilji - vetrarumferð og fjallvegir

- Í tilviki Fjarðarheiðar fækkar lokunardögum um **10** með göngum
- RHA bætir **10** „týndum“ vetrardögum við grunn, **3.616 ferðir**
- **Verulegt vanmat á áhrifum vetrareinangrunar og ófærðar**
- **Fjöldi lokunartilvika á bilinu 29-57 á ári**
- Notuð eru **sama aðferð og RHA** kynnti í skýrslu um **Vaðlaheiðargöng 2006**
- Reiknaður 50% aukinn greiðsluvilji á vetrarumferð yfir Fjarðarheiði
- **Arðsemi eykst um 0,47%**

| Fjarðarheiði – Greiðsluvilji vetrarumferðar | RHA 2025 | M.v. aðferð RHA 2006 |
|---------------------------------------------|----------|----------------------|
| Arðsemi                                     | -0,91%   | -0,44%               |

### 3. Umferðaraukning

- Í skýrslum RHA 2022/2023 er **miðað við 2% umferðaraukningu**
- Í RHA 2025 er **miðað við 1% aukningu á Austurlandi**
- **Jarðgangakostir á Mið-Austurlandi eru með þessu gerðir óarðsamari** en mat á öllum öðrum kostum á Íslandi
- Skýrsluhöfundar RHA **vísa til stöðnunar umferðar** um Fagradal og til lélegs ástands vegakerfis Austurlands
- **Ekki horft til +5% aukningar á Hólmahálsi** né aukningar á Öxi
- **Arðsemi eykst um 0,15%**

| Fjarðarheiði - Áhrif lokunardaga | RHA 2025 | Leiðrétt |
|----------------------------------|----------|----------|
| Umferðaraukning                  | 1%       | 2%       |
| Arðsemi                          | -0,91%   | -0,76%   |

# Endurmat Fjarðarheiðarganga

## Veggjald m.v. tekjur

$$\frac{942.000.000 \text{ kr}}{1323 \text{ ÁDU} \cdot 365} = 1950,7 \text{ kr/ferð}$$

## Prófaðar forsendur

| F.br. | Lýsing næmnigreiningar                                                                                                                                                                                 | Arðsemi fyrir | Arðsemi eftir |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| 1     | Reiknað 50% álag á vetrardagsumferð sbr. aðferðarfræði í skýrslu RHA 2006 f. Vaðlaheiðargöng.                                                                                                          | -0,91%        | -0,44%        |
| 2     | Reiknaður raunveruleg ferðatímastytting Fjarðarheiðarganga með sögulegum ferðatímum úr Google Maps forritaskilunum (API).                                                                              | -0,91%        | +0,17%        |
| 3     | Spá umferðaraukningar færð úr 1% í 2% m.t.t. raunverulegrar umferðaraukningar á staðgengdarvegum á Austurlandi sem ekki er vísað til í RHA 2025. Spá um umferðaraukningu samræmist nú skýrslu RHA 2023 | -0,91%        | -0,76%        |

## Arðsemisniðurstaða

| Liður                                         | Sviðsmynd | Grunnur (RHA 2025) |
|-----------------------------------------------|-----------|--------------------|
| Núvirtur greiðsluvilji umferðar               | 13.813    | 5.317              |
| Núvirtur sparnaður vegna færri umferðaróhappa | 1.670     | 1.538              |
| Núvirtur ábati vegna fleiri opnunardaga       | 345       | 317                |
| Núvirtur rekstrar- og viðhaldskostnaður ganga | (2.525)   | (2.525)            |
| Núvirtur sparnaður rekstrar & viðhalds vega   | 1.339     | 1.339              |
| Samtals núvirtur rekstrarábati                | 14.642    | 5.992              |
| Stofnkostnaður framkvæmdar                    | (43.739)  | (43.739)           |
| Fjármagnskostnaður á framkvæmdatíma           | (9.617)   | (9.617)            |
| Núvirt hrakvirði                              | 10.284    | 10.284             |
| Ábati (NPV) með 5% afvöxtun                   | (28.430)  | (37.086)           |
| Arðsemi (innri vextir / XIRR)                 | 0,74%     | -0,91%             |

## Rekstrarreikingur

| Sviðsmynd |                                          |                 |                                         |                                         |                                                                         |                                                                   |                                                                         |                                                                  |                                    |
|-----------|------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Ár        | Umferðar-<br>aukning<br>frá fyrra<br>ári | Umferð<br>(ÁDU) | Greiðslu-<br>vilji<br>umferðar<br>(Mkr) | Núvirtur<br>greiðslu-<br>vilji<br>(Mkr) | Núvirtur<br>sparnaður<br>vegna<br>færri<br>umferðar-<br>óhappa<br>(Mkr) | Núvirtur<br>ábati<br>vegna<br>fleiri<br>opnunar-<br>daga<br>(Mkr) | Núvirtur<br>rekstrar-<br>og<br>viðhalds-<br>kostnaður<br>ganga<br>(Mkr) | Núvirtur<br>sparnaður<br>rekstrar &<br>viðhalds<br>vega<br>(Mkr) | Nettó ábati<br>(óafvöxtuð,<br>Mkr) |
| 2034      | 2,0%                                     | 1.323           | 942                                     | 897                                     | 108                                                                     | 22                                                                | (47)                                                                    | 102                                                              | 1.137,2                            |
| 2035      | 2,0%                                     | 1.349           | 961                                     | 871                                     | 105                                                                     | 22                                                                | (45)                                                                    | 97                                                               | 1.158,8                            |
| 2036      | 2,0%                                     | 1.376           | 980                                     | 846                                     | 102                                                                     | 21                                                                | (43)                                                                    | 93                                                               | 1.180,8                            |
| 2037      | 2,0%                                     | 1.404           | 1.000                                   | 822                                     | 99                                                                      | 21                                                                | (41)                                                                    | 88                                                               | 1.203,2                            |
| 2038      | 2,0%                                     | 1.432           | 1.020                                   | 799                                     | 97                                                                      | 20                                                                | (39)                                                                    | 84                                                               | 1.226,2                            |
| 2039      | 2,0%                                     | 1.461           | 1.040                                   | 776                                     | 94                                                                      | 19                                                                | (37)                                                                    | 80                                                               | 1.249,5                            |
| 2040      | 2,0%                                     | 1.490           | 1.061                                   | 754                                     | 91                                                                      | 19                                                                | (35)                                                                    | 76                                                               | 1.273,3                            |
| 2041      | 2,0%                                     | 1.520           | 1.082                                   | 732                                     | 89                                                                      | 18                                                                | (33)                                                                    | 73                                                               | 1.297,7                            |
| 2042      | 2,0%                                     | 1.550           | 1.104                                   | 711                                     | 86                                                                      | 18                                                                | (32)                                                                    | 69                                                               | 1.322,5                            |
| 2043      | 2,0%                                     | 1.581           | 1.126                                   | 691                                     | 84                                                                      | 17                                                                | (30)                                                                    | 66                                                               | 1.347,7                            |
| 2044      | 2,0%                                     | 1.613           | 1.148                                   | 671                                     | 81                                                                      | 17                                                                | (29)                                                                    | 63                                                               | 1.373,5                            |
| 2045      | 2,0%                                     | 1.645           | 1.171                                   | 652                                     | 79                                                                      | 16                                                                | (28)                                                                    | 60                                                               | 1.399,9                            |
| 2046      | 2,0%                                     | 1.678           | 1.195                                   | 633                                     | 77                                                                      | 16                                                                | (26)                                                                    | 57                                                               | 1.426,7                            |
| 2047      | 2,0%                                     | 1.711           | 1.218                                   | 615                                     | 74                                                                      | 15                                                                | (25)                                                                    | 54                                                               | 1.454,1                            |
| 2048      | 2,0%                                     | 1.746           | 1.243                                   | 598                                     | 72                                                                      | 15                                                                | (24)                                                                    | 52                                                               | 1.482,0                            |
| 2049      | 2,0%                                     | 1.781           | 1.268                                   | 581                                     | 70                                                                      | 14                                                                | (1.931)                                                                 | 49                                                               | -2.655,1                           |
| 2050      | 2,0%                                     | 1.816           | 1.293                                   | 564                                     | 68                                                                      | 14                                                                | (22)                                                                    | 47                                                               | 1.539,5                            |
| 2051      | 2,0%                                     | 1.852           | 1.319                                   | 548                                     | 66                                                                      | 14                                                                | (21)                                                                    | 45                                                               | 1.569,1                            |
| 2052      | 2,0%                                     | 1.889           | 1.345                                   | 532                                     | 64                                                                      | 13                                                                | (20)                                                                    | 43                                                               | 1.599,4                            |
| 2053      | 2,0%                                     | 1.927           | 1.372                                   | 517                                     | 63                                                                      | 13                                                                | (19)                                                                    | 40                                                               | 28.916,7                           |
| Samtals   |                                          |                 |                                         | 13.813                                  | 1.670                                                                   | 345                                                               | (2.525)                                                                 | 1.339                                                            | 50.502,7                           |



# Endurmat

## 8. Fjarðarheiðargöng: 0,74%

Með Mjóafjarðargöngum verður ekki þörf fyrir ferju sem siglir til Mjóafjarðar og við það sparast kostnaður við ferjuna, 49 Mkr á ári. Þessi sparaði kostnaður er settur undir núvirtan sparnað vegna rekstrar og viðhalds vega.

Gert er ráð fyrir að hrakvirði ganga að 20 árum liðnum verði 22.530 Mkr en hrakvirði brúa 651 Mkr og vega 151 Mkr. Samtals hrakvirði 23.332.

Niðurstaða arðsemismats er eftirfarandi:

Núvirt með 5% afvöxtunarstuðli er heildarábati **-23.519 Mkr**

Núvirt með 4% afvöxtunarstuðli er heildarábati **-19.695 Mkr**

Ef afvöxtunarstuðullinn er 0,27% en ekki 5% eða 4% er núvirtur heildarábati 0. Innri vextir(afkastavextir) framkvæmdarinnar eru þá 0,27%. Þegar talað er um arðsemi er yfirleitt átt við þessa stærð. Arðsemi þessara ganga er því áætluð **0,27 %**.

Sjá yfirlitstöflu um arðsemi Mjóafjarðarganga á næstu blaðsíðu.

Tafla 55. Jarðgangakostum raðað eftir áætlaðri arðsemi.

| Jarðgöng                                           | Núvirtur heildarábati (Gkr) | Arðsemi (%) | Stofn-kostnaður (Gkr með VSK) | Hlufall stofn-kostnaðar með veggjaldi |
|----------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| Breiðdalur, fyrir nýjan veg um Öxi                 | -7,7                        | 1,87%       | 23,3                          | 80%                                   |
| Reynisfjall                                        | -5,1                        | 1,85%       | 15,5                          | 79%                                   |
| Hvalfjarðargöng II undir Akrafjall                 | -11,9                       | 1,62%       | 29,4                          | 1930%                                 |
| Hvalfjarðargöng II                                 | -9,3                        | 1,39%       | 23,2                          | 1980%                                 |
| Lónsheiði                                          | -6,2                        | 1,33%       | 15,7                          | 107%                                  |
| Klettsháls                                         | -4,4                        | 0,83%       | 10,4                          | 62%                                   |
| Skíðadalur                                         | -41,6                       | 0,75%       | 75,2                          | 52%                                   |
| Seyðisfj.- og Mjóafj.göng, eftir Fjarðarheiðargöng | -15,3                       | 0,70%       | 31,5                          | 35%                                   |
| Seyðisfj.- og Mjóafj.göng, fyrir Fjarðarheiðargöng | -15,4                       | 0,67%       | 31,3                          | 25%                                   |
| Síglufjarðarskard                                  | -6,3                        | 0,60%       | 13,8                          | 53%                                   |
| Heljardalsheiði                                    | -18,4                       | -0,06%      | 31,6                          | 26%                                   |
| Heilisheiði eystri                                 | -12,0                       | -0,37%      | 21,4                          | 36%                                   |
| Ólafsfjörður-Dalvík                                | -13,7                       | -0,55%      | 22,4                          | 30%                                   |
| Dynjandisheiði                                     | -13,1                       | -0,90%      | 21,9                          | 35%                                   |
| Breiðdalur, eftir nýjan veg um Öxi                 | -13,7                       | -0,91%      | 23,3                          | 33%                                   |
| Múlagöng, breikkun                                 | -4,9                        | -0,97%      | 8,6                           | 0%                                    |
| Ísafjörður-Súðavík                                 | -11,3                       | -1,28%      | 17,5                          | 12%                                   |
| Breiðadalaleggur breikkun                          | -6,2                        | -1,49%      | 9,9                           | 0%                                    |
| Hálfán                                             | -10,5                       | -1,64%      | 15,6                          | 8%                                    |
| Öxnadalshéiði                                      | -20,8                       | -1,70%      | 27,9                          | 0%                                    |
| Miklidalur                                         | -4,5                        | -1,87%      | 7,0                           | 0%                                    |
| Súðavíkurhlíð                                      | -3,8                        | -2,28%      | 5,7                           | 0%                                    |

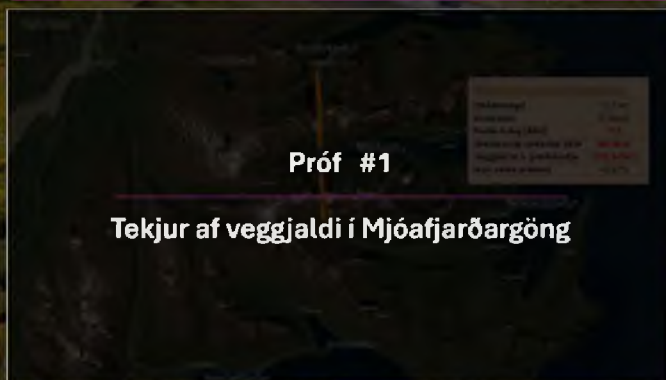
# Yfirlit

## 1. Af hverju erum við hér?

## Tilvitnanir í RHA skýrslu í greinargerð



### 3. Skynsemispróf



## 2. Næmnigreiningar

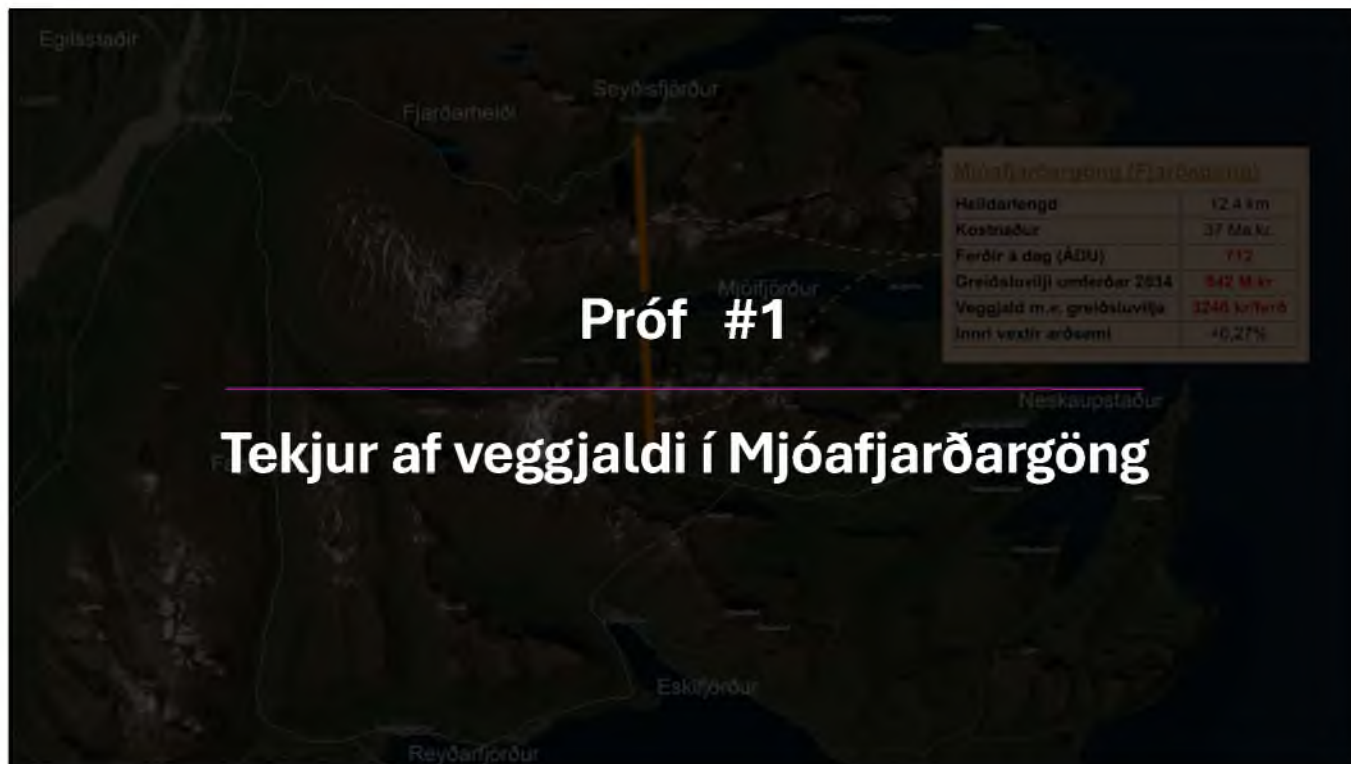
## Arðsemsútreikningar

[illegible]

## 4. Úrbætur

## Úrbætur: Næstu skref

- Skýrsluhöfundar segja sjálfir að aðferðarfræðin sé "**stórsæ og að gert sé ráð fyrir að beita henni framfarlegri i undirbúningsferli framkvæmda**" (Greining jarðgangakosta á Mið-Austurlandi)
- Þeir framkvæma engar næmnigreiningar né gefa upp niðurstöður á öryggisbili
- Ef leggja á fullt traust á arðsemisniðurstöður þarf að rýna aðferðir
- Óháður aðili taki út aðferðirnar eða sértækur samannburður framkvæmdur
- Ljóst í aðferðarfræðinni að öll gögnum sem væru grafin í átt til höfuðborgarsvæðisins yrðu aðbærari en í hina áttina
- Setja sérstaka áherslu á að rýna samskiptalíkanið og að niðurstöður greini frá takmörkunum þess.
- Áhrif á byggðáþróun þurfi að koma inn í arðsemisútreikning



## Próf #1

### Tekjur af veggjaldi í Mjóafjarðargöng

Fyrst er áhugavert að skoða hvaða veggjald þarf til að standa undir arðsemi Mjóafjarðarganga og hvaða þýðingu það hefur fyrir umferðina um göngin



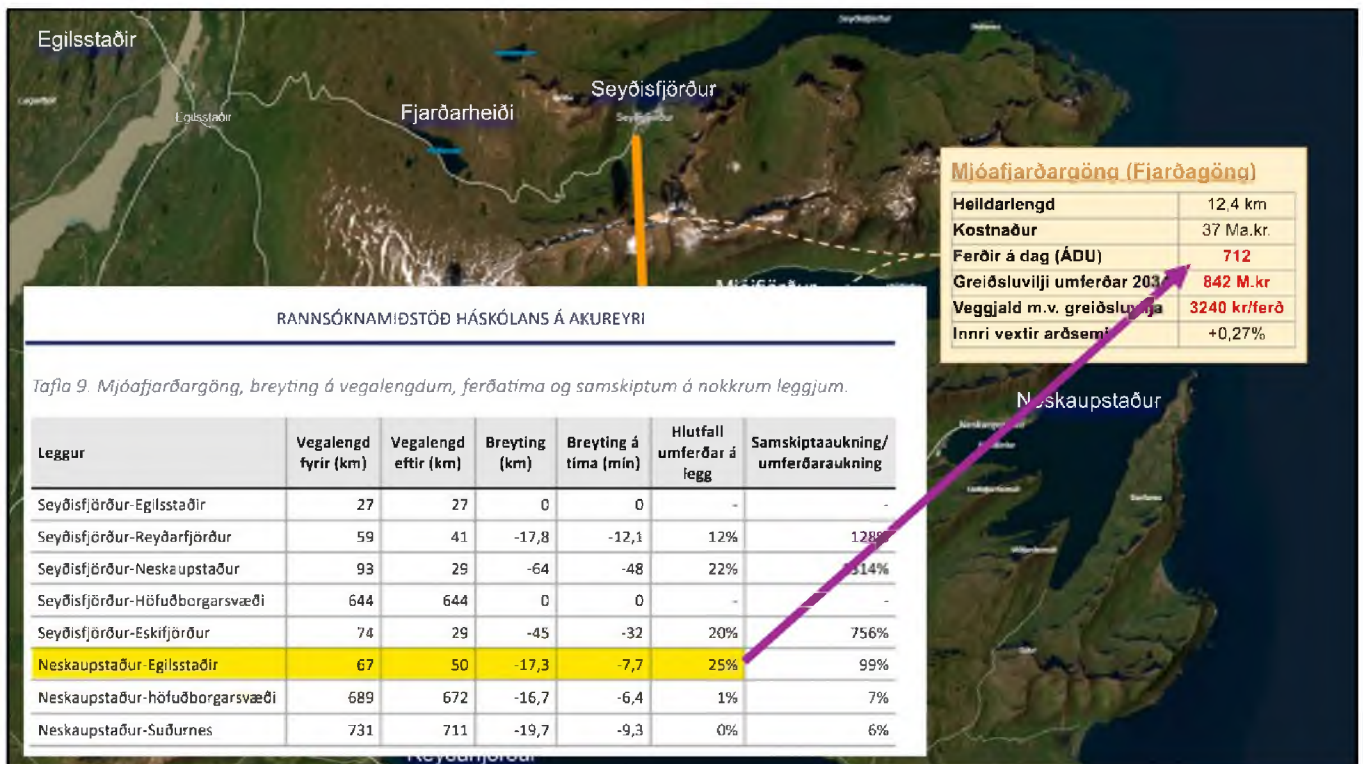


Skýrslan reiknar með að tekjur fyrsta rekstrarárs séu 842 m.kr. þetta er svokallaður “greiðsluvilji umferðar”

Hinsvegar eigi aðeins 712 ferðir á dag um göngin að standa undir þessum miklu tekjum.

**(1) Ef skoðað er hvað það þýðir að ein ferð þurfi að kosta, sjáum við að það er 3.240 kr.-**

Þetta háa veggjald (greiðsluvilji) er það sem býr til meinta arðsemi Mjóafjarðarganga (+0,27).

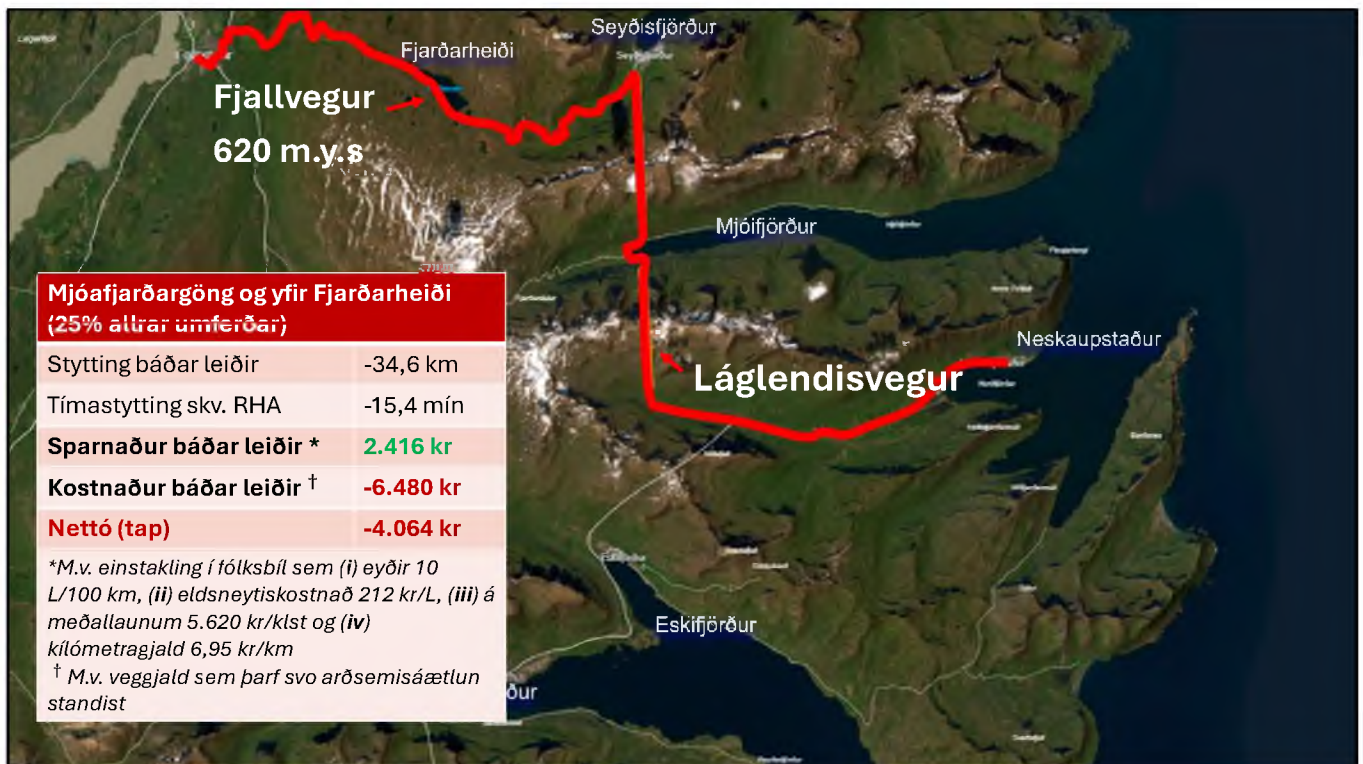


Af þessum 712 ferðum á dag, gerir RHA ráð fyrir að **fjórðungur** af þeim (25%) sé umferð milli Neskaupstaðar og Egilsstaða. Þetta gera 178 ferðir á dag.





Í dag fer umferð milli Egilsstaða og Neskaupstaðar þessa leið, í grænu, þetta er láglandisvegur með göngum milli Neskaupstaðar og Eskifjarðar, og stærsti farartálminn á leiðinni er Fagradalur, sem er hálf fjallvegur í 350 m.y.s.

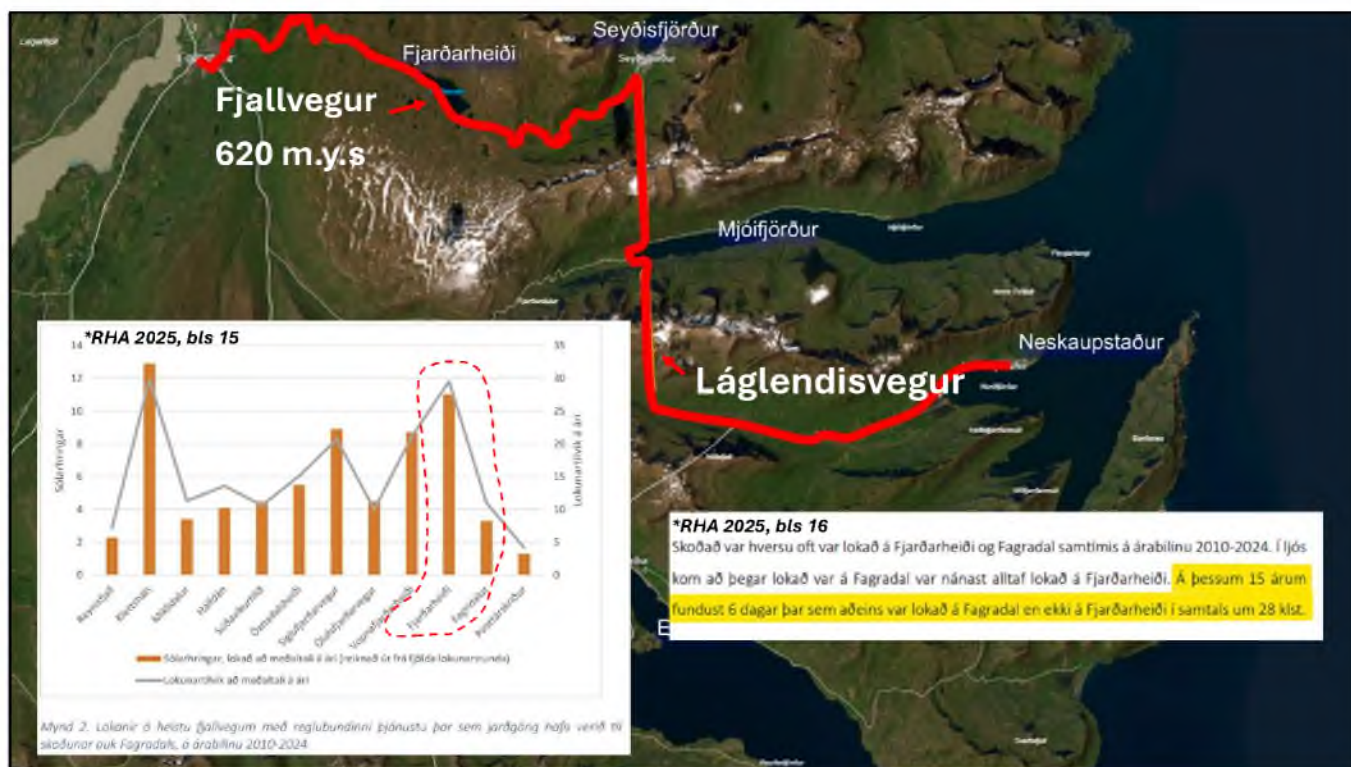


Eftir göng vilja RHA meina að fjórðungur þeirra sem noti Mjóafjarðargöng velji að aka frekar leiðina í rauðu, þ.e. frá Neskaupstað í Mjóafjörð, Seyðisfjörð og svo yfir FJALLVEGINN Fjarðarheiði í 620 m.y.s.

**(1) Ef við skoðum hvað einstaklingur sparar sér út frá tíma- og vegalengdarstyttingum „fram-og-til-baka“ má ætla að það sé um 2.400 kr.**

Við drögum þó verulega í efa ferðatímastyttingar RHA yfir Fjarðarheiði eins og komið hefur verið inn á, en leyfum þeim að standa fyrir þetta sýnidæmi.

Hinsvegar, þyrfti þessi einstaklingur að greiða rétt tæpar -6500 kr. í göngin, og væri því að tapa rúmum -4.000 kr.



Einhvern veginn, eigi fjórðungur notenda að velja að tapa fjögur þúsund krónum til að aka þessa leið og nota göngin, **(1) þrátt fyrir að Fjarðarheiði sé miklu oftari lokað, og (2) erfiðari yfirferðar en Fagradalur.**

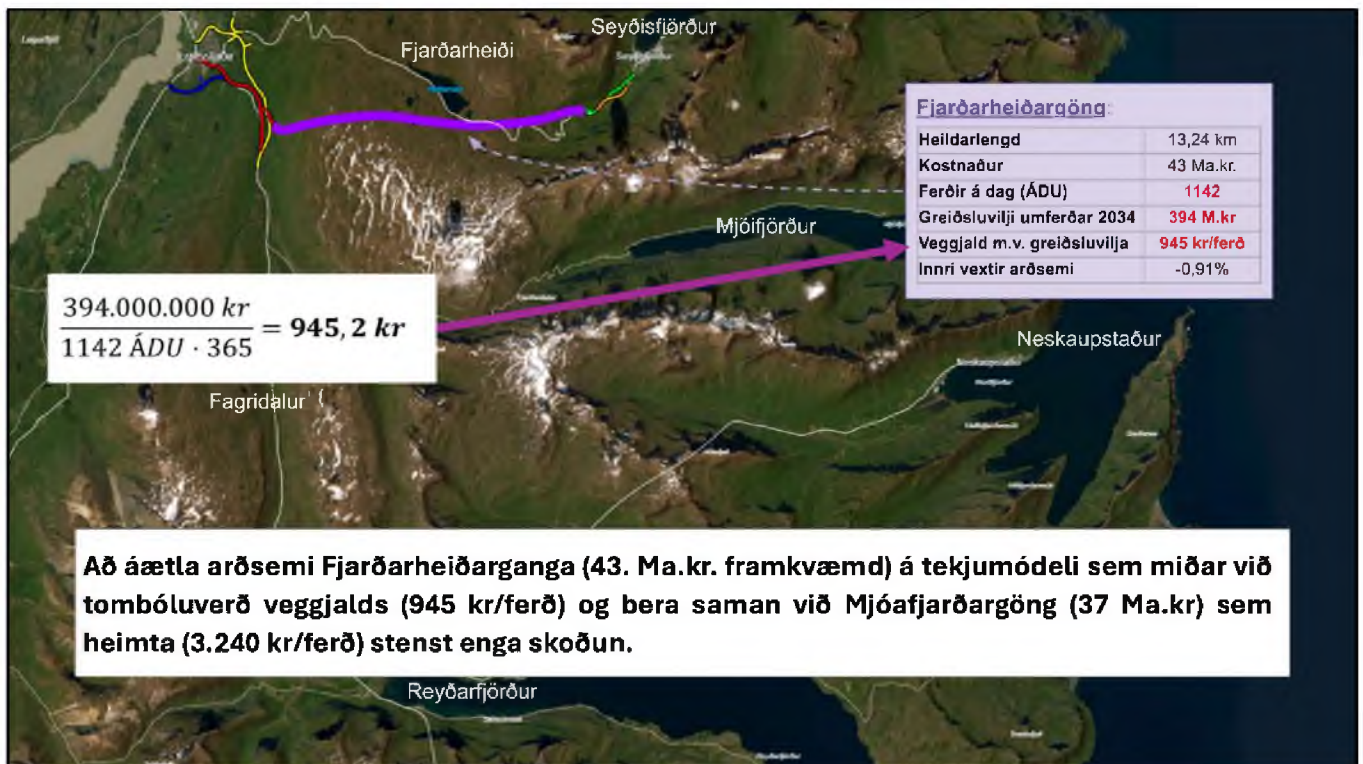


## Próf #2

### Veggjald í Fjarðarheiðargöng

Ef við skoðuðum með sama hætti hvaða gjalddöku RHA byggir arðsemi Fjarðarheiðarganga á





Sjáum við að væntar tekjur fyrsta rekstrarárs, greiðsluvilji umferðar, er 394 m.kr. ekki einu sinni helmingur af greiðsluvilja Mjóafjarðarganga. Þetta þrátt fyrir að 1142 ferðir séu farnar um göngin á dag, 430 fleiri bílar daglega en spáin um Mjóafjarðargöng.

**(1) Ef skoðað er hvað það þýðir að ein ferð þurfi að kosta, til að skapa þessar tekjur, sjáum við að það er aðeins 945 kr.-**

**(2) Það er ekki að undra að arðsemi Fjarðarheiðarganga komi verr út en Mjóafjarðarganga, þegar í Mjóafjarðargöng þarf að greiða premíu en tombóluverð í Fjarðarheiðargöng.**



## Sviðsmyndir fyrir veggjald í Fjarðarheiðargöng

- Sviðsmyndir gjaldtöku í Fjarðarheiðargöng (RHA arðsemi **-0,91%**)
- Skoðað hvaða áhrif eðlileg gjaldtaka myndi hafa á arðsemi

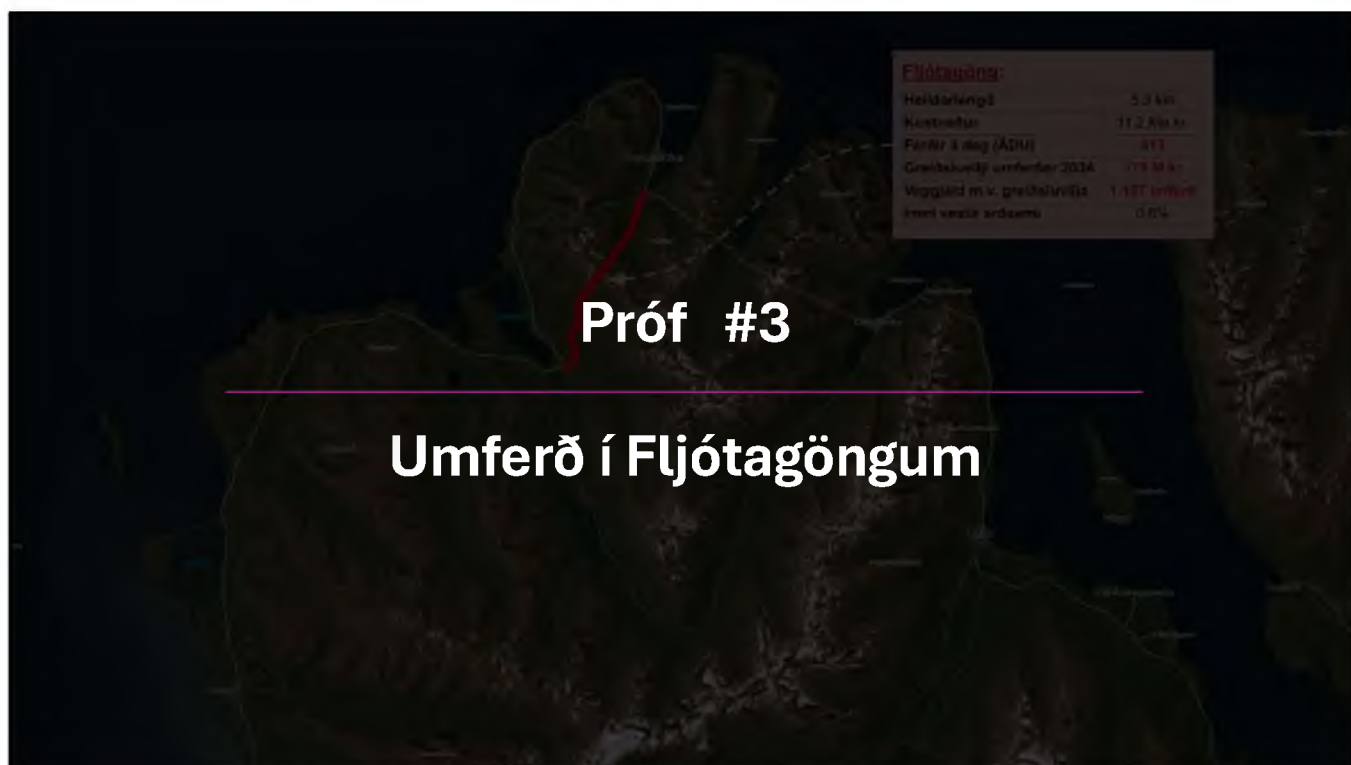
| Sviðsmyndir (næmnigreining m.t.t veggjalds)                  | Veggjald      | Innri vextir (arðsemi) |
|--------------------------------------------------------------|---------------|------------------------|
| <b>A</b> Sama veggjald og greiðsluvilji í Mjóafjarðargöngum  | 3.240 kr/ferð | <b>1,41 %</b>          |
| <b>B</b> Sama veggjald og gjaldskrá Vaðlaheiðarganga         | 2.152 kr/ferð | <b>0,34%</b>           |
| <b>C</b> Veggjald sem skilar sömu innri vöxtum og Mj.fj.göng | 2.080 kr/ferð | <b>0,27%</b>           |
| <b>D</b> Veggjald sem skilar 0,00% innri vöxtum              | 1.820 kr/ferð | <b>0,00%</b>           |

Við settum upp nokkrar sviðsmyndir fyrir gjaldtöku í Fjarðarheiðargöng og sjáum að ef þú borgaðir 3.240 kr. í þau eins og Mjóafjarðargöng væri arðsemin +1,41% ekki -0,91%.

Ef væri svo t.d. sama veggjald og í Vaðlaheiðargöng væri arðsemin +0,34%, meiri en Mjóafjarðarganga.

Í 2022 og 2023 skýrslum RHA voru kaflar sem hétu “geta veggjalds” þar sem höfundar bakreikna greiðsluvilja umferðar í veggjald.

Þetta er hinsvegar hvergi bakreiknað á þennan hátt í skýrslunni 2025.



## Próf #3

### Umferð í Fljótagöngum

Þriðja og síðasta skynsemissprófið sem við viljum bera undir ykkur er umferðin sem RHA áætla um Fljótagöng í skýrslu sinni frá 2022/2023, þar sem metnir voru um 20 jarðgangakostir á áætlun



Í þeirri skýrslu kemur fram að:

1. Áætluð lengd Fljótaganga sé 5,3 km og...
2. ... kostnaður verði 11,2 milljarðar kr. (nýlegt mat frá 2025 var þó yfir 20 milljarðar kr. þar sem veglögn verður töluvert lengri en var gert ráð fyrir í skýrslunni, 22 km, en gott og vel).
3. Þá eigi 413 ferðir að vera farnar um göngin á dag og ...
4. ... arðsemin að vera 0,6%

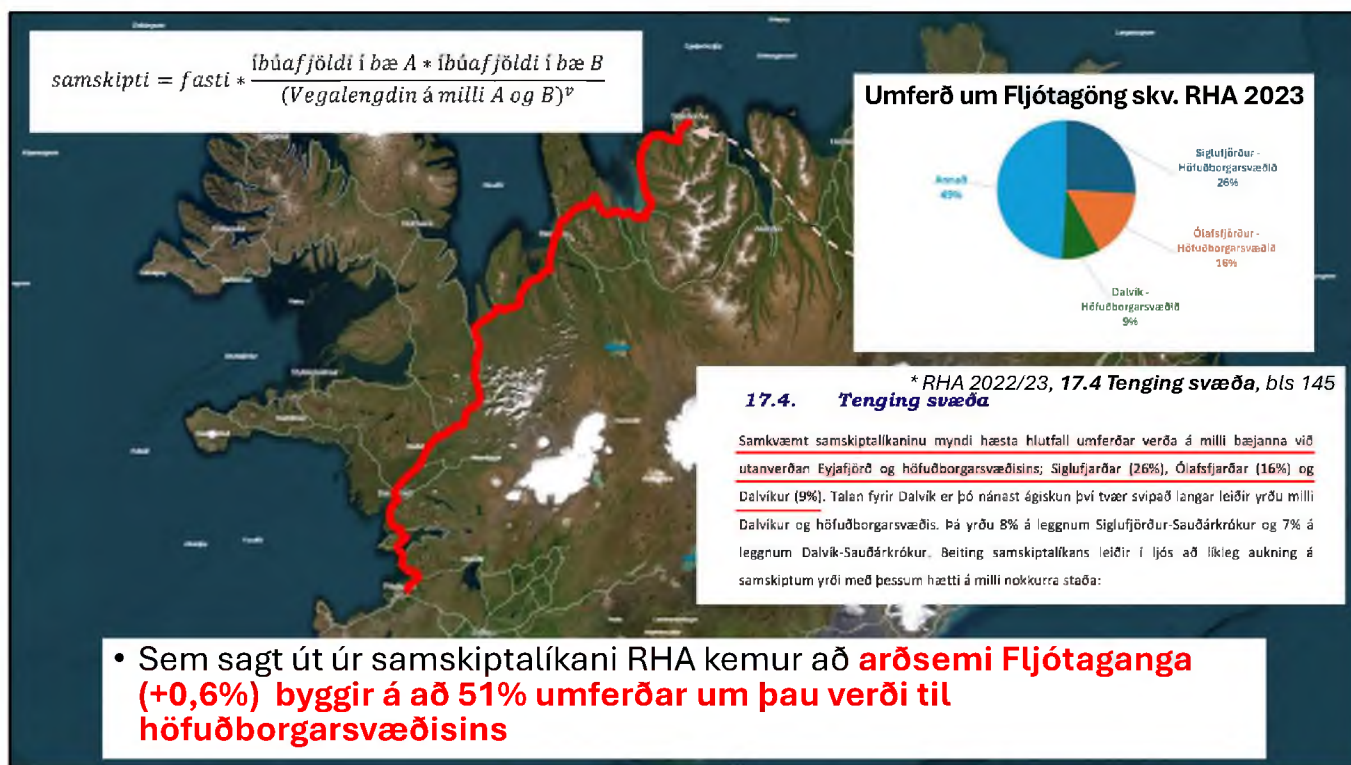
En hverjir teljið þið að verði helstu notendur ganganna?

Hvaða umferðastráumar standa að baki þessum 413 ferðum á dag?

Síglufjörður – Hofsós?

Sauðárkrókur – Ólafsfjörður?

Nei...



RHA áætla að í heildina verði (51%) af umferðinni um Fljótagöng **(1) milli bæjanna við utanverðan Eyjafjörð og höfuðborgarsvæðisins.**

**(2) Arðsemi Fljótaganga byggir þannig á að rúmur helmingur þeirra sem noti þau séu á ferð til höfuðborgarsvæðisins.**

Þetta skýrist af því hvernig samskiptalíkan RHA virkar, við teljum það **(3) verulega einföldun sem býr til ótrúverðugan ábata.**

Í tilfelli Fjarðarheiðarganga var sértækri úttekt frá 2019, Seyðisfjarðargöng, unnin að hluta af KPMG, sem tók mið af ferðavenjum, samfélagsgerð og þjónustuframboði, fórnað fyrir þessa einföldu reikniformúlu.

Við vonum að þið sjáið eftir þessa yfirferð jafn vel og við að arðsemismat RHA er erfitt að sjá raungerast, og viljum leggja til eftirfarandi úrbætur.



# Yfirlit

## 1. Af hverju erum við hér?

**Tilvitnanir í RHA skýrslu í greinargerð**

Yfirlit af fyrirséðum þættum í RHA skýrslu í greinargerð. Þetta myndir sýna hvernig greinargerðin er byggð upp og hvernig hún er tengd saman. Númer 1-4 sýna hvernig greinargerðin er byggð upp og hvernig hún er tengd saman.

Greinargerð með þingskiptunarbúnaði til samgöngulæsi (2026-2040), s. 55

## 2. Næmnigreiningar

**Arðsemisútreikningar**

**Samskiptalíkan RHA**

$$\text{samskipti} = \text{fasti} + \frac{\text{búi/fésti í ári A} \times \text{búi/fésti í ári B}}{\text{fjöldi ára A og B}}$$

- Sami greiðsluvilji fyrir sparaðan kílómeter og sparaða mínútu.
- Fyrir bíla (< 3,5 tonnum): 75 kr
- Fyrir bíla (> 3,5 tonnum): 225 kr
- Við endurgerðum arðsemis-reikninn t.a. prófa forsendur

| Winnu-<br>mál | Önnur<br>skattir<br>(%) | Útdráttur<br>(tónn) | Greiddur<br>vagn<br>skattur | Rekstur-<br>gjöld<br>vagns | Rekstur-<br>gjöld<br>vagns | Rekstur-<br>gjöld<br>vagns | Rekstur-<br>gjöld<br>vagns | Rekstur-<br>gjöld<br>vagns | Rekstur-<br>gjöld<br>vagns |
|---------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 2024          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2025          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2026          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2027          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2028          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2029          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2030          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2031          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2032          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2033          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2034          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2035          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2036          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2037          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2038          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2039          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |
| 2040          | 1,0%                    | 1.141               | 114                         | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        | 114                        |

## 3. Skynsemispróf

**Próf #1**

**Tekjur af veggjaldi í Mjóafjarðargöng**

## 4. Úrbætur

**Úrbætur: Næstu skref**

- Skýrsluhöfundar segja sjálfir að aðferðarfræðin sé "stórsæ og að gert sé ráð fyrir að beita henni framarlega í undirbúningsferli framkvæmda" (Greining jarðgangakosta á Mið-Austurlandi)
- Þeir framkvæma engar næmnigreiningar né gefa upp niðurstöður á öryggisbili
- Ef leggja á fullt traust á arðsemisniðurstöður þarf að rýna aðferðir
- Óháður aðili taki út aðferðirnar eða sértækur samannburður framkvæmdur
- Ljóst í aðferðarfræðinni að öll göng sem væru grafin í átt til höfuðborgarsvæðisins yrðu arðbærari en í hina áttina
- Setja sérstaka áherslu á að rýna samskiptalíkanið og að niðurstöður greini frá takmörkunum þess.
- Áhrif á byggðapróun þurfi að koma inn í arðsemisútreikning



# Úrbætur: Næstu skref

- Skýrsluhöfundar segja sjálfir að aðferðarfræðin sé “**stórsæ og að gert sé ráð fyrir að beita henni framarlega í undirbúningsferli framkvæmda**” ([Greining jarðgangakosta á Mið-Austurlandi](#))
- Þeir framkvæma engar næmnigreiningar né gefa upp niðurstöður á öryggisbili
- Ef leggja á fullt traust á arðsemisniðurstöður þarf að rýna aðferðir
- Óháður aðili taki út aðferðirnar eða sértækur samanburður framkvæmdur
- Ljóst í aðferðarfræðinni að öll göng sem væru grafin í átt til höfuðborgarsvæðisins yrðu arðbærari en í hina áttina
- Setja sérstaka áherslu á að rýna samskiptalíkanið og að niðurstöður greini frá takmörkunum þess.
- Áhrif á byggðapróun þurfi að koma inn í arðsemisútreikning

3. mars 2026

# Takk fyrir

Kynning f. umhverfis- og samgöngunefnd  
Umsögn 1725 f. þingmál 322  
157. löggjafarþing

Ásýndarmynd gangamunna Fjarðarheiðarganga og vegstæðis á Fagradal

Mynd: COWI (Mannvit)

Garðar Örn Garðarsson, verkfr.

Jón Jónsson, h.r.l.

# Samgönguáætlun fyrir árin 2026--2040

## ásamt

### fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026—2030

## Umsögn

Upplifun mín sem Egilsstaðabúa er sú að ríkið hafi árum saman horft framhjá þessum stað sem hefur ár eftir ár styrkt sig sem mesta uppvaxtarsvæði Austurlands. Það er verulega svekkjandi að stjórnvöld séu ekki tilbúin að standa með Egilsstöðum og Austurlandi öllu, sem geldur fyrir það að vera langt frá höfuðborginni.

Ég er þess minnugur hvernig ríkið tók fallega litinn af Lagarfljótinu frá okkur og gerði það gruggugt, en enn þann dag í dag fær Múlaþing ekki sinn réttmæta skerf af tekjum sem skapast af orkuframleiðslu Kárahnjúkavirkjunar.

Á meðan stefna ríkisins á síðustu áratugum hefur verið að flytja höfuðstöðvar ríkisstofnana út á land, þá hafa einu höfðustöðvar okkar verið fjarlægðar þegar Skógrækt Ríkisins sameinaðist Landgræðslunni og forstjórasætið flutt suður á land.

Hér á fámennu svæði skipta samgöngur mjög miklu máli og sérstaklega á Egilsstöðum en hvergi á landinu finnast jafn miklar krossgötur og þar. Enda byggist staðurinn upp vegna þess. Þrátt fyrir mikilvægi samgangna á mið-austurlandi hefur verið beðið geysilega lengi eftir nokkrum samgönguúrbótum. Það eru einna helst Fjarðarheiðargöng, nýr vegur yfir öxi og ný Lagarfljótsbrú. Nú á að seinka þeim öllum eða jafnvel taka af dagskrá samgönguáætlunar. Það er köld tuska í andlit svæðisins.

Vert er að taka fram að gífurlega mikil vinna innan Múlaþings hefur farið í undirbúning og umfjöllun á þessum málefnum. Raunar er það svo að Fjarðarheiðargöng og ný lagarfljótsbrú hafa verulega mikla þýðingu gagnvart umferð og skipulagi á Egilsstöðum sjálfum. Staðið hefur til að koma þungaumferð út úr bænum með nýjum vegi frá Fjarðarheiðargöngum. Þetta hefur gífurlega þýðingu fyrir íbúa að Egilsstöðum en Fagradalsbrautin hefur alla tíð verið mikill tálmi fyrir gangandi vegfarendur og börn sérstaklega. Nú eru þau áform í algjöru uppnámi. Þetta tefur því mikilvægar úrbætur í bæjarumhverfi Egilsstaða. Sama má segja um nýja Lagarfljótsbrú sem enn hefur ekki verið valin staðsetning.

Þau pólitísku svik sem felast í því að svipta okkur fjarðarheiðargöngum eru svo mikil að erfitt er að koma á það orðum. Það er miður að á Íslandi hefur ekki skapast sama sátt um jarðgangnagerð eins og í Færeyjum. Þó hefur ríkt ákveðin sátt um að landhlutar skiptist á og lögð hefur verið áhersla á að gæta sanngirnis og standa við áætlanir. Nú hefur ríkisstjórnin ákveðið að sprengja þessa sátt og koma öllum framtíðaráætlunum um jarðgangnagerð í uppnám.

Ótti Seyðfirðinga og Egilsstaðabúa er sá að ef farið verði fyrst í Mjóafjarðargöng frá Seyðisfirði til Norðfjarðar muni aldrei nást sátt um að gera Fjarðarheiðargöng og þau munu þar með aldrei verða gerð. Við upplifum þetta því sem dráp á þeim áformum af hendi samgönguráðherra. Vinnubrögð hans hafa einnig styrkt þá kenningu því trúverðugleiki þessara áætlana er að miklu leiti horfinn.

Seyðisfjörður hefur gengið í gegnum áföll sem fáir staðir þekkja á síðari árum á Íslandi. Þó má nefna tvo. Grindavík þekkir vissulega enn alvarlegri náttúruhamfarir en Seyðisfjörður og viðbrögð Íslendinga og ríkisins voru skýr og mikið átak lagt í að bjarga bænum og vernda íbúa. Svo má nefna Siglufjörð, sem byggðist gríðarlega upp á síldarárunum en með hvarfi síldarinnar hrundi atvinnulíf bæjarins. Þá steig ríkið inn í og gerði ýmislegt til að milda fallið og stóð með bænum og almenn sátt var um það og einnig við viðbrögð gagnvart Grindavík.

Nú hafa náttúruhamfarir og áföll í atvinnulífinum dunið yfir Seyðisfirði síðastliðin ár en í stað þess að stíga inn í og hjálpa Seyðisfirði, þá hefur ríkið ákveðið að taka þátt í niðurrifi bæjarins.

Þessi ákvörðun að taka Fjarðarheiðargöng af dagskrá er ekki bara svik, heldur falinn sparnaður ríkisins sem frestar með því jarðgangnaframkvæmdum um 3-5 ár. Sparnaður sem tekinn er af mið-austurlandi.

Hættan sem stafar af umferð yfir Fjarðarheiði, sérstaklega að vetri til, mun áfram kljúfa Seyðisfjörð frá Egilsstöðum og ljóst að umferð mun aukast enn frekar. Ríkisstjórnin virðist hinsvergar vera sátt við það, þrátt fyrir yfirlýst markmið að auka umferðaröryggi. Í þessu tilfelli er algerlega horft framhjá því.

Glúmur Björnsson - Jarðfræðingur  
30.01.2026



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

[umsagnir@althingi.is](mailto:umsagnir@althingi.is)

Efni: Umsögn um þingmál 322-Fjarðarheiðargöng

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040.

Undirritaðir vilja benda á að í við ákvörðun um forgangsröðun á jarðgangnaframkvæmdum er lítið tillit tekið til öryggisþátta vegfaranda um Fjarðarheiði sem og störf björgunarsveita í því sambandi.

Samkvæmt gögnum frá aðgerðargrunni Landsbjargar um útköll á Fjarðarheiði á árunum 2020 til 2025 þá eru útköllin sem eru skráð í grunninn 33. Á seinni árum hafa þó verktakar tekið yfir mikið af aðstoð við vegfarendur þegar veður er ekki orðið slæmt og mikil ófærð er. Í töflu hér fyrir neðan er tekið saman og áætlaður tími sem björgunarsveitarmenn hafa lagt til samfélagsins við aðstoð og björgun á þessum tíma. Samkvæmt þessu þá eru björgunarsveitir á svæðinu að leggja til mikla vinnu og fjármuni til samfélagsins.

**Smantekt á útköllum björgunarsveita árin 2020 til 2025**

|                                            |      |
|--------------------------------------------|------|
| Fjöldi útkalla                             | 33   |
| Fjöldi björgunarsveitarmanna               | 250  |
| Meðaltími útkalls (áætlaður)               | 6    |
| Heildar tímar í útköllum                   | 1500 |
|                                            |      |
| Fjöldi björgunartækja í útkalli (áætlaður) | 3    |
| Meðaltími björgunartækis í útkalli         | 5    |
| Heildar tími björgunartækja í útköllum     | 495  |

Þó að tími og kostnaður björgunarsveitana sé mikill er það þó öryggi vegfarenda sem er í forgangi og er það okkar álit að núverandi aðstæður á Fjarðarheiði séu langt frá því að vera ásættanlegar í nútíma þjóðfélagi. Tími er löngu kominn á göng undir Fjarðarheiði. Göng til Mjóafjarðar og þaðan tí Norðfjarðar koma ekki í stað gangna undir Fjarðarheiði með tilliti til öryggis. Má þar benda á að þegar snjóflóðahætta er á Seyðisfirði má gera ráð fyrir að snjóflóðahætta sé líka í Mjóafirði og Norðfirði þannig að göng til suður bæta ekki öryggi Seyðisfirðinga.

Í mörg ár hefur björgunarsveitin Ísólfur á Seyðisfirði séð um sjúkraflutninga á Seyðisfirði. Oft á tíðum hafa flutningar yfir Fjarðarheiði á vetrum gengið illa og oft verið tvísýnt um heilsu og líf sjúklinga.

Þess mál íka geta að fjöldi lokunardaga á Fjarðarheiðinni segir ekki alla söguna. Oft á tíðum er færð og skyggni á Fjarðarheiðinni það slæmt að það er alls ekki vit fyrir almenna vegfarendur að fara yfir.

Með tilliti til öryggis er það því búið að göng undir Fjarðarheiði verði gerð sem allra fyrst.

Seyðisfirði 08.02.2026

Guðjón Már Jónsson,

Fyrirverandi formaður Björgunarsveitarinnar Ísólfis og svæðisstjórnar björgunarsveita á Austurlandi

Helgi Haraldsson

Formaður björgunarsveitarinnar Ísólfis

## **Samgöngunefnd Alþingis/athugasemdir við þingskjal nr 463-332, mál 157 löggafarþing 2025-2026 Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026-2040 og aðgerðaráætlun 2026-2030**

1. Góðir nefndarmenn samgöngunefndar. Ég heiti Guðni Nikulásson og vann hjá Vegagerðinni frá 1968 til 2010 fyrst sem verkstjóri og vegaeftilitsmaður með færð og snjómokstri. Frá 1981-2010 var ég yfirmaður þjónustu á vegum á Fljótsdalshéraði, Borgarfirði og Seyðisfirði. Frá 1968 og fram yfir 1982 voru mikil snjóþyngsli á Fjarðarheiði flesta vetur og stöðugur skafrenningur. Eftir 1982 hafa komið snjóléttari vetur inn á milli. Ég sagði einhvern tíma Einari Sveinbjörnssyni frá snjóalögum á Fjarðarheiði 1968-1982 Hann svaraði; það sem einu sinni hefur gerst, gerist örugglega aftur.

2. Samgöngukerfinu má líkja við æðakerfi í lifandi líkama. Til að samgöngukerfi virki rétt þarf það að vera greiðfært og lagt á hagkvæman hátt til að tengja saman landshluta og byggðalög. Hér á Austurlandi á mikið eftir að gera í uppbyggingu samgöngukerfisins. Ég leyfi mér að nefna tvær af þeim nauðsynlegustu sem vantar fyrir þennan landshluta. Fjarðarheiðargöng-Mjóifjörður-Norðfjörður, lengd jarðganga 25-26 km. Axarvegur, um 19 km nýb. vegar.

3. Samgöng: Veglengdir samkvæmt ráðherraskýrslu 2019.

A: Egilsstaðir – Gangamunni: 4 km

Fjarðarheiðagöng: 13,3 km

Gangamunni – Ferjuhöfn: 4 km

= um 22 km alls.

B: Lengd jarðganga Seyðisfjörður - Mjóifjörður 6 km.

C: Lengd jarðganga Mjóifjörður - Norðfjarðarvegur 7 km.

4. Atvinnuástand á Austurlandi:

Atvinnuástand er misjafnt eftir byggðalögum á Austurlandi, þau sjávarpláss þar sem fyrirtæki eru með aflaheimildir og fiskvinnslu er ástandið fremur gott en slæmt til mjög slæmt hjá aflalausum sjávarbyggðum. Aflaheimildir munu ekki aukast að séð verður, þá vantar betri samgöngur til að auðvelda uppbyggingu á annars konar atvinnuvegum ef á að halda stöðum í byggð og í viðunandi lagi.

5. Samgöngur (jarðgöng- vegir):

Það má færa gild rök fyrir því að slæmar samgöngur í breiðri merkingu séu einn af lykilþáttur fyrir erfiðleikum sumra byggðalaga atvinnulega séð. Þar nefni ég Seyðisfjörð, sem af ýmissum ástæðum hefur glatað miklum fiskveiðiheimildum, veiðum og vinnslu og byggðin stendur veikari

eftir. Valin útgerðarfyrirtæki virðast hafa náð ægi mörgum sjávarplássum, sem leitt hefur til þess að aflaheimildir hafa horfið m.a. frá Seyðisfirði. Þess vegna meðal annars kemur tillaga Eyjólfssonar innviðaráðherra eins og sleggihögg á Seyðfirðinga og atvinnumöguleika þeirra. Það eru engin held rök fyrir breyttri röðun jarðganga nema kjördæmapot Eyjólfssonar innviðaráðherra.

Arðsemisútreikningar Eyjólfssonar varðandi Fjarðarheiðargöng gætu verið úr skóla Sölva heitins Helgasonar. Innviðar- og sveitastjórnarmálaráðherra Sigurður Ingi lofaði fyrir hönd Íslensku Ríkisstjórnarinnar Múlaþingi göngum undir Fjarðarheiði um Mjóafjörð og til Norðfjarðar, kæmi í kjölfar sameiningar í sveitafélagið Múlaþing. Einnig var lofað 19 km heilsársvegi um Öxi. Hönnun og undirbúningi er lokið við bæði þessi lofuðu verk fyrri ríkisstjórnar, ekkert eftir nema bjóða þau út. Að Eyjólfur Ármannsson innviðaráðherra ætli að svíkja um að Fjarðarheiðargöng verði í forgangi er óásættanlegt með öllu og er ekkert annað en þjófnaður á einu stykki jarðganga til kjördæmismarkanna innviðaráðherra. Ságrætilegt er ef satt er að þingmenn Samfylkingarinnar í Norðausturkjördæmi ætli að svíkja kosningaloforð gefið í Valaskjálfi á kosningafundi haustið 2024 um stuðning við Fjarðarheiðargöng. Ríkisútgjöld Íslands eru komin yfir 1600 milljarða á ári. Munar ríkissjóð Íslands eitthvað um 7 milljarða á ári til að bjóða út Fjarðarheiðargöng í sumar? Veita síðan sömu upphæð næstu 7 ár. Vegfarendur eru örugglega til í að greiða hóflegt gjald í göngin. Þingmenn, ákvörðun ykkar mun að miklu leyti ráða framtíð 650 íbúa Seyðisfjarðar og byggipróun Austurlands.

Axarvegur er fullhannaður um 19 km nýbygging sem fyrri stjórn lofaði einnig í aðdraganda stofnunar sveitafélagsins Múlaþings. Fullbyggður Axarvegur mun stytta örugga leið milli Reykjavíkur og Egilsstaða um 68 km. Hvergi á Íslandi er völ á svo mikilli styttingu í vegakerfinu. Með göngum undir Fjarðarheiði og nýjum vegi um Öxi verður loksins staðið við gefin loforð um samgöngur innan sveitafélagsins Múlaþings. Þingmenn góðir enn gildir hið fornkvæða: „**ORÐ SKULU STANDA**“. Virðing Alþingis og alþingismanna er í húfi við að staðið verði við loforðin sem gefin voru Seyðfirðingum, íbúum Múlaþings og Fjarðarbyggðar um jarðgöng: Hérað - Seyðisfjörður – Mjófjörður - Norðfjörður. Axarvegi var einnig lofað .

Við þingmenn vil ég segja: „breytið með ákvörðun ykkar ekki Seyðisfirði í eyðibýggð austursins!“.

Með Fjarðarheiðargöngum tryggjum við framtíð Seyðisfjarðar sem vaxandi ferðaþjónustubæjar, hafnarborgar, frakt- og farþegaskipa ásamt fjölbreyttum möguleikum annars atvinnurekstrar.

Varast ber þá framámenn og aðra sem alltaf reyna að hræra í potti sundurlyndis til að spilla fyrir framkvæmdum. Ég held við eigum mögulega örfáa hér fyrir austan! Höfundur vísar góðfúslega til útreikninga á sparnaði með Fjarðarheiðargöngum hér að neðan.

**Með góðum kveðjum að Austan.**

Guðni Nikulásson, Grófargerði 701 Egilsstaðir



## Útreikningar á sparnaði Fjarðarheiðarganga

Heildarumferð á Fjarðarheiði 2021-2024: **897.782 bílar**. (Umferðartölur skv. Vegagerðinni fengið úr grein, *Garðar Örn Garðarsson*, Morgunblaðið 24.12 2025):

Til að einfalda útreikninga notast ég við **900.000 ferðir** á þessu tímab.

Meðalhraði **60 km/klst** og meðal farþegafjöldi **2 í hverjum bíl**.

Samkvæmt taxta ríkisins, ekin vegalengd: **kr 145/km**

Laun **kr 6000/klst**.

**Ferð aðra leið yfir Fjarðarheiði eftir núverandi vegi.**

(Hver ferð 27 km x kr 145 = **kr 3915**) + ( 2 menn 30 mín x 2 = 1 klst x kr 6000 = **kr 6.000**)

**Ein ferð samtals fyrir göng um kr. 10.000**

**Ferð eftir fyrirhuguðum Fjarðarheiðargöngum**

(Hver ferð 21 km x kr 145 = **kr 3045**) + ( 2 menn 20 mín x 2 = 0,66 x kr 6000 = **kr 3.960**)

**Ein ferð samtals eftir göng um kr. 7.000**

---

**Ferð aðra leiðina eftir núverandi vegi.**

Heildarkostnaður 2021-2024 vegna 900.000 ferða:

$900.000 \times \text{kr } 10.000 = \text{kr } 9.000.000.000$

**Ferð eftir fyrirhuguðum Fjarðarheiðargöngum.**

Heildarkostnaður 2021-2024 vegna 900.000 ferða:

$900.000 \times \text{kr } 7.000 = \text{kr } 6.300.000.000$

**Sparnaður miðað við akstur um fyrirhuguð Fjarðarheiðargöng.**

Sparnaður miðað við smábíl og lágt tímakaup:

$9.000.000.000 - 6.300.000.000 = \text{kr } 2.700.000.000$

Þetta er aðeins einn hluti arðseminnar og of lágt reiknaður.

Ekki er tekið tillit til að 10 til 15 % eru stærri bílar.

9. Febrúar 2026

## Athugasemd við forgangsöröðun jarðganga: Fjarðarheiðargöng sett til hliðar.

Í drögum að nýrri samgönguáætlun er boðuð ákvörðun sem er erfitt að túlka öðruvísi en sem alvarlegt skref aftur á bak í faglegri áætlanagerð. Þar eru Fjarðarheiðargöng færð aftar í forgangsöröðun jarðganga, þrátt fyrir að vera eina jarðgangaverkefnið á Íslandi sem er fullrannsakað og tilbúið til framkvæmda.

Slík ákvörðun er ekki smávægileg breyting. Hún er grundvallarfrávik frá þeirri meginreglu að samgönguáætlanir byggist á faglegum forsendum, fyrirsjáanleika og ábyrgri nýtingu fjármuna. Þegar verkefni sem hefur farið í gegnum margra ára rannsóknir, undirbúning og kostnaðarmat er sett til hliðar, á meðan önnur, skemmra komin verkefni eru sett í forgang, hlýtur almenningur að spyrja: á hvaða grunni er verið að taka þessar ákvarðanir?

Í mörg ár hafa stjórnvöld gefið til kynna að Fjarðarheiðargöng væru næsta verkefni í röð jarðganga. Sú stefna mótaði ákvarðanir sveitarfélaga, stofnana og fyrirtækja, og réttlætti þá fjármuni sem hefur verið varið í þann undirbúning. Að hverfa nú frá þeirri forgangsöröðun án skýrra og gagnsærra raka er ekki aðeins brot á faglegum forsendum, heldur grefur það undan trausti. Eins veldur það tortryggni og er í raun óásættanlegt frávik frá ábyrgri stjórnsýslu.

Seyðisfjörður er ekki jaðarsamfélag í samgöngukerfi landsins. Fjörðurinn gegnir lykilhlutverki sem alþjóðleg hafnarleið, með tengingar sem skipta máli fyrir þjóðarbúið í heild. Núverandi vegur um Fjarðarheiði er ekki ásættanleg tenging í nútíma samgöngukerfi, óáreiðanleg og lokast reglulega. Afleiðingarnar eru þekktar: skert öryggi, röskun á atvinnulífi og ófyrirsjáanleiki sem hefur raunveruleg samfélagsleg áhrif.

Að halda því fram, með beinum eða óbeinum hætti, að slík tenging geti beðið lengur, á meðan óundirbúin eða minna rannsökuð verkefni fá forgang, er ekki verjandi. Það dregur í efa hvort samgönguáætlunin sé í raun stefnumótandi plagg, eða einfaldlega pólitískur óskalisti sem breytist eftir hentugleika.

Vandinn snýst ekki eingöngu um Fjarðarheiðargöng. Vandinn er sá að þegar faglegur undirbúningur, langtímastefna og yfirlýst markmið vega minna en óútskýrðar forgangsbreytingar, missir áætlanagerð ríkisins gildi sitt. Ef ekki er hægt að treysta því að verkefni sem uppfylla allar faglegar kröfur standi raunverulega fremst í röðinni, þá er erfitt að sjá hvaða tilgangi samgönguáætlanir eiga að þjóna.

Þetta er því prófraun á trúverðugleika stjórnvalda. Annaðhvort byggist samgöngustefna landsins á gögnum, öryggi og skynsemi — eða hún gerir það ekki.

Ef svarið á að vera hið fyrri, þá er aðeins ein niðurstaða rökrétt: forgangsröðun jarðganga verður að endurskoðast, og Fjarðarheiðargöng að taka aftur þann sess sem verkefnið hefur ítrekað verið lofað. Allt annað er óverjandi.

Virðingarfyllst,

Guðný Lára Guðrúnardóttir

formarður heimastjórnar á Djúpavogi og sveitarstjórnarfulltrúi í Múlaþingi.

## Samantekt fyrir Hafnarfjörð vegna þingsályktunartillögu

**um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030.**

### Í ályktun kemur fram eftir farandi verkefni í Hafnarfirði:

**Vegáætlun 2026–2040 – sundurliðun nýframkvæmda.**

|     |                                       |     |     |     |    |  |  |  |  |          |              |
|-----|---------------------------------------|-----|-----|-----|----|--|--|--|--|----------|--------------|
| 41  | Reykjanesbraut                        |     |     |     |    |  |  |  |  | -13/+10% | Verkönnun    |
| 15  | Krýsuvíkuvegur – Hvassahraun          | 5,6 | 175 | 175 |    |  |  |  |  | -5/+15%  | Verkönnun    |
| 410 | Ellicavatnsvegur                      |     |     |     |    |  |  |  |  |          |              |
| 02  | Reykjanesbraut – Austurkór, undirbún. | 7   | 100 | 50  | 50 |  |  |  |  | -30/+85% | Skilgreining |

**Elliðavatnsvegur, Reykjanesbraut – Austurkór. ( heildar 100mkr – 50 mkr 2026 og 50mkr 2027)**

Lagt er til að unnið verði að undirbúningi vegna uppbyggingar á Elliðavatnsvegi á þessum kafla. Skoða þarf framtíðarútfærslu vegarins í samráði við Garðabæ, Hafnarfjarðarbæ og Kópavogsbæ.



**Reykjanesbraut, Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun. (heild 175mkr 2026 - verklok)**

Á árinu 2026 stendur til að klára lokafrágang við breikkun og aðskilnað akstursstefna með vegriði á þessum vegarkafli, en framkvæmdir hófust á árinu 2023.



#### Tilvitnun í samgöngusáttmáli ( heild 11,2 milljkr á árunum 2026-2030)

|                            |     |       |       |       |       |        |  |          |                    |
|----------------------------|-----|-------|-------|-------|-------|--------|--|----------|--------------------|
| Reykjanesbraut             |     |       |       |       |       |        |  |          |                    |
| Holtavegur – Stekkjarbakki | 400 | 5.100 | 6.200 | 6.200 | 6.400 |        |  | -10/+25% | <del>Erb.</del>    |
| Gatnamót við Bústaðaveg    | 100 |       | 100   | 1.700 | 400   |        |  | -15/+40% | Frumdrög           |
| Álfanesvegur – Lækjargata  | 200 | 200   | 1.000 | 2.600 | 4.600 | 11.200 |  | -15/+40% | <del>Frumdr.</del> |

Einnig er fjármagn vegna **Bætt umferðarflæði og öryggisaðgerðir** 400mkr á ári fyrir allt höfuðborgarsvæðið.

#### Okkar vegir og staða

- Reykjanesbraut – er í Samgöngusáttmála ekki hér

#### Ekki nefnt hér í tillögunni, geri athugasemdir við eftirfarandi:

- Strandgata /Fjarðarbraut – þyrfti fjármagn vegna undirbúnings breytinga vegna uppbyggingar á hafnarsvæðinu
- Krýsuvíkurvegur – þyrfti fjármagn til að skoða breytingar á gatnakerfinu vegna nýrrar hafnar og aukningar á umferðarmagni
- Kaldárselsvegur/Elliðavatnsvegur – tryggja þarf fjármagn til að endurgreiða bænum framkvæmdir sem þegar hafi verið gerðar
- Elliðavatnsvegur, Reykjanesbraut – Austurkór. ( heildar 100mkr – 50 mkr 2026 og 50mkr 2027)- Tryggja þarf áframhaldandi fjármagn til að fara í framkvæmdir á þessum vegi, eftir 2027

Með kveðju,  
Sigurður

Sigurður Haraldsson  
SVIÐSSTJÓRI UMhverfis- OG SKIPULAGSSVIÐS

Norðurhella 2 | 221 Hafnarfjörður | Sími 585 5500 | [www.hafnarfjordur.is](http://www.hafnarfjordur.is)





Skrifstofa Alþingis - nefndasvið  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Reykjavík 16. febrúar 2026

2512003HA BG  
Málalýkill: 30.22

**Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026-2040 og fimm ára aðgerðaráætlun 2026-2030.**

Hafnasamband Íslands fagnar því að lögð sé fram langtíma samgönguáætlun sem fjallar með markvissum hætti um siglingamálefni og hafnir. Hafnir eru grunninnviðir fyrir útflutning og innflutning, fiskveiðar og vinnslu, ferjusamgöngur, ferðaþjónustu og orkuskipti í sjóflutningum, auk þess sem þær gegna vaxandi hlutverki í öryggis- og viðbúnaðarkerfi landsins. Meðfylgjandi er skýrslan „Framtíðin og íslenskar hafnir“ þar sem finna má góða samantekt um mikilvægi og framtíðarsýn íslenskra hafna.

Í fylgigögnum áætlunarinnar er dregið fram að viðhaldspörf hafnarmannvirkja sé víða veruleg og að framlög ríkisins til fjármögnunar viðhalds sé langt frá því að standa undir raunverulegri viðhaldspörf hafna. Hafnasambandið telur því brýnt að samgönguáætlun tryggji aukna fjármögnun þannig að unnt sé að vinna á viðhaldsskuld, efla öryggi og auka getu hafna til að mæta nýjum kröfum. Ríkisstjórnin hefur lagt áherslu á mikilvægi þess að auka fjárframlög til öryggis- og varnarmála og í því samhengi nefnt að hluti af þeim fjárframlögum séu til uppbyggingu innviða. Hafnir gegna þar gífurlega mikilvægu hlutverki og er eðlilegt að tryggja aukna fjármuni til uppbyggingar og viðhalds hafna.

Megináherslur Hafnasambands Íslands eru:

1. Hafnabótasjóður: Auka þarf fjármagn og tryggja áhrifamat og sveigjanleika vegna fyrirhugaðra breytinga á styrkhlutföllum, sérstaklega fyrir öryggis-, ferju- og varnartengd verkefni.
2. Orkuskipti í höfnum: Stóraukið fjármagn og átak til orkuskipta og samhæfing við raforkukerfi.
3. Siglingaöryggi og merkingar: Tryggja þarf fjármuni til siglingaöryggis og merkinga m.a. vegna breyttrar nýtingar hafsvæða.
4. Sjóvarnir og loftslagsaðlögun á hafnarsvæðum: Auka þarf fjármagn ásamt skýrri forgangsöröðun.
5. Öryggishlutverk hafna: Hlutverk hafna í öryggismálum landsins viðurkennt og eflt: Hafnir skilgreindar sem hluti af öryggis- og varnargetu Íslands, í ljósi aukinna varnartengdra framlaga og aukinna krafna um viðbúnað og móttökugetu.



## I. HAFNABÓTASJÓÐUR

Hafnasambandið telur Hafnabótasjóð lykiltæki til að jafna stöðu hafna og tryggja nauðsynlegar framkvæmdir um land allt. Fyrirhuguð lækkun styrklutfalls til tiltekinna hafna, byggð á tekju- og framlegðarviðmiðum, getur þó fært verulegan kostnað yfir á hafnareigendur og þar með sveitarfélög. Vakin er athygli á því að í samgönguáætlun segir:

*„Við undirbúning samgönguáætlunar sóttu hafnir um framlag til framkvæmda fyrir um 50 milljarða kr. á tímabili áætlunarinnar. Þar af gæti framlag ríkissjóðs numið allt að 22 milljörðum kr. Framlag ríkissjóðs til nýrra hafnaframkvæmda að frádregnum hafnaframkvæmdum á eldri áætlun er um 6,1 milljarður kr. og því er nauðsynlegt að forgangsraða hafnaframkvæmdum í samgönguáætlun.“*

Er því ljóst að hafnabótasjóður stendur engan veginn undir nauðsynlegum viðhaldsframkvæmdum, þ.e.a.s. framlög eru 6,1 milljarður en þörfin er 22 milljarðar.

Hafnasambandið gerir einnig athugasemd við að forsendur á bak við úthlutun og ákvarðanir eru ekki opinberar og því er ekki hægt að taka málefnalega afstöðu til úthlutunar. Á þetta sérstaklega við vegna breytinga á reglum um styrklutfall hafnabótarsjóðs og álits Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2023 þar sem fjallað er um samkeppnishindranir á flutningamarkaði.

Óskað er eftir:

- Stórauðnum framlögum til hafnabótasjóðs enda kemur skýrt fram í samgönguáætlun að áætluð framlög standa engan vegin undir viðhaldspörf og óskum hafna um stuðning.
- Skýrari leiðbeiningum frá Alþingi um forgangsöröðun stjórnvalda við úthlutun í hafnaframkvæmdir. Nauðsynlegt er einnig að við mat á framkvæmdum og styrkfjárhæð til hafna sé tekið tillit til þess að sveitarfélög eru mörg hver fjölkjarnasveitarfélög í framhaldi af sameiningum og sveitarfélög hafa stofnað hafnasamlög utan um starfsemi hafna. Taka þarf tillit til þess að mismunandi aðstæður eru í hverri höfn og því ekki hægt að horfa á samstæðu hafna við ákvörðun um styrkfjárhæð. Einnig er nauðsynlegt að gefa skýrari leiðbeiningar um mat á samkeppnisþáttum og óreglulegum tekjum hafna.
- Því er nauðsynlegt að endurskoða regluverk til stuðnings hafnaframkvæmda þar sem gert er ráð fyrir áhrifamati á fjárhag hafna og eigendur þeirra, sveigjanleika og/eða undanþáguheimildum fyrir verkefni sem varða öryggi, ferjusamgöngur, neyðarviðbúnað eða varnargetu og að tekið sé mið af sveiflukenndum tekjustofnun s.s. skemmtiferðaskipum, þannig að tímabundnar tekuhækkningar leiði ekki til óhóflegs samdráttar í ríkisframlögum. Það er sjálfsögð krafa að forsendur á bak við úthlutun og ákvarðanir séu opinberar svo hægt sé að taka upplýsta afstöðu til úthlutunar.

## **II. ORKUSKIPTI Í HÖFNUM**

Orkuskipti skipa krefjast verulegra fjárfestinga í hafnainnviðum, m.a. landtengingu. Hafnasambandið leggur til að samgönguáætlun tryggji öllum höfnum fjármagn til orkuskipta. Einnig þarf að skoða betur samspil milli mismunandi áætlana um orkuskipti og uppbyggingu raforkukerfisins.

Mikilvægt er að:

- Tryggja öllum höfnum aðgengi að fjármagni til orkuskipta
- Setja forgang orkuskipti sem tengjast ferjusamgöngum, lykilflutningum og viðbúnaði.
- Skoða samspil uppbyggingu raforkukerfisins og áætlana um orkuskipti skipaflotans.

## **III. SIGLINGAÖRYGGI OG MERKINGAR**

Aukin og breytt nýting hafsvæða getur kallað á endurskoðun siglingaleiða, merkja og öryggisráðstafana. Hafnasambandið leggur til að sett sé fjármagn til nýbyggingar og endurbóta á hafnarvitum og leiðarmerkjum til hafna. Slík heimild er sérstaklega mikilvæg þegar breytingar snerta sjókvíeldi, aðsiglingar að grunnnetshöfnum eða svæði þar sem slysa- og mengunarhætta er talin veruleg.

Óskað er eftir:

- Auknum framlögum til nýbyggingar og endurbóta á hafnarvitum og leiðarmerkjum til hafna.

## **IV. SJÓVARNIR OG LOFTSLAGSAÐLÖGUN Á HAFNARSVÆÐUM**

Sjóvarnir og aðlögun að hækkandi sjávarstöðu og auknum veðurofsa eru forsenda rekstraröryggis hafna. Tryggja þarf aukna fjármuni í loftslagsaðlögun og sjóvarnir með áherslu á verkefni sem verja grunnnetshafnir og lykilinnviði.

Óskað er eftir:

- Auknum framlögum til sjóvarna með áherslu á að verja grunnnetshafnir og lykilinnviði.

## **V. ÖRYGGISHLUTVERK HAFNA**

Öryggisumhverfi í Norður-Atlantshafi hefur breyst og opinber stefnumörkun hefur beinst að auknum varnartengdum framlögum og styrkingu innviða. Hafnir, hafnaraðstaða og tengdir flutningsinnviðir gegna lykilhlutverki í birgðakeðjuöryggi, móttökugetu, neyðarviðbrögðum og stuðningi við þjóðir NATO. Hafnasambandið leggur til að það sé sett aukið fjármagn til uppbyggingar og viðhalds hafna með hliðsjón af öryggishlutverki þeirra og áherslum ríkisstjórnarinnar um að auka fjárframlög til öryggis- og varnarmála.

Sem dæmi um verkefni sem styðja við varnarhlutverk hafna eru:

- bæta móttöku- og þjónustugetu í grunnnetshöfnum (bryggjukantar, dýpkun, aðgengi)
- styrkja eldsneytis- og birgðainnviði
- efla viðbragðsgetu (t.d. aðstaða fyrir dráttarbáta, björgun og neyðarviðgerðir)

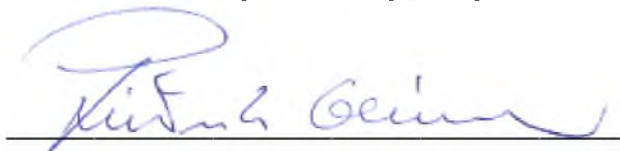
Hafnasambandið hvetur jafnframt til þess að samgönguáætlun, fjármálaáætlun og öryggistengd áætlanagerð stjórnvalda séu samræmdar þannig að hafnainnviðir sem gegna lykilhlutverki fyrir viðbúnað og varnir njóti viðeigandi forgangs og fjármögnunar.

#### VI. AÐ LOKUM

Hafnasamband Íslands hvetur til þess að fjármagn til hafna verði aukið með það að markmiði að byggja upp og viðhalda hafnainnviðum um land allt. Hafnir eru lykilforsenda atvinnulífs, byggðapróunar, öryggis og viðbúnaðar, og fjárfestingar í höfnum skila sér í aukinni verðmætasköpun og bættri þjónustu við samfélög og fyrirtæki. Hafnasambandið er reiðubúið að fylgja umsögninni eftir og óskar eftir að koma á fund umhverfis- og samgöngunefndar til að fara nánar yfir sjónarmið Hafnasambandsins.

Virðingarfyllt

HAFNASAMBAND ÍSLANDS



Lúðvík Geirsson

formaður stjórnar Hafnasambands Íslands

## Umsögn um frumvarp

**Athugasemdir við þingskjal nr. 463–322, mál 157, löggjafarþing 2025–2026  
Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026–2040.**

### Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis

Meðfylgjandi er umsögn mín vegna breyttrar forgangsröðunar jarðgangaframkvæmda, sem ég tel bæði ranga og illa undirbúna. Jafnframt geri ég athugasemdir við vinnubrögð innviðaráðherra í þessu samhengi.

### Stjórnsýsla og málsmeðferð.

Hin breytta forgangsröðun gengur gegn áður samþykktri samgönguáætlun, sem var staðfest af Alþingi árið 2022. Með því hafa skapast réttmætar væntingar hjá sveitarfélögum, stofnunum, hagsmunaaðilum og íbúum svæðisins um framkvæmd verkefnisins samkvæmt samþykktri áætlun. Frávik frá slíkri ákvörðun krefjast málefnalegs rökstuðnings, gagnsærrar málsmeðferðar og heildstæðs mats á afleiðingum, sem hér hefur ekki farið fram

Samkvæmt markmiðum samgöngu- og byggðaáætlunar ber að tryggja jafnt aðgengi landsmanna að grunnþjónustu, þar á meðal heilbrigðisþjónustu. Breytt forgangsörðun Fjarðarheiðarganga gengur gegn þessum markmiðum.

Við ákvörðun um breytta forgangsörðun virðist ekki hafa farið fram fullnægjandi rannsókn á áhrifum ákvörðunarinnar, sbr. 10. gr. stjórnsýslulaga. Stuðst er við gögn um lokanir en gögn um raunverulegar tafir í samgöngum vegna veðurs og akstursskilyrða um Fjarðaheiði liggja ekki fyrir. Slíkar tafir hafa veruleg áhrif á umferðaröryggi, aðgengi að heilbrigðisþjónustu og atvinnulíf. Án slíks mats er ekki unnt að leggja málefnalegt mat á forgangsörðun framkvæmdarinnar.

Áætlanir af þessari stærðargráðu mynda grunn fyrir aðrar skipulagsheildir, svo sem heilbrigðisþjónustu, ferðaþjónustu og þjónustu sveitarfélags. Aðrir hagsmunaaðilar, þar á meðal íbúar svæðisins, miða jafnframt sínar ákvarðanir og framtíðaráætlanir við slíkar forsendur. Sú ákvörðun innviðaráðherra að breyta forgangsörðun gengur því þvert gegn því sem áður var kynnt og samþykkt. Afleiðingarnar eru grafalvarlegar, þar sem tafir á Fjarðarheiðargöngum hafa neikvæð áhrif á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu atvinnu- og búsvæða og byggðaþróun, í samræmi við markmið byggðaáætlunar.

### Staðhættir.

Fjarðaheiði er hæsti vegur landsins yfir sjávarmáli. Til að auðvelda þeim sem ekki eru staðkunnugir að átta sig á hæð vegarins má nefna að hún samsvarar rúmlega átta Hallgrímskirkjuturnum. Fjarðaheiði liggur í um 620 m hæð yfir sjávarmáli, sem er sambærilegt við hæð Akrafjalls (643 m). Þetta jafngildir því að íbúar á Akranesi þyrftu daglega að fara yfir Akrafjall til að komast til og frá byggðalagi sínu. Þetta er eina akfæraleiðin til og frá Seyðisfirði og þarf fólk daglega að fara yfir heiðina til að sækja framhaldsskóla, skipulagðar íþróttir, atvinnu og aðra grunnþjónustu innan sveitarfélagsins.



## **Ferðin sem aldrei var farin.**

Við núverandi aðstæður er umferðaröryggi vegfarenda um Fjarðaheiði verulega ógnað. Alkunna er að fólk hættir við ferðir yfir heiðina vegna veðurútlits eða slæmra akstursskilyrða. Engar samanteknar tölur liggja þó fyrir um slíkar tafir, þrátt fyrir að þær séu stór áhrifaþáttur og hafi ekki verið metnar við ákvörðun um breytta forgangsöröðun. Samgöngur og heilbrigðisþjónusta þurfa að vera samþættar og lúta sömu lögmálum. Fjarðarheiðargöng eru nauðsynleg til að tryggja öryggi í heilbrigðisþjónustu. Það er staðreynd að fella hefur þurft niður skipulagða heilbrigðisþjónustu á Seyðisfirði vegna „slæmra akstursskilyrða“ á heiðinni. Á Seyðisfirði er starfrækt sérhæfð deild fyrir einstaklinga með heilabilun, sú fyrsta sinnar tegundar á Austurlandi, sem þjónar öllum landshlutanum. Fjarðaheiði getur verið farartálmi fyrir aðstandendur að heimsækja sína nánustu, ekki vegna formlegrar lokunar vegarins heldur vegna slæmra akstursskilyrða. Þá er Seyðisfjarðarhöfn næstfjölmennasti móttökustaður ferðamanna til landsins og mikilvæg viðkomuhöfn skemmtiferðaskipa. Greiðar og öruggar samgöngur eru forsenda þess að veita bæði íbúum og ferðamönnum örugga heilbrigðisþjónustu.

## **Geðheilsa samfélags**

Sem fyrrverandi stjórnandi hjá Heilbrigðisstofnun Austurlands í áratugi hef ég orðið þess áskynja að ákvörðun um breytta forgangsöröðun hefur haft djúpstæð og alvarleg áhrif á samfélagið, sem jafna má við áfall. Samfélagið varð fyrir áföllum sem kalla á viðbrögð. Íbúar Seyðisfjarðar hafa reynslu af náttúruhamförum og bera þá reynslu með sér. Áföll sem rekja má til ákvarðana af mannavöldum koma hins vegar óvænt og eru sérstaklega íþyngjandi. Ég tel það ámælisvert þegar háttvirtur ráðherra veldur, með illa ígrundaðri ákvörðun, alvarlegu áfalli fyrir íbúa samfélagsins. Slík framkoma gagnvart þegnum landsins af hálfu hins opinbera verður ekki réttlætt.

## **Niðurlag**

Með vísan til framangreinds er ljóst að ákvörðun um breytta forgangsöröðun Fjarðarheiðarganga uppfyllir ekki kröfur stjórnsýsluréttar um rannsókn, jafnræði og vernd réttmætra væntinga. Enn er færi á að leiðrétta ákvörðunina og endurheimta traust með því að halda sig við áður samþykktu forgangsöröðun samgönguáætlunar.

Halla Eiríksdóttir fyrrverandi hjúkrunar- og rekstarstjóri Heilbrigðisstofnun Austurlands.

Til: Umhverfis- og samgöngunefndar

Varðandi: Samgönguáætlun fyrir árin 2026--2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026--2030

Titill.

Félagshagfræðileg greining Sundabrautar.

Hér á eftir fer gagnrýni á skýrslu um félagshagfræðilega greiningu á Sundabraut en sú greining hefur verið notuð sem undirstaða undir alla frekari vinnu við undirbúning Sundabrautar. Miðað við neðangreint er ástæða til að taka málið til gagn Gerrar endurskoðunar. Ef farið hefði verið eftir ábendingum Hagfræðistofnunar HÍ (árið 2021) hefðu tölur um framtíðarábata Sundabrautar orðið allt aðrar og minni svo munar tugum milljarða.

Efni hér að neðan er fengið úr skýrslu Hagfræðistofnunar, skýrslu Mannvits/Cowi og umferðargögnum frá Vegagerðinni frá árinu 2024.

Í janúar 2022 var kynnt skýrsla félagshagfræðilegrar greiningar Sundabrautar unnin af Mannviti og Cowi að beiðni og með aðstoð frá starfshóp sem skipaður var starfsmönnum frá Vegagerðinni, Reykjavíkurborg, Samtökum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og Faxaflóahöfnum.

Þar kom fram gríðarlegur ávinningur af framkvæmdinni sem er nægjanlegur til að réttlæta hundruð milljarða framkvæmdir við Sundabraut.

En er allt sem sýnist? Hverjar eru forsendur skýrslunnar og hvernig var hún unnin? Hvaða gögn var stuðst við og á hvaða gagnrýnisraddir var hlustað?

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands fór yfir skýrsluna að beiðni starfshópsins. Hagfræðistofnun benti á um 30 atriði sem þyrftu nánari skoðunar við og væru mörg hver ekki í samræmi við evrópuviðmið. Ekki virðist hafa verið vilji, hvorki hjá starfshóp, Vegagerðinni né Mannviti/Cowi að betrumbæta skýrsluna neitt að ráði þótt sumar athugasemdirnar væru býsna alvarlegar.

Hér er upptalning á nokkrum þeirra atriða sem eru mjög á mælisverð í skýrslunni og gera verkefnið mun óhagkvæmara og ætti að kalla á endurskoðun allra áætlana. (HH = Hagfræðistofnun HÍ, AU = Athugasemdir undirritaðs).

1. Reiknað er með að öll umferð til og frá Hvalfjarðargöngum fari um Sundabraut og engin umferð fari aðra leið (AU).
2. Meirihluti allra gagna um ferðavenjur eru fengnar frá Danmörku þar sem um er að ræða lestir, metro, strætó, hjól, bíla, fólk í vinnu, skóla, fríi o.s.frv.. Þetta er engan vegin sambærilegt við íslenskan veruleika (HH).
3. Meirihluti allra kostnaðartalna eru fengnar frá Danmörku, þ.m.t. prósentu af tímavirði/tímakostnaðar/sparnaðar við styttingu ferða. Þær prósentutölur eru miklu hærri (svo nemur tugum prósentu) en viðmið evrópusambandsins (HH). Sem dæmi má nefna að kostnaður hækkar talsvert vegna þess að notendur í Metro á leið í vinnuna hífa tölurnar upp. Þetta er heldur ekki í neinu samræmi við íslenskan veruleika og hækkar verðmætagreiningu verulega.
4. Ekki er farið eftir evrópuviðmiðum í uppsetningu sviðsmynda (HH).

5. Ekki er farið yfir né kostnaðargreind sérstaklega sumarleyfisumferð sem er verulegur hluti af umferð um Kjalarnes á ársgrundvelli, en er mest á föstudögum og sunnudögum frá maí til sept (AU).
6. Ekki eru skoðaðar né reiknaðar tafir á umferð áður keyrt er inn eða út af Sundabraut, hvort heldur er í Grafarvogi, Sundahöfn eða Kjalarnesi (AU).
7. Engin tilraun er gerð til að skoða fjölda bílferða um Kjalarnes í báðar áttir sem hlutfall af heildarumferð um t.d. Ártúnsbrekku til að meta raunverulega þörf fyrir Sundabraut.
8. Engin tilraun er gerð til að meta raunverulegan greiðsluvilja m.v. mest 9 km styttingu leiðar og núverandi umferðartafir á leið að og frá Sundabraut. Óskiljanlegir útreikningar um m.a. greiðsluvilja eru ólíklegir til að gefa hugmynd um það (Greiðsluvilji við Vaðlaheiðargögn/Víkurskarð 14 km stytting væri til dæmis hægt að hafa til hliðsjónar) (AU).
9. Samfélagsleg ávöxtunarkrafa er of lág miðað við íslenskt vaxtaumhverfi (HH).
10. Gert er ráð fyrir 2,3 % umferðaraukningu á höfuðborgarsvæðinu árlega næstu áratugina. Það þýðir einfaldlega að umferð í borginni verður stopp frá kl. 8-12 og 15-18 alla daga eftir nokkur ár. Mundi þar engu máli skipta þótt akreinum og mislægum gatnamótum fjölgaði. Umferðin myndi bara aukast enn meir í kjölfarið eins og reynsla allra annarra borga hefur sýnt. Hafa sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu sett niður fyrir sig hvernig þau ætla að leysa þann vanda? Væri kannski rétt að nýta hluta þeirra fjármuna sem áttu að fara í Sundabraut í að bæta alla samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu? Svo mætti útrýma fleiri slysgildrum á þjóðvegi 1 áður en farið er í eins stóra framkvæmd og Sundabraut sem gerir fáum gott.

Hafa hlutaðeigendur látið fara fram könnun á ferðavenjum um Kjalarnes á þeim 4 árum sem liðin eru frá þessari skýrslu?

Hefur verið lögð vinna í að útbúa íslenskt kostnaðarmat, um t.d. tímasparnað fólks og fyrirtækja fyrir umferðarmannvirki af þesari stærðargráðu?

Ef svo er ekki, afhverju hefur það ekki verið gert?

Við endurtekna ferðir á leiðinni norður að morgni og suður að kvöldi eru enn engar umferðartafir út úr borginni. Þannig er það langflesta daga fyrir utan háannatíma á öllu höfuðborgarsvæðinu þær umferðartafir leysast ekki með Sundabraut og eru ekki nægjanleg ástæða til að eyða á annað hundrað milljörðum í mest 9 km styttingu Vesturlandsvegar á mjög hæpnum forsendum. Það fara 200-400 bilar í hvora átt á klst við Kjalarnes á mesta annatíma um kl. 16 (jan/feb 2024) en miklu minna á öðrum tímum (undantekningar eru sumarleyfisumferðin, mest á föstudögum og sunnudögum). Þetta er bara brotabrot af þeirri umferð sem fer um aðalgötur höfuðborgarsvæðisins á sama tíma. Er virkilega verið að fara að byggja Sundabraut fyrir þessa litlu umferð?

Stundum er betur heima setið en af stað farið.

Hans Guttormur Þormar

# Samgönguáætlun 2026-2040 (Þingsályktunartillaga)

## Umsögn HEF veitna ehf.

### Inngangur

HEF veitur ehf. hafa frá samningu sveitarfélaga í Múlaþingi, veitt íbúum og atvinnulífi í Múlaþingi grunninnviði á sviði hitaveitu, vatnsveitu, fráveitu og fjarskipta. Starfsemin felur því í sér tíðar ferðir milli þéttbýliskjarna í Múlaþingi, sem eru Egilsstaðir, Seyðisfjörður, Djúpivogur og Borgarfjörður eystra. Öruggar og áreiðanlegar samgöngur eru forsenda rekstrar, viðhalds og viðbragðs veitnanna, ekki síst á svæðum þar sem veðurfar og landfræðilegar aðstæður skapa verulegar áskoranir og hættur.

HEF veitur reka m.a. fjarvarmaveitu á Seyðisfirði sem byggir á viðkvæmum rafskautakatli og dreifikerfi sem krefst stöðugrar vöktunar og tímanlegra viðbragða þegar frávik koma upp. Slíkur rekstur er háður greiðum og öruggum samgöngum, bæði fyrir starfsfólk og verktaka.

Í þessari umsögn er fjallað sérstaklega um þau atriði í tillögu að samgönguáætlun sem hafa bein áhrif á rekstur, öryggi og viðnámsþol veitukerfa í Múlaþingi. Þá er sérstaklega vísað til breyttrar forgangsroðunar í jarðgangnagerð, með færslu Fjarðarheiðarganga af áætlun og frestun nýs vegar yfir Öxi. Ljóst er að ný samgönguáætlun er þungt högg fyrir framtíð starfsemi HEF veitna; væntingar til bættra samgangna innan Múlaþings eru sviknar.

### Afstaða HEF veitna til samgönguáætlunar

HEF veitur fagna ýmsum áherslum samgönguáætlunar 2026–2040, einkum auknum fjármunum til viðhalds vega, aukinni áherslu á umferðaröryggi, viðnámsþol innviða og tvínýtingu þeirra. Mjög miður þykir að þessar áherslur endurspeglast ekki í nýrri forgangsroðun samgönguáætlunar.

Efst á blaði er umferðaröryggi. Ekki verður séð að tillit sé tekið til þess í forgangsroðun verkefna að Fjarðarheiði og Öxi eru meðal hættulegustu vega landsins og atvikatiðni mjög há. Báðum framkvæmdum er frestað. Þetta varðar öryggi starfsfólks og verktaka, en Fjarðarheiði er hæsti fjallvegur landsins og jafnframt eina tenging Seyðisfjarðar við vegakerfið. Öxi er lokuð stóran hluta ársins en þá liggur leið HEF og Múlaþings til Djúpavogs um Suðurfjarðarveg, sem er bæði slæmur og hættulegur vegur og lengir leiðina milli Djúpavogs og Egilsstaða um 60km. Framkvæmdum við hann er einnig frestað í nýrri samgönguáætlun. Ljóst er að neyðarviðbragð bíður ekki vegna veðurs, sem er helsti farartálminn á vegunum um Fjarðarheiði og Öxi.

Áætlunin leggur sérstaka áherslu á **viðnámsþol** og **tvínýtingu innviða**. Að mati HEF veitna er mikilvægt að þessi markmið endurspeglast með skýrum hætti í forgangsroðun samgöngu-

framkvæmda. Slíkar framkvæmdir hafa víðtæk samlegðaráhrif við aðra innviði og eru lykilforsenda þess að markmið samgönguáætlunar nái fram að ganga í dreifðum byggðum. Til að mynda, ef ekki verður af Fjarðarheiðargöngum verður hitaveituvæðing Seyðisfjarðar frá Héraði ekki raunhæfur kostur, þrátt fyrir að sú lausn hafi lengi verið til umræðu.

Viðnámsþol og rekstraröryggi veitukerfa HEF veitna veltur að miklu leyti á öruggum og greiðum samgöngum milli þéttbýliskjarna í Múlaþingi. Fjarðarheiðargöng myndu bæta verulega aðgengi að innviðum, stytta viðbragðstíma við truflunum og draga þannig úr rekstraráhættu. Þegar aðgengi að Seyðisfirði skerðist vegna lokana yfir Fjarðarheiði, eykst verulega hættan á því að bílanir dragist á langinn, viðbragðstími lengist og rekstraröryggi skerðist. Þetta á jafnt við um flutning starfsfólks, aðkomu sérfræðinga og verktaða, sem og afhendingu varahluta og búnaðar sem nauðsynlegur er til að tryggja ófarna grunnþjónustu. Slík áhrif eru í fullu samræmi við markmið samgönguáætlunar um tvínýtingu innviða og aukið áfallapol samfélaga.

Skipulagsmál Múlaþings hafa í ríku mæli tekið mið af fyrri áætlunum um Fjarðarheiðargöng og hefur brotthvarf þeirra af áætlun gelt mikið af þeirri vinnu og undirbúningi sem hefur farið fram í skipulagsmálum, samanber vöxt Egilsstaða og fyrirkomulag umferðar sem hefur mikil áhrif á áætlanir HEF veitna um uppbyggingu og styrkingu innviða.

## Lokaorð

HEF veitur telja brýnt að forgangsöröðun framkvæmda í samgönguáætlun 2026–2040 taki betur mið af þörfum grunninnviða og þeirra samfélaga sem reiða sig á öruggt aðgengi að veitukerfum allt árið. Ákvarðanir um frestun eða brottfall lykilframkvæmda, svo sem Fjarðarheiðarganga og nýs vegar yfir Öxi, hafa veruleg áhrif á rekstur, öryggi og viðnámsþol veitna í Múlaþingi.

HEF veitur hvetja því til þess að forgangsöröðun þessara verkefna verði endurskoðuð í ljósi markmiða samgönguáætlunar um umferðaröryggi, tvínýtingu innviða og aukið áfallapol samfélaga.

Treyst er á að Alþingi tryggi að samgöngukerfið styðji með heildstæðum hætti við örugga og áreiðanlega grunnþjónustu á Austurlandi, ekki síður en í öðrum landshlutum.

Múlaþingi, 9. febrúar 2026

F.h. HEF veitna ehf.

*Aðalsteinn Þórhallsson, framkvæmdastjóri*



Undirritað af:  
Aðalsteinn Þórhallsson  
3010682989  
Dags: 09.02.2026  
Tími: 17:19:20  
Ástæða: Samþykkt  
Signet ID: 3ea6f398-1aa6-44eb-96c2-3ef542e6aeea



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Alþingi  
101 Reykjavík

Seyðisfjörður, 9. febrúar 2026

Efni: Umsögn 322. mál/157. Löggjafarþing 2026.

Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030

Ég sendi hér með umsögn um tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030.

Ég skrifa fyrst og fremst sem Austfirðingur, uppalin á Egilsstöðum og búsett á Seyðisfirði. Ég starfa sem verkefnastjóri LungA-skólans, sem kvikmyndagerðarmaður á Höfn í Hornafirði, stjórnarmeðlimur Ars Longa ses. á Djúpavogi og hef áður starfað sem verkefnastjóri menningarmála Múlaþings.

Ég tel óþarft að rekja ítarlega þann langa og vel skjalfesta aðdraganda Fjarðarheiðarganga, né þá staðreynd að verkefnið hefur verið samþykkt og tilbúið til útboðs. Aðrir sem þekkja betur til hafa gert það vel. Það sem skiptir mig máli í þessari umsögn eru afleiðingarnar af því að þessi ákvörðun er nú í reynd dregin til baka.

Seyðisfjörður er í sérstöðu meðal sambærilegra þéttbýlisstaða á Íslandi þegar kemur að samgöngum á landi. Eina leiðin inn og út úr bænum liggur um Fjarðarheiði, hæsta fjallveg landsins sem notaður er allt árið. Heiðin er reglulega lokuð eða torfær og ófyrirsjáanleiki og óöryggi fylgja daglegu lífi Seyðfirðinga.

Samgönguáætlun gerir ráð fyrir óbreyttri stöðu nema þá heldur að aukin umferð verði leidd um Fjarðarheiði, án þess að leysa þennan veikasta hlekk. Hér eru stjórnvöld bókstaflega að auka áhættu með því að beina frekari umferð um Fjarðarheiði með „*hringtengingu*“ frá Norðfirði.

Atvinnulíf á Seyðisfirði er frjótt en brothætt. Bærinn byggir á stoðum þar sem menning, skapandi greinar, ferðapjónusta og starfsemi tengd höfninni skipta sköpum. Þegar samgöngur eru ótryggar magnast áhrifin hratt og ná víða inn í samfélagið. Seyðisfjörður er alls ekki eyland; daglegt líf íbúa er samtvinnað nágrannabyggðum, hvort sem lítið er til vinnu, skóla, íþróttar- og frístundastarfs barna og fullorðinna, verslunar eða annarrar þjónustu.

Í Seyðisfirði er ferjuhöfn og þar með mikilvæg tenging íslands við umheiminn. Allur straumur ferðamanna, flutningabíla og þjónustuferða sem tengjast ferjunni fer um Fjarðarheiði allt árið. Þegar þessi tenging er ótrygg veikist ekki aðeins staðbundið atvinnulíf, heldur líka trúverðugleiki Íslands sem áfangastaður.

Með gerð Fjarðarheiðarganga skapast einnig svigrúm til að nýta höfnina betur til fólksflutninga og tengja hana markvissar við innanlandsflutninga og almenningssamgöngur. Slík þróun hefur lengi verið rædd en krefst öruggra samgangna á landi.

Á undanförunum árum hef ég tekið þátt í fjölmörgum stefnumótunarfundum, meðal annars vegna Sóknaráætlunar, svæðisskipulags Austurlands, aðalskipulaga sveitarfélaga og stefnumótunar innan menningar- og ferðamannaiðnaðarins. Þvert á málaflokka og

stjórnsýslustig hefur eitt atriði verið síendurtekið og óumdeilt: bættar og öruggari samgöngur eru grundvallarforsenda þess að markmið náist. Þegar framkvæmd sem hefur verið hornsteinn slíkra áætlana í áratug er tekin af borðinu, grefur það undan trúverðugleika allrar þeirrar vinnu.

Við slíkar aðstæður er ómögulegt að byggja upp atvinnu, menningarstarf eða samfélag. Fyrir fólk sem vill setjast að á svæðinu skiptir fyrirsjáanleiki grundvallarmáli. Hann hverfur þegar forsendur geta breyst með einni ákvörðun, þrátt fyrir langan undirbúning.

Fjárfestingar eru jafnframt nauðsynlegar í ljósi þess að stór hluti atvinnuhúsnæðis á Seyðisfirði er staðsettur á hættusvæði C. Tæplega annar hver fermetri atvinnuhúsnæðis fellur þar undir, sem gerir endurnýjun, tilfærslu og nýja uppbyggingu óhjákvæmilega til framtíðar.

Við slíkar aðstæður hika fyrirtæki, stofnanir og einstaklingar eðlilega við að ráðast í langtímaverkefni þegar aðgengi er ótryggt og forsendur breytilegar.

Að taka út Fjarðaheiðargöng hefur raunverulegar og alvarlegar afleiðingar fyrir öryggi, atvinnulíf og framtíð Seyðisfjarðar og Austurlands alls. Hún sendir jafnframt þau skilaboð að langtíma stefnumótun og samráð hafi lítið vægi og grefur undan lýðræðislegum ferlum.

Ég hvet Alþingi til að endurskoða þessa ákvörðun þannig að Fjarðarheiðargöng verði boðin út eins fljótt og unnt er.

Virðingarfyllst,

Heiðdís Hólm Guðmundsdóttir  
íbúi á Seyðisfirði  
verkefnastjóri LungA-skólans  
stjórnarmeðlimur Ars Longa, Djúpavogi  
kvikmyndagerðarmaður



**Heimastjórn Djúpavogs - 68 (5.2.2026) - Umsagnarbeiðni um  
Samgönguáætlun fyrir árin**

**2026 til 2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026 til 2030 til**

**Málsnúmer : 202601146**

**Málsaðili : Alþingi**

**Fundardagur : 05.02.2026**

Heimastjórn vill benda á í tengslum við samgönguáætlun að á síðasta ári óku 106.554 bílar yfir Öxi samkvæmt tölum Vegagerðarinnar sem er 17% aukning frá fyrra ári. Mesta umferðin var í ágúst, 21.108 bílar, að meðaltali 681 bíll á sólarhring.

Miðað við síaukna umferð er ljóst að sú ákvörðun að meirihluti framkvæmda við þennan veg sé á 2. tímabili samgönguáætlunar séu mistök. Vegurinn er fullhannaður, auðvelt er að áfangaskipta verkinu og klára hann á 3-4 árum og því vel hægt að hefjast handa 2026 og ljúka verkinu 2030.

Heimastjórn minnir á að ein af forsendum sameiningar sveitarfélaga í Múlaþing á sínum tíma var sú að endurbætur á Axarvegi færu af stað strax, til að tryggja greiðar heilsárssamgöngur milli byggðarlaga í hinu nýja sveitarfélagi. Í þessu samhengi má benda á að tæplega 30 ungmenni stunda nám við Menntaskólann á Egilsstöðum frá Djúpavogi.

Framkvæmdir á Axarvegi falla að mati heimastjórnar mjög vel að megin áherslum Samgönguáætlunar hvað varðar öryggi, styttingu leiða og byggðarþróun.

Einnig vill heimastjórn Djúpavogs benda á að á starfssvæði sínu séu 6 einbreiðar brýr, eða ein brú á 13 km fresti að jafnaði og tímabært sé að fækka þeim hraðar en ráð er fyrir gert í samgönguáætlun.

Einnig lýsir heimastjórn furðu sinni á því að fyrirhugaðar framkvæmdir við Djúpavogshöfn sem er verið að vinna að sé hvergi á áætlun.

Heimastjórn felur starfsmanni að koma athugasemdum á framfæri við viðeigandi aðila.

Samþykkt samhljóða.

Viðriðngarfyllst

Eiður Ragnarsson.



Eiður Ragnarsson

Fulltrúi sveitarstjóra – Djúpavogi

Verkefnastjóri hafna Múlaþings.

Bakki 1, 765 Djúpavogi

(354) 4700 700

[eidur.ragnarsson@mulathing.is](mailto:eidur.ragnarsson@mulathing.is)

[www.mulathing.is](http://www.mulathing.is)

**Múlaþing**

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir

Sími: 4 700 700

[mulathing@mulathing.is](mailto:mulathing@mulathing.is)

[mulathing.is](http://mulathing.is)

Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030. Þingskjal 463 — 322. mál. 157. löggjafarþing 2025-2026. Stjórnartillaga. Frá innviðaráðherra.

Borgarfirði (eystra) 9/2 2026

Helgi Hlynur Ásgrímsson

Sveitarstjórnarmaður í Múlaþingi

Ég stend eins og aðrir sveitarstjórnarfulltrúar heilshugar að baki umsagnar Múlaþings um málið en hef auk þess þetta um málið að segja.

### **Eru forsendur fyrir sveitarfélaginu Múlaþingi brostnar?**

Í aðdraganda þess að sveitarfélagið Múlaþing varð til árið 2020 var mikið rætt um samgöngur milli þáverandi sveitarfélaga Fljótshéraðs, Seyðisfjarðarkaupstaðar, Djúpavogshrepps og Borgarfjarðarhrepps og litum við sem að sameiningunni komum svo á að ríkisvaldið skuldbindi sig til að koma samgöngunum á milli þéttbýliskjarnanna í gott horf og það byrjaði ágætlega, Borgarfjarðarvegur var kláraður sem rétt er að þakka og síðan var staðfest að Fjarðarheiðargöng væru næstu göng og hæfust framkvæmdir að vinnu við Dýrafjarðargöng lokinni. En fremur átti að ljúka uppbyggingu Axarvegar á næstu fáum árum en þá verandi stjórnvöld settu Öxi svo á lista yfir PPP verkefni sem aldrei skyldi verið hafa. En nú á að henda Fjarðarheiðargöngum út af áætluninni og Öxi færist enn lengra inn í framtíðina.

Rökstuðningur ráðherra fyrir breyttri forgangsörðun jarðganga er í besta falli sérkennilegur og er ómögulegt að túlka hann öðruvísi en svik við hið unga sveitarfélag Múlaþing. Ráðherra hefur margsinnis sagt að hann sé ekki bundin af þeirri forgangsörðun sem áður hafi verið samþykkt og virðist líta svo á að hann hafi verið með tómt borð þegar kom að gerð þeirrar áætlunar sem hér liggur fyrir. Með sömu rökum og ráðherra notar mætti halda því fram að það sér ekki réttlætanlegt að alþingi geri samgönguáætlun til lengri tíma en fjögurra ára í senn ef ekkert tillit á að taka til samþykktar sem áður hafa verið gerðar.

Fjarðarheiðargöng eru fyrsti áfangi (þriðji ef við teljum Norðfjarðar og Fáskrúðsfjarðargöng með) að hringtengingu Austurlands og að leggja til endurröðun þeirra og hafa Mjóafjarðar- og Seyðisfjarðargöng á undan er í besta falli léleg smjörklípa ætluð til að skapa glundroða og efna til flokkadrátta á Austurlandi og gengur auk þess gegn svæðisskipulagi Austurlands.

### **Framtíð Seyðisfjarðar**

Seyðfirðingar urðu fyrir miklu áfalli þegar skriðuföllin miklu urðu fyrir jólin 2020 og rýma þurfti fjörðinn og síðan hefur hvert áfallið rekið annað en nú allt að mannavöldum. Síldarvinnslan lagði niður fiskvinnsluna, hætti útgerð togarans og lokaði fiskimjölsverksmiðjunni. Mörg þúsund fermetrar af atvinnuhúsnæði sem er á hættusvæði ofanflóða fást ekki bætt og mjög lítið er hægt að nýta það svo erfitt er um vik við uppbyggingu atvinnulífsins en harðasta höggið er nú samt þessi samgönguáætlun.

Fjarðarheiðargöng snúa samt alls ekki eingöngu að Seyðfirðingum og Múlaþingi heldur eru þau verulega mikilvæg fyrir landið í heild með auknum möguleikum til verðmætasköpunar á Austurlandi þjóðarbúinu öllu til heilla. Samtenging ferjuhafnarinnar á Seyðisfirði og varaflugvallarins á Egilsstöðum er gríðarlegt tækifæri til framtíðar, nálægt Evrópu og utan gosbeltisins.

Öxi er svo annað mál og með fullkomnum ólíkindum að það sé ekki löngu búið að klára þann vegspotta sem eftir er enda leitun að jafn þjóðhagslega hagkvæmri framkvæmd með styttingu hringvegarins upp á um 70 kílómetra

Ef ekki verður gerð breyting á áætluninni er einboðið að kjósa þurfi um af-sameiningu Múlaþings enda fullkominn forsendubrestur af hendi ríkisins. Slík kosning getur átt sér stað vegna þess að haldin er kjörskrá í gömlu sveitarfélögunum vegna kosninga til Heimastjórna sem ráðherrann hampar svo oft í ræðu og riti.

Kæra nefndarfolk Umhverfis og samgöngunefndar breytið þessari þingsályktun og hefjið útboð Fjarðarheiðarganga og vegar um Öxi. Forsendur sameiningarinnar sem nú er Múlaþing og trúveruleiki alþingis er undir .



Athugasemdir við þingskjal nr. 463-322. Mál.

157 löggjafarþing 2025-2026. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis:

Undirrituð gerir alvarlegar athugasemdir við fyrirbyggjandi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

### **Sameining sveitarfélaga og fyrirheit ríkisvaldsins**

Með stofnun Múlaþings síðla árs 2020 var stigið stórt skref í sameiningu sveitarfélaga á Austurlandi. Forsenda sameiningar var meðal annars fyrirheit ríkisvaldsins um bættar samgöngur. Greiðar samgöngur tryggja að hið víðfeðma sveitarfélag virki sem eitt atvinnu- og búsetusvæði.

Það vekur upp áleitnar spurningar um trúverðugleika Alþingis ef íbúar og sveitarfélög geta ekki treyst á langtímaáætlanir Alþingis. Þá sætir furðu að ríkisstjórnin boði forgangsöröðun í jarðgangnamálum á Austurlandi sem sveitarfélög fyrir austan hafa ekki kallað eftir. Gildandi samgönguáætlun er í samræmi við þær áherslur sem sveitarfélög hafa komið sér saman um og hafa verið staðfestar um árabíl á vettvangi Sambands sveitarfélaga á Austurlandi (SSA). Sú bylting í forgangsöröðun jarðganga sem ríkisstjórnin hefur kynnt gengur gegn vilja íbúa á Austurlandi og þeim lýðræðislegu ferlum sem unnið hefur verið eftir varðandi forgangsöröðun í landshlutanum.

### **Fjarðarheiðargöng – næstu jarðgöng á Íslandi**

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026-2040 sem nú liggur fyrir þinginu er einu fullhönnuðu jarðgöngunum á Íslandi kippt út úr áætlun. Sú ákvörðun er óskiljanleg því Fjarðarheiðargöng hafa verið samþykkt samhljóða sem næstu jarðgöng á Íslandi samkvæmt núgildandi samgönguáætlun Alþingis frá árinu 2020.

Unnið hefur verið að undirbúningi, rannsóknum og hönnun síðastliðinn 12 ár sem hefur kostað ríkissjóð um 600 milljónir króna. Þeim undirbúningi er nú að fullu lokið og hefur það verið eindregin ósk sveitarfélaga á Austurlandi að hleypa Fjarðarheiðargöngum í útboð. Múlaþing hefur auk þess kostað til áralangri vinnu og fjármunum vegna undirbúnings Fjarðarheiðargangna.

Sveitarfélög á Austurlandi eru fyrir margt löngu búin að koma sér saman um áherslur í forgangsöröðun jarðganga. Það eru því gerðar alvarlegar athugasemdir við að ríkisvaldið ætli sér að hlutast til um þá forgangsöröðun sem sveitarfélög heima fyrir hafa komið sér saman um og hafa verið staðfestar á vettvangi SSA auk Svæðisskipulags Austurlands.

## **Krafan um öryggi - Samgöngur innan Múlapings**

Vegurinn yfir Öxi er sá vegur þar sem flest slys verða miðað við umferð á vegum í dreifbýli samkvæmt tölfræði Samgöngustofu. Þar hefur vegurinn verið í efsta sæti undanfarin ár. Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) hefur ályktað alls 16 sinnum á síðustu 18 árum um mikilvægi þess að farið verði í uppbyggingu vegarins. Gerð Axarvegar var ein af forsendum sameiningar Múlapings en samkvæmt tölum Vegagerðarinnar óku 106.554 bílar yfir Öxi á síðasta ári. Umferðin er að aukast milli ára, viðhald á veginum er ófullnægjandi og öryggi vegfarenda er ógnað.

## **Framtíðarhorfur Seyðisfjarðar - eitt atvinnusóknarsvæði**

Seyðisfjörður fékk yfir sig stærstu aurskriðu sem fallið hefur á íbúabyggð á Íslandi, 18. desember 2020, með tilheyrandi áfalli og tjóni fyrir samfélagið. Rýma þurfti bæinn eftir aurskriðuna en mildi þótti að engin hefði látið lífið. Samfélagið hefur verið að reisa sig aftur við síðastliðinn ár en áföll í atvinnulífinu hafa því miður fylgt í kjölfarið. Fjölmargir Seyðfirðingar sækja vinnu á Fljótsdalshérað en aldrei hefur verið mikilvægara að tengja saman atvinnusvæðin.

Þá er ótalin öll sú þjónusta sem Seyðfirðingar þurfa að sækja upp á Egilsstaði, til að mynda íþróttaiðkun barna, sjúkrabjálfun, heilbrigðisþjónusta, nám ungmenna við Menntaskólann á Egilsstöðum, innanlandsflug, verslun og margt fleira. Þá ber að nefna mikilvægi þess að íbúar komist hindrunarlaust í bráðþjónustu og sjúkraflug til Akureyrar og Reykjavíkur. Þegar Fjarðarheiði lokast rofnar þessi mikilvæga tenging Seyðisfjarðar við Egilsstaðaflugvöll sem skapar stórhættu í alvarlegum veikindum og slysum. Slík staða er fullkomlega óboðleg og það í boði stjórnvalda.

## **Tenging alþjóðaflugvallar og millilandahafnar til Evrópu**

Við sameiningu Múlapings var lagt upp með að tengja saman með öruggum hætti Seyðisfjarðarhöfn við Egilsstaðaflugvöl með Fjarðarheiðargöngum. Gríðarleg tækifæri í vöruflutningum eru ónýtt vegna þess ófyrirsjáanleika sem Fjarðarheiði veldur. Hin hagstæða lega hafnarinnar á Seyðisfirði er mikilvæg tenging við Evrópu en farþega- og fraktflutningaskipið Norræna hefur siglt milli Evrópu og Seyðisfjarðar í rúm 50 ár. Sú tenging er enn brýnni í þeim válega veruleika sem nú blasir við okkur í heimsmálunum.

## **Lokaorð**

Ég skora á háttvirta þingmenn og ráðherra að setja Fjarðarheiðargöng aftur í forgang samgönguáætlunar svo unnt sé að rjúfa áralangt gangnahlé með því að hleypa Fjarðarheiðargöngum í útboð árið 2026. Ekki síður er mikilvægt að flýta mikilvægum endurbótum á Axarvegi til að tryggja öruggar heilsárssamgöngur og stytta vegalengdir.

***Tækifæri og framtíðarhorfur Múlapings liggja undir en ekki síður trúverðugleiki og virðing Apingis og þeirra langtímaáætlana sem þar eru unnar.***

Virðingarfyllst,

Hildur Þórisdóttir

sveitarstjórnarfulltrúi í Múlaþingi og íbúi á Seyðisfirði

## Umsögn um Samgönguáætlun 2026–2040

### Fjarðarheiðargöng strax – öryggi, jafnræði og farsæld barna

Undirrituð veltir því fyrir sér hvort um raunverulegt samráð sé að ræða og umsagnir sem nefndinni eru sendar hafi eitthvað að segja eða hvort nefndin hafi þegar tekið ákvörðun fyrirfram á pólitískum forsendum, þar sem fimm af níu nefndarmönnum eru í ríkisstjórnarflokkunum.

Forgangsroðun í Samgönguáætlun þar sem Fljótagöng eru sett frammar Fjarðarheiðargöngum er óverjandi. Hún stenst hvorki kröfur um öryggi, jafnræði né þá stefnu sem Alþingi sjálft hefur lögfest um farsæld barna.

### Samgönguóöryggi sem stjórnvöld sætta sig við

Samgöngur á milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða byggjast á akstri um háheiði í um 620 m hæð, yfir u.þ.b. 9 km vegarkafla, þar sem aðstæður eru reglulega óviðunandi stóran hluta árs.

Þetta eru ekki óþægindi heldur kerfisbundið öryggisvandamál sem hefur verið látið viðgangast árum saman. Þrátt fyrir þetta er slysatölfræði og áhættumat ekki sett í forgrunn við forgangsroðun jarðganga en það er **mjög** alvarlegt mál.

### Brot á jafnræði barna

Ótryggar samgöngur hafa bein áhrif á daglegt líf barna og fjölskyldna á Seyðisfirði. Aðgengi að íþrótt- og tómstundastarfi, menningu, heilsugæslu og sérhæfðri heilbrigðisþjónustu er skert með reglubundnum hætti. Þetta er ekki einstaklingsbundið vandamál heldur kerfisbundin mismunun eftir búsetu.

### Brot á farsældarsjónarmiðum

Með lögum um farsæld barna nr. 86/2021 skuldbundu stjórnvöld sig til að hafa hagsmuni barna að leiðarljósi við alla stefnumótun og ákvarðanatöku.

Ótryggar samgöngur sem hamla daglegu lífi barna, aðgengi að þjónustu og þátttöku í samfélaginu stangast beint á við markmið laganna.

Samgönguáætlun sem hunsar þessi áhrif er ekki í samræmi við lög Alþingis.

### Jafnræði og jafnrétti hunsað

Óvissa og áhætta við ferðir yfir Fjarðarheiði hamlar daglegum ferðum og atvinnuþátttöku. Kannanir sýna að þetta hefur meiri hamlandi áhrif á konur en karla, sem gerir málið jafnframt að jafnréttismáli.

## Stjórnsýsla án rannsóknar

Engin gögn liggja fyrir sem sýna fram á að heildstætt mat hafi farið fram á samfélagslegum áhrifum samgönguóöryggis, áhrifum á börn samkvæmt farsældarlögum, öryggi og slyshættu og jafnréttissjónarmiðum. Slík ákvörðun stenst ekki kröfur um vandaða stjórnsýslu.

## Skýr krafa

Fjarðarheiðargöng eru fullhönnuð og tilbúin til útboðs. Fljótagöng eru það ekki.

Því er krafist að **gildandi Samgönguáætlun verði látin ráða og þegar verði hafist handa við framkvæmd Fjarðarheiðarganga.**

Allt annað er meðvituð ákvörðun um að viðhalda óöryggi, ójöfnuði og broti á farsæld barna.

## Ræsið því vélarnar!

Hrafnhildur Sigurðardóttir

Íbúi í Múlapingi, sérkennari, þroskapijálfi og fyrrverandi bæjarfulltrúi Seyðisfjarðarkaupstaðar.



## Umsögn um frumvarp

Athugasemdir við þingskjal nr. 463-322, mál 157, löggjafabing 2025-2026.  
Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026-2040.

### Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis

Ég hef undanfarin ríflega 5 ár starfað sem sviðsstjóri framkvæmda hjá sveitarfélaginu Múlaþingi. Ég hóf störf hjá Múlaþingi 2 vikum áður en sameining þess tók formlega gildi og hef notið þess í mínu starfi að vinna að sameiningu sveitarfélagsins, þar sem 4 sveitarfélög hvert með sína þéttbýliskjarna voru sameinuð í eitt stórt sveitarfélag. Starfsstöð mín er á Egilsstöðum en í starfi mínu ferðast ég eðlilega töluvert um sveitarfélagið. Fljótlega eftir sameiningu voru gerðar vegabætur á veginum til Borgarfjarðar og urðu eftir það ferðir mínar og annarra starfsmanna sveitarfélagsins til Borgarfjarðar mun auðveldari viðfangs og því fögnum við innilega. Vonir okkar stóðu síðan til að einnig yrðu gerðar vegabætur til að tengja Seyðisfjörð og Djúpavog við Héraðið enda eru greiðar samgöngur lykilatriði í því að sameining sveitarfélaga virki.

Stysta leið frá Djúpavogi í Egilsstaði er um Öxi en vegurinn þar er mjög slæmur malarvegur sem jafnframt er einn hættulegasti vegarkafli á landinu. Á sumrin keyri ég veginn sem er mjór og bugðóttur og mæti gjarnan urmúl af túristum ásamt öðrum vegfarendum, eða lendi jafnvel á eftir þeim sem tefur ferðirnar verulega. Á veturnar geri ég gjarnan áætlanir um að fara á Djúpavog en veit aldrei hvort Öxi er fær eða ekki og því eru öll ferðaplön erfið. Það tekur drjúgan part af mínum vinnutíma þann daginn ef ég þarf að keyra fjarðarleiðina á Djúpavog enda er það ríflega 70 km lengri leið aðra leiðina og því þarf ég oft að fella ferðirnar niður. Hvar á landinu er hægt að gera hagkvæmari framkvæmd sem styttri vegalengir eins mikið á milli tveggja þéttbýlisstaða í sama sveitarfélagi og eykur um leið öryggi í vegakerfinu? Þetta eru ríflega 20 kílómetrar sem þarf að byggja upp á Öxi. Þessi vegkafli er á mjög snjólétu svæði þannig að allt tal um að þarna sé verið að búa til fjallveg sem hvort eð er verður ekki opinn á veturnar er ekki rétt. Í vetur hefur vegurinn t.d. verið opinn flesta daga þrátt fyrir að hann sé ekki uppbyggður og aðeins hefur þurft að ryðja hann örfáum sinnum á stöku stað þar sem safnast í skafla. Að fresta uppbyggingu vegar yfir Öxi þjónar því ekki markmiði 1 í þingsályktunartillögunni að lágmarka slysatiðni í samgöngum og heldur ekki nr 4 að fækka malarvegum. Frestunin þjónar svo sannarlega ekki markmiði nr 5 um jákvæða byggðapróun þar sem frestunin hamlar verulega því að Djúpvogur geti orðið fyrir alvöru hluti af hinu sameiginlega sveitarfélagi Múlaþingi.

Um miðjan desember 2020 var ég sem starfsmaður Múlaþings við störf á Seyðisfirði enda höfðu þar fallið nokkrar skriður og þurfti að hreinsa bæinn. Ég var á staðnum þegar stóra skriðan féll 18 desember 2020 og upplifði þá skelfingu sem greip um sig vegna þessa viðburðar. Ég gleymi aldrei þeim mínútum sem liðu á meðan verið var að kanna hvort einhver hefði orðið undir skriðunni. Ég gleymi heldur aldrei þeirri sjón að sjá bílana liðast niður Fjarðarheiðina um kvöldið þegar bærinn var rýmdur. Sem betur fer var Fjarðarheiðin fær, en heiðin er jú eina leiðin, eina tengingin á Seyðisfjörð og um hana komast Seyðfirðingar beint upp í Egilsstaði þangað sem þeir sækja þá þjónustu sem þeir ekki fá á Seyðisfirði. Ég hef aldrei viljað hugsa þá hugsun til enda hver staðan hefði verið ef heiðin hefði ekki verið fær. Í framhaldi af skriðunum hafa mörg áföll dunið á Seyðfirðingum en ég upplifi samt að stærsta áfallið eftir skriður hafi verið þegar drögin að nýrri samgönguáætlun voru kynnt. Að upplifa áfall fólks á Seyðisfirði vegna þess að Fjarðarheiðargöng hafi verið slegin út af borðinu hefur verið lífsreynsla fyrir mig og aðra sem ekki erum búsett á Seyðisfirði en erum nátengd þessum góðu nágrönnum okkar. Fjarðarheiðargöng eru tilbúin til útboðs og eftir þeim hefur verið beðið í óhemju mörg ár og þau eru fremst í forgangs röðinni í gildandi samgönguáætlun. Það er því með öllu ólíðandi að hægt sé að breyta slíkri forgangs röðun eins og virðist vera reynt að gera með þessari tillögu. Fljótagöngum er í þessum tillögum forgangsraðað í fyrsta forgang vegna ofanflóðahættu og jarðsigs en þó hafa Siglfirðingar aðra

tengingu öfugt við Seyðfirðinga þar sem ofanflóðahættan er svo sannarlega til staðar en engin örugg leið og ætti því Fjarðarheiðargöng að sjálfsögðu að vera áfram að vera í fyrsta forgang. Þetta þarf að leiðrétta strax.

Ég hef í þessari umsögn ekki leitast við að vísa í neitt heldur hef ég lýst minni persónulegu reynslu af því að starfa í Múlapingi síðastliðin 5 ár. Reynsla annarra s.s. nemenda í Menntaskólanum á Egilsstöðum frá Seyðisfirði og Djúpavogi, krakka sem hafa áhuga á að stunda íþróttir utan sinnar heimabyggðar, íbúa sem stunda vinnu í nágrennabyggðalögum, foreldra með fötluð börn og fleiri og fleiri hópa telur auðvitað miklu hærra en mín reynsla og vonandi berast raddir þeirra til ykkar líka. Ég skora á umhverfis- og samgöngunefnd að gera breytingar á þessari samgönguáætlun og sýna Austfirðingum þá virðingu sem við eigum skilið með því að standa við gefin loforð með því að ráðast strax í gerð Fjarðarheiðarganga og nýst vegar yfir Öxi.

Hugrún Hjálmarsdóttir  
Sviðsstjóri framkvæmda í Múlapingi og íbúi á Egilsstöðum

# Umsögn Húnabyggðar um samgönguáætlun 2026-2040



9. febrúar 2026

Efirfarandi er umsögn og athugasemdir Húnabyggðar við samgönguáætlun 2026-2040.

Húnabyggð vill fyrst lýsa yfir sérstakri ánægju með að framlögð samgönguáætlun sé full fjármögnuð og þeim áætlunum yfirvalda að stærri hluta af vergri landsframleiðslu verði varið til samgöngumála en áður hefur verið gert, enda er innviðaskuldin veruleg.

Að öðru leiti eru hér athugasemdir Húnabyggðar:

- Við virkjunarsvæði Blönduvirkjunar eru fyrirhugaðar frekari stækkanir á vatnsafls-virkjunni sem og vindmyllugarður í Blöndulundi (allar þessar framkvæmdir eru þegar í rammaáætlun). Til að hægt sé að vinna þessi verkefni þurfa vegir á svæðinu að þola það álag sem þessari uppbyggingu fylgja og núverandi ástand vega á svæðinu er í engu ástandi til að taka við þeirri uppbyggingu og eru því farartálmi í orkuuppbyggingu landsins. Lagning bundins slitlags á Svínvetningabraut og Kjalveg að Blönduvirkjun var á dagskrá þegar þessir vegir voru byggðir upp vegna þungaflutninga í tengslum við byggingu Blönduvirkjunar fyrir um 35 árum. Af þeim framkvæmdum hefur þó ekki orðið enn. Það er því skýlaus krafa Húnabyggðar að þetta raungerist vegna fyrirhugaðrar orkuuppbyggingar. Því til viðbótar er vert að minna á að Svínvetningabraut er varaleið fyrir þjóðveg 1 þegar Langidalur lokast. Vegurinn um Blöndudal sem tengir Blönduvirkjun við þjóðveg 1 í Langadal er alls um 16km. Af þessum vegarkafli eru einungis u.þ.b. 3km malbikaðir og er Blönduvirkjun eina vatnsaflsvirkjun landsins sem ekki er hægt að nálgast á malbikuðum vegi. Þetta er að mati Húnabyggðar til skammar og í engu samhengi við aðrar virkjanir og tengivegi þeim tengdum. Að mati Húnabyggðar er kjörið tækifæri fyrir Vegagerðina, Landsvirkjun og Landsnet að vinna sameiginlega að þessu verkefni sem nýttist sem stórauknar samgöngubætur innan sveitarfélagsins samhliða þeirri þörf sem þessar framkvæmdir kalla á. Vegna framkvæmda við vindmyllugarð í Blöndulundi og Blöndulínu 3 á Steinárhálsi er uppbygging vega með bundnu slitlagi í austanverðum Blöndudal fram fyrir Bollastaði og Svartárdalsvegar fram að Stafni óhjákvæmileg og í raun forsenda fyrir slíkum framkvæmdum.
- Landsnet hefur nýlega kynnt að Holtavörðuheidalína 3 eða ný byggðarlína frá Blöndustöð að Hrutatungu mun fara í gegnum byggðir Húnabyggðar og Húnaþings vestra. Að stórum hluta mun þjóðvegur 1 verða notaður sem flutningsað ásamt vegslóðum við línustæðið. En í fyrsta áfanga þessa verkefnis þarf að fara frá Blöndustöð niður að Laxárvatni og þar verður Svínvetningabraut og fyrsti hluti Kjalveggar (norðan megin) fyrir miklu álagi sem augljóst er að þessi vegir munu ekki þola. Til þess að hægt verði að byggja upp þennan hluta orkukerfisins án þess að eyðileggja þær samgönguæðar sem nú eru, þarf að byggja þessar samgönguæðar upp og tryggja að þær þoli það álag sem fylgir þessum framkvæmdum.
- Það er ámælisvert að mati Húnabyggðar að sveitavegir (tengivegir) í sveitum Húnabyggðar séu hvergi að finna á samgönguáætlun en sveitarfélagið og landshlutinn er það svæði sem hefur einna fæsta malbikaða vegi á landinu. Fyrir utan þjóðveg 1 eru stuttir vegakaflar með bundnu slitlagi á Svínvetningabraut, Reykjabraut, í Vatnsdal og á Skaga Vegurinn á milli Blönduós og Skagastrandar er með bundnu slitlagi. Um 50% skólaaksturs grunnskólabarna er á malarvegum í sveitarfélaginu og sömu vegi þurfa íbúar að fara til og frá vinnu og því um mikið öryggismál að ræða.
- Húnabyggð fagnar því að í samgönguáætlun séu áætlanir um að byggja upp Kjalveg en lýsir óánægju yfir því að sú uppbygging sé eingöngu á suðurhluta Kjalveggar. Þetta



stingur í stúf við áður útgefnar yfirlýsingar um að Kjalvegur yrði ekki byggður upp í einstökum áföngum heldur yrði Kjalvegur allur að vera þróaður í heild.

Þar sem Kjalvegur er stofnvegur er að mati Húnabyggðar öryggislega og skipulagslega varasamt að byggja hann upp með bundnu slitlagi á suðurhluta vegarins þar sem seinna tekur við úppbyggður hálendisvegur sem hentar ekki öllum faratækjum. Nær væri í þágu jafnræðis og samræmis í samgöngukerfinu að byrja á að byggja upp lengri samfellda kafla án bundins slitlags þar sem vegurinn telst vart meira en slóði á löngum köflum.

Það skal tekið fram að Húnabyggð er ekki sammála fyrri útskýringum Vegagerðarinnar um að úppbygging Kjalvegar sé ekki möguleg nema að allur vegurinn sé undir og fari sem slíkur í umhverfismat. Að sjálfsögðu þarf að hugsa Kjalveg sem sérstakt verkefni, en það er ekkert sem kemur í veg fyrir að hann sé byggður upp í áföngum, eins og nú á að gera. Það er að mati Húnabyggðar mjög mikilvægt að sú úppbygging gerist báðum megin frá þ.e. bæði norðan og sunnan megin. Það sætir einnig furðu að ekki sé horft til norðurhluta Kjalvegar sem þegar er úppbyggður frá Blönduvirkjun fram að Seyðisá og að ekki sé horft til þess að setja bundið slitlag á þennan vegarkafli. Frá Seyðisá fram að gatnamótunum inn að Hveravöllum væri einsýnt að byggja upp heilsársveg á móti framkvæmdu sunnan megin. Húnabyggð vill koma þeirri hugmynd á framfæri að úppbygging Kjalvegar sem heildrænni samgönguæð henti mjög vel sem einkaframkvæmd sem væri fjármögnuð með veggjaldi. Húnabyggð skorar á Vegagerðina og yfirvöld að bjóða þessa framkvæmd út sem einkaframtak til að flýta fyrir þessari úppbyggingu.

Virðingarfyllt,  
f.h. Húnabyggðar

---

Pétur Arason, sveitarstjóri

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Smiðju  
101 Reykjavík

Húnaþingi vestra, 2. febrúar 2026  
Mál nr. 2601070 UVH

**Efni:** Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030.

Á 1269. fundi byggðarráðs Húnaþings vestra sem haldinn var þann 2. febrúar 2026 var umsagnarbeiðni um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030 tekin til umræðu. Svohljóðandi var bókað:

Byggðarráð Húnaþings vestra fagnar framkominni samgönguáætlun, einkum því sem fram hefur komið að áætlunin sé full fjármögnuð sem hefur ekki verið tilfellið með fyrri áætlanir. Ráðið gerir eftirfarandi athugasemdir við einstaka liði tillögunnar:

#### **Markmið, áherslur og aðgerðir**

Í kaflanum eru sett fram 17 lykilviðfangsefni í samgöngumálum á Íslandi næstu ár. Ástæða er til að fagna þeim öllum. Þó öll viðfangsefni séu mikilvæg vill ráðið sérstaklega fagna áherslu á fækkun malarvega, vetrarfærð og tímabundna lokun vega, eflingu almenningssamgangna um land allt, verðmætasköpun með uppbyggingu innviða og farnettssambandi á þjóðvegum. Þessi atriði ásamt lágmörkun slysatíðni, viðhaldi og fjármögnun samgönguinnviða eru þeir þættir sem þyngst vega í því meginmarkmiði innviðaráðuneytis um að innviðir mæti þörfum samfélagsins og um sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt.

Í markmiðalista sama kafla vill ráðið leggja áherslu á eftirfarandi atriði:

- 1. h. Einbreiðum brúm á hringvegi og öðrum umferðamiklum vegum verði fækkað.**  
Í Húnaþingi vestra eru blessunarlega allar brýr á hringveginum tvíbreiðar. Hins vegar eru fjölmargar brýr á tengivegum enn einbreiðar. Margir þessara vega eru umferðamiklir, eins og t.d. vegur í Víðidal að Kolugljúfrum sem er vinsæll ferðamannastaður. Á honum er hættuleg, einbreið brú sem auk þess liggur í krappri beygju. Brýnt er að sú brú og vegstæði allt verði endurnýjað til að koma í veg fyrir alvarleg slys. Einnig er bent á mikilvægi þess að þess verði gætt að við framkvæmdir verði gert ráð fyrir að brýr á þeim vegum sem eru endurnýjaðir verði lagfærðar. Í því sambandi má nefna framkvæmd við uppbyggingu vegar yfir Laxárdalsheiði þar sem lagt var slitlag að og frá brú en brúin sjálf skilin eftir einbreið. Það getur vart talist í samræmi við stefnu stjórnvalda um hagkvæmni og samlegð í framkvæmdum.
- 1. o. Áreiðanleg farnetsþjónusta sé á öllum stofnvegum og helstu tengivegum á láglandi og uppbygging farnets styðji við tækniþróun í samgöngum.**  
Hér er um að ræða gríðarlegt öryggismál fyrir vegfarendur á vegum landsins. Einnig er vert að benda á að farnetsþjónusta til sveita er víða léleg og ekki í takti við nútímaparfir í búrekstri. Ekki er nóg að farnetsuppbygging einskorðist við stofn- og tengivegi.



**2. d. Hafist verði handa við framkvæmd Sundabrautar og verkefnið fjármagnað með innheimtu veggjalda.**

Framkvæmd Sundabrautar er afar mikilvæg samgöngubót fyrir íbúa á Vesturlandi, Vestfirðum og Norðurlandi. Ráðið leggur áherslu á að ráðist verði í framkvæmdina hið fyrsta. Innheimta veggjalda af slíkri framkvæmd er ásættanleg ráðstöfun til að ekki verði gengið á framkvæmdafé til nauðsynlegra framkvæmda í öðrum landshlutum á meðan á framkvæmdinni stendur.

**5. Markmið um jákvæða byggðapróun.**

Byggðarráð fagnar sérstaklega kaflanum um jákvæða byggðapróun þar sem fram koma nauðsynlegar aðgerðir til að markmiði ráðuneytisins um sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt verði náð. Ráðið tekur heilshugar undir það sem fram kemur í inngangi: *Samgöngur stuðli að miklum búsetugæðum um land allt og jafni aðstöðumun fólks eftir kyni, búsetu og félagslegum aðstæðum. Samgöngur fjli vinnu-, þjónustu- og skólasóknarsvæði og stuðli að búsetu, frelsi.*

**5. a. Áfram verði unnið markvisst að lagningu bundins slitlags á tengivegi sem styðji við atvinnu- og byggðapróun og auðveldi skólaakstur á svæðum sem nú búa við malarvegi. Við forgangsröðun uppbyggingar tengivega verði litið til öryggissjónarmiða, aðgengis að farneti, umferðarpunga, ástands vega, akstursleiða skólaaksturs, vinnusóknar, ferðaþjónustu og óska sveitarfélaga.**

Byggðarráð fagnar því að líta eigi til fleiri þátta en umferðartalna einvörðungu með tilliti til forgangsröðunar framkvæmda á vegum. Hefur það verið baráttumál sveitarfélagsins um nokkurt skeið. Meðal annars er skólaakstur tilgreindur sem og óskir sveitarfélaga. Þessu ber að fagna. Í Húnaþingi vestra er skólaakstur mikill og flestar leiðir fara um malarvegi einhvern, ef ekki stærstan, hluta akstursleiðanna. Byggðarráð fagnar því jafnframt að áhersla er lögð á að taka tillit til óska sveitarfélaganna varðandi viðhald og uppbyggingu. Því miður eru dæmi um að þær hafi verið hunsaðar við forgangsröðun framkvæmda. Í því sambandi er bent á ítarlega [Samgöngu- og innviðaaætlun Norðurlands vestra](#) sem gefin var út af Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra á árinu 2024. Í áætluninni koma fram óskir sveitarfélaganna í landshlutanum hvað forgangsröðun verkefna varðar, sameiginleg áhersluatriði þeirra ásamt áhersluverkefnum einstaka sveitarfélaga.

**5. c. Unnið verði að því í samstarfi ríkis og sveitarfélaga að almenningssamgöngur á landsbyggðinni verði eflar þar sem grundvöllur er til þess. Sérstaklega verði samgöngur innan vinnusóknarsvæða eflar. Leitað verði leiða til þess að draga úr ferðatíma og tryggja öryggi. Virkt samráð verði viðhafið við skipulagningu þjónustunnar.**

Fyrirheitum um eflingu almenningssamgangna er fagnað, einkum samgangna innan vinnusóknarsvæða sem hafa verið afar takmarkaðar á Norðurlandi vestra. Húnaþing vestra lýsir sig tilbúið til samstarfs við Vegagerðina um leit að lausnum við eflingu þeirra en leggur áherslu á að kostnaður við rekstur almenningssamgangna er á höndum hins opinbera og að hann verði það áfram.

### **Aðgerðaáætlun 2026-2030**

Í aðgerðaáætlun eru tilgreindar fjölmargar aðgerðir sem eru til þess fallar að mæta áherslum samgönguáætlunar. Byggðarráð vill sérstaklega leggja áherslu á eftirfarandi aðgerðir:

#### **1.2. Áningar- og hvíldarstaðir við þjóðvegi.**

Í kaflanum um markmið um öryggi í samgöngum er fjallað um áningar- og hvíldarstaði við þjóðvegi og sett fram aðgerð um að gerð verði úttekt á þessum stöðum (bls. 5). Í þessu sambandi er bent á mikilvægi þess að áningarstaður við gatnamót Hvammstangavegar (72) og hringveggar við Norðurbraut verði stækkaður til að auka öryggi vegfarenda. Auk þess að vera áningarstaður er þar stoppistöð fyrir almenningssvagna og heimamenn nýta planið jafnframt til að geyma bíla þegar safnast er saman til ferðalaga í anda vistvænna samgangna. Planið er fyrir löngu orðið alltof lítið.

### 1.7. Heildstæð kortlagning á farnetssambandi á stofn- og tengivegum.

Eins og áður hefur komið fram er ástæða til að draga fram þá staðreynd að farnetssamband er ekki aðeins slæmt á stofn- og tengivegum heldur víða til sveita. Mikilvægt er að úr því verði bætt til að tryggja öryggi íbúa í dreifbýli.

### 5.1. Þróun samgöngukerfisins á miðhálendi landsins.

Bygðarráð leggur áherslu á að áður en ráðist verði í uppbyggingu samgöngukerfisins á miðhálendinu verði nauðsynlegum framkvæmdum í byggð lokið.

### 5.2. Skilgreining á heildstæðu leiðakerfi almenningssamgangna milli byggða.

Ekki er langt síðan ráðist var í vinnu við endurskipulagningu leiðakerfis almenningssamgangna á landsbyggðinni. Í þeirri vinnu var þróuð akstursleið innan Norðurlands vestra sem tengir saman atvinnu- og skólasóknarsvæði. Ekki fékkst fjármagn í að hefja akstur á þeirri leið. Samhliða því var akstur leiðar 57 (Reykjavík-Akureyri) skertur verulega. Bygðarráð leggur áherslu á að akstur innan landshlutans verði hafinn og tíðni ferða leiðar 57 verði aukinn að nýju. Ráðið lýsir yfir áhyggjum sínum af því að í kaflanum um fjármál Vegagerðarinnar (bls. 20) má sjá að gert er ráð fyrir skerðingu framlaga til almenningssamgangna á árunum 2026-2030. Brýnt er að fjármagn til þeirra verði aukið til að unnt verði að mæta nútímaþörfum íbúa og skuldbindingum landsins í loftslagsmálum.

### 5.6. Endurskoðun á vinnureglum vetrarþjónustu.

Bygðarráð fagnar því að ráðast á í endurskoðun á vinnureglum vetrarþjónustu. Vinnureglur sem notaðar eru í dag eru fyrir löngu úreltar og brýnt að færa þær nær breyttu samfélagi og nútímaþörfum. Ráðið fagnar sérstaklega áformum um samstarf við fulltrúa sveitarfélaganna við endurskoðun reglnanna. Nánar er fjallað um vetrarþjónustu síðar í umsögninni.

### Fyrirhugaðar framkvæmdir í Húnaþingi vestra

Í sundurliðun nýframkvæmda á gildistíma áætlunarinnar er fjallað um einstaka verkefni sem áætlað er að ráðast í. Um langt árabíl hefur Vatnsnesvegur (711) verið eitt helsta áhersluatriði sveitarfélagsins í samgöngumálum. Í áætluninni er gert ráð fyrir að til framkvæmdarinnar verði varið 7.500 milljónum á gildistíma hennar eða 365 milljónum árið 2027, 400 milljónum á árinu 2028, 700 milljónum á árinu 2029 og 500 milljónum á árinu 2030. Á árunum 2031-2035 verði varið 5.535 milljónum. Þó sveitarfélagið fagni því að heildarframkvæmdin sé á áætluninni með jafn skýrum hætti er bent á að áætlunin gerir ekki ráð fyrir að framkvæmdum við veginn verði lokið fyrr en eftir 9 ár. Það þýðir að skólabörn sem hófu skólagöngu í haust munu að öllum líkindum einhver þurfa að fara um malarveg í skólabíl nær alla sína skólagöngu. Jafnframt mun þessi tæpi áratugur skipta miklu máli ef litið er til atvinnuuppbyggingar í sveitarfélaginu auk þeirra óþæginda íbúa sem af ástandi vegarins hljóta. Þessum þáttum eru gerð ítarleg skil í [greiningu Rannsóknarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri](#) sem unnin var árið 2023. Þar er lagt mat á áhrif og þörf á endurbyggingu Vatnsnesvegar með tilliti til samfélagsáhrifa. Meðal annars eru eftirfarandi þættir tilgreindir sem rök fyrir mikilvægi uppbyggingar vegarins:

- Stóraukin umferð ferðamanna sem eykur álag og slit á veginum.
- Aukning sólarhringsúrkomu á Vatnsnesi sem gerir viðhald vegarins erfiðara en ella.
- Vanþekking ferðamanna á akstri við þær aðstæður sem vegurinn býður upp á sem gerir það að verkum að slysaætta eykst og íbúar verða fyrir miklum töfum á akstri um veginn. Dæmi eru um að ferðatími heimamanna tvöfaldist á milli árstíða þegar lítil ferðamannaumferð er samanborið við þegar ferðamenn eru flestir á veginum.
- Slysaætta á Vatnsnesvegi er um tvöfalt hærri en á öðrum vegum á norðursvæði Vegagerðarinnar að meðaltali.
- Kostnaður vegfarenda vegna slits á ökutækjum er talsvert meiri en á vegi með bundnu slitlagi.
- Viðhaldskostnaður á malarvegi er umtalsverður og tengd umhverfisáhrif.

Miðað við framangreint falla endurbætur á veginum vel að meginmarkmiðum samgönguáætlunar um að innviðir mæti þörfum samfélagsins sem og markmiðum um greiðar samgöngur, öryggi, hagkvæmni, umhverfislega sjálfbærni og byggðaðróun. Endurbætur vegarins styðja enn fremur markmið byggðaaætlunar um vinnu- og þjónustusókn og bæta aðstæður til að íbúar geti valið sér sem víðast búsetu við hæfi. Því er skorað á stjórnvöld að meginþunga framkvæmda við veginn verði flýtt og fari fram á fyrsta tímabili áætlunarinnar. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni er forhönnun á veginum í heild að mestu lokið og því ætti hæglega að vera hægt að færa þunga framkvæmdanna fram á tíma. Jafnframt vill byggðarráð leggja áherslu á að við áfangaskiptingu og forgangsroðun framkvæmda verði fullt samráð haft við sveitarfélagið og íbúa. Mikilvægt er að ekki verði eingöngu horft til umferðatalna heldur verði tegund umferðar líka ráðandi þáttur í áfangaskiptingu. Vert er að fram komi að Vatnsnesvegur er sameiginlegt áhersluverkefni sveitarfélaganna Norðurlandi vestra í samgöngumálum eins og fram kemur [Samgöngu- og innviðaaætlun landshlutans](#).

### **Sameiginlegir verkefnapottar tengi- og styrkvega**

Í þingsályktunartillögunni kemur fram að áformað er að verja 2.200-2.600 milljónum á ári í bundið slitlag tengivega á gildistíma áætlunarinnar. Þó fjármagn í þetta umfangsmikla verkefni hafi verið aukið á undanförunum árum er það enn of lítið til að hægt verði að gera bragarbót á ástandi tengivega innan ásættanlegs tíma. Ef lítið er til Norðurlands vestra í heild þá eru um 530 km vegakerfis landshlutans með bundnu slitlagi en um 1200 km með malar slitlagi. Í þingsályktunartillögunni kemur fram að það fjármagn sem áætlað er í lagningu slitlags á gildistíma áætlunarinnar dugi til að leggja á 460 km. Þó hæsta hlutfall malarvega sé að finna á Norðurlandi vestra er staðan lítið betri í öðrum landshlutum og því ljóst að þó ráðist verði í lagningu bundins slitlags á 460 km malarvega á 15 ára tímabili yfir landið allt, eða 30 km á ári, verður enn mikið verk eftir óunnið. Því er lögð áhersla á að fjármagn í þennan sameiginlega verkefnapott verði aukið enn frekar og jafnframt skoðað af alvöru hvort gera megi breytingar á stöðlum við lagningu slitlags sem gæti lækkað kostnað verulega án þess að öryggi vegfarenda sé ógnað.

Í lokaköflum áætlunarinnar (bls. 101) er lagt til að við skiptingu fjár til lagningu slitlags verði forgangsraðað eftir umferð og lengd tengivega á hverju svæði án bundis slitlags. Bent er á að sú leið til forgangsroðunar er í ósamræmi við það sem fram kemur í öðrum köflum áætlunarinnar og fagnað var hér að framan. Þ.e. að við forgangsroðun framkvæmda við tengivegi verði lítið til fleiri þátta en umferðatalna einvörðungu, svo sem skólaaksturs, óska sveitarfélaga og þarfa atvinnulífs. Áhersla er lögð á að fleiri þættir en umferðamagn verði látnir ráða forgangsroðun verkefna líkt og áður hefur komið fram.

Í samhengi við umræðu um tengivegapott er vert að benda á fimm áhersluverkefni sveitarfélagsins til viðbótar við Vatnsnesveg sem þegar hefur verið fjallað um. Þessi verkefni eru sett fram í [Samgöngu- og innviðaaætlun Norðurlands vestra](#) og eru:

- Víðidalssvegur (715) leggur frá hringvegi sunnan Víðihlíðar að Kolugljúfrum. Um veginn fer skólaakstur. Mikilvægt að byggja veginn upp, leggja á hann bundið slitlag og endurnýja brú yfir Víðidalsá sem er mjög varhugaverð (byggð 1955). Umferð um veginn hefur aukist verulega enda hefur farið fram uppbygging við Kolugljúfur sem eru vinsæll ferðamannastaður og einn áherslustaða sveitarfélagsins til uppbyggingar líkt og fram kemur í Áfangastaðaaætlun Norðurlands.
- Miðfjarðarvegur (704), leggur frá Laugarbakka að Bjargi. Um veginn fer skólaakstur. Vegurinn var byggður upp fyrir nokkrum áratugum og mikilvægt að leggja á hann bundið slitlag svo uppbyggingarvinnan sé ekki unnin fyrir gíg.
- Innstrandarvegur (68), frá Prestbakka að Guðlaugsvík. Um veginn fer skólaakstur. Vegurinn var byggður upp fyrir allmörgum árum en þarfnast lagfæringar áður en lagt er á hann bundið slitlag.

- Miðfjarðarvegur (704), leggur frá Staðarbakka að Brekkulæk. Um veginn fer skólaakstur. Meirihluti vegar þokkalega upp byggður, þarfnast lagfæringar áður en lagt er á hann bundið slitlag.
- Víðdalsvegur (715), leggur frá hringvegi við Víðdalsárbrú að Dæli. Um veginn fer skólaakstur. Byggja þarf veginn upp og leggja á hann bundið slitlag.

Hvað styrkvegi varðar þá hafa framlög til Húnaþings vestra verið skorin niður á undanförunum árum sem verður að teljast í hæsta máta óeðlilegt ef litið er til umfangs styrkvega í sveitarfélaginu. Skorað er á hið opinbera að auka fjármagn til viðhalds styrkvega til að þeir geti þjónað tilgangi sínum í þágu landbúnaðar í landinu og á sumum stöðum einnig ferðaþjónustu.

### **Hafnarframkvæmdir**

Í fyrirliggjandi þingsályktunartillögu er gert ráð fyrir að ráðist verði í nauðsynlegar framkvæmdir við suðurgarð Hvammstangahafnar á árunum 2026 og 2027 og dýpkun smábátahafnar árið 2027. Þeim áformum er fagnað enda löngu tímabær framkvæmd. Bygðarráð gerir athugasemd við kostnaðarskiptingu framkvæmdarinnar við suðurgarð en í þingsályktunartillögunni er gert ráð fyrir að ríkissjóður beri 75% kostnaðar en sveitarfélagið 25%. Framkvæmdin uppfyllir að mati sveitarfélagsins skilyrði til að kostnaðarþátttaka ríkisins sé 90%. Einnig leggur ráðið áherslu á að til viðbótar við framangreindar framkvæmdir er brýnt að ráðist verði í lagfæringar á norðurgarði eins og fram kemur í úttekt á hafnarmannvirkjum sem gerð var árið 2025. Einkum þarf að laga enda garðsins. Sömuleiðis þarf bæta í grjóthleðslu við enda hans þar sem hún hefur sigið og gjót á stöku stað að brotna niður. Útlit er fyrir aukna notkun hafnarinnar með uppbyggingu hafnsækinna atvinnustarfsemi á Hvammstanga og mikilvægt að þeirri uppbyggingu verði hægt að mæta með viðunandi hafnarmannvirkjum. Samræmist það áherslu þeirri sem sett er fram í áætluninni um uppbyggingu innviða sem styðja við verðmætasköpun.

### **Vetrarþjónusta**

Í þingsályktunartillögunni er bent á að vetrarþjónusta sé ekki einungis mikilvæg fyrir vöruflutninga heldur skipti hún alla vegfarendur máli og sé auk þess lykilþáttur í eflingu vinnusóknarsvæða (bls. 50). Brýnt er að fram komi að hún er líka lykilþáttur í ferðaþjónustu og ekki síst möguleika svæða á að skapa tekjur í ferðaþjónustu allt árið um kring. Því er brýnt að reglur um helmingamokstur séu endurskoðaðar vegna breyttra nota á vegum til sveita og stóraukinnar umferðar ferðamanna. Er Vatnsnesvegur gott dæmi um veg sem skilgreina mætti sem ferðamannaveg. Einnig er brýnt að skoða mokstur vega sem áður voru fáfarnir og ekki þörf á mokstri allt árið um kring en eru nú vinsælir ferðamannastaðir. Má þar nefna vegspotta frá Vatnsnesvegi (711) að bílastæði við Hvítserk sem lokaður er að vetri til. Ekki þarf að fjölyrða um aðráttarafi Hvítserks sem notaður er á kynningarefni fyrir land og þjóð út um allan heim. Það skýtur því skökku við að vegurinn að honum sé lokaður stóran hluta ársins. Lagt er til að vegstæði að bílastæði við Hvítserk verði breytt í samræmi við nýsamþykkt deiliskipulag svæðisins til að öruggt aðgengi verði að þessum vinsæla ferðamannastað allt árið um kring. Nauðsynlegt er að breyta skilgreiningu vegarins svo hann falli undir reglur Vegagerðarinnar um vetrarþjónustu.

### **Almennar athugasemdir**

Í þingsályktunartillögunni er dregin upp metnaðarfull framtíðarsýn fyrir byggðir landsins. Meðal annars kemur fram áhersla á að lífsgæði fólks séu ekki síst fólgin í því að fólk geti búið sér heimili þar sem það helst kys og njóti sambærilegra innviða hvar á landinu sem er. Einnig að stefnur og áætlanir innviðaráðuneytisins vinni saman að því að efla atvinnulíf með uppbyggingu og rekstri öruggra samgangna og að þær séu öruggar og umhverfisvænar í þágu íbúa og atvinnulífs. Einnig kemur fram að við gerð samgönguáætlunar skuli meðal annars byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar auk þess að þær stuðli að jákvæðri byggðapróun (bls. 45). Þessum fyrirheitum er fagnað. Hins vegar er ástæða til að efast um að framangreint nái fram að ganga miðað við þá fjármuni sem varið er til viðkomandi málaflokka. Mikilvægt er að hið opinbera



tryggi að saman fari hljóð og mynd í markmiðasetningu og ráðstöfun fjármuna til að unnt verði að ná settu marki.

Tekið er undir að lífsgæði og velmegun sé háð góðum samgöngum (bls. 48). Innviðir verða að vera í góðu ástandi og þeim vel við haldið. Í samgönguáætluninni kemur fram að samkvæmt erlendum athugunum fá íslenskir samgönguinnviðir falleinkum með tilliti til gæða. Við það verður ekki unað til langs tíma. Eins og segir í áætluninni: „Mikilvægt er að fjárfesting í samgönguinnviðum verði nægjanleg til lengri tíma til þess að tryggja öryggi og að samgöngukerfið geti komið til móts við þarfir þjóðarinnar og þróun atvinnuvega, hvort sem er í ferðaþjónustu eða útflutningsiðnaði“ (bls. 49). Vatnsnesvegurinn er gott dæmi um veg á hverjum not breytast vegna þróunar atvinnuvega, þ.e. ferðaþjónustunnar og landbúnaðar. Vegur þar sem áður óku að megninu til aðeins heimamenn sem stunduðu landbúnað á jörðum sínum. Nú sækja íbúar í mun meira mæli vinnu utan bús auk þess sem umferð ferðamanna hefur margfaldast.

Í áætluninni kemur jafnframt fram að vegakerfið á Íslandi sé ein stærsta eign íslenska ríkisins og að nauðsynlegt viðhald varðveiti þessa eign (bls. 70). Langvarandi skortur á viðhaldi sem hefur leitt til áætlaðrar uppsafnaðrar viðhaldsþarfar upp á um 180 milljarða, er grafalvarlegt mál. Með því að sinna viðhaldi að takmörkuðu leyti eru eigur hins opinbera rýrðar verulega til viðbótar við að lífsgæði skerðast og hætta á slysum eykst. Auk þessa er eign ríkisins í vegakerfinu færð til bókar í efnahagsreikningi ríkisreiknings. Eins og segir í áætluninni: „Þannig koma nýfjárfestingar og viðhald á móti afskriftum og viðhalda þannig virði þessarar verðmætu eignar landsmanna.“ Brýnt er að huga vel að þessari eign ríkisins líkt og öðrum.

Það er hjart framundan í Húnaþingi vestra, hjartara en verið hefur um langa hríð. Bygging íbúðarhúsnæðis hefur á undanförnum árum tekið mikinn kipp og virðist ekki lát á. Ferðaþjónustunni er að vaxa fiskur um hrygg og í farvatninu eru nokkur stór uppbyggingarverkefni í atvinnumálum sem ef áætlanir ganga eftir munu skapa tugi starfa. Íbúar í sveitarfélaginu eru auk þess einna ánægðastir á landinu ef marka má íbúakannanir. Í sveitarfélaginu er því umhverfi sem vænlegt er til áframhaldandi uppbyggingar. Því er brýnt að hið opinbera styðji við þessa þróun með því að tryggja að innviðir sem það ber ábyrgð á standist kröfur og tryggi öryggi íbúa. Þar eru samgöngumannvirki einna mikilvægust.

Þess er óskað að framangreindar athugasemdir verði teknar til greina við áframhaldandi meðferð samgönguáætlunar hjá umhverfis- og samöngunefnd sem og í meðförum Alþingis. Sveitarstjórn Húnaþings vestra áskilur sér jafnframt rétt til frekari athugasemda á síðari stigum og lýsir sig tilbúna til samtals við nefndina um málið.

Ofangreint tilkynnist hér með,

Unnur Valborg Hilmarsdóttir, sveitarstjóri.



# HVALFJARÐAR SVEIT



Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar lýsir ánægju með áform í samgönguáætlun 2026-2040 sem snúa að lagningu Sundabrautar og álitur verkefnið mikilvæga samgöngubót sem auka muni umferðar- og almannaoðryggi samhliða því að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum. Sundabraut er jafnframt verkefni sem stuðlar að jákvæðri byggðapróun, bæði í Hvalfjarðarsveit og á Vesturlandi öllu, líkt og vísað er til í matsskýrslu um umhverfisáhrif Sundabrautar. Með tilkomu Sundabrautar mun ferðatími milli Hvalfjarðarsveitar og höfuðborgarsvæðisins styttest verulega, til mikilla hagsbóta fyrir íbúa og atvinnulíf í sveitarfélaginu. Fyrir liggur að ávinningur væntanlegra notenda Sundabrautar verður umtalsverður og arðsemi verkefnisins mikil. Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar hvetur til þess að valinn verði hagkvæmasti kosturinn þannig að framkvæmdir geti hafist sem fyrst.

Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar lýsir yfir vonbrigðum með að ekkert fjármagn sé til sjóvarna í sveitarfélaginu í samgönguáætlun sem og að fjármagn til framkvæmda við aðskilnað akstursstefnu á Þjóðvegi 1 í gegnum Hvalfjarðarsveit sé ekki áætlað fyrr en á síðasta tímabili, þ.e. á árunum 2036-2040. Umferð á Þjóðvegi 1 í gegnum Hvalfjarðarsveit hefur aukist verulega á undanförunum árum. Meðalumferð við Melahverfi er nú komin í um 6.100 bíla á dag og um Hvalfjarðargöng fara að jafnaði 8.800 bílar á dag á ársgrundvelli. Yfir sumartímann eru tölurnar enn hærri eða um 11.000 bílar í gegnum göngin og 8.000 bílar við Melahverfi á dag.

Sveitarstjórn vill árétta mikilvægi þess að það liggi fyrir sem fyrst hvar gangnamuninn verður staðsettur í Hvalfjarðarsveit, m.a. í ljósi yfirstandandi skipulagsvinnu. Sveitarstjórn lýsir jafnframt þeirri von að sem allra fyrst verði hafist handa við tvöföldun Hvalfjarðarganga. Ljóst er að núverandi göng uppfylla ekki öryggiskröfur samkvæmt Evróputilskipun 2004/54/EB, sem innleidd er í reglugerð nr. 992/2007 um öryggiskröfur fyrir jarðgöng. Samkvæmt reglugerðinni skal neyðarútgangur vera til staðar þegar meðalumferð fer yfir 4.000 ökutæki á dag á hverri akrein í jarðgöngum sem eru styttri en 10 km. Ísland fékk þó sérstaka undanþágu frá tilskipuninni þar sem viðmiðið er almennt 2.000 ökutæki á akrein.

Hveragerði, 4. febrúar 2026  
2602014

## **Varðar: Breikkun Suðurlandsvegar innan bæjarmarka Hveragerðisbæjar - umsögn Hveragerðisbæjar vegna framlagðrar samgönguáætlunar**

Hér á eftir er stutt samantekt í tímalínu um hvernig tilfærsla Suðurlandsvegar og breikkun hans hefur þróast með reglulegum ákvörðunum um seinkun og frestun framkvæmdarinnar.

Tilfærsla vegarins er eitt allra mesta hagsmunarmál bæjarins, út frá öryggi og byggðaðróun, eins og kemur fram síðast í nýju aðalskipulagi bæjarins, sem nú er auglýst til umsagnar.

### **Maí 2006**

Aðalskipulag Hveragerðisbæjar 2005-2017 staðfest.

Skipulagið gerði ráð fyrir því að lega Suðurlandsvegar í Hveragerði verði óbreytt.

Í stað þess að opna ný byggingarsvæði sunnan við Suðurlandsveginn, þar sem öll umferð milli bæjarhluta færi, með frekar óöruggum hætti, um eitt hringtorg, þá var gert ráð fyrir nýjum þéttbýliskjarna austan Varmár, sem tengja mætti með viðunandi hætti við núverandi þéttbýli.

### **Apríl 2007**

Vegagerðin skipaði starfshóp til að fjalla um framtíðarlegu Suðurlandsvegar frá Kömbum að Árborg. Í hópnum voru auk fulltrúa Vegagerðarinnar, fulltrúar viðkomandi sveitarfélaga.

Hópurinn átti að ganga út frá því að vegurinn yrði, því sem næst, í því gamla vegstæðinu og í samræmi við gildandi aðalskipulag Hveragerðis.

### **Mars 2008**

Vegagerðin kynnti áform um breikkun Suðurlandsvegar frá Reykjavíkur að hringtorginu í Hveragerði. Til lengri tíma litið var gert ráð fyrir mislægum gatnamótum á veginum en hringtorgum fyrst um sinn. Yfirlitsteikningar sýndu að skerða þurfti lóðir við Breiðumörk til að koma þar fyrir mislægum gatnamótum.

## Apríl 2008

Vegagerðin óskaði eftir því að Hveragerðisbær hæfi undirbúning að breytingu á aðalskipulagi þar sem gert yrði ráð fyrir breikkun Suðurlandsvegar með mislægum gatnamótum á mótis við Breiðumörk u.þ.b. 100m sunnan við núverandi hringtorg. Hveragerðisbær tók jákvætt í erindið og hóf strax vinnu við breytinguna.

## Október 2009

Breyting á aðalskipulagi Hveragerðis var staðfest, sem fól m.a. í sér:

Breikkun Suðurlandsvegar með legu í samræmi við tillögur Vegagerðarinnar. Ný gatnamót verða um 300m sunnan við núverandi hringtorg í Hveragerði.

Lagfæringu á neðstu beygjunni í Kömbum í samræmi við tillögur Vegagerðarinnar. Lagningu nýrrar tengibrautar að íbúðarhverfi í Kambalandi í vegstæði núverandi Suðurlandsvegar en sú framkvæmd mun stórbæta umferðaröryggi innanbæjar.

Stækkun þéttbýlisins í Hveragerði suður fyrir nýjan Suðurlandsveg með góðum undirgöngum fyrir alla bæði akandi, hjólandi, gangandi og ríðandi umferð.

## Samgönguáætlun 2020-2034

Hringvegur: Varmá – Kambar – Framkvæmdir ráðgerðar árin 2022-2024.

Drög að samgönguáætlun 2024-2038

Hringvegur: Varmá – Kambar - Framkvæmdir ráðgerðar árin 2027-2028.

Drög að samgönguáætlun 2026-2040.

Hringvegur: Varmá – Kambar - Framkvæmdir ráðgerðar árin 2029-2035.

## Aðalskipulag Hveragerðisbæjar 2025-2037.

Nýtt aðalskipulag Hveragerðisbæjar er nú í auglýsingu og verður væntanlega staðfest í vor. Eitt af meginmarkmiðum skipulagsins er uppbygging og framþróun bæjarins sunnan við núverandi legu Suðurlandsvegar.

Landeigendur sunnan núverandi legu Suðurlandsvegar hafa sýnt mikinn vilja til þess að deiliskipuleggja og hefja uppbyggingu á landsvæðinu, m.a. fyrir íbúðauppbyggingu.

## Staðan í dag

18 ár eru nú liðin frá því að Vegagerðin óskaði eftir að gerðar yrðu breytingar á aðalskipulagi Hveragerðisbæjar með því markmiði að færa Suðurlandsveg suður fyrir núverandi legu hans. Hveragerðisbær tók jákvætt í erindið og var breyting á aðalskipulagi bæjarins staðfest einu ári síðar.

8 ár eru liðin frá því framkvæmdin var fyrst sett fram í samgönguáætlun eða 10 árum eftir að umrædd aðalskipulagsbreyting var staðfest.

Framkvæmdin er fullhönnuð og tilbúin til útboðs. Kostnaðaráætlun liggur fyrir. Framkvæmdin er ófjármögnuð og því ekki fast í hendi hvenær hún kemur til framkvæmda.

Dráttur á framkvæmdinni tefur fyrir brýnum aðgerðum til að auka umferðaröryggi bæði á Suðurlandsvegi og á tengibrautum í Hveragerði og kemur í veg fyrir eðlilega byggðarþróun og uppbyggingu nýrra íbúðarhverfa í Hveragerði.

## Niðurstaða

Með vísan í fyrirliggjandi drög að samgönguáætlun þá má búast við því að framkvæmdum við færslu Suðurlandsvegar verði ekki lokið fyrr en undir lok skipulagstímabils aðalskipulags Hveragerðisbæjar 2025-2037. Það eru mikil vonbrigði og verður teljast sem svik við íbúa bæjarins.

Framkoma stjórnvalda í þessu máli, gagnvart íbúum í Hveragerði og aðgerðarleysi við framkvæmd, sem þau höfðu sjálf frumkvæði af, er algerlega óásættanleg. Með hliðsjón af þeim óþægindum og tjóni sem Hveragerðisbær hefur orðið fyrir vegna framgangs þessa máls þá er það ekki óeðlileg krafa að stjórnvöld sjái til þess að koma framkvæmdinni strax í gang í stað þess að draga hana frekar á langinn.

Minnisblað þetta er að mestu leyti uppfærsla til dagsins í dag og byggist á minnisblaði, sem lagt var fram á fundi fulltrúa Hveragerðisbæjar og innviðaráðherra þann 28. júní 2023.

Óskað er eftir áheyrn samgöngunefndar og samtali um málið, þar sem minnisblaðinu verður fylgt eftir á fundi nefndarinnar.

Pétur G. Markan  
Bæjarstjóri

\* Rafræn skilríki

Undirritað af: Pétur Georg Markan

Kennitala: 1602815459

Tími: 04.02.2026 11:33

Samþykkt

Undirritað með 



# Umsögn um samgönguáætlun

## Hringtenging vega í Skagafirði

Líkt og oft áður virðist Skagafjörður hafa gleymst þegar samgönguáætlun stjórnvalda var í vinnslu í ráðuneytinu. Reyndar hefur norðvesturkjördæmið allt einatt orðið útundan sem sést t.a.m. á því að hvergi er eins mikið af malarvegum og þar.

Í erindi þessu langar mig að minnast á framkvæmd sem ég sakna að sjá í drögum sem hafa verið í vinnslu, en það er ný vegtenging með brú í Skagafirði innanverðum sem liggja myndi frá Lýtingsstaðahreppi hinum forna yfir á Kjálka í fyrrum Akrahreppi.

Það hefur lengi verið undirrituðum mikil ráðgáta að ekki skuli vera fyrir löngu búið að bæta við brú yfir Vötnin á þessum stað í ljósi aðstæðna og mikils ávinnings sem af hlytist fyrir samfélagið allt. Til samanburðar er hægt að fara yfir Eyjafjarðarána á sjö stöðum frá sjó og fram til dala á meðan í Skagafirði eru tvær nothæfar brýr fyrir bílaumferð yfir vötnin og ein aflögð að auki sem notuð er sem reiðleið fyrir hestamenn. Þá er önnur þessara nothæfu brúa einbreið og mjög varasöm.

Á 153.löggjafarþingi lagði undirritaður fram tillögu til þingsályktunar (1) um að fela innviðaráðherra að láta gera áætlun um gerð þessarar hringtengingar vega í Skagafirði, en hún hlaut ekki framgang í þinginu frekar en önnur tillaga frá Stefáni Guðmundssyni á 118. löggjafarþingi.

Þann 19.febrúar 2022 fór fram kosning um sameiningu Sveitarfélagsins Skagafjarðar og Akrahrepps í Skagafirði. Mikil vinna var lögð í að sannfæra íbúa beggja sveitarfélaga að rétt væri að kjósa með sameiningunni og var sérstök vefsíða sett á alnetið, [www.skagfirðingar.is](http://www.skagfirðingar.is), þar sem settar voru upplýsingar og gögn ásamt því að mögulegum ávinningum var list. Þessa vefsíðu er því miður ekki lengur að finna á netinu, en telja má víst að sameinað sveitarfélag í Skagafirði hafi yfir þeim upplýsingum að ráða. Það eina sem finnst við leit að síðunni er stutt lesning á vef sveitarfélagsins (2). Þó ekki sé hægt að finna umrædda vefsíðu með þeim gögnum og minnisblöðum sem þar var að finna eru ýmis opinber gögn þar sem hvatt er til samþykkis íbúa og er þar á meðal fjallað um vegtengingu milli hreppanna þáverandi í fréttum í héraðsfréttablaðsins Feykis (3) og (4). Þá fjallaði Feykir einnig um fyrri tilraunir til sameininga sveitarfélaga í Skagafirði fyrir kosninguna sem á endanum var samþykkt eftir ítrekaðar tilraunir (5), enda þá búið að gefa í skyn að gulrótin yrði stór og safarík ef samþykkt fengist í kosningunni.

Leiða má að því líkur að því að fram sett gögn og rök um kosti sameiningar Akrahrepps og Sveitarfélagsins Skagafjarðar hafi ráðið miklu um að hún var samþykkt árið 2022 og að mati undirritaðs og fleiri Skagfirðinga hafði möguleg vegtenging og brú á umræddum stað veruleg áhrif á að niðurstaðan varð jákvæð. Í því ljósi er óhætt að segja að það sé verulega óheppilegt að ekkert hafi frést af framvindu málsins og að ekki sé minnst einu orði á þennan kost í þeim drögum að samgönguáætlun sem er í vinnslu. Það er ekki líklegt að fregnir af slíku aðgerðarleysi muni hvetja fólk annarsstaðar á landinu til að samþykkja sameiningar sem hefur verið og mun verða hvatt til af hálfu ríkisvaldsins. Þá væri með sömu rökum hægt að halda því fram að ef fólk sæi svart á hvítu að staðið sé við óbein vilyrði fyrir tilteknum framkvæmdum við fyrri sameiningar liðkaði slíkt verulega fyrir öðrum á seinni stigum.

Ofangreind vegtenging sem hér er rædd var komin inn á aðalskipulag Akrahrepps fyrir sameiningu og hún er líka komin inn á aðalskipulag hins nýja sameinaða sveitarfélags Skagafjarðar. Þannig ættu engin ljón að vera í veginum fyrir framgöngu málsins þar sem heimamenn eru sammála um kosti og nauðsyn hringtengingar vega í innanverðum Skagafirði.

Það er einlæg ósk undirritaðs að nefndin taki þetta mál til alvarlegrar skoðunar og vinni að því að koma þessu bráðnauðsynlega framfaramáli inn í samgönguáætlun þá sem unnið er með þessa dagana og að það verði sett í framkvæmdaáætlun sem fyrst. Slíkt myndi án efa lyfta brá Skagfirðinga sem lengi hafa talið sig hlunnfarna í samgöngumálum þjóðarinnar.

Virðingarfyllt.

Högni Elfar Gylfason  
Varaþingmaður Miðflokksins í Norðvesturkjördæmi  
Korná  
561 Varmahlíð  
hognielfargylfason@icloud.com

•

(1)

**153. löggjafarþing 2022–2023.**  
**Þingskjal 561 — 478. mál.**

### **Tillaga til þingsályktunar um hringtengingu vega í Skagafirði.**

Flm.: Högni Elfar Gylfason, Sigmundur Davíð Gunnlaugsson.

Alþingi ályktar að fela innviðaráðherra að láta Vegagerðina gera áætlun um tengingu Skagafjarðarvegar, nr. 752, við þjóðveg nr. 1 með gerð vegar og brúar yfir Héraðsvötn hjá Flatatungu í Skagafirði.

Greinargerð.

Á 118. löggjafarþingi lagði Stefán Guðmundsson fram tillögu (272. mál) um sams konar vegtengingu og hér er lögð til, en málið náði ekki fram að ganga. Öll rök sem fram voru lögð þá eiga jafn vel við í dag. Í áratugi hefur vegtenging milli þjóðveggar nr. 1 og innanverðs Lýtingsstaðahrepps hins forna verið í umræðunni.

Nú nýverið sameinuðust Akrahreppur og Sveitarfélagið Skagafjörður. Því er enn brýnna en áður að bæta innri tengingu sveitarfélagsins með þeirri vegtengingu sem lögð er til. Þjónusta af öllu tagi, jafnt við íbúa, fyrirtæki sem ferðamenn, myndi stórbatna ásamt því að aukið öryggi fylgir tengingunni þar sem aðeins er ein akstursleið af svæðinu á veturnum og má

Því lítið út af bera við núverandi aðstæður. Þá stýttist til muna leiðin á Sjúkrahúsið á Akureyri þar sem íbúar svæðisins sækja sérhæfða heilbrigðisþjónustu, sem áður var veitt á Heilsugæslu HSN á Sauðárkróki, svo sem fæðingarpjónustu.

Þessi framkvæmd þarf að fara hið fyrsta í hönnunarferli svo hægt sé að fara í útboð og framkvæmdir.

(2)

<https://www.skagafjordur.is/is/frettir/vefsida-fyrir-sameiningarvidraedur-sveitarfelagsins-skagafjardar-og-akrahrepps>

(3)

<https://www.feykir.is/is/frettir/bruargerd-hefdi-mikil-jakvaed-ahrif-a-busetuskilyrði-i-framanverdum-skagafirdi>

(4)

<https://www.feykir.is/is/frettir/hvatt-er-til-thess-ad-sameining-akrahrepps-og-sveitarfelagsins-skagafjardar-verdi-samthykkt-i-kosningum-19-februar>

(5)

<https://www.feykir.is/is/frettir/sidast-var-reynt-ad-sameina-allan-skagafjord-undir-einn-hatt-arid-2005-en-baedi-sveitarfelag-hofnudu>

## Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Seyðisfirði 4.febrúar 2026

Efni: umsögn um þingmál 322 - Fjarðarheiðargöng Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 -2040

Ég sem íbúi og fulltrúi sveitarstjóra á Seyðisfirði geri hér alvarlegar athugasemdir við tillögu að samgönguáætlun 2026 – 2040 eins og hún liggur fyrir nú.

Fjarðarheiðargöng sem eru fullrannsökuð og tilbúin í útboð eru á borði ráðherra, þar í boði hæstvirts Alþingis og sveitarfélaga SSA á Austurlandi. Það segir að göngin hafa farið í alla þá venjubundna og löggilta samráðsferla ríkis og sveitarfélaga sem til þarf fyrir slíkar vandaðar stórframkvæmdir. Margra ára vinna fagfólks heima fyrir, í ráðuneytum, erlendis og hjá Vegagerðinn hefur farið fram. Engin gangaleið á Íslandi hefur verið svo vandlega rannsökuð og undirbúin eins og Fjarðarheiðargöng. Kostnaður við undirbúning um 600 milljónir!

Því er þetta **GALÍÐ!** af háttvirtum samgönguráðherra að ætla fara á móti þeirri gífurlegu vinnu sem unnin hefur verið síðustu árin jafnvel áratugina og sátt hefur náðst um, að Fjarðarheiðargöng yrðu næstu göng hér á Austurlandi.

Þessi pólitíska svik sem felast í þessum gjörningi að kippa Fjarðarheiðargöngum út úr forgangi og hreinlega þurrkuð út, getur bara ekki talist **eðlileg eða lögmæt vinnubrögð**.

Tillagan sem fram kemur í áætluninni að fara í svonefnd Fjarðagöng er ekki í samræmi við gildandi Aðalskipulag Fljótshálfhéraðs 2008-2028, né gildandi Aðalskipulag Seyðisfjarðarkaupstaðar 2010-2030. Ekki heldur í gildandi Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2020 - 2040, ekki í samræmi við Svæðisskipulag Austurlands 2022 - 2044 ekki heldur í samræmi við Aðalskipulag Múlaþings 2025 - 2045 sem er í vinnslu.

Einnig er rétt að benda á, að samkvæmt lögum nr 123/2010, 2. kafli 3. grein fer sveitarstjórn með svæðis – aðal - og deiliskipulög. Ekki hefur borist nein beiðni um breytingar á gildandi skipulögum.

Undirrituð gerir enn aftur alvarlegar athugasemdir við að ekki skuli hafa verið farið í formlegt samráð við sveitarfélög sem málið varðar eða samtök sveitarfélaga á Austurlandi við þessa nýju samgönguáætlun.

Í ljósi þessa biðlar undirrituð til Umhverfis og Samgöngunefndar Alþingis að endurskoða þá forgangsröðun sem fram kemur í fyrirbyggjandi samgönguáætlun.

Virðingarfyllt

Inga Þorvaldsdóttir, íbúi og fulltrúi sveitarstjóra á Seyðisfirði, Múlaþingi

Viðtakandi: Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2025–2039 (Mál 322).

Efni: Áskorun um að flýta framkvæmdum við Axarveg (939)

Undirritaður, heimastjórnarfulltrúi á Djúpavogi, vill koma á framfæri alvarlegum athugasemdum við drög að samgönguáætlun. Megináhersla umsagnarinnar snýr að Axarvegi (939) og þeirri brýnu nauðsyn að færa verkefnið fram á áætlun og tryggja fulla fjármögnun þess strax á fyrsta tímabili.

Hér að neðan eru helstu rök fyrir því að framkvæmdum verði flýtt:

#### 1. Öryggi framhaldsskólanema og íbúa

Brýnasta málið snýr að mannlífum og öryggi okkar dýrmætasta fólks. Í dag sækja á bilinu 20 til 30 ungmenni frá Djúpavogi og nágrenni nám við Menntaskólann á Egilsstöðum. Þessir nemendur ferðast á milli heimilis og skóla tvisvar í viku yfir vetrartímann. Núverandi ástand vegarins um Öxi býður ekki upp á örugga ferð, sérstaklega að vetrarlagi, sem þvingar umferðina oft lengri leiðina um firði eða setur ungmennin í hættu á bröttum og hálum vegi. Nýr Axarvegur er því mikið hagsmunamál fyrir fjölskyldur á svæðinu og nauðsynlegur til að tryggja öryggi ungra ökumanna.

#### 2. Bylting í vöruflutningum og þjóðhagsleg hagkvæmni

Eins og staðan er í dag fara sáralitlir þungaflutningar um Öxi. Ástæðan er einföld: Vegurinn er of brattur (allt að 17% halli), of þröngur og of hættulegur fyrir stóra bíla. Flutningar neyðast því til að fara mun lengri leið um firðina. Með nýjum heilsársvegi mun dæmið snúast við. Þungaflutningar munu færast yfir á Öxi enda styttest leiðin milli Djúpavogs og Egilsstaða um rúma 70 km. Þetta mun skila gríðarlegri hagræðingu fyrir útflutningsgreinar og atvinnulífið á Austurlandi. Það er þjóðhagslegt óráð að nýta ekki þann möguleika sem fyrst.

#### 3. Umhverfissjónarmið og orkuskipti

Í samgönguáætlun er lögð áhersla á samdrátt í losun. Þegar þungaflutningar og almenn umferð geta farið styttri leið um láglendisveg í stað þess að klífa fjallvegi eða aka langar krókaleiðir, næst verulegur samdráttur í eldsneytisnotkun. Hver dagur sem framkvæmdum seinkar er glatað tækifæri í umhverfismálum.

#### 4. Byggðasjónarmið og aðgengi að þjónustu

Fyrir íbúa Djúpavogs eru Egilsstaðir lykilstaður fyrir sækja opinbera þjónustu, heilbrigðisþjónustu og verslun. Öruggur heilsársvegur um Öxi styrkir búsetuskilyrði verulega, stækkar atvinnusvæðið og tryggir jafnt aðgengi íbúa að grunnþjónustu.

#### Niðurlag

Það er skýlaus krafa heimastjórnar og íbúa að Alþingi bregðist við og setji Axarveg í forgang. Verkefnið er tilbúið, þörfin er aðkallandi og biðin hefur þegar verið of löng. Ég skora á nefndina að tryggja að framkvæmdir hefjist án tafar.



Virðingarfyllst,

Ingi Ragnarsson  
Heimastjórnarfulltrúi Djúpavogi



## Umhverfis- og samgöngunefnd

9. febrúar 2026

**Efni:** Umsögn Innviðafélags Vestfjarða um tillögu til þingsályktunar um Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030 (þingskjal 463 – 322. mál) („**Samgönguáætlun**“)

Með þessu bréfi vill Innviðafélag Vestfjarða koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og tillögum gagnvart Samgönguáætlun að teknu sérstöku tilliti til stöðu íbúa og fyrirtækja á Vestfjörðum.

Innviðafélag Vestfjarða vill koma á framfæri almennri ánægju með ný drög að Samgönguáætlun sem felur í sér skýra og jákvæða framþróun á stefnumótun og heildarsýn á sviði samgönguinnviða á Íslandi. Jafnframt er gleðilegt að sjá að heilsársöryggi, vetrarfærð og áreiðanleika samgangna sé gert hátt undir höfði og sett sem skýr markmið sem styrkir forsendur Samgönguáætlunar fyrir þau landsvæði sem búa við viðkvæmar aðstæður, þar á meðal Vestfirði.

Þrátt fyrir jákvæða heildarásýnd Samgönguáætlunar og góð fyrirheit, er áætlunin ekki hafin yfir gagnrýni. Ástæða er til að minna á að forsendur áframhaldandi efnahagslegs uppgangs Vestfjarða og þar með auknum skatttekjum hins opinbera frá svæðinu eru verulegar samgöngubætur. Innviðafélag Vestfjarða vill jafnframt minna á hina miklu innviðaskuld hins opinbera gagnvart íbúum og fyrirtækjum á Vestfjörðum. Ekki fæst séð að framlögð drög að Samgönguáætlun muni koma til móts við framangreint, nema að litlu leyti.

Að því sögðu vill Innviðafélag Vestfjarða sérstaklega áréttta eftirfarandi atriði:

### 1. Vestfirðir skapa verðmæti - en búa við ófullnægjandi samgönguinnviði

Atvinnulíf Vestfjarða hefur vaxið hratt á síðastliðnum árum og samhliða því hafa skatttekjur hins opinbera frá svæðinu farið vaxandi. Samkvæmt greiningu Innviðafélags Vestfjarða hefur undanfarin ár staðið yfir sannkallað efnahagsævintýri á Vestfjörðum þar sem atvinnulífið hefur skilað um 40 milljörðum króna í sameiginlega sjóði á árunum 2019 til 2022. Við það bætist að með sölunni á Kerecis sumarið 2023 fengust 180 milljarðar króna sem að stærstum hluta runnu til íslenskra fyrirtækja, lífeyrissjóða og íbúa, sem báru tilheyrandi skattlagningu í tilviki hvers og eins fjárfestis. Með framsali Kerecis á hugverkaréttindum sínum til móðurfélags síns í Danmörku á árunum 2024-2025 kemur sama fjárhæð aftur til greiðslu sem orsakar u.þ.b. 40 milljarða króna skattgreiðslu til íslenska ríkisins. Þessar tekjur eru ekki tilfallandi einkisávinningur, heldur endurspegla þær styrk og samkeppnishæfni atvinnulífs á Vestfjörðum.



Samkvæmt greiningu Innviðafélags Vestfjarða sem framkvæmd var árið 2025 var áætlað að skattspor Vestfjarða myndi aukast og verða nærri 62 milljörðum króna á tímabilinu 2023 til 2027. Nú stendur yfir vinna við að uppfæra greininguna vegna aukinnar skattheimtu á sjávarútveg með hækkun veiðigjalda, sem líklegt er að hægi á efnahagslegum vexti á Vestfjörðum þannig að skatttekjur frá svæðinu verði lægri en í upprunalegri áætlun Innviðafélags Vestfjarða fyrir tímabilið. Framlag íbúa og fyrirtækja á Vestfjörðum til hins opinbera er hins vegar óumdeilt og fer langt umfram það sem ætlast mætti til af þeim fólksfjölda sem hefur búsetu á Vestfjörðum.

Samhliða þessu hafa íbúar og fyrirtæki á Vestfjörðum þurft að búa við ótryggar samgöngur, langvarandi lokanir vetrarvega, snjóflóðahættu, einbreiðar brýr og bratta fjallvegi. Þetta hefur bein áhrif á aðgengi að vinnumarkaði, heilbrigðisþjónustu, menntun og íþróttastarf barna og ungmenna, auk þess að takmarka fjárfestingar og framleiðni fyrirtækja. Áhrif þess eru, að öðru óbreyttu, minni vöxtur skatttekna frá Vestfjörðum og lakari lífsgæði íbúa.

## **2. Fjármögnun samgangna með notkunar og reiðugjöldum**

Á höfuðborgarsvæðinu standa yfir framkvæmdir við að koma á fót Borgarlínu sem er ætlað að þjóna hlutverki sem grunnsamgöngukerfi innan og á milli sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Ekki verður tekin afstaða til fýsileika Borgarlínu hér, en athygli vekur að til stendur að fjármagna Borgarlínuna að mestu með svokölluðum reiðugjöldum frá hinu opinbera, en ekki notkunargjöldum frá notendum. Þannig er gert ráð fyrir að notkunargjöld muni aðeins standa undir litlum hluta kostnaðar, ef nokkrum. Samtímis eru jarðgöng og aðrir lykilsamgönguinnviðir á landsbyggðinni, þ.á m. Vestfjörðum, í auknum mæli sett fram sem verkefni sem fjármagna skuli með notkunargjöldum.

Fyrir íbúa Vestfjarða eru jarðgöng hins vegar ekki valkostur, heldur nauðsynlegt grunnsamgöngukerfi sem er forsenda daglegra athafna. Ef íbúi í Bolungarvík þarf að greiða sérstakt gjald til að aka barni sínu á íþróttæfingu á Ísafirði eða til að versla nauðsynjavörur, á meðan íbúi á höfuðborgarsvæðinu nýtur niðurgreiddra grunnsamgangna án sambærilegra gjalda, hefur skapast augljóst misræmi. Slíkt misræmi gengur gegn grundvallarsjónarmiðum um jafnræði borgara óháð búsetu, sem Samgönguáætlun sjálf er ætlað að byggja á. Jarðgöng á Vestfjörðum eru þannig ekki valfrjáls samgöngulausn eða afmarkað framkvæmdaverkefni, heldur óaðskiljanlegur hluti grunnsamgöngukerfis svæðisins.

Í þessu samhengi er einnig mikilvægt að minna á að íbúar Vestfjarða aka til Reykjavíkur til að sækja sérfræðilæknisþjónustu, sækja fundi með opinberum stofnunum og kaupa sértækar vörur eins og gleraugu. Samgönguleiðir, bæði innan Vestfjarða og frá Vestfjörðum til höfuðborgarsvæðisins eru því allar grunnsamgönguinnviðir sem ótækt er að innheimta notkunargjöld fyrir eins og nefnt er hér fyrir ofan.

Einnig er rétt að benda á að nú þegar hallar verulega á íbúa landsbyggðarinnar með nýálögðum kílómetragjöldum þar sem íbúum landsbyggðarinnar, sem þurfa að leita til höfuðborgarinnar vegna nauðsynlegrar þjónustu sem þar er að finna, er refsað fyrir búsetu sína. Öflugir grunnsamgönguinnviðir eru forsendur búsetu, fyrirtækjarekstrar og öflugs efnahagslegs vaxtar – sem síðan leiðir til aukinna skatttekna sem fjármagna rekstur hins opinbera.



Uppbygging grunnsamgönguinnviða er ófrávikjanleg skylda ríkisins og skal fjármögnuð með almennum reiðugjöldum, óháð búsetu. Samgönguinnviðir á Vestfjörðum eru ekki valkvæð framkvæmd heldur forsenda eðlilegs daglegs lífs, atvinnuþátttöku og aðgengis að grunnþjónustu. Verði hins vegar litið til þeirra sjónarmiða sem í framkvæmd hafa oft ráðið forgangsroðun samgöngufjárfestinga, svo sem efnahagslegra áhrifa og þjóðhagslegs ávinnings, þá liggur jafnframt fyrir að Vestfirðir standa þar sterkt. Hvort sem horft er til skyldu ríkisins eða til þeirra forsendna sem hafa verið látnar ráða í reynd, eru rök fyrir markvissri uppbyggingu samgönguinnviða á Vestfjörðum ótvíræð.

### 3. Samgönguáætlunin viðurkennir þörfina - en framkvæmdin dregst

Í Samgönguáætlun er réttilega tekið fram að þörf fyrir jarðgöng sé einna brýnust á Vestfjörðum. Þrátt fyrir þessa viðurkenningu eru tímasetning og fjármögnun næstu framkvæmda óljós, með þeim afleiðingum að raunveruleg úrbót á heilsárstengingum Vestfjarða er ýtt langt út fyrir það tímabil sem atvinnulíf og samfélag svæðisins þola. Sú nálgun gengur í berhöggi við markmið áætlunarinnar um öryggi, áreiðanleika og byggðaþróun.

Innviðafélag Vestfjarða telur nauðsynlegt að mörkuð sé skýr stefna um samfellda jarðgangnagerð á Vestfjörðum, þar sem undirbúningur, hönnun og loks framkvæmdir fylgi hver annari án tafa. Slík nálgun er bæði hagkvæmari og eykur fyrirsjáanleika fyrir íbúa og atvinnulíf. Athygli er vakin á því að ennþá er að finna tugi einbreiðra brúa á stofnvegum Vestfjarða og það er óásættanlegt að slá framkvæmdum sem miða að því að breyta því ástandi á frekari frest.

Í þessu samhengi er rétt að nefna að í Samgönguáætlun er að finna almenna tilvísun til fjármögnunarleiða, þ.á m. með samstarfi opinberra aðila og einkaaðila (*Public-private partnership* eða *PPP*), án þess þó að slíkar leiðir séu útfærðar nánar eða tengdar tilteknum verkefnum. Vestfirðir hafa um árabil lagt ríkissjóði til verulegar skatttekjur, á sama tíma og fjárfesting í samgönguinnviðum svæðisins hefur ítrekað verið frestað, að því er virðist vegna fjárskorts. Afleiðingarnar eru ekki fræðilegar heldur raunverulegar og daglegar, sem felast meðal annars í aukinni öryggisáhættu, skertri færni vinnumarkaða til að tengjast, takmörkuðu aðgengi að þjónustu og hamlandi áhrifum á atvinnuuppbyggingu.

Að þessu virtu er óskiljanlegt hvers vegna Samgönguáætlun gerir ekki ráð fyrir markvissri notkun PPP við fjármögnun og uppbyggingu innviða á Vestfjörðum, einkum jarðgangna og heilsárstenginga. Slík nálgun felur ekki í sér framsal á eignarhaldi eða stjórnun innviða, heldur leið til að flýta framkvæmdum og dreifa fjárhagslegu álagi ríkisins yfir tíma. Í því samhengi er minnt þau rök sem hafa komið fram í þessu bréfi og lúta að því að greiða eigi fyrir grunnsamgönguinnviði með reiðugjöldum, ekki notkunargjöldum og þannig ættu reiðugjöld að vera greiðslufyrirkomulag til PPP verkefna, ekki notkunargjöld.

Innviðafélag Vestfjarða skorar á yfirvöld að láta staðar numið við að vísa til og útskýra fræðilega þýðingu PPP-fjármögnunar, og einsetja sér frekar að nýta þetta tiltekna verkfæri í framkvæmd til að tryggja áframhaldandi efnahagslegan vöxt á Vestfjörðum og bregðast við þeirri alvarlegu innviða- og samgönguskuld sem ríkið stendur frammi fyrir gagnvart Vestfjörðum.



#### 4. Innviðafélög um byggingu og rekstur samgönguinnviða

Líkt og vikið var að hér að framan inniheldur Samgönguáætlunin aðeins almenna skírskotun til PPP verkefna án þess að útfærsla þeirra sé skilgreind frekar. Í því samhengi lýsir Innviðafélag Vestfjarða sig reiðubúið til þess að hefja viðræður við hið opinbera um að félagið taka að sér, í samvinnu við hið opinbera og fjármögnunaraðila, að rannsaka, hanna, byggja og reka jarðgöng og önnur samgöngumannvirki á Vestfjörðum sem tryggt geti áframhaldandi efnahagslegan vöxt á Vestfjörðum og stórlega auknar skatttekjur frá svæðinu sem uppfylla nútímakröfur um öryggi og aðgengi að grunnsamgöngumannvirkjum.

#### 5. Samantekt

Að öllu framangreindu virtu, árétta Innviðafélag Vestfjarða ánægju sína með áætlun stjórnvalda að nálgast samgönguinnviði á Íslandi með skipulegum og heildstæðum hætti. Þá leyfir Innviðafélag Vestfjarða sér að vísa til umsagnar Fjórðungssambands Vestfirðinga dags. 4. febrúar 2026 þar sem er að finna margar góðar ábendingar og tillögur um þennan málaflokk.

Að endingu vill Innviðafélag Vestfjarða minna á að þau jákvæðu teikn sem hafa verið á lofti á Vestfjörðum undanfarin ár hafa haft verulega jákvæð áhrif á fjárhagslega stöðu ríkissjóðs. Hætt er við því að efnahagsævintýrið á Vestfjörðum staðni eða fari út af sporinu ef ekki verður fundin leið til að annars vegar forgangsraða innviðaupbyggingu á svæðinu og hins vegar fjármagna innviði á svæðinu og greiða þannig niður langvarandi innviðaskuld ríkisins gagnvart landshlutanum.

Innviðafélag Vestfjarða hvetur umhverfis- og samgöngunefnd til að tryggja að endanleg Samgönguáætlun feli í sér skýra forgangsroðun Vestfjarða, raunhæfa tímasetningu lykilverkefna og virka nýtingu þeirra fjármögnunarleiða sem ríkinu standa til boða í samstarfi við einkaaðila.

Hagsmunir allra landsmanna eru undir, ekki einungis þeirra sem kjósa að búa og/eða starfa á Vestfjörðum.

Fyrir hönd **Innviðafélags Vestfjarða,**

DocuSigned by:  
  
9100A23561D4480...

Guðmundur Fertram Sigurjónsson





Stjórnarráð Íslands  
Innviðaráðuneytið

22. janúar 2026

# Samgönguáætlun 2026–2040



# Kjarni málsins

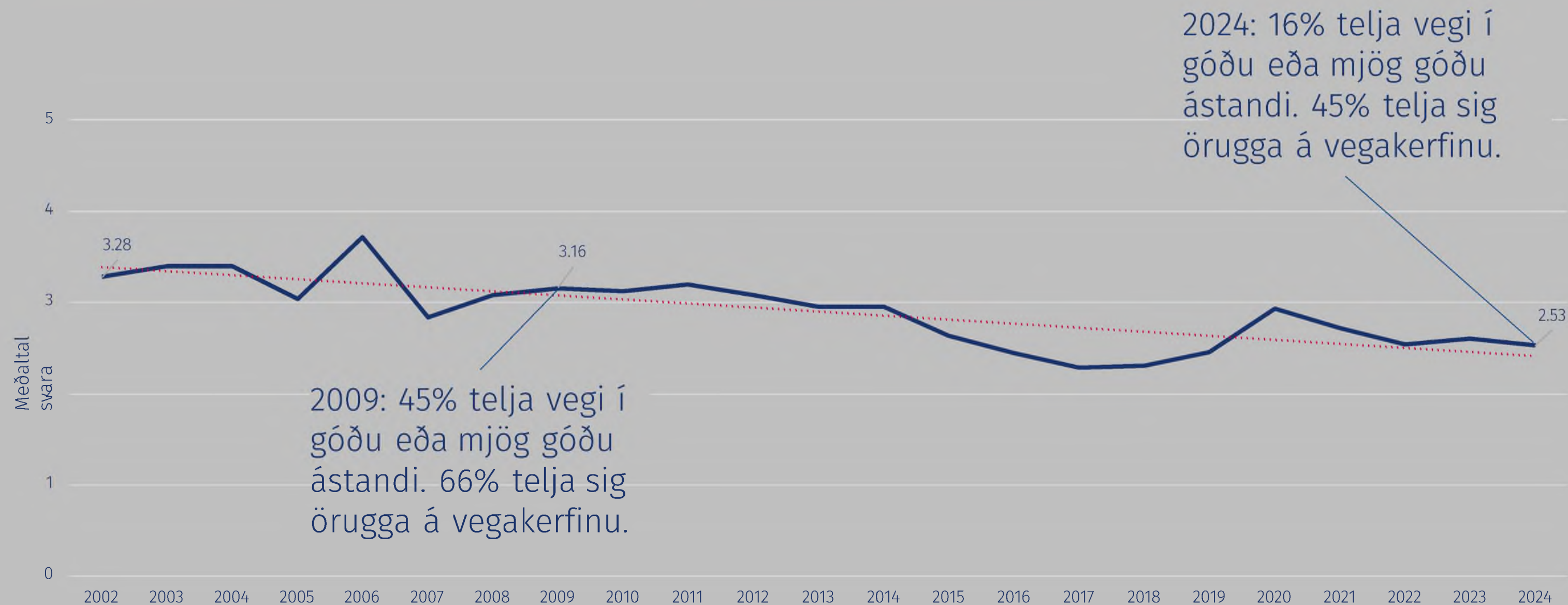
- Framkvæmdir um land allt.
- Stóraukin framlög til viðhalds vega.
- Þjónusta á vegum betur fjármögnuð.
- Kyrrstaða rofin í jarðgangagerð – ný forgangsöröðun.
- Einbreiðum brúm á Hringveginum útrýmt
- Aðskilnaður akstursstefna.
- Ný sýn í fjármögnun með stofnun innviðafélags.



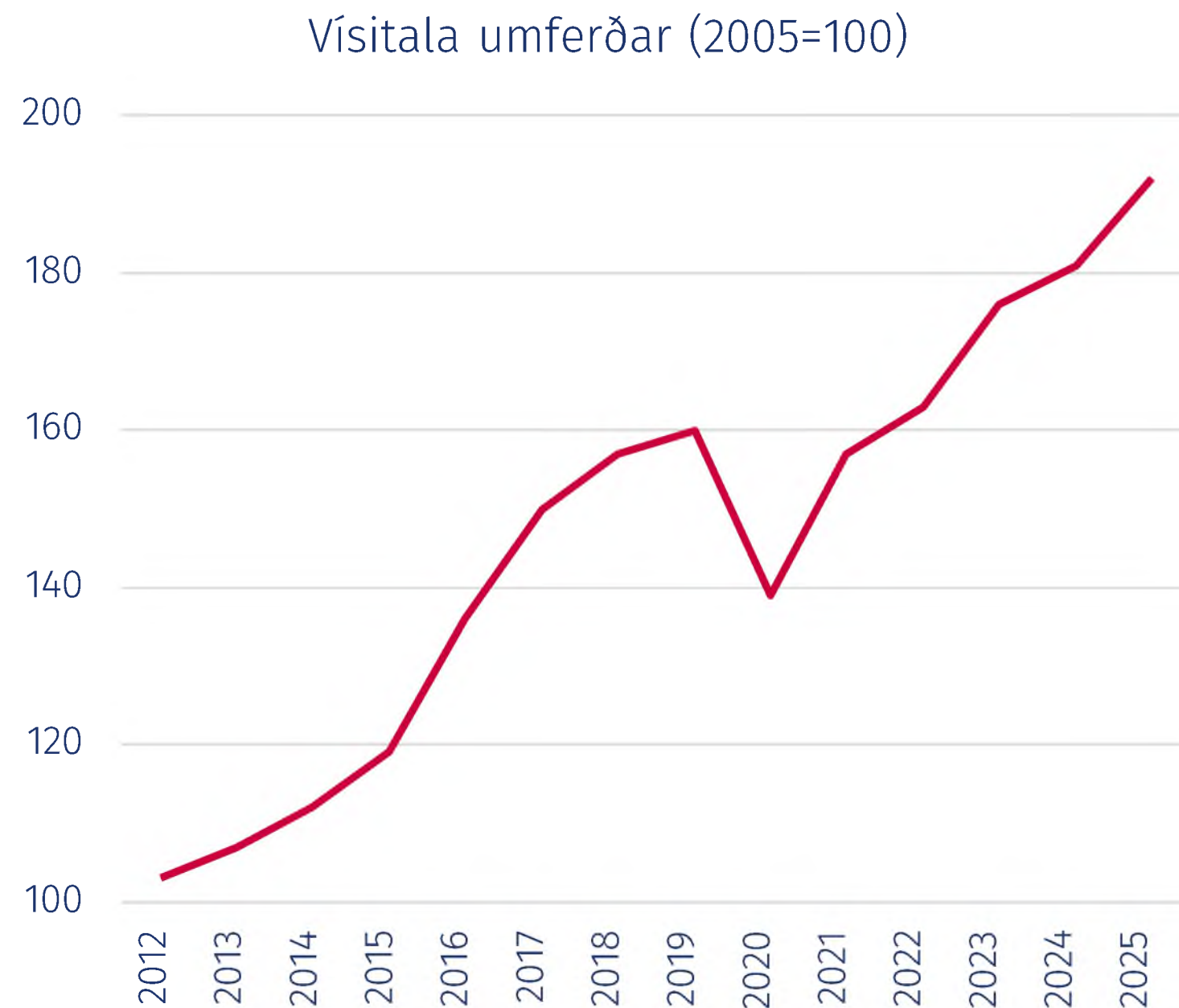


# Mat almennings á gæðum vega

Finnst þér þjóðvegir á Íslandi almennt vera góðir eða slæmir?  
(5=mjög góðir, 1=mjög slæmir) — Spurning úr árlegri viðhorfsskönnun Vegagerðarinnar 2002-2024.



# Umferð hefur aukist um 70- 100% á 13 árum



## Á 5.800 km af stofnvegum:

- » 46% af slitlaga er í slæmu eða mjög slæmu ástandi og komin fram úr áætluðum endingartíma.
- » 30% vega hafa ófullnægjandi burðarþol, þ.e. Bera einungis þyngd upp að 10 tonna öxulpunga.

## Um 1.200 brýr eru á þjóðvegakerfinu.

- » Meðalaldur þeirra er um 45 ár, 25% eru 60 ára eða eldri.
- » 10% eru metnar í ófullnægjandi ástandi.
- » Sumar hafa skerta burðargetu sem getur valdið röskun í vöruflutningum.

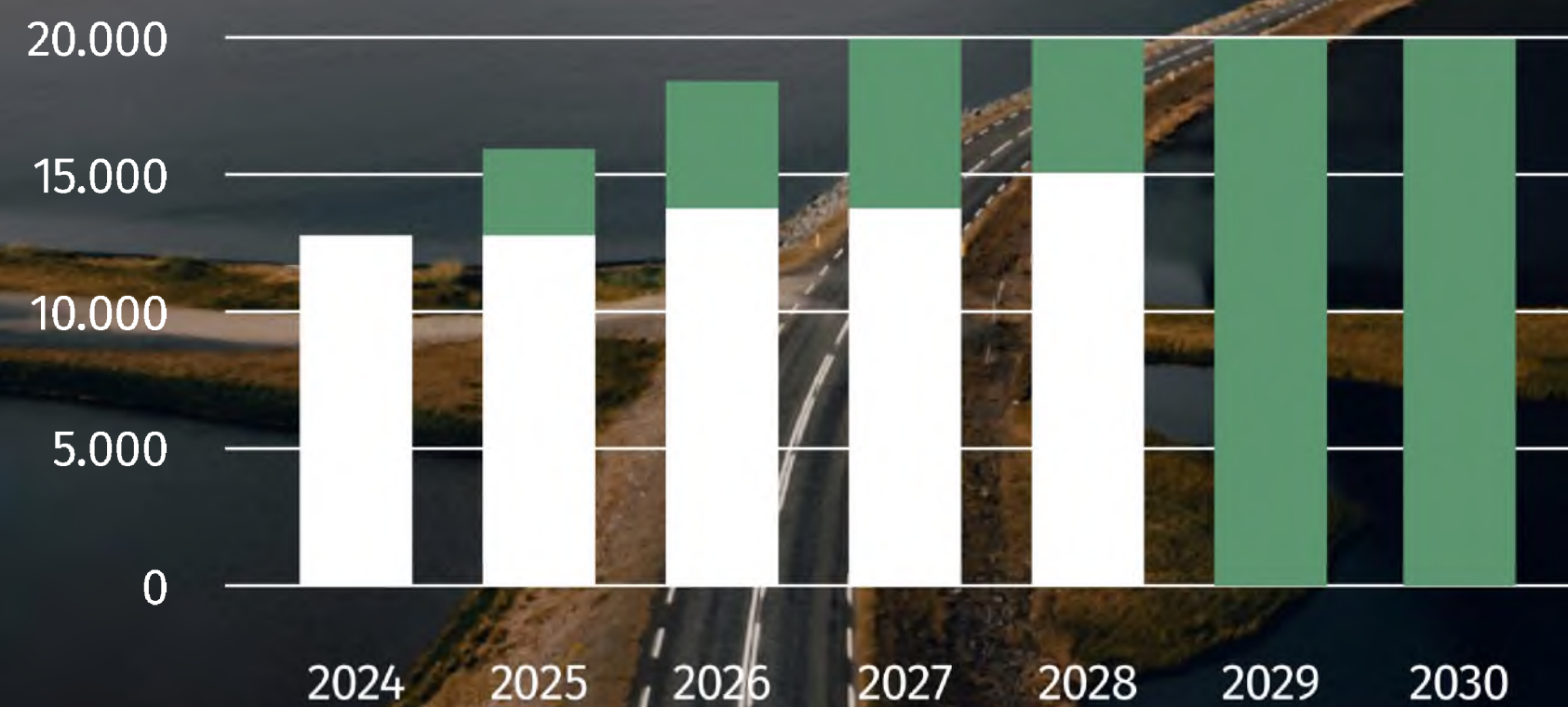
**12 veggöng** eru í rekstri. Kostnaðarsamar viðgerðir og endurnýjun búnaðar er fram undan.





# Stóraukin framlög til viðhalds vega

20 milljarðar á ári frá og með 2027.



Hækka í 20 ma. kr. árlega



Stjórnarráð Íslands  
Innviðaráðuneytið



An aerial photograph showing a light blue car driving on a snow-covered road. To the left of the road is a dark, textured area that appears to be a frozen body of water or a snow-covered field. The car is positioned in the lower-left quadrant of the frame, moving towards the right. The overall scene is cold and wintry.

# Fjármögnun vetrarþjónustu

Fjárveiting til vetrarþjónustu á fyrsta tímabili áætlunarinnar er aukin um tæpa 14 milljarða frá tillögu að samgönguáætlun sem lögð var fram haustið 2023.



# Átak í fækkun malarvega

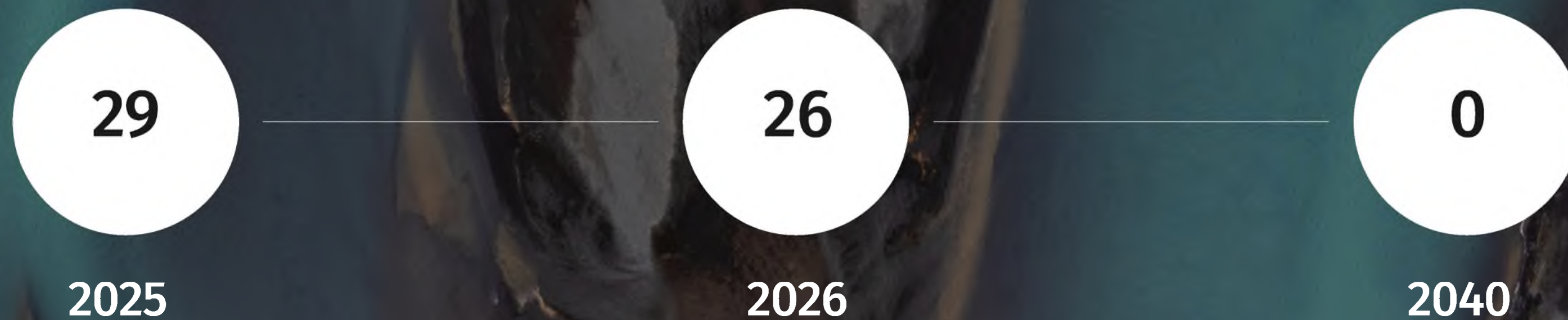
---

- Öflugt átak í lagningu bundins slitlags heldur áfram
- Samtals lagt slitlag á 460 kílómetra á tímabilinu
- Slitlag á tengivegum úr 1.391 km í 1.545 km á næstu fimm árum



# Einbreiðum brúm á Hringveginum útrýmt

Engar einbreiðar brýr verði á Hringveginum árið 2040.





# Innanlandsflugvelli

## Akureyri

Stækkun flugstöðvar  
lokið. Endurbætur á  
aðflugsljósum

## Egilsstaðir

Efla hlutverk sem  
varaflugvöllur  
millilandaflugs.  
Uppbygging á akbraut  
og endurbætur á  
aðflugsljósum.

## Reykjavík

Ný flugstöð sem  
samvinnuverkefni.  
Endurbætur á  
aðflugsljósum og  
fjarstýrður flugturn.





# Hafnabótasjóður

- Gerðar verða breytingar á styrkhlutfalli hafna til lækkunar á þeim höfnum sem uppfylla ákveðin skilyrði.
- Skilyrði fyrir lækkun styrkhlutfalls í þessari þingsályktunartillögu er:
- Meðalárstekjur (2021–2023) yfir 450 millj. kr.
- Meðalframlegð (EBITDA) yfir 300 millj. Kr.
- Með þessu móti er hægt að styrkja fleiri verkefni í þeim höfnum þar sem þörfin fyrir styrk er meiri.





**Stærstu framkvæmdir í  
höfnum og viðhaldsdýpkanir  
Yfir 200m.kr. á fyrsta  
tímabili  
2026-2030**



# Jarðgöng



Stjórnarráð Íslands  
Innviðaráðuneytið



## Forgangur

1

### **Fljótagöng** (5,2 km)

Efst í forgangslista vegna sérstaklega hættulegrar náttúruvár. Tengir Siglufjörð og Fljótin og leysa Strákagöng af hólmi.

2-3

### **Fjarðagöng** (5,4 km + 7 km)

Tvenn göng frá Seyðisfirði til Mjóafjarðar (5,4 km) og frá Mjóafirði til Norðfjarðar (7 km). Rýfur vetrareinangrun Seyðisfjarðar og eflir samfélag á Austurlandi.

2-3

### **Súðavíkurgöng** (nokkrir valkostir)

Tengir Súðavík og Ísafjörð og leysir af hólmi leið þar sem grjóthrun og snjóflóðahætta er mikil.

4

### **Miklidalur og Hálf dán** (2,8/5 km + 6 km)

Tengir þrjá byggðakjarna Patreksfjörð, Tálknafjörð og Bíldudal.

## Til nánari skoðunar

- Fjarðarheiðargöng
- Hvalfjarðargöng II
- Göng milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur
- Breiðadalsleggur, breikkun
- Klettsháls
- Gemplufallsheiði
- Öxnadalsheiði
- Reynisfjall
- Lónsheiði
- Hellisheiði eystri
- Berufjarðargöng og Breiðdalsheiðargöng





# Samráð um land allt



# Vesturland

- **Snæfellsnesvegur um Skógarströnd** – Uppbygging vegar eykur öryggi og bætir samgöngur milli Dala og Snæfellsness.
- **Hringvegur um Kjalarnes** – Aðskilnaður akstursstefna eykur öryggi.
- **Uxahryggjavegur** – Bætt tenging milli Suðurlands og Vesturlands
- **Hringvegur alla leið að Borgarnesi** – Til lengri tíma er gert ráð fyrir að akstursstefnur verði aðskildar til að auka öryggi enn frekar
- **Viðhald vega** – Stóraukin framlög.



# Vestfirðir

- **Vestfjarðavegur um Gufudalssveit og Dynjandisheiði** – Aukið öryggi og bætt tenging milli byggða.
- **Bíldudalsvegur af Dynjandisheiði** – Eflir atvinnulíf á Bíldudal og styttnir flutningsleiðir með eldisfisk um 44 km.
- **Innstrandavegur** – Bundið slitlag á malarveg.
- **Strandavegur um Veiðileysuháls** – Aukið öryggi og bætt tenging á Ströndum
- **Flateyrarvegur** – Margvíslegur ávinningur, m.a. bættar snjóflóðavarnir.
- **Ísafjarðarhöfn** (Sundabakki kláraður) – Eflir atvinnulíf og ferðaþjónustu.



# Norðurland

- **Vatnsnesvegur** – Aukið öryggi og bundið slitlag á fjölförnum vegi.
- **Norðausturvegur** (m.a. brú yfir Skjálfanda við Kinn) – Endurnýjun vegar eykur öryggi og ný og breið brúar bætir burðarþol.
- **Fljótagöng og Siglufjarðarvegur** – Ný göng og vegur vegna sérstaklega hættulegrar náttúruvár.
- **Brú yfir Skjálfanda við Fosshól** – Ný og breiðari brú eykur öryggi.
- **Brú yfir Jökulsá á Fjöllum** – Ný og breiðari brú eykur öryggi. Brúin var flöskuháls í flutningakerfi vegna takmarkaðs burðarþols
- **Bárðardalsvegur vestri** – Aukið öryggi og bætt tenging við Sprengisand.
- **Sauðárkrókshöfn** (útgarður) – Eflir atvinnulíf.



# Austurland

- **Egilsstaðaflugvöllur** – Viðamiklar endurbætur (akbraut og aðflugsljós) eflir hlutverk í millilandaflugi og bætir þjónustu fyrir íbúa.
- **Heilsársvegur um Öxi** – Styttir ferðatíma milli Djúpavogs og Egilsstaða um rúma 60 km.
- **Hringtorg** – Hringtorg á gatnamótum Hringvegar og Skriðdals- og Breiðdalsvegar á árunum 2029–2030 eykur öryggi og greiðir fyrir umferð.
- **Brú yfir Sléttuá í Reyðarfirði** – Verið flöskuháls í flutningakerfi vegna takmarkaðs burðarþols.
- **Jökuldalsvegur** – Umferð stóraukist vegna tilkomu Stuðlagils sem áfangastaðar ferðamanna. Framkvæmdir hefjast 2026.
- **Hringvegur frá Reyðarfjarðarbotni að Breiðdalsvík, Lagarfljótsbrú og Hringvegur um Lón** – Framkvæmdir hefjast 2027.
- **Seyðisfjarðarhöfn** (Strandabakki). Eflir atvinnulíf og ferðaþjónustu.



# Suðurland og Suðurnes

- **Ölfusárbrú** – Aukið öryggi og greiðir umferð um Suðurland.
- **Ný brú yfir Þjórsá um nýjan Búðafossveg** – þjónar íbúum og atvinnulífi. Byggð í tengslum við framkvæmdir við Hvammsvirkjun.
- **Þrengslavegur um Skógarhlíðarbrekkur** – Endurbætur auka öryggi.
- **Suðurlandsvegur** – Aukinn umferðarpungi síðustu ár eykur þörf á aðskilnaði akstursstefna. Enn eru kaflar eftir í nágrenni Reykjavíkur, milli Varmár og Kamba og svo austur fyrir Selfoss.
- **Reykjanesbraut** – Lokakaflí í fullum aðskilnaði umferðar milli höfuðborgarsvæðis og Keflavíkurflugvallar.
- **Vestmannaeyjahöfn** (ýmis verkefni) – efla atvinnulíf og ferðaþjónustu.

# Höfuðborgarsvæðið

- **Samgöngusáttmálinn** – Markvisst unnið að uppbyggingu innviða (stofnbrauta, Borgarlínu og hjóla- og göngustíga) í takt við framkvæmdaáætlun.
- **Stór stofnvegaverkefni.** Miklubrautargöng, stokkar á Sæbraut og í Garðabæ og Reykjanesbraut milli Setbergs og Álftanesvegar
- **Borgarlína.** Fyrsti áfangi milli Hamraborgar og Ártúnshöfða (innviðir, Fossvogsbrú).
- **Sundabraut** – Framkvæmdir hefjast á kjörtímabilinu.
- **Almenningssamgöngur** – Þjónusta stóraukin á grundvelli samgöngusáttmála. Nýtt félag um rekstur almenningssamgangna.
- **Arðsemi** – Samfélagslegur ábati til 50 ára (núvirtur) vegna framkvæmda Samgöngusáttmálans og Sundabrautar árið 2024 getur numið ríflega 1.330 milljörðum kr.



# Sundabraut verður byggð og fjármögnuð með veggjöldum

| 2025                      | 2027                   | 2032                  |
|---------------------------|------------------------|-----------------------|
| Umhverfis-<br>matsskýrsla | Framkvæmdir<br>hefjist | Opnuð fyrir<br>umferð |







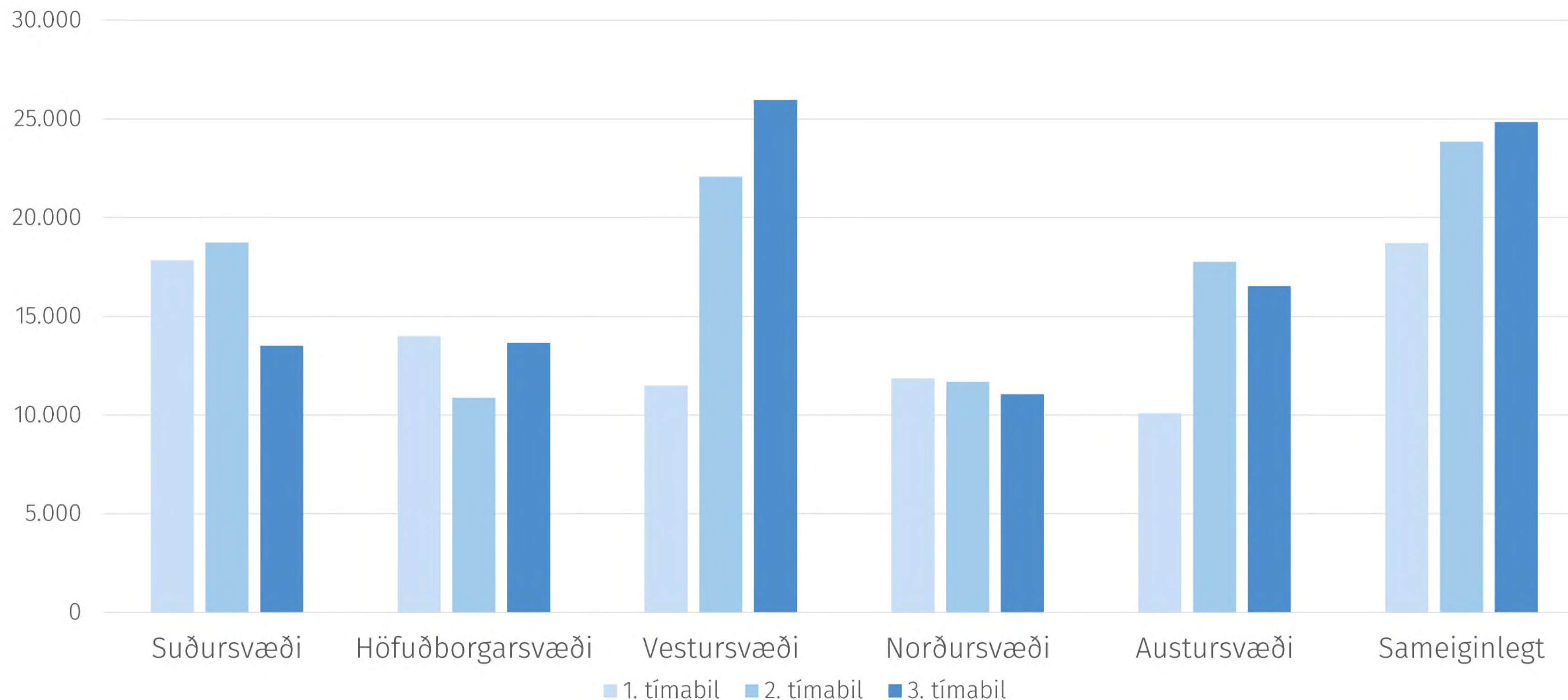
# Arðsemi

- Við mótnun framkvæmdadatafla vegaframkvæmda í samgönguáætlunar var litið til arðsemi verkefna.
- Ábati vegna ferðatímastyttinga og áhrifa á umferðaröryggi vigtar mikið. Arðsemisgreiningar ráðgefandi fyrir forgangsörðun framkvæmda.
- Önnur atriði skipta einnig máli, svo sem byggða og umhverfissjónarmið.
- Það eru arðsöm verkefni um land allt, greiningar auðveldar það að velja bestu valkosti á hverjum stað.





# Fjárfestingar vegáætlunar eftir svæðum





# Minnisblað

|                   |                                      |                   |             |
|-------------------|--------------------------------------|-------------------|-------------|
| <b>Viðtakandi</b> | Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis | <b>Dagsetning</b> | 13.02.2026  |
| <b>Sendandi</b>   | Innviðaráðuneytið                    | <b>Málsnúmer</b>  | IRN25090072 |

## Svar við beiðni um upplýsingar varðandi Samgönguáætlun

Þetta minnisblað er tekið saman af skrifstofu samgangna hjá innviðaráðuneytinu með vísan til beiðni umhverfis- og samgöngunefndar (dags. 2. febrúar 2026) um svar við spurningum í kjölfar fundar nefndarinnar með innviðaráðuneytinu. Hér birtast spurningar nefndarinnar feitletraðar og svör í kjölfarið.

### Listi yfir viðhaldsverkefni á tíma áætlunarinnar sem er fjármögnuð

Viðhaldsverkefni vegamála eru ekki útlustuð í samgönguáætlun. Vegagerðin sér um að ráðstafa þessari fjárveitingu.

Vegagerðin skiptir viðhaldsverkefnum sínum í nokkra undirflokka, þar á meðal viðhald bundinna slitlaga, viðhald malarvega, viðhald burðarlaga, viðhald vegbúnaðar, viðhald brúa, umferðaröryggi og vegganga, eru stærstu undirflokkarnir. Hver undirflokkur inniheldur síðan fjölda einstakra verkefna.

Stærstu einstöku verkefnin tilheyra yfirleitt undirflokknum viðhald burðarlaga eða styrkingar og endurbætur.

Listinn hér að neðan er yfirlit yfir stærri viðhaldsverkefni (styrkingarverkefni) sem er forgangsraðaður árlega út frá mældum breytum, meðal annars árdagsumferð, mældu ástandi vegar, vegflokki o.s.frv. Þetta er gert til að tryggja að fjármagni sé ávallt ráðstafað til þeirra verkefna sem eru brýnst hverju sinni. Listinn hér fyrir neðan er engan vegin tæmandi og viðhaldsfjármagn fer í mjög marga undirflokka þar á meðal viðhald bundinna slitlaga, viðhald malarvega, viðhald burðarlaga, viðhald vegbúnaðar, viðhald brúa, umferðaröryggi og vegganga, eru stærstu undirflokkarnir. Hver undirflokkur inniheldur síðan fjölda einstakra verkefna.

Verkefni ársins 2026 í flokknum viðhald burðarlaga (styrkingar og endurbætur) eru eftirfarandi, þó listinn sé ekki tæmandi

#### Suðurland

- Laugarvatnsvegur (Laugarvatn – Reykjavegur) 2,6 km
- Þorlákshafnarvegur (Hringvegur – Þrengslavegur) 11,5 km

#### Norðurland

- Hringvegur (Fnjóskadalsvegur eystri – Norðausturvegur) tveir kaflar samtals 2,75 km
- Hringvegur (Skagastrandarvegur – Hvammsvegur) 1,55 km
- Þverárfjallsvegur (Skagavegur – Sauðárkrókur, Skarðseyri) 3 km
- Kísilvegur 1,53 km

#### Austurland



- Hringvegur (Fossgerði) 1,5 km
- Hringvegur (Nesjaborp, Meðalfellsvegur) 2,4 km

#### Vesturland

- Snæfellsvegur (Hítará – Heydalur) 6,3 km
- Stykkishólmsvegur (Snæfellsvegur) tveir kaflar samtals 3,65km
- Vestfjarðarvegur (Gröf) 7,2 km
- Útnesvegur (Undir enni) rofvarnir
- Bíldudalsvegur (Barðastrandarvegur – Tálknafjarðarvegur) 5,66 km
- Brjánslækjarvegur (Barðastrandarvegur – Brjánslækur) vegur að ferjubryggju

Langstærsti hluti viðhalds burðarlaga fara á Vesturland eða 58%.

Gera má ráð fyrir að einstök verkefni geti breyst innan tímarammans en þetta eru áætluð verkefni 2026.

Hér fyrir neðan má sjá hvernig heildarráðstöfun viðhalds fyrir árið 2026 verður skipt milli landshluta

| Norður | Suður | Austur | Vestur | Annað óskipt |
|--------|-------|--------|--------|--------------|
| 20%    | 28%   | 14%    | 30%    | 9%           |

- **Arðsemismat um allar helstu framkvæmdir, til að fá innsýn í þá aðferðafræði og hvernig er forgangsraðað á tímabilin.**
  - Sjá meðfylgjandi kynningu Vegagerðarinnar frá 7. október 2025 um arðsemismat samgönguáætlunar (Sjá viðhengi 20260130\_KYN\_Ávinningur vegaframkvæmda pptx (003)).
  - Vegagerðin og Innviðaráðuneytið gáfu út forsendur fyrir félagshagfræðilegar greiningar í vegasamgöngum haustið 2023. Í skjalinu er forsendur lýst. (Sjá viðhengi *Forsendur\_felagshagfraedilegrar\_greiningar-utg01*)
  - Arðsemismat styður við forgangsrröðun, en það er ekki eingöngu hægt að horfa á arðsemi. Einnig er horft til markmiða um breikkun brúa á Hringvegi, bundið slitlag á stofnvegi og tengivegi og aðskilnað akstursstefna. Þá eru einnig ýmis verkefni sem lögð hefur verið rík áhersla á undanfarin ár.
  - **Er til samanburður á forgangsrröðun síðustu gildu og síðustu framlögðu samgönguáætlunar og þessarar?**
  - Í vinnslu framkvæmdaáætlunar samgönguáætlunar var m.a. litið til forgangsrröðunar síðustu framlögðu áætlunar. Ekki var horft til gildandi áætlunar með sama hætti.
  -

- **Allt um jarðgangakosti og jarðgangaáætlun**
  - **Hver er raunverulegur kostnaður við Fjarðarheiðargöng (tölur á reiki)**

Samkvæmt áætlun Vegagerðarinnar var áætlaður kostnaður í október 2025, 54 milljarðar en vikmörk eru -10% +25%. Áætlaður kostnaður í tillögu að samgönguáætlun haustið 2023 var 46,5 milljarðar
  - **Mikið rætt um óvissu við Fjarðarheiðargöng, eru einhver gögn sem rökstyðja það?**

Eins og fyrra svar sýnir er óvissa í kostnaðaráætlunum. Einnig er alltaf jarðfræðileg óvissa við jarðgangnagerð. Fjallað er um áhættu vegna vatnsleka í jarðfræðirannsóknarskýrslu sem unnin var í undirbúningi verkefnisins.
  - **Hafa verið skoðaðar fleiri leiðir til að tengja frá fjörðunum og upp í Hérað? Ef svo, getur nefndin fengið þau gögn.**

Það hafa verið skoðaðar fleiri leiðir, þá helst að tengja svokölluð T-göng, þar sem að gerð eru göng milli Seyðisfjarðar, Mjóafjarðar og Norðfjarðar og svo frá Mjóafirði í Fagradal undir Mjóafjarðarheiði. Fjallað er um nánar um þessa leið í skýrslu starfshóps um Seyðisfjarðargöng sem kom út árið 2019 (Sjá viðhengi *Seyðisfjarðargöng\_skýrsla*).

- **Samningar um æfinga-, kennslu- og einkaflug.**

- Vikið er að æfinga-, kennslu- eða einkaflugi í eftirfarandi skjölum:
  - Í c) lið bókunar samgönguráðherra og borgarstjóra frá 14. júní 1999.
  - Í 4. tl. minnisblaðs samgönguráðherra og borgarstjóra frá 11. febrúar 2005.
  - Í iii) lið skjals sem undirritað var af innanríkisráðherra og borgarstjóra í kjölfar samkomulags ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group um innanlandsflug þann 25. október 2013.
  - Í inngangi, 2. og 6. gr. samkomulags samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og borgarstjóra um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni þann 28. nóvember 2019.

Til upplýsingar: Auk framangreindra skjala undirrituðu ráðherrar samgöngumála og borgarstjórar eftirfarandi skjöl um ýmis mál tengd Reykjavíkurlugvelli:

- Samkomulag um samráðsnefnd um málefni Reykjavíkurlugvallar þann 8. apríl 2009 og
- minnisblað samgönguráðherra og borgarstjóra um samgöngumiðstöð í Vatnsmýri sama dag.
- Samkomulag um endurbætur á aðstöðu fyrir farþega og þjónustuaðila á Reykjavíkurlugvelli þann 19. apríl 2013.

Afrit af framangreindum skjölum eru í viðhengjum.

- **Hlutfall framlaga til mismunandi ferðamáta og hlutfall til virkra ferðamáta, samanburður við Norðurlönd eða önnur lönd sem við berum okkur saman við.**
  - Umrædd gögn eru ekki tiltæk í ráðuneytinu. Mögulegt er að vinna þessi gögn en slíkt krefst meiri yfirlegu og tíma. Sé vilji til getur ráðuneytið sett af stað vinnu við skýrslugerð.
- **Er til lýðheilsumat á áherslum í samgönguáætlun? Þar með talið áhrif á hreyfingu, svifryk og mengun (ótímabær dauðsföll)**
  - Nei, slíkt mat hefur ekki verið unnið.
- **Hver er staðan á skoðun á lest sem valmöguleika á milli Keflavíkurflugvöll og Reykjavíkur?**
  - Engin vinna á sér stað innan ráðuneytisins um skoðun á lest sem valmöguleika á milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur.
- **Minnisblað sem var verið að vinna um flug til Ísaijarðar.**
  - Meðfylgjandi er skýrsla Vegagerðarinnar um ríkisstyrkt áætlunarflug frá því í nóvember síðastliðinn (Sjá viðhengi *Skýrsla - Staða á ríkisstyrktu áætlunarflugi innanlands 2025*)
- **Listi yfir arðsemi hafna á Íslandi.**
  - Ekki er til listi yfir arðsemi hafna. Fylgst er með rekstrarafkomu hafna m.a. til þess að meta styrkhæfni og styrkpörf. Fjárhagsupplýsingar hafna er hægt að nálgast á heimasíðu Hafnasambands Íslands.

Júní 2019



# Seyðisfjarðargöng

## Valkostir og áhrif á Austurlandi



Stjórnarráð Íslands  
Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið





Stjórnarráð Íslands

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

# SEYÐISFJARÐARGÖNG

## Valkostir og áhrif á Austurlandi



## Efnisyfirlit

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. INNGANGUR.....                                                        | 2  |
| Skipun hópsins .....                                                     | 2  |
| Verkefni og störf hópsins .....                                          | 2  |
| 2. SAMGÖNGUÁÆTLUN.....                                                   | 3  |
| 3. ÚTTEKT Á VIÐFANGSEFNI.....                                            | 3  |
| Valkostir í leiðavali .....                                              | 3  |
| 4. LÝSING Á JARÐGANGALEIÐUM.....                                         | 6  |
| Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng.....                                       | 6  |
| Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður .....          | 7  |
| Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur..... | 8  |
| Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur.....               | 9  |
| 5. FRAMKVÆMDAHRÁÐI OG ÁFANGASKIPTING .....                               | 9  |
| Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng.....                                       | 10 |
| Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður .....          | 10 |
| Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur..... | 10 |
| Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur.....               | 10 |
| 6. VEGALENGDIR OG UMFERÐ .....                                           | 11 |
| 7. RANNSÓKNIR OG JARÐFRÆÐI .....                                         | 13 |
| Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng.....                                       | 13 |
| Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður .....          | 13 |
| Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur..... | 13 |
| Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur.....               | 14 |
| 8. VEDURFARSLEGAR AÐSTÆÐUR.....                                          | 14 |
| Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng.....                                       | 14 |
| Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður .....          | 14 |
| Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur..... | 14 |
| Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur.....               | 15 |
| 9. KOSTNAÐUR .....                                                       | 15 |
| 10. SAMFÉLAGSLEG ÁHRIF .....                                             | 16 |
| Skýrsla KPMG .....                                                       | 16 |
| Áhrif á byggðaðpróun.....                                                | 18 |
| Ályktun aðalfundar SSA 2018.....                                         | 19 |
| 11. SAMVINNUVERKEFNI (PPP) OG VEGGJÖLD .....                             | 19 |
| 12. ÁLYKTANIR OG NIÐURSTÖÐUR HÓPSINS.....                                | 20 |
| VIÐAUKAR:.....                                                           | 21 |

# 1. INNGANGUR

## Skipun hópsins

Með bréfi dags. 21. september 2017 skipaði þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra verkefnishóp um undirbúning að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng. Göngin hafa það hlutverk að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og á Austurlandi öllu.

Verkefni hópsins voru:

- Fara yfir skýrslu Vegagerðarinnar um samgöng og tillögur hennar (vísað er til skýrslu nefndar frá 1993: Jarðgöng á Austurlandi).
- Skoða hugmyndir um göng undir Fjarðarheiði til samanburðar.
- Vega og meta mögulegar samgöngubætur fyrir Seyðisfjörð með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífs á Seyðisfirði og Austurlandi í heild.
- Kanna möguleika á samstarfsfjármögnun og veggjaldi fyrir þá kosti sem eru til skoðunar.

Hópurinn var þannig skipaður:

Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri (fram til 1. júlí 2018) , formaður

Adolf Guðmundsson, lögfræðingur

Arnbjörg Sveinsdóttir, forseti bæjarstjórnar Seyðisfjarðarkaupstaðar (fram til 2018)

Jóna Árný Þórðardóttir, löggiltur endurskoðandi

Snorri Björn Sigurðsson, forstöðumaður, Byggðastofnun

Með hópnum hafa starfað fulltrúar samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, Sigurbergur Björnsson og Friðfinnur Skaftason.

Ritari hópsins hefur verið Valtýr Þórisson, forstöðumaður áætlana hjá Vegagerðinni.

## Verkefni og störf hópsins

Markmið verkefnisins er að undirbúa ákvörðun um samgöngubót sem best er til þess fallin að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Vetrareinangrun Seyðisfjarðar hefur verið erfið og mikil umræða mörg undanfarin ár á nauðsyn þess að rjúfa hana. Alþingi hefur með samþykkt samgönguáætlunar þegar markað þá stefnu að Fjarðarheiðargöng verði næstu göng eftir að lokið verður við Dýrafjarðargöng.

Alþingi hefur á fjárlögum veitt nokkrum fjármunum í að rannsaka og forhanna jarðgöng undir Fjarðarheiði á milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar. Göng undir Fjarðarheiði yrðu 13-14 km löng. Þau yrðu lengstu göng á Íslandi og hljóðaði frumkostnaðaráætlun fyrir þau upp á u.þ.b. 25 ma.kr. á eldra verðlagi en nú gildir. Því er ljóst að vanda þarf allan undirbúning fyrir ákvörðunartöku sem þarf að byggjast á málefnalegum og faglegum grunni.

Á árunum 1988-1993 vann nefnd sem skipuð var af samgönguráðherra að mati á jarðgangakostum á Austurlandi. Auk Vegagerðarinnar áttu sveitarfélög á Austurlandi, Byggðastofnun og samgönguráðuneytið fulltrúa í nefndinni. Í skýrslu nefndarinnar, „Jarðgöng

á Austurlandi, nefndarálit 1993“, er það tillaga hópsins til að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og Norðfjarðar að grafa þrenn jarðgöng, þ.e. milli Norðfjarðar og Mjóafjarðar, Mjóafjarðar og Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Héraðs. Fleiri skýrslur hafa verið gerðar frá því að framangreind skýrsla birtist og hafa ekki aðrar leiðir verið formlega til umfjöllunar. Hins vegar hefur mikið vatn runnið til sjávar frá því að skýrslan birtist og aðrar og meiri kröfur gerðar til jarðganga en þá voru gerðar. Þar á meðal er talið eðlilegt að þau liggi lægra í landinu og þjóni þannig tilgangi sínum betur en þá var ráð fyrir gert, auk þess sem fulltrúar Seyðisfjarðar og ályktanir Sambands sveitarfélaga á Austurlandi hafa á síðari árum lagt mesta áherslu á göng undir Fjarðarheiði.

Verkefni hópsins samkvæmt verkefnisáætlun samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins voru rakin í kafla 1 og sérstaklega tekið fram að hópurinn skyldi skila vel rökstuddri tillögu um hvernig hagkvæmast er að rjúfa einangrun Seyðisfjarðar sem um leið mun styrkja samfélagið á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Hópurinn hefur haldið 9 bókaða fundi, ýmist á Seyðisfirði eða í Reykjavík. Þá hafa nefndarmenn skipst á ýmsu efni gegnum tölvusamskipti og allir í hópnum fengu til aflestrar afrit af þeim skýrslum sem til eru hjá Vegagerðinni og snerta þetta mál og hafa komið út síðustu 30 ár. Þá hefur hópurinn látið vinna tvær sjálfstæðar úttektir til að styðja betur við ályktanir og niðurstöður sínar, annars vegar um samfélagsleg áhrif jarðgangagerðar á svæðinu og hins vegar um veðurfarslegar aðstæður við mismunandi jarðgangakosti.

## 2. SAMGÖNGUÁÆTLUN

Í samgönguáætlun 2011-2022 sem samþykkt var á Alþingi 19. júní 2012 kom þetta fram:

Jarðgangaáætlun\* Miðað verði við að rannsóknum og undirbúningi Seyðisfjarðarganga verði hagað með þeim hætti að hægt verði að hefja framkvæmdir við jarðgöng undir Fjarðarheiði í kjölfar Norðfjarðarganga og Dýrafjarðarganga.

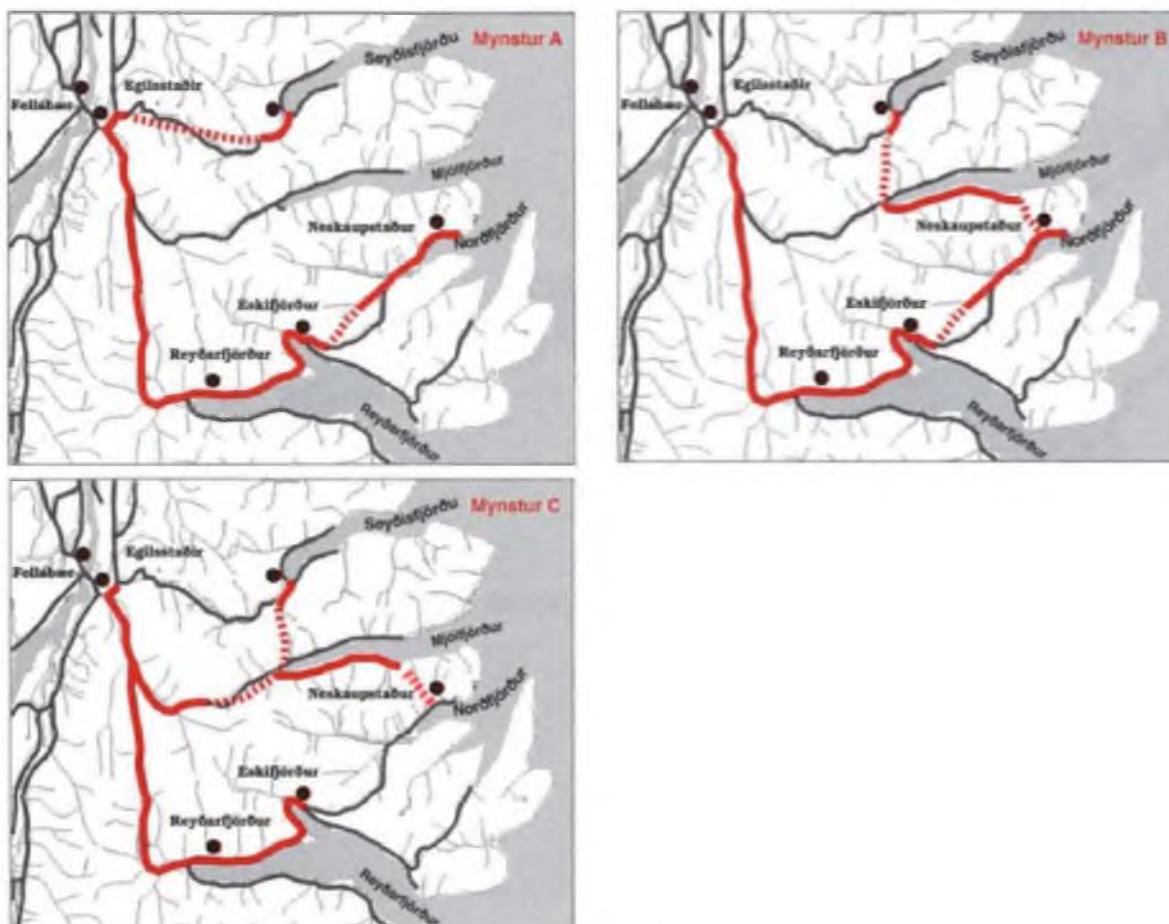
Sérstakar fjárveitingar til rannsókna við jarðgöng til Seyðisfjarðar, og þá sérstaklega miðað við göng undir Fjarðarheiði, hafa verið veittar í samgönguáætlun á síðustu árum. Í samgönguáætlun 2019-2033 kemur fram að miðað sé við að Seyðisfjörður tengist með jarðgöngum undir Fjarðarheiði. Fyrsta fjárveiting til að koma framkvæmdum af stað verði á 2. tímabili áætlunarinnar (2024-2028) en megin þungi framkvæmda verði síðan á 3. tímabili, 2029-2033 og áfram.

## 3. ÚTTEKT Á VIÐFANGSEFNI

### Valkostir í leiðavali

Í skýrslunni „Jarðgöng á Austurlandi – nefndarálit“ frá 1993, voru lögð fram þrjú samgöngumynstur með mismunandi valkostum í leiðavali (sjá Mynd 1). Mynstur A var eins og þáverandi vegakerfi að öðru leyti en því að vegir um Fjarðarheiði og Oddsskarð liggja í jarðgöngum. Í mynstri B var lögð áhersla á sjávarsíðuna og því göng úr Seyðisfirði í Mjóafjörð, önnur þaðan í Norðfjörð og þau þriðju síðan undir Oddsskarð til Eskifjarðar. Mynstur C tengdi síðan saman Seyðisfjörð og Neskaupstað með tvennum göngum til Mjóafjarðar og síðan reiknað með tengingu þaðan til Héraðs með göngum undir Mjóafjarðarheiði. Nefndin sem vann að skýrslunni lagði til að mynstur C yrði valið.





## MYND 1: ÞRÚ SAMGÖNGUMYNSTUR SEM SKOÐUÐ VORU ÁRIÐ 1993

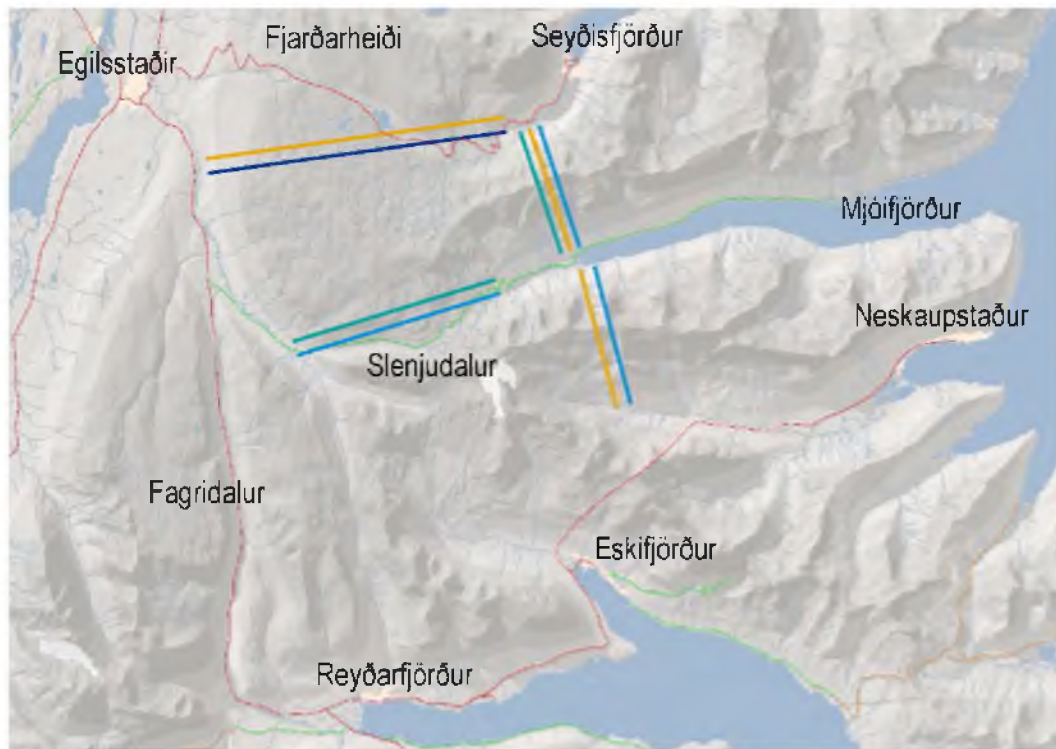
Í kringum 2005 var ákveðið að hefja rannsóknir á aðstæðum til jarðgangagerðar milli Eskiðfjarðar og Norðfjarðar og nokkrum árum síðar ákveðið að ráðast í framkvæmdir. Gerð jarðganganna hófst síðan á árinu 2013 og voru göngin opnuð fyrir umferð haustið 2017. Þar með var vetrareinangrun Neskaupstaðar rofin en eldri Oddsskarðsgöng voru í yfir 600 metra hæð yfir sjó og fjallvegurinn oft erfiður vegna snjóá. Með tilkomu þessara jarðgangna má segja að tillögur nefndarinnar frá 1993 hafi verið lagðar til hliðar þar eð göng milli Eskiðfjarðar og Norðfjarðar voru ekki hluti af mynstri C sem nefndin lagði til. Eftir stendur þá mynstur A með göngum undir Fjarðarheiði og Oddsskarð þar sem seinna verkinu er þegar lokið og mynstur B þar sem einu verki af þremur er lokið en eftir stendur jarðgangagerð milli Norðfjarðar og Mjóafjarðar og Mjóafjarðar og Seyðisfjarðar.

Verkefnishópurinn telur ekki raunhæft að ræða frekar þann valkost að fylgja mynstri B eins og það var kynnt í fyrrnefndri skýrslu en því fylgir að vetrarumferð frá Seyðisfirði þyrfti að fara um Mjóafjörð til Norðfjarðar og áfram til Reyðarfjarðar og um Fagradal til Héraðs. Hins vegar hefur verið skoðað að fylgja hluta af mynstri C, þ.e. göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og þaðan undir Mjóafjarðarheiði til Héraðs. Sá kostur gefur þann möguleika að opna á sama tíma eða síðar milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar og tengja þannig þéttbýlisstaðina við sjávarsíðuna. Þessi valkostur er borinn saman við göng undir Fjarðarheiði, þ.e. við mynstur A í skýrslunni.

Hópurinn fjallar hér eftir um fjóra kosti til samanburðar við að leysa vetrareinangrun Seyðisfjarðar:

- **Valkostur 1** Jarðgöng undir Fjarðarheiði.
- **Valkostur 2** Jarðgöng undir Fjarðarheiði ásamt göngum til Mjóafjarðar og göngum þaðan til Norðfjarðar.
- **Valkostur 3** Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar, önnur undir Mjóafjarðarheiði milli Mjóafjarðar og Héraðs og þau þriðju milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar.
- **Valkostur 4** Jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og önnur milli Mjóafjarðar og Héraðs.

Valkostirnir eru sýndir á Mynd 2.

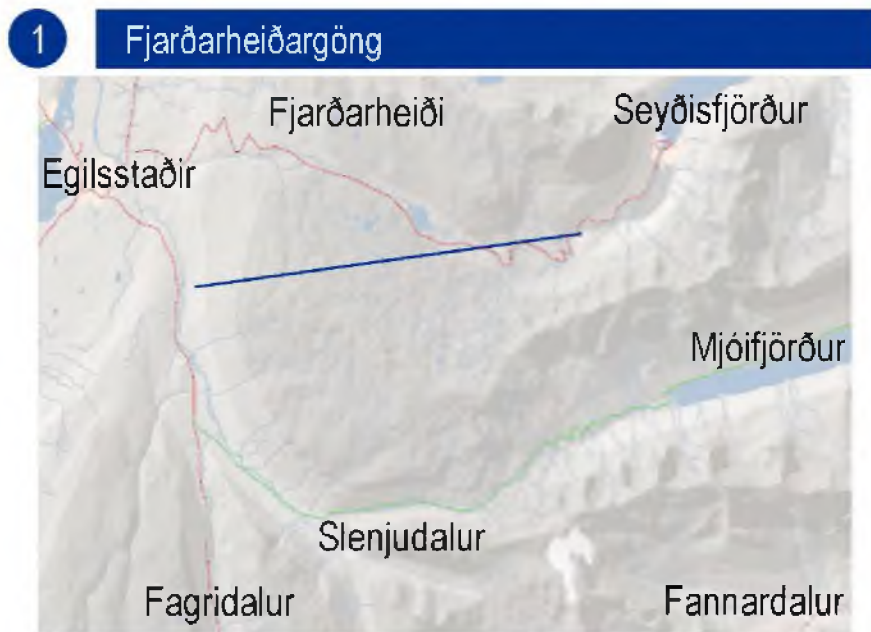


|   |                                                         |
|---|---------------------------------------------------------|
| 1 | Fjarðarheiðargöng                                       |
| 2 | Fjarðarheiðargöng - Mjóifjörður - Norðfjörður           |
| 3 | Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Norðfjörður - Slenjudalur |
| 4 | Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Slenjudalur               |

**MYND 2: FJÓRIR VALKOSTIR**

## 4. LÝSING Á JARÐGANGALEIÐUM

### Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng



**MYND 3: VALKOSTUR 1 - FJARÐARHEIÐARGÖNG**

Fyrir valkost 1, göng undir Fjarðarheiði, hafa einkum tvær veglínur verið til skoðunar. Aðal munurinn er að önnur línan hefur jarðgangamunna Héraðsmegin við Lönguhlíð upp af Egilsstöðum nálgægt núverandi vegi en í hinu tilfellinu er munninn við Dalhús yst í Eyvindardal suður af Egilsstöðum. Í störfum hópsins skiptir ekki máli hvor línan verður fyrir valinu enda allar stærðir svipaðar. Þó er talið rétt á þessu stigi að miða frekar við Dalhús þar eð Vegagerðin mælir frekar með þeim kosti og ekki er vitað til að andstaða sé við það á svæðinu.

Gangamunni Seyðisfjarðarmegin yrði í um 130 m hæð yfir sjó gegnt Gufufossi og einnig í svipaðri hæð Héraðsmegin, hvor leiðin sem farin yrði. Gangalengd yrði um 13,4 km. Vegagerð utan ganga yrði 3-4,5 km.

## Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður



**MYND 4: VALKOSTUR 2 - FJARÐARHEIÐARGÖNG-MJÓIFJÖRÐUR-NORÐFJÖRÐUR**

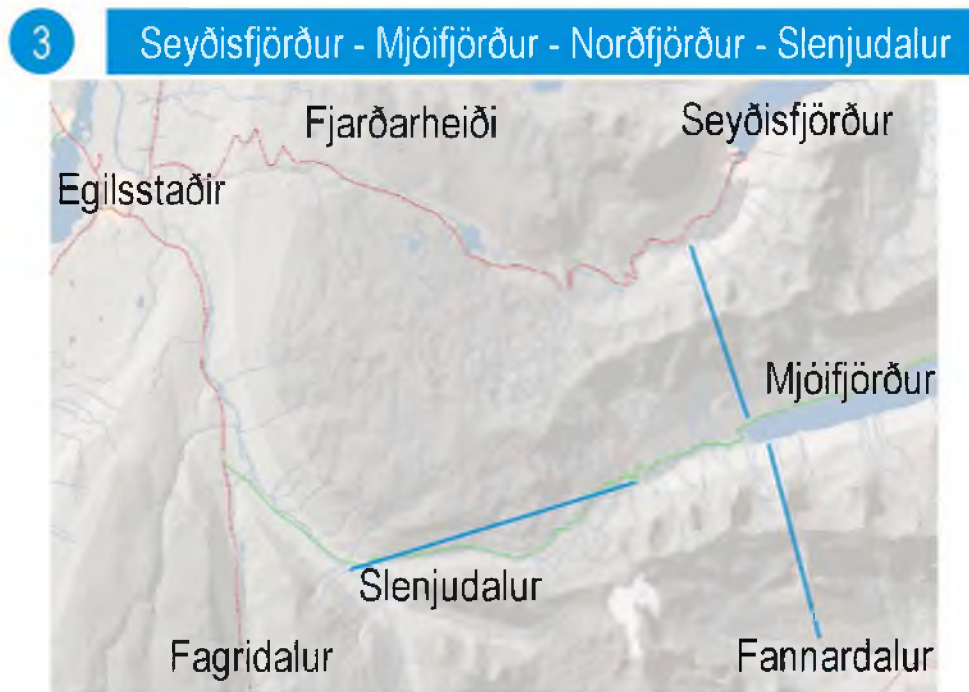
Sömu göng undir Fjarðarheiði og í valkosti 1, 13,4 km.

Munni ganga milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar gæti verið innan við Innri Hádegisá í Seyðisfirði í um 55 m hæð eða SA við Gufufoss í um 140 m hæð. Í Mjóafirði er reiknað með munna nálægt fjarðarbotni í 10 m hæð yfir sjó. Gangalengd yrði um 5,5 km.

Í göngum milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar er miðað við munna í 15-20 m y.s. í sunnanverðum Mjóafirði og 150-200 m y.s. innarlega í Fannardal í Norðfirði. Gangalengd yrði 6,0-6,8 km, háð staðsetningu munna. Hér verður miðað við lengri kostinn.

Samanlögð lengd jarðganga í þessum valkosti er 25,7 km. Vegir utan ganga yrðu líklega 6-8 km samtals.





**MYND 5: VALKOSTUR 3 - SEYÐISFJÖRÐUR-MJÓIFJÖRÐUR-NORÐFJÖRÐUR-SLENJUDALUR**

Munni ganga milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar gæti verið innan við Innri Hádegisá í Seyðisfirði í um 55 m hæð eða suðaustan við Gufufoss í um 140 m hæð. Í Mjóafirði er reiknað með munna nálægt fjarðarbotni í 10 m hæð yfir sjó. Gangalengd yrði um 5,5 km.

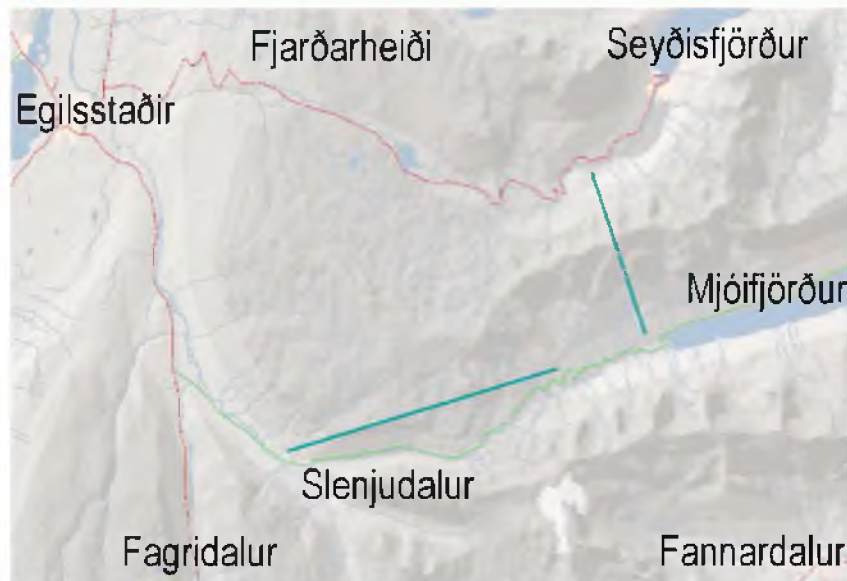
Nokkrar útfærslur á göngum undir Mjóafjarðarheiði hafa verið skoðaðar. Í Mjóafjarðarbotni hefur helst verið litið til munna undir Klifbrekkum í 150 m hæð eða ofan við Prestgil í 110 m hæð yfir sjó. Í Eyvindarárdal hefur verið bent á stað fyrir munna í um 200 m hæð við Innri Grjótá. Gangalengd yrði um 9,0 km. Vegagerð utan ganga yrði alls um 10 km.

Í göngum milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar er miðað við munna í 15-20 m y.s. í sunnanvverðum Mjóafirði og 150-200 m y.s. innarlega í Fannardal í Norðfirði. Gangalengd yrði 6,0-6,8 km, háð staðsetningu munna. Hér verður miðað við lengri kostinn.

Samanlögð lengd jarðganga í þessum valkosti er 21,3 km. Vegir utan ganga yrðu líklega 12-15 km samtals.

4

#### Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Slenjudalur



#### MYND 6: VALKOSTUR 4 - SEYÐISFJÖRDUR-MJÓIFJÖRDUR-SLENJUDALUR

Gangamunni í Seyðisfirði gæti verið innan við Innri Hádegisá í um 55 m hæð eða suðaustan við Gufufoss í um 140 m hæð. Í Mjóafirði er reiknað með munna nálægt fjarðarbotni í 10 m hæð yfir sjó. Gangalengd yrði um 5,5 km.

Nokkrar útfærslur á göngum undir Mjóafjarðarheiði hafa verið skoðaðar. Í Mjóafjarðarbotni hefur helst verið litið til munna undir Klifbrekkum í 150 m hæð eða ofan við Prestgil í 110 m hæð yfir sjó. Í Eyvindarárdal hefur verið bent á stað fyrir munna í um 200 m hæð við Innri Grjótá. Gangalengd yrði um 9,0 km. Vegagerð utan ganga yrði alls um 10 km.

Samanlögð lengd jarðganga í þessum valkosti er um 14,5 km. Vegir utan ganga yrðu líklega 11-12 km.

## 5. FRAMKVÆMDAHRÆÐI OG ÁFANGASKIPTING

Norðfjarðargöng eru alls tæplega 8 km löng, þar af ríflega 7,5 km í bergi (þ.e. fyrir utan steypa forskála). Framkvæmdir við þau tók fjögur ár og hófust um hálfu ári eftir opnun tilboða og gerð samninga. Helmingur framkvæmdatímans fór í að grafa göngin og síðan tók öll eftirvinna og frágangur jafn langan tíma, um tvö ár. Þessi tími er ekki langt frá því sem áætlað var og almennt gildir og verður miðað við hann fyrir göng til Seyðisfjarðar.

Margvíslegar undirbúningsrannsóknir vegna jarðganga undir Fjarðarheiði hafa farið fram. Sé einungis litið til rannsóknanna, skipulags og slíkra þátta og litið framhjá fjármögnun og samgönguáætlun, er áætlað að hægt væri að hefja framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng um tveimur árum eftir að ákvörðun hefur verður tekin. Ekki væri hægt að hefja framkvæmdir við aðra gangakosti fyrr en tveimur árum síðar vegna jarðfræðirannsókna sem ráðast þyrfti í.

## Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng

Göng undir Fjarðarheiði sem yrðu um 13,4 km á lengd verða aðeins grafin frá tveimur stöfnum, þ.e. ekki er hægt að komast inn í gangastæðið frá neinum hliðardal sem hefði gefið kost á gangagreftri á 4 stöfnum í einu. Ekki er hægt að reikna með sama meðalhraða og í Norðfjarðargöngum þar sem útakstur með efni og allir aðdrættir við gröftinn eru mun lengri í Fjarðarheiðargöngum. Það má því ætla að sjálfur gangagröfturinn taki a.m.k. fjögur ár. Eftirvinna og frágangur ætti að taka hlutfallslega eitthvað styttri tíma en í Norðfirði en þó er óvarlegt að miða við minna en þrjú ár til þeirra framkvæmda. Alls yrði þá framkvæmdatíminn um sjö ár og ekki er hægt að vinna verkið í neinum áföngum.

## Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður

Göng undir Fjarðarheiði taka sjö ár eins og áður sagði, milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar þrjú ár og milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar um fjögur ár. Tæknilega væri hægt að grafa bæði seinni göngin á sama tíma og Fjarðarheiðargöng, þannig að grafið yrði frá 6 stöfnum og heildar verktími yrði aðeins um 7 ár. Framkvæmdatíminn myndi stýrast af því fjármagni sem yrði til ráðstöfunar. Líklegast er að þessi valkostur yrði unninn í tveimur áföngum, sá fyrri undir Fjarðarheiði (sjö ár) og sá síðari milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar (fjögur ár).

## Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur

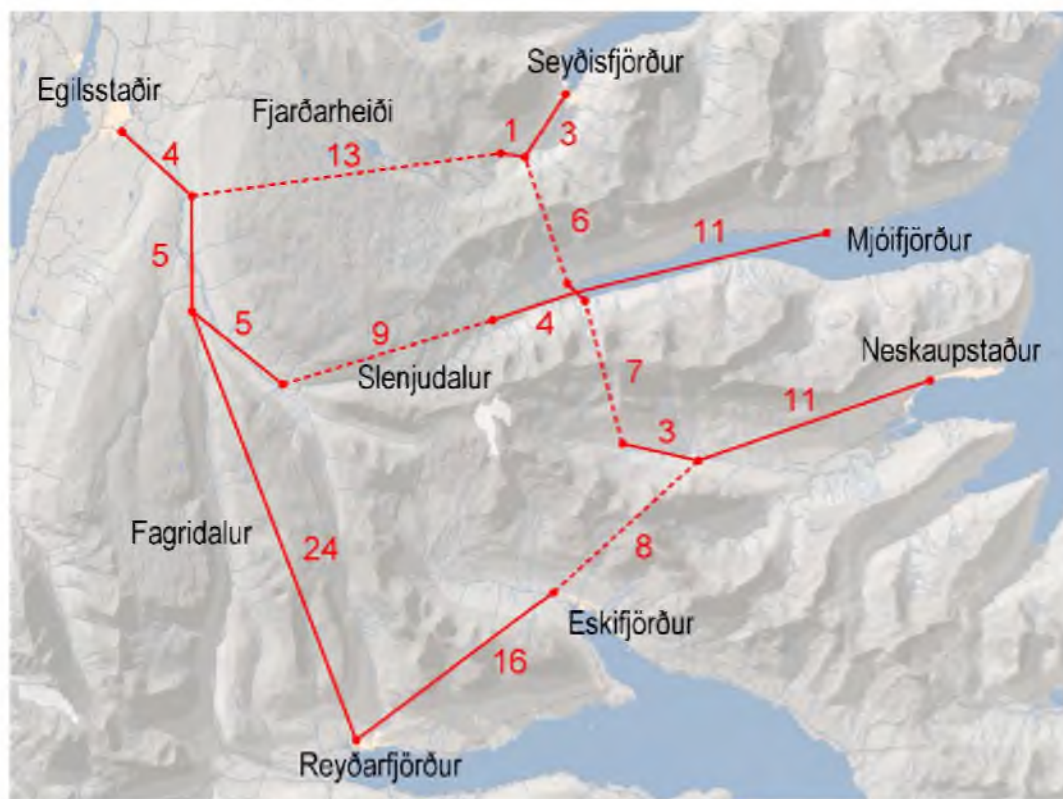
Auk tveggja síðari ganganna í fyrri valkosti koma hér til viðbótar göng milli Mjóafjarðar og Héraðs undir Mjóafjarðarheiði sem yrðu um 9 km löng. Framkvæmdatími við þau gæti verið um fimm ár og tæknilega væri hægt að grafa hin tvenn göngin á sama tíma. Ef nægt fjármagn væri fyrir hendi væri því hægt að bjóða öll göngin út í einum áfanga og ljúka verkinu á um fimm árum.

## Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur

Göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar yrðu um 5,5 km löng og þeim ætti að vera hægt að ljúka á þremur árum. Göng áfram undir Mjóafjarðarheiði til Eyvindarárdals yrðu um 9 km löng eins og áður sagði og gerð þeirra myndi taka um fimm ár. Töluverð vegagerð fylgir þeim göngum sem ætti að vera hægt að vinna að miklu leyti samhliða gangagerðinni. Þessi kostur yrði ekki unninn nema í einum áfanga sem tæki þá um fimm ár.

## 6. VEGALENGDIR OG UMFERÐ

Í töflu 1 hér að neðan má sjá vegalengd milli einstakra þéttbýlisstaða miðað við valkostina fjóra og samsvarandi vegalengd eins og hún er í núverandi vegakerfi. Í töflu 2 er síðan sýnt hvaða breyting verður á fjarlægð milli staðanna, stytting eða lenging, miðað við mismunandi jarðgangaleiðir.



MYND 7: SKÝRINGARMYND VEGNA VEGALENGDA

TAFLA 1: Vegalendir (km) miðað við að fara stystu leið

|               |               | Í dag | Valkostur 1 | Valkostur 2 | Valkostur 3 | Valkostur 4 |
|---------------|---------------|-------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Seyðisfjörður | Egilsstaðir   | 27    | 21          | 21          | 36          | 36          |
| Neskaupstaður | Egilsstaðir   | 68    | -           | 45          | 48          | -           |
| Eskifjörður   | Egilsstaðir   | 49    | -           | 42          | 45          | -           |
| Reyðarfjörður | Egilsstaðir   | 33    | -           | 58          | 61          | -           |
| Mjóifjörður   | Egilsstaðir   | 41    | -           | 35          | 38          | 38          |
| Neskaupstaður | Seyðisfjörður | 93    | 81          | 30          | 30          | 86          |
| Eskifjörður   | Seyðisfjörður | 74    | 62          | 27          | 27          | 67          |
| Reyðarfjörður | Seyðisfjörður | 58    | 46          | 43          | 43          | 51          |



**TAFLA 2: Sparnaður/tap í km miðað við núverandi vegakerfi**

|               |                              | Valkostur 1 | Valkostur 2 | Valkostur 3 | Valkostur 4 |
|---------------|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Seyðisfjörður | Egilsstaðir                  | 6           | 6           | -9          | -9          |
| Neskaupstaður | Egilsstaðir                  | -           | 23          | 20          | -           |
| Eskifjörður   | Egilsstaðir                  | -           | 7           | 4           | -           |
| Reyðarfjörður | Egilsstaðir                  | -           | -           | -           | -           |
| Reyðarfjörður | Egilsstaðir<br>(um jarðgöng) | -           | -25         | -28         | -           |
| Mjóafjörður   | Egilsstaðir                  | -           | 6           | 3           | 3           |
| Neskaupstaður | Seyðisfjörður                | 12          | 63          | 63          | 7           |
| Eskifjörður   | Seyðisfjörður                | 12          | 47          | 47          | 7           |
| Reyðarfjörður | Seyðisfjörður                | 12          | 15          | 15          | 7           |

Þegar horft er til Seyðisfjarðar sérstaklega og tenginguna þaðan til Egilsstaða er ljóst að mesta stytting fæst með valkostum 1 og 2, þ.e. göngum undir Fjarðarheiði. Það er um 6 km stytting miðað við núverandi veg. Með göngum gegnum Mjóafjörð yrði hins vegar fjarlægðin 9 km lengri en hún er í dag, og munar því 15 km á þessum kostum.

Göng undir Fjarðarheiði stytta vegalengdina frá Seyðisfirði til Reyðarfjarðar, Eskifjarðar og Neskaupstaðar um 12 km miðað við núverandi veg. Ef farið er frá Seyðisfirði um göng til Mjóafjarðar og þaðan um göng til Norðfjarðar (valkostir 2 og 3) er styttingin til Neskaupstaðar og Eskifjarðar mun meiri eða 63 og 47 km, og 15 km til Reyðarfjarðar.

**TAFLA 3: Umferðartölur árið 2018**

| Vegur              | Kaflí               | Vegnúmer | ÁDU  | SDU  | VDU  |
|--------------------|---------------------|----------|------|------|------|
| Seyðisfjarðarvegur | um Fjarðarheiði     | 93-03    | 640  | 1145 | 284  |
| Hringvegur         | um Fagradal         | 1-t7     | 1228 | 1654 | 938  |
| Mjóafjarðarvegur   | um Mjóafjarðarheiði | 953-02   | 8    | 21   | 0    |
| Norðfjarðarvegur   | austan við Fjarðaál | 92-07    | 1214 | 1460 | 1105 |
| Norðfjarðarvegur   | um Norðfjarðargöng  | 92-09    | 466  | 595  | 439  |

Skýringar:

ÁDU: ársdagsumferð, meðalumferð á dag yfir árið.

SDU: sumardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september.

VDU: vetrardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember.

Í mjög lauslegri óútgefinni umferðarspá Vegagerðarinnar kemur fram að reikna má með töluvert meiri umferð fyrir valkost 1, göng undir Fjarðarheiði heldur en fyrir önnur göng, einkum vegna styttri vegalengdar. Almennt má reikna með að eftir opnun verði umferðin

nálægt 1000-1500 bílum á dag að jafnaði eða svipað og í Norðfjarðargöngum við opnun þeirra.

## 7. RANNSÓKNIR OG JARÐFRÆÐI

### Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng

Rannsóknir hafa farið fram á jarðfræðilegum aðstæðum á þeim tveimur jarðgangaleiðum sem helst hafa verið til skoðunar milli Seyðisfjarðar og Héraðs, undir Fjarðarheiði. Þær hafa bæði verið gerðar með vettvangsathugunum og kjarnaborunum. Talið er að jarðgöngin muni liggja gegnum nokkur hundruð metra þykkjan jarðlagastafla sem hallar til suðvesturs, þ.e. niður til Eyvindarárdals. Í staflanum eru bergsyrpur úr misþykkum basaltlögum með tiltölulega þunnum millilögum. Nær Seyðisfirði eru berglög talin tiltölulega traust til jarðgangagerðar en bergið nær Héraði er breytilegra og talið heldur síðra. Eins og í öðrum jarðgöngum hérlandis má búast við að farið verði í gegnum fjölmörg misgengi og marga bergganga. Flestar brotalínur liggja þó skáhallt eða þvert á gangaleiðir sem er kostur. Reiknað er með að lekt bergsins sé fremur lítil við jaðra Fjarðarheiðar en meiri um miðbikið. Búast má við innrennsli vatns á allmörgum stöðum þar sem farið er gegnum brotalínur og ekki er hægt að útiloka að vel vatnsleiðandi sprungur og bergganga geti leitt kalt vatn frá efri jarðlögum í göngin. Ekkert bendir þó sérstaklega til að vatnsrennsli verði mjög frábrugðið því sem var í Norðfjarðargöngum eða í öðrum göngum á Austfjörðum.

### Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður

Ekki hafa verið gerðar sérstakar jarðfræðirannsóknir fyrir jarðgöng í valkosti 2 öðrum en göngum undir Fjarðarheiði sem fjallað er um að framan, þ.e. með göngum milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og þaðan áfram til Norðfjarðar.

Frá fyrri yfirborðsrannsóknum og vettvangsathugunum vegna jarðganga á Mið-Austurlandi almennt, ásamt þekkingu á jarðfræði svæðisins eftir gerð Norðfjarðarganga og kjarnaborunum í Fjarðarheiði, má áætla jarðfræðilegar aðstæður á þessum leiðum.

Aðstæður til jarðgangagerðar milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar eru taldar þökkalegar. Jarðlagastaflinn er byggður upp af 6-15 m þykkum basaltlögum en einstaka lag er yfir 20 m þykkt. Millilög eru að jafnaði þunn eða innan við 1 m. Sennilega fer leiðin gegnum 20-30 m þykk andesítlög. Bergganga, misgengi og brotalínur stefna almennt NNA-SSV, þ.e. ekki langt frá stefnu jarðganganna sem er fremur óhagstætt.

Göng milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar hafa ekki heldur verið rannsökuð sérstaklega. Vitað er að þykk setbergslög sem hafa lágan brotstyrk eru á þessari leið auk þess sem syrpur með súru/ísúru bergi koma fyrir. Að öðru leyti virðist leiðin í þökkalegu bergi. Með munna nálægt eyðibýlinu Fannardal má hugsanlega fækka setbergslögum sem farið er í gegnum og þá er gangallengdin um 6,8 km.

### Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur

Fjallað er um mat á aðstæðum við göng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar í kaflanum hér að framan. Þessum valkosti fylgja einnig göng undir Mjóafjarðarheiði, milli Mjóafjarðar og Eyvindarárdals.

Aðstæður til jarðgangagerðar undir Mjóafjarðarheiði virðast almennt vera áþekkar og milli Mjóafjarðar og Seyðisfjarðar og jarðlög eru af svipuðum toga, basaltlög sem að vestanverðu eru oft 10-20 m þykk en dregur úr lagþykkt þegar austar kemur. Rauð millilög eru víðast þunn eða minna en 1 m á þykkt. Austantil í heiðinni koma fyrir ísúr og súr hraunlög. Meginstefna bergganga, misgengja og brotalína er NNA-SSV sem er nokkuð þvert á jarðgangaleiðina sem er hagstætt. Berggangar eru margir vestast á gangaleiðinni.

#### Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur

Hér að framan hefur verið gerð grein fyrir mati á aðstæðum við göng sem þessum kosti fylgja, milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og síðan undir Mjóafjarðarheiði.

### 8. VEÐURFARSLEGAR AÐSTÆÐUR

Í tengslum við starf verkefnishóps um undirbúning að ákvörðun um Seyðisfjarðargöng þótti fýsilegt að kanna veðuraðstæður við helstu jarðgangakosti sem hafa verið til skoðunar. Einar Sveinbjörnsson veðurfræðingur hjá Veðurvaktinni tók að sér þá ráðgjöf og fylgir greinargerð hans skýrslu þessari í viðauka. Sjónum var fyrst og fremst beint að jarðgöngum undir Fjarðarheiði annars vegar og hins vegar að göngum milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og annarra milli Mjóafjarðar og Héraðs. Að auki er fjallað um jarðgöng á milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar í Fannardal. Neðangreind atriði eru tekin úr samantekt greinargerðarinnar en að öðru leyti er vísað til viðaukans.

#### Valkostur 1 Fjarðarheiðargöng

Almennt séð er veður ágætlega þekkt við gangamunna og á tengivegum ganga undir Fjarðarheiði. Munnar eru nærri núverandi vegum bæði í Seyðisfirði sem og á Héraði. Í sjálfu sér ekkert þar sem þarfnast frekari athugunar eða skoðunar.

#### Valkostur 2 Fjarðarheiðargöng – Mjóifjörður – Norðfjörður

Rætt er um aðstæður við Fjarðarheiðargöng að framan. Þó að snjóflóð séu ekki þekkt nærri munnum úr Seyðisfirði í Mjóafjarðarbotn er rétt að gert verði hættumat. Ekki síst þar sem snjóflóðasaga er vel þekkt á hliðinni litlu utar. Vegtenging í Mjóafirði á milli munna liggur um land sem hvorki er snjóþungt né þekkt fyrir illviðri.

Um göng milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar má segja að fremur snjóþungt þykir á Fannardal, einkum innantil og að norðanverðu. Sérstaklega áður fyrr en nú þykir snjóléttara í láglendi. Skefur gjarnan í NA-átt, sem er ríkjandi úrkomuátt, niður með fjallgarðinum á milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar. Eins í tíðum norðan- og vestanáttum og þá út dalinn.

#### Valkostur 3 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Norðfjörður – Slenjudalur

Rætt er um aðstæður við göng milli Seyðisfjarðar og Fannardsls í Norðfirði um Mjóafjörð undir valkosti 2.

Samkvæmt reynslu þeirra sem best þekkja til getur verið að gangamunni úr Mjóafirði við Innri Grjóta sé skeinuhættur hviðustaður í norðvestanátt. Rétt er að fram fari vindmælingar í eitt til tvö ár áður en staðsetning munnans verður ákveðin.

Á Slenjudal og allt vestur að Fagradalsvegi neðst í Græðubrekku er greinileg vindmöggnun í suðaustanátt. Skafrænningur er vísast tíður þegar lausamjöll er yfir en á móti kemur er dalurinn er almennt snjóléttur og í úrkomuvari miðað við það sem algengast er á Austfjörðum.

#### Valkostur 4 Seyðisfjörður – Mjóifjörður – Slenjudalur

Fjallað er um aðstæður við þessi göng í valkostum 2 og 3.

### 9. KOSTNAÐUR

Kostnaður við gerð jarðganga hér á landi hefur frekar farið vaxandi undanfarin ár þrátt fyrir aukna sjálfvirkni og ýmsar nýjungar við framkvæmdirnar. Megin ástæðan eru sífellt vaxandi kröfur til mannvirkjanna sem einkum tengjast umferðaröryggi. Mest af því snýr að ýmsum tæknibúnaði en einnig hafa kröfur um stærra þversnið og annað sem snýr að hönnun ganganna aukist.

Engin þeirra jarðganga sem fjallað er um í þessari skýrslu hafa verið verkhönnuð. Það er því mjög óvarlegt og í raun útilokað að setja fram nákvæmar tölur um áætlaðan kostnað. Rannsóknir á jarðfræðilegum aðstæðum hafa einungis verið gerðar fyrir ein þeirra, þ.e. göng undir Fjarðarheiði. Töluverð þekking liggur þó fyrir um almenna jarðfræðilega uppbyggingu þeirra fjalla sem önnur göng myndu fara gegnum og hvergi er reiknað með að aðstæður séu svo slæmar að framkvæmdir séu ekki mögulegar eða að ekki sé hægt að bera þær saman við þau jarðgöng sem gerð hafa verið hérlandis á undanförunum árum. Hér verður því notuð sú aðferð að líta til raunverulegs kostnaðar við nýjustu göng sem unnið hefur verið að, að viðbætti óvissu sem tekur tillit til þess hversu undirbúningur, rannsóknir og hönnun, eru skammt á veg komin.

Í áætluninni er notað eitt einingaverð fyrir kostnað við hvern kílómetra í jarðgöngum. Þar er miðað við fullbúin göng tilbúin til umferðar og miðað við kröfur og staðla sem liggja fyrir í dag. Inni í verðinu er líka kostnaður við steypa forskála og alla aðkomuvegi enda er sá kostnaður svo lítill hluti af heildarkostnaði að liggur innan óvissumarka.

Áætlað er að hver km í jarðgöngum kosti 2,5 milljarða á verðlagi 2019 og miðað við þær forsendur sem gefnar eru að framan. Á undanförunum árum hafa verið settar fram tölur um að göng undir Fjarðarheiði kosti um 25 milljarða, og þá miðað við með grófri nálgun 2 milljarða á km. Þar var miðað við annað verðlag en gildir í dag auk þess sem kostnaður hefur vaxið með auknum öryggiskröfum eins og áður kom fram.

Frá öryggissjónarmiðum hafa menn áhyggjur af löngum göngum og Fjarðarheiðargöng yrðu mjög löng, bæði á íslenskan og alþjóðlegan mælikvarða. Enn hefur ekki verið kannað nægilega vel hvaða áhrif það hefur á kostnað (ljóst að það eykur kostnað við loftræsinguna bæði á framkvæmda- og rekstartíma) og því er í grófri nálgun miðað við sama einingaverð og í öðrum göngum, þ.e. um 2,5 milljarða á km í göngum.



**TAFLA 4: Kostnaður mismunandi valkosta**

|                        | Valkostur 1        | Valkostur 2               | Valkostur 3               | Valkostur 4               |
|------------------------|--------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
|                        | Undir Fjarðarheiði | Undir Fjarðarheiði        | Seyðistjörður-Mjóitjörður | Seyðistjörður-Mjóitjörður |
|                        |                    | Seyðistjörður-Mjóitjörður | Mjóitjörður-Hérað         | Mjóitjörður-Hérað         |
|                        |                    | Mjóitjörður-Norðtjörður   | Mjóitjörður-Norðtjörður   |                           |
| <b>Lengd jarðganga</b> | <b>13,4 km</b>     | <b>25,7 km</b>            | <b>21,3 km</b>            | <b>14,5 km</b>            |
|                        |                    | (13,4 + 5,5 + 6,8)        | (5,5 + 9,0 + 6,8)         | (5,5 + 9,0)               |
| <b>Áætl. kostnaður</b> | <b>33,5 mia</b>    | <b>64,3 mia</b>           | <b>53,3 mia</b>           | <b>36,3 mia</b>           |

## 10. SAMFÉLAGSLEG ÁHRIF

### Skýrsla KPMG

Ráðgjafarsvið KPMG skilaði verkefnishópnum skýrslu í mars 2019 sem nefnist „Jarðgöng á Austurlandi – Samfélagsleg áhrif“. Í skýrslunni er gerð grein fyrir sviðsmyndum um samfélagsleg áhrif ólíkra valkosta jarðgangagerðar til Seyðisfjarðar. Sviðsmyndavinnan fól meðal annars í sér viðtöl við hagaðila, greiningu og samantekt greiningar. Verkefnið var unnið á haustmánuðum 2018 og byrjun árs 2019.

Tekin voru viðtöl við aðila víðs vegar að úr samfélaginu á Austurlandi. M.a. var rætt við sveitarstjórnir Fjarðabyggðar, Fljótshálsbæjar og Seyðisfjarðarkaupstaðar, stjórn SSA og fleiri. Þá var upplýsinga aflað um íbúabúnað, færð á vegum, þjónustu- og atvinnusókn og um ýmsar aðrar tölulegar staðreyndir um samfélagið á Austurlandi. Sérstök áhersla var lögð á Seyðisfjörð, þróun og núverandi stöðu mála þar.

Í helstu niðurstöðum skýrslunnar kemur fram að ef horft er til einstakra jarðgangaleiða liggur vilji Austfirðinga til þess að Fjarðarheiðargöng, *valkostur 1*, verði sett í forgang. Í því er m.a. horft til þess að síðar verði hægt að grafa önnur göng til að mynda svonefnda „hringtengingu“. Fyrir þeim kosti liggja helst þrenn rök:

- Sú staðreynd að verslunar- og þjónustusókn Seyðfirðinga (og raunar allra Austfirðinga) er langmest til Egilsstaða.
- Möguleiki á að leggja bæði hita- og vatnsveitu frá Héraði til Seyðisfjarðar um göngin.
- Vilji Seyðfirðinga liggur eindregið í þá átt.

Þeim til stuðnings má nefna að:

- Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) hefur ályktað að jarðgöng undir Fjarðarheiði séu „forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi, enda aðstæður íbúa á Seyðisfirði slíkar á vetrum að ekki verður við það unað lengur.“
- Bæjarstjórn Seyðisfjarðarkaupstaðar hefur ályktað með svipuðum hætti og SSA.
- Seyðfirðingar sækja þjónustu í miklum mæli til Egilsstaða en þar er miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi, ýmsar opinberar stofnanir og fyrirtæki með útibú auk þess sem miðstöð áætlunarflugs á Austurlandi er á Egilsstaðaflugvelli. Um Egilsstaði liggur

einnig þjóðvegur 1 bæði um Suðurland og Norðurland en Austfirðingar sækja talsverða þjónustu af ýmsu tagi, mennta- og heilbrigðisstofnanir o.fl. til Akureyrar og á höfuðborgarsvæðið.

Ljóst má vera að hringtenging vegasamgangna á Austurlandi með þrennum göngum: frá Héraði til Seyðisfjarðar áfram um Mjóafjörð og þaðan yfir í Fannardal (Norðfjörð), *valkostur* 2, er sú samgöngubót sem kæmi Austurlandi í heild best.

- Íbúar á Miðausturlandi hefðu val um tvær leiðir á milli helstu þéttbýlisstaða með hverfandi líkum á að ófærð setti strik í reikninginn.
- Miðausturland myndi styrkjast sem eitt atvinnusvæði.
- Bættar heilsársvegtengingar myndu styðja við heilsársferðapjónustu.
- Framkvæmdin myndi ýta undir aukið samstarf milli íbúa og sveitarfélaga á mörgum sviðum, s.s. íþróttum, menningarmálum, félagsstarfi og menntamálum.
- Sveitarstjórnarmenn telja að þessi framkvæmd myndi styðja við sameiningu allra sveitarfélaga á Austurlandi.

Aðrir valkostir (*kostir 3 og 4*) fengu minni hljómgrunn og þykja síður fýsilegir.

Í töflu 5 má sjá samantekt á niðurstöðum úr skýrslu KPMG um mat á samfélagslegum áhrifum mismunandi valkosta. Þetta er huglægt mat sem byggt er á viðtölum.

**TAFLA 5: Mat á samfélagslegum áhrifum mismunandi valkosta. (Úr skýrslu KPMG)**

|                     |                                                                |   |   |   |   |  |
|---------------------|----------------------------------------------------------------|---|---|---|---|--|
| <b>1</b>            | <b>Fjarðarheiðargöng</b>                                       |   |   |   |   |  |
| Fyrir Seyðisfjörð   | 1                                                              | 2 | 3 | 4 |   |  |
| Fyrir Austurland    | 1                                                              | 2 | 3 |   |   |  |
| <b>2</b>            | <b>Fjarðarheiðargöng - Mjóifjörður - Norðfjörður</b>           |   |   |   |   |  |
| Áhrif á Seyðisfjörð | 1                                                              | 2 | 3 | 4 | 5 |  |
| Áhrif á Austurland  | 1                                                              | 2 | 3 | 4 | 5 |  |
| <b>3</b>            | <b>Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Norðfjörður - Slenjudalur</b> |   |   |   |   |  |
| Áhrif á Seyðisfjörð | 1                                                              | 2 | 3 |   |   |  |
| Áhrif á Austurland  | 1                                                              | 2 | 3 | 4 |   |  |
| <b>4</b>            | <b>Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Slenjudalur</b>               |   |   |   |   |  |
| Áhrif á Seyðisfjörð | 1                                                              | 2 |   |   |   |  |
| Áhrif á Austurland  | 1                                                              | 2 | 3 |   |   |  |

## Áhrif á byggðapróun

Þann 1. janúar 2019 voru íbúar á Austurlandi alls 10.670, konur 5.080 og karlar 5.590. Kynjahlutfall, það er fjöldi kvenna sem hlutfall af körlum, er eitt hið lægsta á landinu. Frá 2010 hefur íbúafjöldi Austurlands nær staðið í stað en það ár voru íbúar alls 10.373.

Höfuðatvinnugreinar á Austurlandi eru iðnaður og sjávarútvegur en árið 2017 voru laun í þessum atvinnugreinum 14,5 milljarðar eða 39% heildarlaunagreiðslna í landshlutanum sem er hæsta hlutfall á landinu. Sjávarútvegur er undirstaða atvinnulífs í öllum þéttbýlisstöðum við sjávarsíðuna nema á Reyðarfirði en þar er hin megin undirstaða atvinnulífs í landshlutanum, álver Alcoa. Mjög mikill hluti þeirrar loðnu sem veiðist er landað á Austfjarðahöfnum og raunar eru fyrirtæki þar mjög stór í vinnslu uppsjávarafla yfir höfuð. Fiskeldi er að ryðja sér til rúms á Austfjörðum og ef spár ganga eftir mun fiskeldi verða einn af stóru atvinnuvegunum á Austurlandi innan 10 ára.

Ferðapjónusta er mikilvæg og vaxandi atvinnugrein á Austurlandi og hefur þegar náð töluverðum vexti bæði á Héraði og Seyðisfirði en mikil umferð ferðamanna tengist m.a. siglingum Norrænu. Þjónusta við ferjuna er ein af stoðum atvinnulífsins á Seyðisfirði en ferjan þjónar einnig töluvert sjávarútveginn með útflutningi á ferskum fiski.

Allt samstarf innan landshlutans er erfitt vegna erfiðra vetrarsamgangna. Það á við um allt samstarf hvort heldur er á sviði opinberrar þjónustu, ríkis og sveitarfélaga, í atvinnustarfsemi og félagsstarfi. Þetta tefur sameiningu sveitarfélaga, gerir sameiningu stofnana á vegum ríkisins, svo sem heilbrigðisstofnana, lögreglu og sýslumannsembættis, ómarkvissari en ella og hamlar eðlilegum samskiptum og félagsstarfi íbúa svæðisins.

Þessi staða í samgöngumálum er sérstaklega alvarleg þegar við blasa erfiðleikar hjá burðargreinum atvinnulífs svo sem í sjávarútvegi og ferðapjónustu. Fjöldmenn samfélög hafa meiri slagkraft en mörg smærri og með stærra atvinnu- og þjónustusóknarsvæði eykst sveigjanleiki atvinnulífsins til að takast á við áföll, endurskipuleggja sig og efla og þar með styrkja samfélagið fyrir íbúana. Með ákvörðun um jarðgöng er samfélaginu á Austurlandi gert mögulegt að móta sameiginlega framtíðarsýn.

Ljóst er að skv. skýrslu KPMG yrðu jákvæðustu áhrifin á byggðapróun af valkosti 2 þ.e. með hringtengingu. Fékk sú útfærsla fullt hús stiga er varðar mat á áhrifum á bæði samfélagið á Seyðisfirði sem og önnur samfélög á Austurlandi. Í skýrslunni segir:

*Með hringtengingu hafa íbúar á Mið-Austurlandi val um tvær leiðir milli allra helstu þéttbýlisstaða. Þannig myndi öryggi í samgöngum aukast mikið fyrir alla íbúa svæðisins. Ekki þyrfti lengur að aka neina fjallvegi til að komast á milli staða og starfsfólk yrði hreyfanlegra og búseta að skipta minna máli. Aðgangur að heilbrigðisstofnunum myndi batna og tengingar við flug og siglingar yrðu öruggari. Slik tenging myndi styðja við samstarf á öllu Mið-Austurlandi og gæti leitt til sameiningar allra sveitarfélaga á Austurlandi. Göngin myndu rjúfa vetrareinangrun Mjófirðinga og Seyðfirðinga. Þessi kostur myndi einnig búa til nýja möguleika í ferðapjónustu þar sem ferðamenn gætu ekið í hring í stað þess að heimsækja „botnlanga“ og þurfa að aka til baka.*

Auk þess sem fram kemur í skýrslu KPMG má ætla að grunnatvinnuvegir s.s. sjávarútvegur og iðnaður muni njóta verulegs góðs af því að stækka atvinnusvæðið með þessum hætti og

auka þannig möguleika þeirra til að starfa á stærri vinnumarkaði en nú er. Einnig má ætla að nýir atvinnuvegir, s.s. ferðaþjónusta og fiskeldi, muni eflast með auknu og öruggu aðgengi í formi hringtengingar á Miðausturlandi.

## Ályktun aðalfundar SSA 2018

Jarðgangagerð:

„Aðalfundur SSA haldinn á Hallormsstað 7. og 8. september 2018 ítrekar mikilvægi þess að tengja byggðir á Austurlandi með samgöngum til þess að rjúfa vetrareinangrun og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. Tryggja verður, á fjárlögum næsta árs, fjármagn til jarðganga undir Fjarðarheiði á milli Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðar, sem er forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi. Aðstæður í samgöngumálum til og frá Seyðisfirði á vetrum eru algjörlega óviðunandi, í því samhengi er rétt að minna á að Seyðisfjörður er landamæragátt að áfangastaðnum Austurlandi. Þá þarf að ráðast í rannsóknir sem fyrst á gangakostum á milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar um Mjóafjörð“.

Framangreind nýsamþykkt ályktun allra sveitarfélaga á Austurlandi, ekki aðeins Seyðisfjarðar, er samhljóða niðurstöðu rágjafafyrirtækisins KPMG eftir vinnu fyrir verkefnishópin sítastliðinn vetur. Fyrst skuli grafa göng undir Fjarðarheiði og síðan stefna að göngum milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar gegnum Mjóafjörð. Þetta þýðir að til framtíðar beri að velja valkost 2 sem kynntur hefur verið í þessari skýrslu með áherslu á að byrja framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng.

## 11. SAMVINNUVERKEFNI (PPP) OG VEGGJÖLD

Í erindisbréfi verkefnishópsins kom fram að kanna skyldi möguleika á samvinnuverkefni (PPP) og veggjaldi fyrir þá kosti sem eru til skoðunar. Hópurinn telur að slík fjármögnun komi ekki til álita fyrir þetta verkefni og það hefur aldrei verið nefnt í tengslum við skoðun á því hvaða vegagerðarverkefni gætu komið til greina í því sambandi hér á landi. Hins vegar hefur það verið nefnt, ekki sist af heimamönnum, að þeir séu reiðubúnir til að skoða það að veggjöld verði sett á Fjarðarheiðargöng. Þegar árið 2011 samþykkti bæjarstjórn Seyðisfjarðar ályktun þar sem fram kom að Seyðfirðingar lýsi sig reiðubúna til viðræðna um að veggjöld verði liður í fjármögnun Fjarðarheiðarganga, geti það orðið til að flýta fyrir ákvörðun um gerð þeirra. Þetta viðhorf var áréttað í bréfi bæjarstjórnar til ráðherra og samgöngunefndar Alþingis í júní 2015. Í ljósi umræðu um veggjöld á landinu almennt veturinn 2018-2019 samþykkti bæjarráð Seyðisfjarðar síðan 4. janúar 2019 ályktun þar sem fram kemur að í ljósi umræðna um veggjöld til að flýta fyrir nýframkvæmdum lýsi sveitarfélagið yfir vilja sínum til þess að taka þátt í slíku verkefni hvað varðar Fjarðarheiðargöng.

Hópurinn lét ekki gera neina sérstaka útreikninga á því hversu miklu veggjöld notenda gætu skilað árlega við akstur um Fjarðarheiðargöng. Ekki er óvarlegt að áætla að umferð um göngin eftir að þau verða komin í fulla notkun gæti verið um 1000-1500 bílar á dag (ÁDU), dreift jafnt á allt árið. Með vísun t.d. í gjaldskrá Vaðlaheiðarganga má síðan gefa sér sem dæmi að meðalgjald á hvert ökutæki (með öllum afsláttum og óháð stærð ökutækja) yrði um 1000 kr. á ferð. Við ákvörðun á slíku veggjaldi þyrfti að horfa til ábata svo sem í formi ferðatímasparnaðar. Tekjur af veggjaldinu yrðu þá tæpar 400-500 milljónir kr. á ári. Það myndi væntanlega geta staðið undir kostnaði við rekstur og viðhald ganganna ásamt innheimtu gjaldsins en myndi skila litlu sem engu til stofnkostnaðarins. Það skal ítrekað að



hér er um mjög einfaldað dæmi að ræða til að reyna að átta sig á stærðargráðum í þessu sambandi.

## 12. ÁLYKTANIR OG NIÐURSTÖÐUR HÓPSINS

Verkefnishópurinn hafði það hlutverk að fara yfir og meta hina ýmsu jarðgangakosti sem hafa verið til skoðunar undanfarna áratugi og vega og meta mögulegar samgöngubætur fyrir Seyðisfjörð með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífs á Seyðisfirði og alls Austurlands. Markmið verkefnisins í heild var því að undirbúa ákvörðun um samgöngubætur sem best séu til þess fallnar að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Í skýrslu sem KPMG vann fyrir verkefnishópinn um samfélagsleg áhrif jarðganga kom m.a. fram við samanburð sviðsmynda ólíkra valkosta um legu jarðganga til Seyðisfjarðar eftir viðtöl við aðila víðs vegar úr samfélaginu á Austurlandi og ýmsar greiningar að ef horft er til einstakra jarðgangaleiða liggur vilji Austfirðinga til þess að Fjarðarheiðargöng, *valkostur 1*, verði sett í forgang. Í því er m.a. horft til þess að í framhaldinu verði hægt að grafa önnur göng til að mynda svonefnda „hringtengingu“. Ljóst megi vera að hringtenging vegasamganga á Austurlandi með þrennum göngum: frá Héraði til Seyðisfjarðar áfram um Mjóafjörð og þaðan yfir í Fannardal (Norðfjörð), *valkostur 2*, sé sú samgöngubót sem kæmi Austurlandi í heild best og myndi gera mest til að styrkja Miðausturland sem heildstætt atvinnu- og þjónustusvæði. Það myndi auka sveigjanleika sveitarfélaganna til að takast á við áföll og stuðla að eflingu bæði þeirra grunn atvinnuvega sem þegar eru fyrir hendi sem og nýrra sem eru að ryðja sér til rúms s.s. ferðaþjónustu og fiskeldi.

Aðalfundur SSA í september 2018 ítrekaði eins og oft áður mikilvægi þess að tengja byggðir á Austurlandi með samgöngum til þess að rjúfa vetrareinangrun og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. Tryggja verði fjármagn til jarðganga undir Fjarðarheiði á milli Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðar sem sé forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi. Þá þurfi að ráðast í rannsóknir sem fyrst á gangakostum á milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar um Mjóafjörð.

Fram kemur í samgönguáætlun 2011-2022, sem samþykkt var á Alþingi í júní 2012, að við undirbúning Seyðisfjarðarganga verði miðað við framkvæmdir við jarðgöng undir Fjarðarheiði. Í samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, sem samþykkt var á Alþingi 7. febrúar 2019, er áætlað að framkvæmdir við Seyðisfjarðarveg um Fjarðarheiðargöng hefjist undir lok 2. tímabils áætlunarinnar. Í báðum þessum ályktunum löggjafans er ljóst að miðað er við göng undir Fjarðarheiði til að tengja Seyðisfjörð við vegakerfi landsins.

Ljóst er að framangreindir aðilar telja allir að Seyðisfjörð eigi að tengja með jarðgöngum undir Fjarðarheiði. Áætlaður kostnaður er 33-34 milljarðar. Að sama skapi er ljóst að fulltrúar íbúa og atvinnulífs á svæðinu telja að til framtíðar litið eigi einnig að tengja Seyðisfjörð og Norðfjörð með göngum gegnum Mjóafjörð og skapa með því hringtengingu fjarðanna og Héraðs og yrði þá heildarkostnaður um 64 milljarðar.

Hinn megin kosturinn sem hefur verið til skoðunar er að fara ekki með göng frá Seyðisfirði undir Fjarðarheiði heldur til Mjóafjarðar og önnur göng undir Mjóafjarðarheiði til Héraðs (valkostur 4). Kostnaður við þessa lausn er um 36,3 milljarðar eða tæplega 3 milljörðum hærri en göng undir Fjarðarheiði. Auk þess að vera dýrari og lengja leiðina milli Seyðisfjarðar og Héraðs um 9 km miðað við núverandi vegakerfi er þessi leið einnig talin síðri með tilliti til veðurfars og vetrarumferðar. Kosturinn við þessa lausn er hins vegar sá að þá er aðeins eftir

að bæta við göngum milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar til að skapa eitt atvinnusvæði á fjörðunum án fjallvega og með stuttum vegalengdum á milli þéttbýlisstaða. Það er ljóst að engin samstaða myndi nást um annað en að öll þessi þrenn göng kæmu í einum áfanga enda bara ókostir sem fylgja því að fara undir Mjóafjarðaheiði í stað Fjarðarheiði ef göng til Norðfjarðar fylgja ekki með. Kostnaður við þennan kost er áætlaður rúmir 53 milljarðar.

Í báðum framangreindum megin valkostum er miðað við að til framtíðar litið verði Seyðisfjörður bæði tengdur Héraði og Norðfirði með jarðgöngum. Í fyrri valkostinum (valkostur 2) er hægt að koma því í framkvæmd í tveimur áföngum, fyrst með tengingu til Héraðs með göngum undir Fjarðarheiði sem kosta 33-34 milljarða, og í síðari áfanga með tengingu til Norðfjarðar sem kostar um 30 milljarða. Í seinni valkostinum (valkostur 3) er reiknað með að allt verði unnið í einum áfanga sem kosti um 53 milljarða.

Valkostur 3 með göngum gegnum Mjóafjörð og áfram til Héraðs og Norðfjarðar þykir síður fýsilegur m.t.t. þeirra greininga sem gerðar voru í verkefninu. Mælt var með þessari leið í skýrslu nefndar frá árinu 1993. Með tilliti til þeirra samfélagsbreytinga sem orðið hafa síðan og viðhorfa á svæðinu er hún nú talin lakari kostur.

Tillaga hópsins er að velja beri valkost 2 við ákvörðun um jarðgangatengingu Seyðisfjarðar enda komi hann best út úr valkostagreiningu. Auk þess sem vilji íbúa á svæðinu liggur eindregið í þá átt. Fyrsti áfangi í framkvæmdinni yrði valkostur 1, göng undir Fjarðarheiði.

Það er mat verkefnishópsins að með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífsins á Seyðisfirði og Austurlandi í heild sé vænlegast að fylgja álitu Alþingis, Samtaka sveitarfélaga á Austurlandi og þorra íbúa og fulltrúa atvinnulífs og samfélags á svæðinu og rjúfa einangrun Seyðisfjarðar með jarðgöngum undir Fjarðarheiði sem fyrsta áfanga og styrkja samfélagið á Austurlandi öllu með göngum milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar í síðari áfanga. Hópurinn leggur mikla áherslu á að ákvörðun um samgöngubætur með hringtengingu liggi fyrir eins fljótt og auðið er og að ráðist verði í framkvæmdir sem fyrst til að jákvæð áhrif á þróun byggðar og atvinnulífs skili sér ekki of seint.

Það er von verkefnishópsins sem hér skilar sinni skýrslu að efni hennar, ályktanir og niðurstöður, muni nýtast stjórnvöldum sem undirbúningur að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng eins og lagt var upp með við skipun hópsins.

## VIÐAUKAR:

1. KPMG: Jarðgöng á Austurlandi – Samfélagsleg áhrif. Mars 2019.
2. Veðurvaktin: Seyðisfjarðargöng – veðurlag að vetrarlagi við gangamunna og vegtengingar. Minnisblað 11.06.2019.



# Jarðgöng á Austurlandi

**Samfélagsleg áhrif**

Ráðgjafarsvið KPMG

—

Mars 2019

# Fyrirvari

Samantekt þessi inniheldur niðurstöður greininga- og sviðsmyndavinnu um mögulega valkosti í tengslum við jarðgangagerð á Austurlandi. Sviðsmyndirnar byggja á viðtölum við íbúa á Austurlandi, greiningum og vinnufundum. Framkvæmd vinnunnar og áhersluatriði eru í samræmi við samning KPMG vegna verkefnisins.

KPMG ber ekki ábyrgð á að uppfæra efni og niðurstöður skýrslunnar í tengslum við atburði eða upplýsingar sem kunna að koma síðar fram.

Vinnan er m.a. byggð á upplýsingum frá sveitarfélögum á Austurlandi, Vegagerðinni, Austurbrú, menntastofnunum o.fl. Jafnframt aflaði KPMG upplýsinga úr ýmsum opinberum gögnum.

Ekki hefur verið framkvæmd sérstök könnun á áreiðanleika þeirra gagna sem byggt er á en miðað er við að um heimildir traustra aðila sé að ræða. KPMG getur ekki ábyrgst nákvæmni né áreiðanleika þeirra upplýsinga sem hér koma fram né að þær séu tæmandi.

KPMG ber enga ábyrgð á ákvörðunum sem teknar eru á grundvelli niðurstöðu skýrslunnar. Öll ábyrgð vegna ákvarðana sem teknar verða á grundvelli skýrslunnar eða niðurstaðna hennar er á höndum verkkaupa eða annarra aðila er að málinu kunna að koma.

## **Tengiliðir KPMG**

**Sævar Kristinsson**  
*Senior Manager*

545 6331  
skristinsson@kpmg.is

**Stefán Þór Helgason**  
*Manager*

545 6133  
shelgason@kpmg.is

**Steinþór Pálsson**  
*Partner*

545 6230  
steinthorpalsson@kpmg.is



# Efnisyfirlit

## 4. Um verkefnið

## 5. Helstu niðurstöður

## 6. Stöðugreining

- Staðan í dag og þróun undanfarin ár
- Mannfjöldi eftir aldurshópum
- Ferðapjónusta á Austurlandi
- Umferð um Fjarðarheiði og Fagradal
- Ófærð á vegum
- Menntamál
- Atvinnu- og þjónustusókn

## 14. Sviðsmyndir til skoðunar

- Valkostir til skoðunar
- Vegalengdir
- Helstu áhrifaþættir
- Valkostur 1: Fjarðarheiðargöng
- Valkostur 2: Hringtenging
- Valkostur 3: T-tenging
- Valkostur 4: L-tenging

## 25. Viðaukar

- Samanburðartafla
- Viðmælendur
- Heilbrigðis- og hjúkrunarstarfsemi
- Fjöldi nemenda í framhaldsskólum á Austurlandi

# Um verkefnið

## Inngangur

Verkefnishópur sem Samgönguráðherra setti á laggirnar til undirbúnings ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng, fól KPMG að stýra gerð sviðsmynda um samfélagsleg áhrif ólíkra valkosta jarðgangagerðar til Seyðisfjarðar. Sviðsmyndavinnan fól meðal annars í sér viðtöl við hagaðila, greiningu og samantekt greiningar. Var verkefnið unnið á haustmánuðum 2018 og byrjun árs 2019.

Rétt er að taka fram að þessari vinnu er ekki ætlað að fara í fjárhagslegar greiningar þeirra valkosta sem til skoðunar eru.

## Viðtöl

Tekin voru viðtöl við aðila víðs vegar að úr samfélaginu á Austurlandi. M.a. var rætt við sveitarstjórnir Fjarðabyggðar, Fljótshéraðs og Seyðisfjarðarkaupstaðar, stjórn SSA og .fl. Þá var upplýsinga aflað um íbúapróun, færð á vegum, þjónustu- og atvinnusókn og ýmsar aðrar tölulegar staðreyndir um samfélagið á Austurlandi. Sérstök áhersla var lögð á Seyðisfjörð, þróun og núverandi stöðu mála þar.

Upplýsingar um mikilvægustu samfélagslegu áhrifabættina voru teknar saman út frá viðtölum og þeim gögnum sem fyrir liggja.

1

Fjarðarheiðargöng

2

Fjarðarheiði – Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Neskaupstaður

3

Seyðisfjörður - Mjóifjörður – Neskaupstaður – Slenjudalur

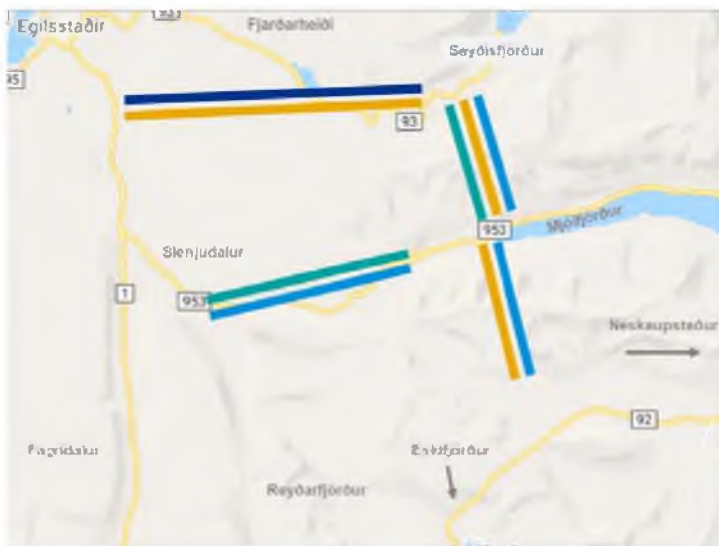
4

Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Slenjudalur

## Helstu áhrifapættir sem skoðaðir eru:

- Öryggi
- Samgöngutengingar
- Atvinnumál
- Menntamál
- Heilbrigðismál
- Íþróttir, félagsstörf og menningarmál
- Samstarf sveitarfélaga
- Verslun og þjónusta

Auk þessara áhrifapátta eru vitaskuld margir fleiri sem jarðgöng geta haft umtalsverð áhrif á.



# Helstu niðurstöður

## Fjarðarheiðargöng í forgang

Ef horft er til einstakra gangagerða liggur vilji Austfirðinga til þess að Fjarðarheiðargöng verði sett í forgang. Í því er m.a. horft til þess að síðar verði hægt að grafa önnur göng til að mynda svonefnda „hringtengingu“. Fyrir þeim kosti liggja helst þrenn rök:

- Sú staðreynd að verslunar- og þjónustusókn Seyðfirðinga (og raunar allra Austfirðinga) er langmest til Egilsstaða.
- Möguleiki á að leggja bæði hita- og vatnsveitu frá Héraði til Seyðisfjarðar um göngin.
- Vilji Seyðfirðinga liggur eindregið í þá átt.

Þeim til stuðnings má nefna að:

- Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) hefur ályktað að jarðgöng undir Fjarðarheiði séu „forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi, enda aðstæður íbúa á Seyðisfirði slíkar á vetrum að ekki verður við það unað lengur.“
- Bæjarstjórn Seyðisfjarðarkaupstaðar hefur ályktað með svipuðum hætti og SSA.
- Seyðfirðingar sækja þjónustu í miklum mæli til Egilsstaða en þar er miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi, ýmsar opinberar stofnanir og fyrirtæki með útibú auk þess sem miðstöð áætlunarflugs á Austurlandi er á Egilsstaðaflugvelli. Þaðan liggur einnig þjóðvegur 1 bæði um Suðurland og Norðurland en Austfirðingar sækja talsvert þjónustu af ýmsu tagi, mennta- og heilbrigðisstofnanir o.fl. til Akureyrar og á höfuðborgarsvæðið.

## Hringtenging hefði mest áhrif

Ljóst má vera að hringtenging vegasamganga á Austurlandi með þrennum göngum; frá Héraði til Seyðisfjarðar áfram um Mjóafjörð og þaðan yfir í Fannardal (Norðfjörð), er sú samgöngubót sem kæmi Austurlandi í heild best.

- Íbúar á Mið-Austurlandi hefðu val um tvær leiðir á milli helstu þéttbýlisstaða með hverfandi líkum á að ófærð setti strík í reikninginn.
- Mið-Austurland myndi styrkjast sem eitt atvinnusvæði.
- Bættar heilsársvegtengingar myndu styðja við heilsársferðaðþjónustu.
- Framkvæmdin myndi ýta undir aukið samstarf milli íbúa og sveitarfélaga á mörgum sviðum, s.s. íþróttum, menningarmálum, félagsstarfi og menntamálum.
- Sveitarstjórnarmenn telja að þessi framkvæmd myndi styðja við sameiningu allra sveitarfélaga á Austurlandi.

Aðrir valkostir (kostir 3 og 4) fengu minni hljómgrunn og þykja síður fýsilegir kostir.

## Undirbúningsrannsóknir

Gerðar hafa verið margvíslegar undirbúningsrannsóknir vegna jarðganga undir Fjarðarheiði. Sé einungis litið til rannsóknanna og litið framhjá fjármögnun, samgönguáætlun o.fl. áætlað Vegagerðin að hægt væri að hefja framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng árið 2021, ef ákvörðun yrði tekin snemma árs 2019. Ekki væri hægt að hefja framkvæmdir við aðra gangakosti fyrr en árið 2023 vegna þeirra jarðfræðirannsókna sem ráðast þyrfti í.





# Stöðugreining

# Staðan í dag og þróun undanfarinna ára

## Íbúabróun á Seyðisfirði

Lengst af 20. öldinni var íbúafjöldi Seyðisfjarðar nokkuð stöðugt á bilinu 750-1.000 manns. Frá síðustu aldamótum hefur íbúum Seyðisfjarðar fækkað nokkuð jafnt og þétt eða um u.þ.b. 15% sl. 20 ár. Þann 1. janúar 2018 bjuggu alls 676 íbúar á Seyðisfirði og hafði þeim fjölgað um 26 frá fyrra ári.

Aldurssamsetning íbúa Seyðisfjarðar hefur einnig breyst en árið 2008 var hlutfall íbúa 50 ára og yngri um 65% en í dag er það um 57%. Hlutfall íbúa á eftirlaunaaldri (65 ára og eldri) fór á sama tíma úr 17% í 21%. Miðað við núverandi aldurssamsetningu er líklegt að það hlutfall eigi eftir að hækka talsvert á næstu árum.

## Íbúabróun á Austurlandi

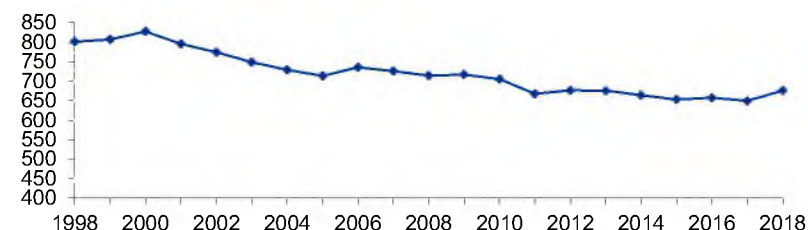
Íbúafjöldi á Austurlandi hefur sveiflast nokkuð það sem af er 21. öldinni en það kemur helst til vegna tímabundinnar fólksfjölgunar í tengslum við framkvæmdir við Kárahnjúkavirkjun og álvers Alcoa Fjarðaáls á Reyðarfirði á árunum 2004-2009. Eftir að framkvæmdum lauk hefur íbúafjöldinn haldist stöðugur. Flestir voru íbúar Austurlands 13.185 árið 2007 en 1. janúar 2018 voru þeir 10.485.

Til Austurlands teljast sveitarfélögin Borgarfjarðarhreppur, Djúpavogshreppur, Fjarðabyggð, Fljótshálsa, Fljótshálsahreppur, Seyðisfjarðarkaupstaður og Vopnafjarðarhreppur.

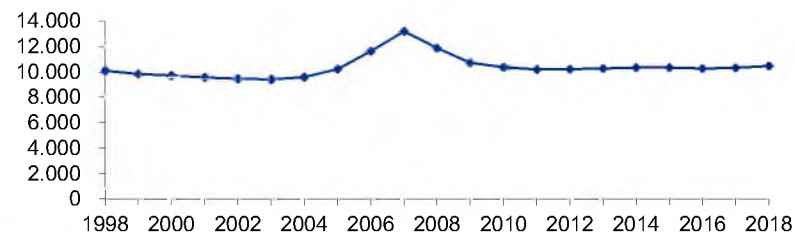
## Íbúabróun á Íslandi m.v. Seyðisfjörð

Á árunum 1998-2018 fjölgaði Íslendingum úr 272.381 í 348.450 eða um 27,9%. Ef íbúum á Seyðisfirði hefði fjölgað m.v. landsmeðaltal á þessum tíma þá væru þeir í dag um 1.025 í stað 676.

## Seyðisfjörður - íbúafjöldi 1998-2018



## Austurland - íbúafjöldi 1998-2018



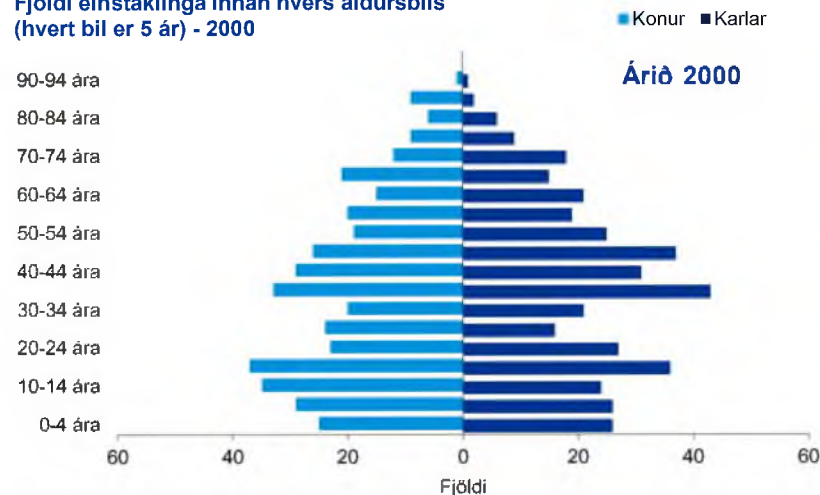
## Mannfjöldi eftir sveitarfélögum og völdum þéttbýliskjörum á Austurlandi

| Sveitarfélag            | 2018  | Þéttbýliskjörar | 2018  |
|-------------------------|-------|-----------------|-------|
| Seyðisfjarðarkaupstaður | 676   | Seyðisfjörður   | 663   |
| Fljótshálsa             | 3.547 | Egilsstaðir     | 2.464 |
| Fjarðabyggð             | 4.962 | Neskaupstaður   | 1.469 |
| Borgarfjarðarhreppur    | 108   | Eskifjörður     | 1.006 |
| Djúpavogshreppur        | 461   | Reyðarfjörður   | 1.270 |
| Fljótshálsahreppur      | 76    | Mjóifjörður     | 14    |
| Vopnafjarðarhreppur     | 655   |                 |       |

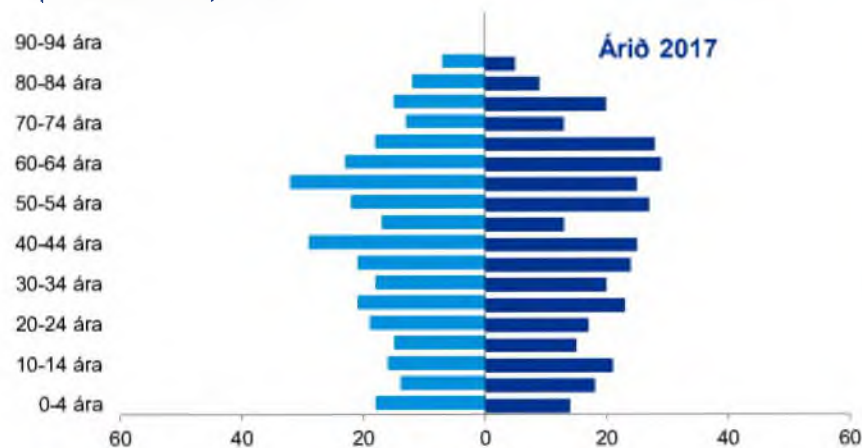
# Mannfjöldi eftir aldurshópum

## Seyðisfjörður árið 2000 og 2017

Fjöldi einstaklinga innan hvers aldursbils  
(hvert bil er 5 ár) - 2000

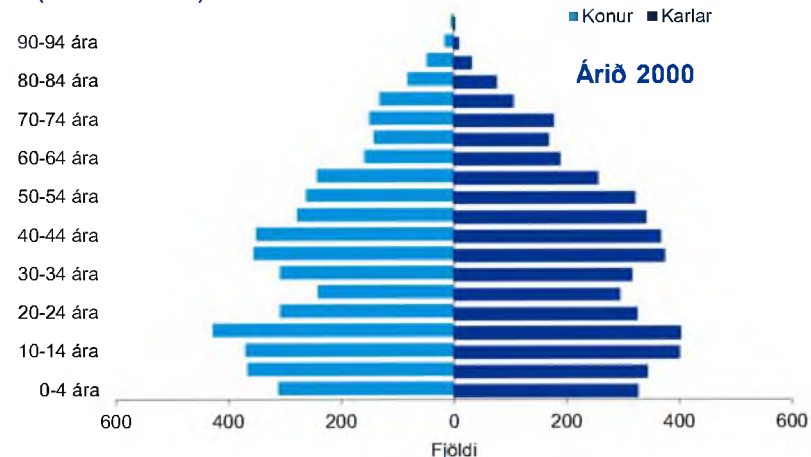


Fjöldi einstaklinga innan hvers aldursbils  
(hvert bil er 5 ár) - 2017

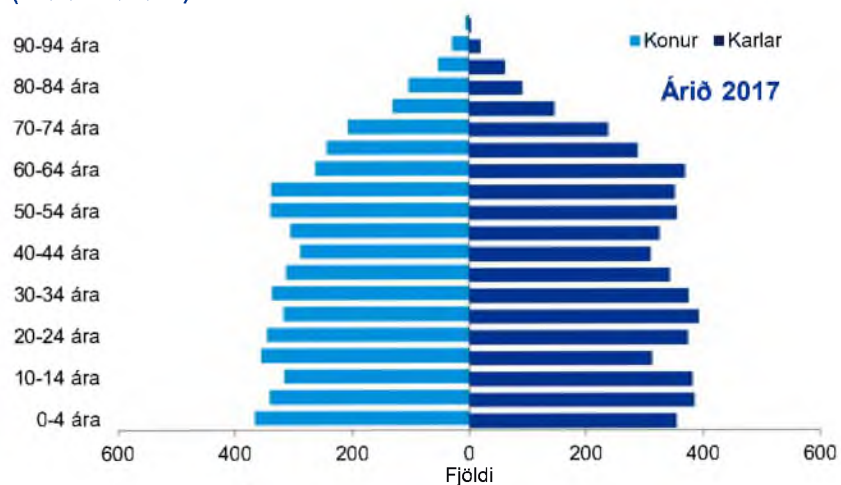


## Austurland árið 2000 og 2017

Fjöldi einstaklinga innan hvers aldursbils  
(hvert bil er 5 ár) - 2000



Fjöldi einstaklinga innan hvers aldursbils  
(hvert bil er 5 ár) - 2017



# Ferðapjónusta á Austurlandi

## Þróun í ferðapjónustu

Ferðapjónusta hefur aukist umtalsvert um allt land undanfarin ár en þó má segja að sú aukning hafi ekki að fullu náð til Austurlands. Fjölgun ferðamanna hefur ekki haldist í hendur við fjölgun þeirra t.a.m. á höfuðborgarsvæðinu og á Suðurlandi.

Gistinóttum á hótélum og gistiheimilum á Austurlandi hefur þó fjölgað jafnt og þétt undanfarin ár.

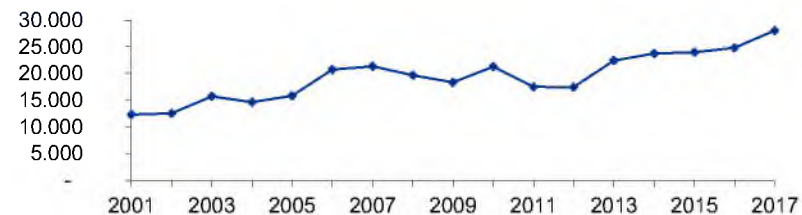
## Metfjöldi til Seyðisfjarðar árið 2017

Fjöldi farþega sem koma til Seyðisfjarðar með Norrænu hefur aukist talsvert frá aldamótum. Við aldarbyrjun komu rúmlega 12 þúsund farþegar en árið 2017 voru þeir um 28 þúsund eða rúmlega tvöfalt fleiri. Til samanburðar voru íbúar alls Austurlands um 10 þúsund 1. janúar 2018 og farþegarnir því rétt tæplega þreföld íbúatala fjórðungsins.

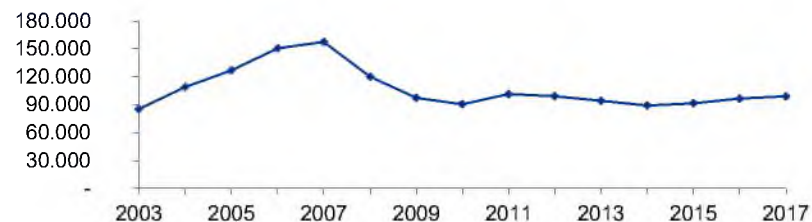
## Flugfarþegar um Egilsstaðaflugvöll

Fjöldi farþega sem fara um Egilsstaðaflugvöll hefur haldist nokkuð stöðugur undanfarin ár. Talsverð fjölgun farþega átti sér stað á árunum 2003-2007 sem má að mestu leyti rekja til framkvæmda við Kárahnjúkavirkjun og álver Alcoa á Reyðarfirði. Þegar mest lét fóru um 160 þúsund farþegar um flugvöllinn árið 2007 en undanfarin ár hefur farþegafjöldinn verið um 100 þúsund.

Farþegar með Norrænu til Seyðisfjarðar



Farþegafjöldi um Egilsstaðaflugvöll





# Umferð um Fjarðarheiði

## Umferð um Fjarðarheiði og Fagradal árið 2017

Alls var meðalfjöldi bifreiða sem fór um Fjarðarheiði 601 á dag árið 2017 en sama ár fóru 1.120 bifreiðar um Fagradal. Talsvert meiri sveifla er á milli árstíða á Fjarðarheiði en þar var meðal vetrarumferð aðeins um 24% af sumarumferð. Sama hlutfall var 57% fyrir Fagradal. Þar spilar m.a. inn í að fjöldi bíla fer um Fjarðarheiði að sumri til vegna ferða Norrænu til og frá Seyðisfirði. Þó svo að Norræna sigli til Seyðisfjarðar allt árið þá er það að mestu vegna vöruflutninga að vetri til.

Dæmi eru um að bæði ferðamenn og heimamenn veigri sér við því að fara um Fjarðarheiði yfir vetrartímann vegna óvissu varðandi færð.

Ferðapjónusta er lykilatvinnugrein á Seyðisfirði en aðilar í ferðapjónustu á svæðinu hafa talið óvissu í tengslum við færð á Fjarðarheiði vera meðal þess sem stendur frekari uppbyggingu heilsársferðapjónustu á svæðinu fyrir þífum.

## Skammstafanir

**ÁDU**, ársdagsumferð, meðalumferð á dag yfir árið

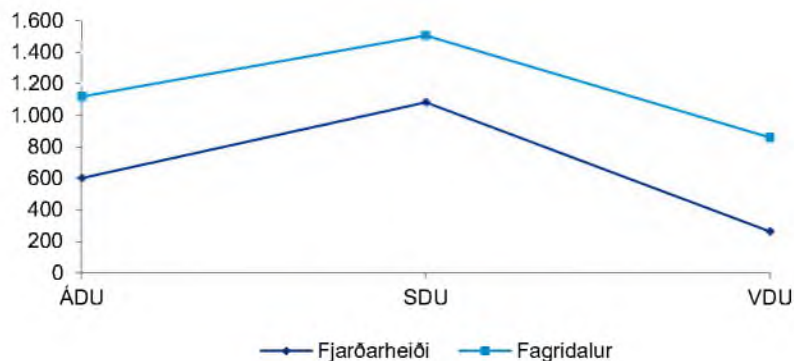
**SDU**, sumardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september

**VDU**, meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember

**V/S**, vetrarumferð sem hlutfall af sumarumferð

# og Fagradal

## Umferð á Fjarðarheiði og Fagradal árið 2017



### Umferð um Fjarðarheiði og Fagradal 2017

|              | ÁDU   | SDU   | VDU | V/S |
|--------------|-------|-------|-----|-----|
| Fjarðarheiði | 601   | 1.083 | 262 | 24% |
| Fagradalur   | 1.120 | 1.506 | 859 | 57% |

### Umferð um Fjarðarheiði og Fagradal 2010

|              | ÁDU | SDU  | VDU | V/S |
|--------------|-----|------|-----|-----|
| Fjarðarheiði | 380 | 600  | 217 | 36% |
| Fagradalur   | 898 | 1145 | 719 | 63% |

# Ófærð á vegum

## Ófærð á Fjarðarheiði [93] og um Fagradal [1]

Á árunum 2010-2017 var ófært yfir Fjarðarheiði einhvern hluta dags að meðaltali í 17 daga á ári. Á sama tíma var ófært einhvern hluta úr degi yfir Fagradal í þrjá daga á ári að meðaltali. Fjöldi daga sveiflaðist nokkuð á þessu tímabili eins og sjá má á línuritinu hér til hliðar. Þannig spilltist færð á Fjarðarheiði í alls 31 dag árið 2014 en minnst sjö daga árið 2012.

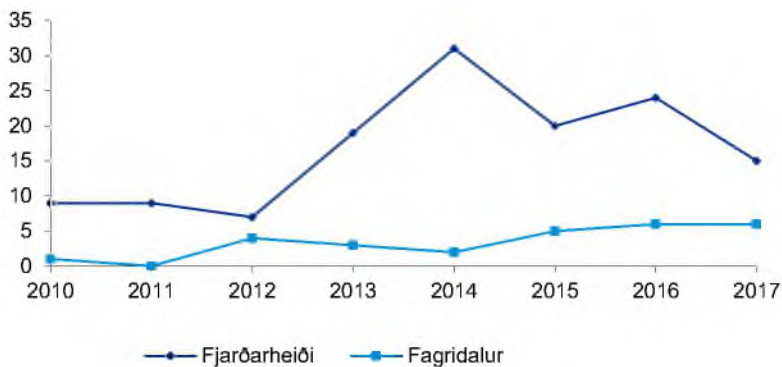
Árið 2011 var aldrei ófært á Fagradal en árin 2016 og 2017 taldist ófært hluta úr degi í samtals 6 daga hvort ár. Komið hefur fyrir að ófært hafi verið yfir Fjarðarheiði í nokkra daga samfelld, þó það sé sjaldgæft.

Báðir þessir vegir eru skilgreindir þannig að reiknað er með að þeim sé haldið opnum frá kl. 6:30 til kl. 22:00 (kl. 7:00-21:30 um helgar). Í þessum tölum er því gert ráð fyrir að ófært sé á því tímabili. Til viðbótar eru því dagar þar sem færð spillist utan þess tíma.

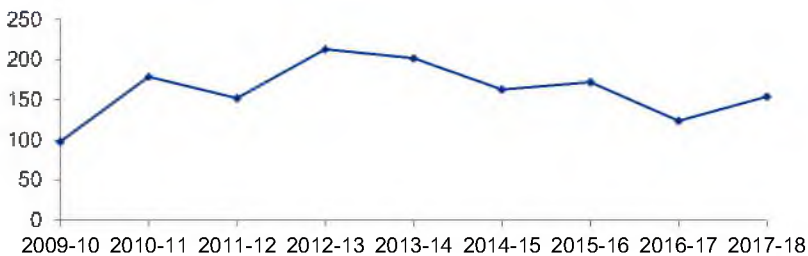
## Ófærð á Mjóafjarðarvegi [953]

Mjóafjarðarvegur er lokaður stóran hluta úr ári þegar ekki er talið forsvaranlegt að halda úti snjómokstri vegna snjóþunga. Veginum er því lokað að hausti og opnaður aftur að vori þegar talið er líklegt að vegurinn geti haldist opinn til lengri tíma. Á árunum 2009-2018 var vegurinn lokaður að meðaltali í 160 daga en vegurinn var lengst lokaður veturinn 2012-2013, í samtals 213 daga.

### Fjöldi daga á ári sem ófært er einhvern hluta úr degi



### Fjöldi daga á vetri sem Mjóafjarðarvegur er lokaður





# Menntamál

## Framhaldsskólar á Austurlandi

Tveir framhaldsskólar eru starfandi á Austurlandi en það eru Menntaskólinn á Egilsstöðum og Verkmenntaskóli Austurlands í Neskaupstað. Auk þeirra er Hússtjórnarskóli á Hallormsstað þar sem boðið er upp á nám í textíl og matreiðslu.

## Menntaskólinn á Egilsstöðum (ME)

Frá árinu 2014 hefur verið boðið upp á sex námsbrautir í skólanum, þar af fjórar þar sem nemendur ljúka námi með stúdentsprófi. Haustið 2018 voru 216 nemendur skráðir til náms í dagskóla og 252 í fjarnámi.

## Verkmenntaskóli Austurlands í Neskaupstað (VA)

Skólinn býður upp á nám í iðngreinum en auk þess nám til stúdentsprófs á þremur brautum. Sérstaða skólans í dag, endurspeglast ekki síst í því að hann er eini skólinn á Austurlandi sem býður upp á verklegt nám. Vorið 2018 voru 215 nemendur skráðir til náms við skólann.

## LungA skólinn – lýðháskóli á Seyðisfirði

LungA skólinn er tilraunakenndur listaskóli, stofnaður árið 2013. Boðið er upp á tvær 12 vikna annir á ári. Skólinn er alþjóðlegur skóli með nemendum allstaðar að úr heiminum og á ýmsum aldri.

## Annað nám

Leik- og grunnskólar eru starfandi í öllum sveitarfélögum Austurlands. Enginn háskóli er starfræktur á Austurlandi og því þurfa þeir sem ætla að sækja sér háskólamenntun að flytja úr fjórðungnum eða stunda fjarnám. Austurbrú er eina stofnunin sem sinnir sí- og endurmenntun auk þjónustu við nemendur á háskólastigi.







# Sviðsmyndir



# Möguleg framtíð Seyðisfjarðar árið 2040 – með eða án ganga

## Seyðisfjörður 2040 – án ganga

Fjarðarheiði hefur reynst talsverður farartálmi á leiðinni til Seyðisfjarðar þar sem ófærð að vetri til hefur leikið íbúa og atvinnurekstur í bænum grátt. Fólki hefur fækkað umtalsvert og er íbúafjöldi bæjarins í dag um helmingur af því sem hann var árið 2019. Einnig hefur hlutfall eldri borgara aukist eftir því sem fleira yngra fólk hefur flutt í burt. Talið er að um helmingur húsnæðis í bænum sé í dag nýtt undir gistipjónustu og sem sumarhús. Árstíðabundin ferðapjónusta er stunduð en tilraunir til heilsársferðapjónustu hafa ekki borið árangur vegna óvissu í samgöngumálum. Sjávarútvegur og fiskvinnsla hefur að mestu lagst af.

Norræna hætti að sigla til Seyðisfjarðar vegna erfiðleika við halda úti heilsársstarfsemi enn einn frostaveturinn eftir 2025

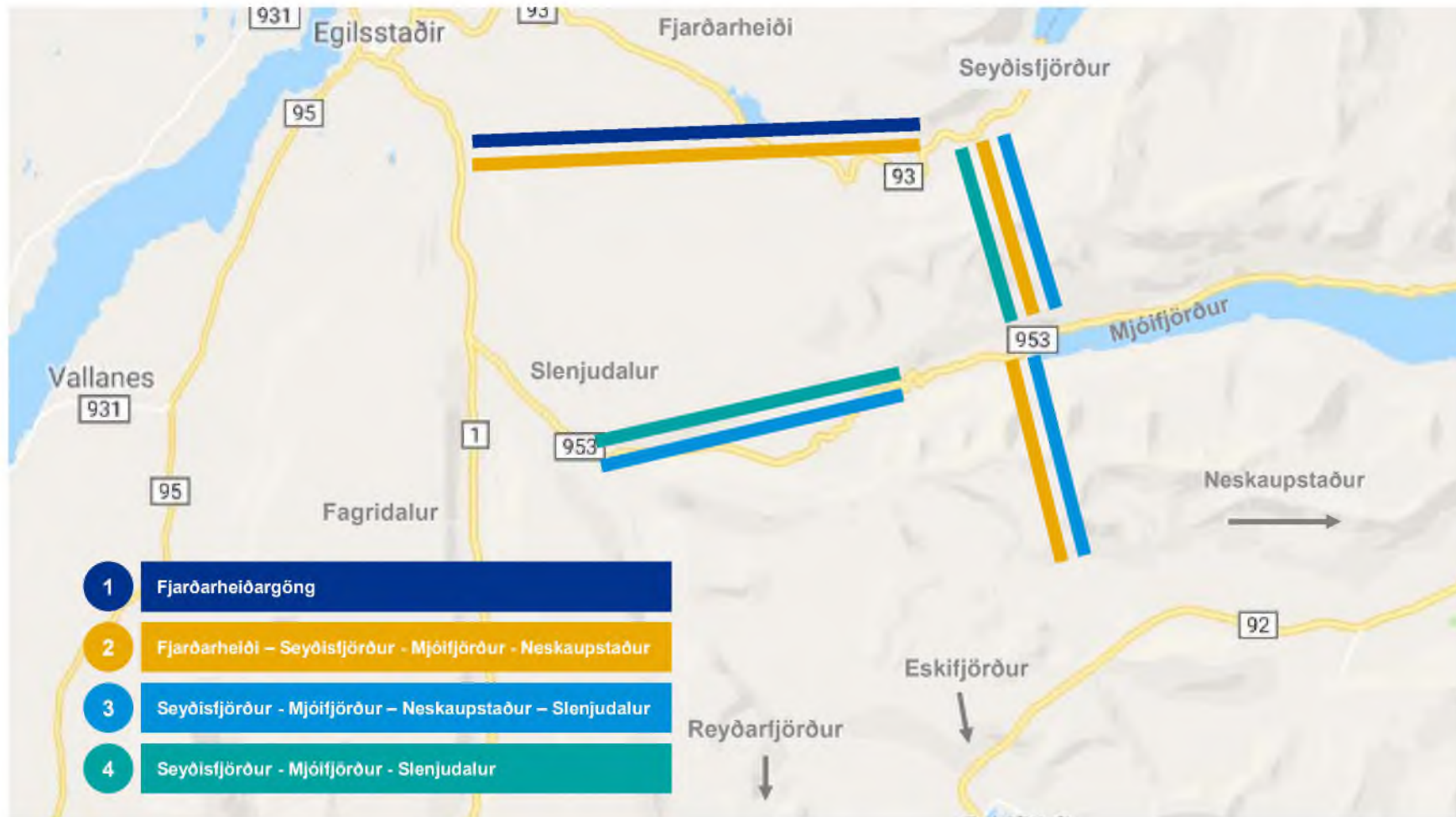
## Seyðisfjörður 2040 – með Fjarðarheiðargöngum (Valkostur 1)

Með tilkomu Fjarðarheiðarganga var auknu lífi blásið í samfélagið á Seyðisfirði. Ferðapjónusta er nú stunduð í auknum mæli árið um kring á Seyðisfirði sem m.a. byggir á greiðum tengingum við Egilsstaðaflugvöll og Norrænu. Lögð hefur verið hita- og vatnsveita frá Héraði sem hefur bætt lífsskilyrði á Seyðisfirði og dregið úr húshitunarkostnaði. Með greiðum tengingum allt árið hefur orðið til eitt atvinnu- og búsetusvæði á Héraði og Seyðisfirði og fólk sækist í auknum mæli í að búa á Seyðisfirði vegna nálægðar við öflugt menningar- og félagsstarf á staðnum. Brottfluttir Seyðfirðinga eru farnir að flytja í auknum mæli til baka og fólki hefur fjölgað um 25% frá árinu 2019. Seyðisfjörður er hluti af sameinuðu sveitarfélagi á Héraði og víðar og er mikill samgangur milli þeirra.

## Seyðisfjörður 2040 – með hringtengingu (Valkostur 2)

Með tilkomu hringtengingar var auknu lífi blásið í samfélagið á Seyðisfirði. Bærinn er ekki lengur „endastöð“ eða „botnlangi“ heldur áfangastaður á hringvegi um Mið-Austurland. Sérstöku átaki var hrint af stað til að markaðssetja „Austfjarðahringinn“ sem skilaði góðum árangri og nú er ferðapjónusta stunduð af krafti allt árið á Seyðisfirði og víðar á Austurlandi. Styttning vegalengda hefur einnig styrkt samband Seyðfirðinga við íbúa og fyrirtæki í Fjarðabyggð og gert allt Mið-Austurland að einu atvinnu- og þjónustusvæði, allt árið um kring. Þá hefur verið lögð hita- og vatnsveita frá Héraði sem hefur bætt lífsskilyrði Seyðfirðinga og dregið úr húshitunarkostnaði. Seyðisfjörður er hluti af sameinuðum sveitarfélögum á Austurlandi. Íbúafjöldi á Seyðisfirði er nú um 50% meiri en hann var árið 2019.

# Valkostir til skoðunar



# Vegalengdir

1

Fjarðarheiðargöng

2

Fjarðarheiði – Seyðisfjörður - Mjóifjörður - Neskaupstaður

| Vegalengdir m.v. að fara stystu leið |       |             |             |             |             |
|--------------------------------------|-------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                      | Í dag | Valkostur 1 | Valkostur 2 | Valkostur 3 | Valkostur 4 |
| Seyðisfjörður - Egilsstaðir          | 27    | 21          | 21          | 36          | 36          |
| Neskaupstaður - Egilsstaðir          | 68    | -           | 45          | 48          | -           |
| Eskifjörður - Egilsstaðir            | 49    | -           | 42          | 45          | -           |
| Reyðarfjörður - Egilsstaðir          | 33    | -           | 58          | 61          | -           |
| Mjóifjörður - Egilsstaðir            | 41    | -           | 35          | 38          | 38          |
| Neskaupstaður - Seyðisfjörður        | 93    | 81          | 30          | 30          | 86          |
| Eskifjörður - Seyðisfjörður          | 74    | 62          | 27          | 27          | 67          |
| Reyðarfjörður - Seyðisfjörður        | 59    | 46          | 43          | 43          | 51          |

| Sparnaður/tap í kílómetrum m.v. núverandi vegakerfi |             |             |             |             |
|-----------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                                     | Valkostur 1 | Valkostur 2 | Valkostur 3 | Valkostur 4 |
| Seyðisfjörður - Egilsstaðir                         | 6           | 6           | -9          | -9          |
| Neskaupstaður - Egilsstaðir                         | -           | 23          | 20          | -           |
| Eskifjörður - Egilsstaðir                           | -           | 7           | 4           | -           |
| Reyðarfjörður - Egilsstaðir                         | -           | -           | -           | -           |
| Reyðarfj. - Egilsst. (um jarðgöng)                  | -           | -25         | -28         | -           |
| Mjóifjörður - Egilsstaðir                           | -           | 6           | 3           | 3           |
| Neskaupstaður - Seyðisfjörður                       | 12          | 63          | 63          | 7           |
| Eskifjörður - Seyðisfjörður                         | 12          | 47          | 47          | 7           |
| Reyðarfjörður - Seyðisfjörður                       | 12          | 15          | 15          | 7           |





# Helstu áhrifabættir sem velt er upp í greiningunni



## Öryggi

- Öryggi á vegum vegna færðar
- Aðgangur að löggæslu og slökkviliði
- Almannavarnir



## Samgöngutengingar

- Tengsl við áætlunarflug
- Tengsl flugvalla og ferjusiglinga
- Tengsl milli bæjarkjarna



## Atvinnumál

- Eitt atvinnusvæði
- Sveiflur í atvinnurekstri
- Heilsárs ferðapjónusta
- Nýfjárfestingar - áætlanir



## Menntamál

- Tengsl við framhaldsskóla
- Tengsl við háskóla
- Tengsl við sí- og endurmenntun



## Heilbrigðismál

- Aðgangur að heilbrigðisstofnunum
- Læknar á vakt
- Sjúkraflug



## Íþróttir, félagsstörf og menningarmál

- Samnýting mannvirkja
- Slagkraftur
- Bætt framboð og fjölbreytni



## Samstarf sveitarfélaga

- Sameining sveitarfélaga
- Samstarf í ákveðnum málaflokkum



## Verslun og þjónusta

- Aðgangur að matvöru
- Fjölbreytni í verslun
- Opinber þjónusta

# Valkostur 1: Fjarðarheiðargöng

## Fjarðarheiðargöng

Vegurinn yfir Fjarðarheiði er eina akstursleiðin sem tengir Seyðisfjörð við önnur bæjarfélög á landinu. Næsta þéttbýlið er Egilsstaðir á Fljótshálfhéraði í um 27 km fjarlægð. Vegurinn yfir Fjarðarheiði liggur hæst í um 620 m. hæð yfir sjávarmáli. Færð á það til að spillast á Fjarðarheiði en á árunum 2010-2017 var að meðaltali ófært í 17 daga (eða hluta úr degi) á ári. Á þessu tímabili var mest lokun árið 2014 í samtals 31 dag.

## Helstu kostir

Með Fjarðarheiðargöngum myndi öryggi í vegasamgöngum til Seyðisfjarðar stór batna og hægt væri að treysta því að fært yrði milli Seyðisfjarðar og Héraðs velflesta daga ársins. Göngin myndu stytta leiðina á milli Seyðisfjarðar og Héraðs um 6 km. Með göngunum myndi opnast fyrir þann möguleika að veita heitu og köldu vatni frá Héraði til Seyðisfjarðar. Göngin myndu einnig styðja við aukna vetrarferðapjónustu á Seyðisfirði þar sem ferðamenn þyrftu ekki að óttast ófærð á Fjarðarheiði. Göngin myndu styðja við sameiningu Seyðisfjarðarkaupstaðar við önnur sveitarfélög á Austurlandi og auka samstarf á ýmsum sviðum s.s. menningu, félagsmálum, íþróttum o.fl.

**Lengd ganga:** 13,2 km.

**Hæð yfir sjávarmáli:** Um 130 m beggja vegna

## Mat á áhrifum\*

Fyrir Seyðisfjörð

|   |   |   |   |  |
|---|---|---|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |  |
|---|---|---|---|--|

Fyrir Austurland

|   |   |   |  |  |
|---|---|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 |  |  |
|---|---|---|--|--|

\* Huglægt mál byggt á viðtölum



# Valkostur 1: Fjarðarheiðargöng

## Öryggi

Ljóst er að öryggi Seyðfirðinga myndi stórbatna með tilkomu Fjarðarheiðarganga. Aðgangur að heilbrigðisþjónustu og sjúkraflugi yrði mun auðveldari sem og aðgengi ýmissa viðbragðsaðila utan Seyðisfjarðar. Öryggi annarra íbúa á Austurlandi myndi ekki breytast að ráði en þó yrðu betri tengingar við viðbragðsaðila á Seyðisfirði.

## Samgöngutengingar

Samgöngutengingar að vetrarlagi yrðu mun tryggari en nú er. Aðgengi Seyðfirðinga að áætlunarflugi og akvegatengingum við nálægð byggðarlög yrði mun betra og óvissu í tengslum við færð yrði eytt að miklu leyti. Aðgengi annarra Austfirðinga og ferðamanna að Seyðisfirði myndi stórbatna og óvissu um færð yrði að miklu leyti eytt.

## Atvinnumál

Fjarðarheiðargöng myndu tengja Seyðfirðinga við betur við atvinnusvæðin á Héraði, í Fjarðabyggð og víðar. Ferðapjónustuaðilar gætu í auknum mæli boðið þjónustu að vetri til og þar með stundað heilsárs ferðapjónustu á Seyðisfirði. Gera má ráð fyrir að gistinóttum myndi fjölga samhliða bættri nýtingu. Vilji ferðapjónustuaðila til að stunda heilsárs starfsemi kom skýrt fram í viðtölum. Þá myndu aðrar atvinnugreinar eins og sjávarútvegur og fleiri einnig njóta betri tenginga.

## Menntamál

Greið tenging Seyðfirðinga við Menntaskólann á Egilsstöðum, áætlunarflug til Reykjavíkur (Háskólar) og tryggari tengingar við akstursleiðir til Akureyrar (Menntaskólinn á Akureyri, Verkmenntaskólinn á Akureyri og Háskólinn á Akureyri). Tryggari tenging við Verkmenntaskóla Austurlands á Neskaupstað.

## Heilbrigðismál

Greið tenging við Heilbrigðisstofnun Austurlands á Héraði (heilsugæsla) og bætt tenging við Umdæmissjúkrahúsið á Neskaupstað fyrir Seyðfirðinga. Eins myndi tenging við sjúkraflug á Egilsstaðaflugvelli verða örugg.

## Íþróttir, félagsstörf og menningarmál

Seyðfirðingar og Héraðsmenn hafa staðið í ýmskonar samstarfi t.a.m. hafa íþróttafélögin Höttur og Huginn staðið sameiginlega að knattspyrnuliði o.fl. Á Seyðisfirði er öflugt menningarlíf sem fólk hefur veigrað sér við að sækja vegna óöryggi varðandi færð yfir Fjarðarheið. Hægt væri að nýta íþróttamannvirki á Seyðisfirði og Héraði betur að vetrarlagi með tilkomu öruggari færðar á milli staðanna í.

## Samstarf sveitarfélaga

Nú standa yfir viðræður fjögurra sveitarfélaga (Seyðisfjarðarkaupstaðar, Fljótsdalshéraðs, Borgarfjarðarhrepps og Djúpavogshrepps) um sameiningu. Fjarðarheiðargöng myndu tvímælalaust styðja við þær viðræður og bæta samstarf þessarar sveitarfélaga.

## Verslun og þjónusta

Greið tenging við verslunar- og þjónustukjarna á Héraði. Miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi er á Egilsstöðum og flestir Austfirðingar sækja þangað. (Heimild: Byggðastofnun).

# Valkostur 2: Hringtenging

## Hringtenging

Valkostur 2 sem hér er nefndur „Hringtenging“ myndar hringtengingu á Mið-Austurlandi en til viðbótar við Fjarðarheiðargöng (Valkost 1) myndu bæstast tvenn göng, annars vegar frá Seyðisfirði til Mjóafjarðar og hins vegar frá Mjóafirði til Norðfjarðar.

## Helstu kostir

Með hringtengingu hafa íbúar á Mið-Austurlandi val um tvær leiðir milli allra helstu þéttbýlisstaða. Þannig myndi öryggi í samgöngum aukast mikið fyrir alla íbúa svæðisins. Ekki þyrfti lengur að aka neina fjallvegi til að komast á milli staða. Aðgangur að heilbrigðisstofnunum myndi batna og tengingar við flug og siglingar yrðu öruggari. Slík tenging myndi styðja við samstarf á öllu Mið-Austurlandi og gæti leitt til sameiningar allra sveitarfélaga á Austurlandi. Göngin myndu rjúfa vetrareinangrun Mjófirðinga og Seyðfirðinga. Þessi kostur myndi einnig búa til nýja möguleika í ferðaþjónustu þar sem ferðamenn gætu ekið í hring í stað þess að heimsækja „botnlanga“ og þurfa að aka til baka. Hægt væri að leggja hita- og vatnsveitu til Seyðisfjarðar frá Héraði. Þessi valkostur myndi einnig stytta vegalengdir milli staða umtalsvert.

**Lengd ganga:** 12,3-13,9 km + 5,3-5,5 km + 6,0-6,8 km, samtals 23,6-26,2 km.

**Hæð yfir sjávarmáli:** 55/140 m Seyðisfjarðarmegin og 10 m Mjóafjarðarmegin, 20 m Mjóafjarðarmegin og 10-200 m Norðfjarðarmegin.

## Mat á áhrifum\*

Áhrif á Seyðisfjörð

|   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|

Áhrif á Austurland

|   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|

\* Huglægt mat byggt á viðtölum





# Valkostur 2: Hringtenging

## Öryggi

Öryggismál íbúa á öllu Mið-Austurlandi myndu batna til muna. Aðgangur að viðbragðsaðilum, heilbrigðisstofnunum o.fl. yrði traustur allt árið og ófærð hefði ekki teljandi áhrif.

## Samgöngutengingar

Með hringtengingu hafa íbúar á Mið-Austurlandi val um tvær leiðir milli allra helstu þéttbýlisstaða. Ekki þyrfti lengur að aka neina fjallvegi til að komast á milli staða og tengingar við flug og siglingar yrðu öruggari. Hægt væri að leggja rafmagns- og fjarskiptakapla milli staða sem skiptir t.a.m. Mjófirðinga miklu máli.

## Atvinnumál

Mið-Austurland yrði allt eitt atvinnusvæði þar sem íbúar þyrftu ekki að hafa teljandi áhyggjur af því að komast á milli vinnustaða og heimila innan svæðisins. Starfsfólk yrði hreyfanlegra og búseta myndi skipta minna máli.

## Menntamál

Íbúar á svæðinu myndu hafa tryggar tengingar við allar menntastofnanir innan fjórðungsins. Hægt væri að fara út í meira samstarf í menntamálum, jafnvel varðandi leik- og grunnskóla.

## Heilbrigðismál

Aðgengi að heilbrigðisstofnunum yrði óhindrað allan ársins hring. Einnig myndi þessi valkostur stytta leiðir t.a.m. Héraðsbúa, Seyðfirðinga og Mjófirðinga að Umdæmissjúkrahúsinu í Neskaupstað.

## Íþróttir, félagsstörf og menningarmál

Hringtengingin myndi ýta undir samstarf og betri nýtingu íþróttamannvirkja á öllu Mið-Austurlandi. Einnig gætu íbúar sótt félagsstörf og menningarviðburði óhindrað allt árið. Líkt og með valkost 1 mætti bæta nýtingu íþróttamannvirkja.

## Samstarf sveitarfélaga

Sveitarstjórnarmenn á svæðinu telja að þessi valkostur myndi styðja við sameiningu alls Austurlands í eitt sveitarfélag. Fram að því myndi framkvæmdin stuðla að auknu samstarfi á mörgum sviðum.

## Verslun og þjónusta

Svæðið yrði allt eitt verslunar og þjónustusvæði með auknu samgönguöryggi og styttri vegalengdum milli staða.

# Valkostur 3: T-tenging

## T-tenging

Valkostur 3 sem hér er nefndur T-tenging er samheiti þriggja ganga sem grafin yrðu milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar, Mjóafjarðar og Neskaupstaðar og Mjóafjarðar yfir í Slenjudal.

## Helstu kostir og annmarkar

Með þessum valkosti myndi samgönguöryggi Seyðfirðinga batna talsvert og vetrareinangrun Mjófirðinga rofna. Til yrði hringtenging þá daga sem Fjarðarheiði væri fær, sem myndi stytta vegalengdir og m.a. fjölga möguleikum í ferðaþjónustu allt árið. Aftur á móti myndi leiðin milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða lengjast um 9 km ef ekki yrði farið um Fjarðarheiði og líklegt að krafa yrði um að vegurinn yfir Fjarðarheiði yrði þjónustaður áfram. Leiðin milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða yrði jafnframt um 15 km lengri en í valkostum 1 og 2. Þá er ekki talinn möguleiki á að leggja hita- og vatnsveitu frá Héraði til Seyðisfjarðar þessa leið.

**Lengd ganga:** 5,3-5,5 km + 8,9-9,2 km + 6-6,8 km, samtals 20,2-21,5 km.

**Hæð yfir sjávarmáli:** 110-150 m í Mjóafirði og um 200 m í Eyvindarárdal.

## Mat á áhrifum\*

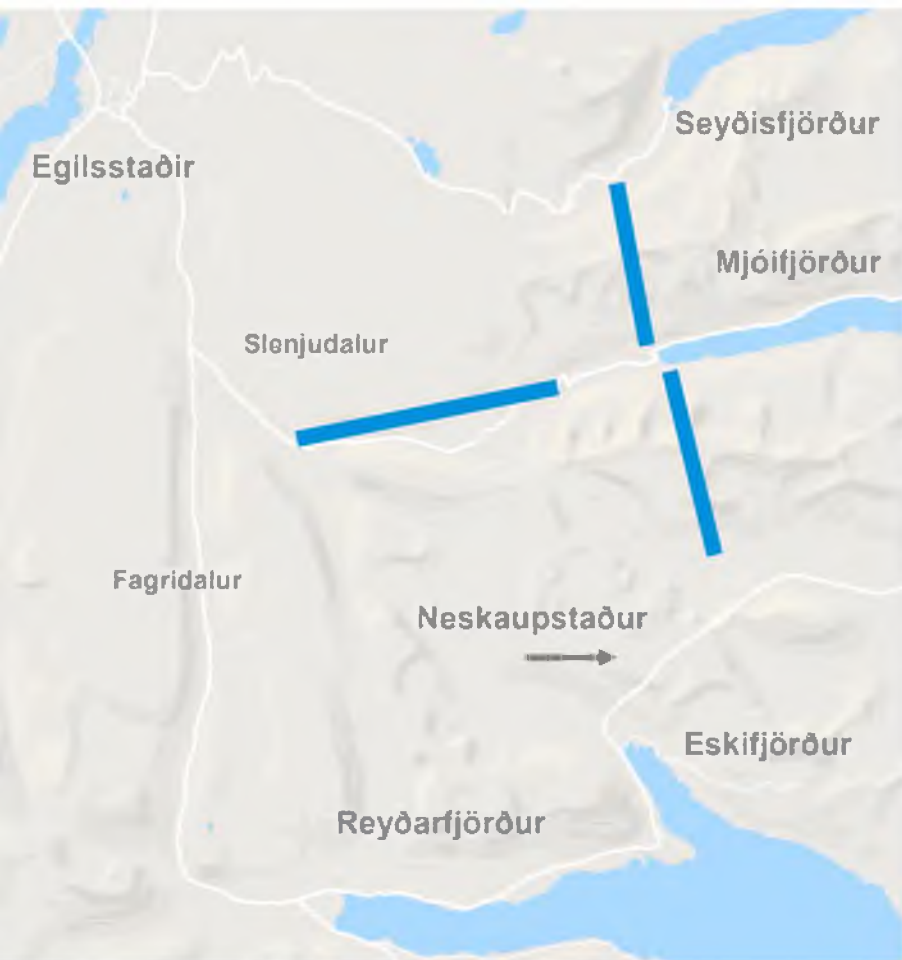
Áhrif á Seyðisfjörð

|   |   |   |  |  |
|---|---|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 |  |  |
|---|---|---|--|--|

Áhrif á Austurland

|   |   |   |   |  |
|---|---|---|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |  |
|---|---|---|---|--|

\* Huglægt mat byggt á viðtölum





# Valkostur 3: T-tenging

## Öryggi

Öryggi á Austurlandi myndi batna talsvert.

## Samgöngutengingar

Samgöngutengingar myndu batna talsvert á Mið-Austurlandi. Þessi valkostur myndi stytta vegalengdir nokkuð og búa til hringtengingu þá daga sem Fjarðarheiði er fær. Einnig myndi þessi kostur styrkja tengingar við Egilsstaðaflugvöll og ferjusiglingar Norrænu til Seyðisfjarðar.

## Atvinnumál

Mið-Austurland myndi styrkjast sem eitt atvinnusvæði og t.a.m. ættu Seyðfirðingar auðveldara með að sækja vinnu í Fjarðabyggð og öfugt. Þessi valkostur myndi einnig styðja atvinnuuppbyggingu í Mjóafirði m.a. í tengslum við hugmyndir um fiskeldi.

## Menntamál

Íbúar á svæðinu myndu hafa tryggari tengingar við allar menntastofnanir innan fjórðungsins.

## Heilbrigðismál

Íbúar á svæðinu hefðu greiðari aðgang að heilbrigðisstofnunum og stytta leiðir að Umdæmissjúkrahúsinu í Neskaupstað.

## **Íþróttir, félagsstörf og menningarmál**

Hægt væri að nýta betur íþróttamannvirki á öllu Mið-Austurlandi. Einnig ættu íbúar auðveldara með að sækja félagsstörf og menningarviðburði óhindrað allt árið.

## **Samstarf sveitarfélaga**

Þessi valkostur myndi styðja við aukið samstarf sveitarfélaga á svæðinu og jafnvel stuðla að sameiningu allra sveitarfélaga á Austurlandi í eitt.

## **Verslun og þjónusta**

Aukin verslunar- og þjónustusókn milli þéttbýliskjarna.

# Valkostur 4: L-tenging

## L-tenging

Þessi valkostur er myndaður úr tvennum göngum, annars vegar milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og hins vegar undir Mjóafjarðarheiði. Þannig yrði vetrareinangrun Mjófirðinga rofin og leið myndu samgöngur til Seyðisfjarðar batna. Með þessu yrði til hringtenging milli Seyðisfjarðar, Mjóafjarðar og Héraðs.

## Helstu kostir og annmarkar

Þessi valkostur myndi rjúfa vetrareinangrun Mjófirðinga og stuðla að bættum tengingum Seyðfirðinga við aðra þéttbýlisstaði á Austurlandi árið um kring. Á móti kemur að þetta myndi lengja leiðina milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða um 9 km ef ekki væri farið um Fjarðarheiði. Einnig er ekki talinn möguleiki á að leggja hita- og vatnsveitu frá Héraði til Seyðisfjarðar þessa leið. Enginn viðmælenda taldi þessa leið vænlegri kost umfram aðra, þó að ljóst megi vera að þessi leið hugnist Mjófirðingum fremur en t.d. Fjarðarheiðargöng.

**Lengd ganga:** 14,2-14,7 km.

**Hæð yfir sjávarmáli:** Um 55 eða 140 m Seyðisfjarðarmegin og 10 m Mjóafjarðarmegin, 110-150 m í Mjóafirði og um 200 m í Eyvindarárdal.

## Mat á áhrifum\*

Áhrif á Seyðisfjörð

|   |   |  |  |  |
|---|---|--|--|--|
| 1 | 2 |  |  |  |
|---|---|--|--|--|

Áhrif á Austurland

|   |   |   |  |  |
|---|---|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 |  |  |
|---|---|---|--|--|

**Þar sem enginn viðmælenda taldi þennan kost vænlegan var ekki farið í frekari greiningu á honum.**

\* Huglægt mat byggt á viðtölum







# Viðaukar

# Samanburðartafla 1/2

|                                         | Fjarðarheiði<br>1                                                                                                              | Fjarðarheiði + MFJ+NFJ<br>2                                                                         | T-Göng<br>3                                                                                                      | Mjólfjörður - Fagradalur<br>4                                                                        | Óbreytt ástand<br>5                                                                                   |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Samgöngutengingar</b>                | Greið tenging til Héraðs, við Egilsstaðaflugvöll og fjölda vegtenginga m.a. við Þjóðveg 1 bæði um Norður- og Suðurland.        | Greiðar tengingar milli flestra þéttbýliskjarna á Austurlandi. Hringtenging um allt Mið-Austurland. | Greið tenging við Fjarðabyggð og um Þjóðveg 1 á Suðurlandi. Ótrygg tenging við Hérað og Þjóðveg 1 um Norðurland. | Ótryggar samgöngutengingar nema milli Seyðisfjarðar og Mjólfjarðar.                                  | Ótryggar tengingar við alla þéttbýlisstaði utan Seyðisfjarðar. Engin varaleið milli Héraðs og Fjarða. |
| <b>Atvinnumál</b>                       | Greið tenging við Hérað og nærsveitir, ótrygg tenging við Fjarðabyggð og nærsveitir. Óbreyttar tengingar við önnur atv. svæði. | Greið tenging við atvinnusvæði á Héraði og Fjarðabyggð. Óbreyttar tengingar við önnur atv. svæði.   | Greið tenging við Fjarðabyggð. Ótrygg tenging við Hérað og nærsveitir. Óbreyttar tengingar við önnur atv. svæði. | Ótryggar tengingar við öll atvinnusvæði nema við Mjólfjörð.                                          | Ótryggar tengingar við öll atvinnusvæði utan Seyðisfjarðar.                                           |
| <b>Menntamál</b>                        | Greið tenging við ME, áætlunarflug til RVK, tryggari tengingar við MA, VMA og HA. Ótrygg tenging við VA.                       | Greið tenging við ME, VA, áætlunarflug til RVK, tryggari tengingar við MA, VMA og HA.               | Greið tenging við VA en tengingar við áætlunarflug til RVK, MA, VMA og HA ótryggar.                              | Ótryggar tengingar við alla skóla utan Seyðisfjarðar.                                                | Mjög ótryggar tengingar við alla skóla utan Seyðisfjarðar.                                            |
| <b>Hita- og vatnsveita</b>              | Hægt að leggja hita- og vatnsveitu frá Héraði.                                                                                 | Hægt að leggja hita- og vatnsveitu frá Héraði.                                                      | Ólíklega hægt að leggja hita- og vatnsveitu                                                                      | Ólíklega hægt að leggja hita- og vatnsveitu                                                          | Ekki hægt að leggja hita og vatnsveitu                                                                |
| <b>Viðbrögð við ófærð</b>               | Óveruleg þörf. Áfram þörf á Fagra- og Slenjudal vegna tenginga við Fjarðabyggð og Suðurland.                                   | Hverfandi þörf.                                                                                     | Nokkuð dregur úr þörf - áfram þörf á Fagra- og Slenjudal vegna tenginga við Hérað og Norðurland.                 | Nokkuð dregur úr þörf - áfram þörf á Fagra- og Slenjudal vegna tenginga við Hérað, Fjarðabyggð o.fl. | Áfram þörf fyrir vetrarþjónustu á Fjarðarheiði og óbreytt ástand á Fagra- og Slenjudal.               |
| <b>Aðgangur að heilbrigðisstofnunum</b> | Greið tenging við HSA á Héraði. Óbreytt tenging þaðan á Umdæmissjúkrahús á NESK.                                               | Greiðar tengingar á heilbrigðisstofnanir á Héraði og NESK.                                          | Greið tenging á Umdæmissjúkrahús á NESK en áfram ótrygg tenging á Hérað.                                         | Áfram ótryggar tengingar við heilbrigðisstofnanir.                                                   | Verulega ótryggar tengingar við heilbrigðisstofnanir.                                                 |

# Samanburðartafla 2/2

|                               | Fjarðarheiði<br>1                                                                                                                             | Fjarðarheiði + MFJ+NFJ<br>2                                                                                                                       | T-Göng<br>3                                                                                                                                   | Mjóifjörður - Fagridalur<br>4                                                                                    | Óbreytt ástand<br>5                                                                                           |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Sjúkraflug</b>             | Greið tenging við flugvöll á EGS.                                                                                                             | Greiðar tengingar við flugvelli á EGS og NESK.                                                                                                    | Greið tenging við flugvöll á NESK en ótrygg tenging við flugvöll á EGS.                                                                       | Áfram ótryggar tengingar við flugvelli.                                                                          | Áfram ótryggar tengingar við flugvelli.                                                                       |
| <b>Áætlunarflug</b>           | Greið tenging við áætlunarflug á EGS.                                                                                                         | Greið tenging við áætlunarflug á EGS.                                                                                                             | Tengingar batna en eru enn ótryggar við áætlunarflug á EGS.                                                                                   | Tengingar batna en eru enn ótryggar við áætlunarflug á EGS.                                                      | Áfram ótryggar tengingar við áætlunarflug á EGS.                                                              |
| <b>Verslun og þjónusta</b>    | Greið tenging við verslunar- og þjónustukjarna á Héraði.                                                                                      | Greið tenging við verslunar- og þjónustukjarna á Héraði, Neskaupstað, Eskifirði og Reyðarfirði.                                                   | Greið tenging við verslunar- og þjónustu á Neskaupstað, Eskifirði og Reyðarfirði en ótrygg tenging við kjarna á Héraði.                       | Ótrygg tenging við verslunar- og þjónustukjarna á Héraði, Neskaupstað, Eskifirði og Reyðarfirði.                 | Ótrygg tenging við verslunar- og þjónustukjarna á Héraði, Neskaupstað, Eskifirði og Reyðarfirði.              |
| <b>Samstarf sveitarfélaga</b> | Gæti stutt við yfirstandandi viðræður um sameiningu fjögurra sveitarfélaga. Styður við núverandi samstarf og gæti leitt til aukins samstarfs. | Gæti stutt við sameiningu alls Austurlands í eitt sveitarfélag. Styður við núverandi samstarf og gæti leitt til aukins samstarfs.                 | Gæti stutt við sameiningu alls Austurlands í eitt sveitarfélag. Styður við núverandi samstarf og gæti leitt til aukins samstarfs.             | Styður við núverandi samstarf og gæti leitt til aukins samstarfs milli Seyðisfjarðarkaupstaðar og Fjarðabyggðar. | Getur tafið og/eða staðið í vegi fyrir frekara samstarfi og mögulegri sameiningu sveitarfélaga á Austurlandi. |
| <b>Íþróttir</b>               | Auknir möguleikar í samstarfi og samnýtingu mannvirkja milli Héraðs og Seyðisfjarðar. Mögulega bætt tenging Héraðs við skíðasvæði í Stafdal.  | Auknir möguleikar í samstarfi og samnýtingu mannvirkja á öllu Mið-Austurlandi. Bættar tengingar milli og við skíðasvæðin í Stafdal og Oddsskarði. | Auknir möguleikar í samstarfi og samnýtingu mannvirkja milli Seyðisfjarðar og Fjarðabyggðar. Bætt tenging skíðasvæða í Stafdal og Oddsskarði. | Auknir möguleikar fyrir Mjóifirðinga að sækja Íþróttastarf á Seyðisfirði. Annað óbreytt.                         | Óbreyttar tengingar. Getur staðið í vegi fyrir auknu samstarfi, sérstaklega að vetri til.                     |

# Viðmælendur

## Seyðisfjörður

- Rúnar Gunnarsson, bæjarfulltrúi og yfirhafnarvörður
  - Aðalheiður Borgþórsdóttir, bæjarstóri
  - Benedikta Guðrún Svavarsdóttir, varabæjarfulltrúi framkvæmdastjóri farfuglaheimilisins
  - Eygló Björk Jóhannsdóttir, bæjarfulltrúi og bókari
  - Oddný Björk Daníelsdóttir, bæjarfulltrúi og sjálfstætt starfandi
  - Þórunn Hrund Óladóttir, bæjarfulltrúi og aðstoðarskólastjóri
  - Hildur Þórisdóttir, bæjarfulltrúi og forseti bæjarstjórnar
- 
- Arnbjörg Sveinsdóttir, nefndarmaður, fyrrv. alþingismaður, gistihússrekandi o.fl.
  - Margrét Guðjónsdóttir, verslunarmaður, fyrrv. form. bæjarráðs
  - Lárus Bjarnason, sýslumaður á Austurlandi
  - Adolf Guðmundsson, nefndarmaður og rekstrarstjóri hjá SVN
  - Ósk Ómarsdóttir, Smyril Line
  - Margrét Vera Knútsdóttir, Smyril Line
  - Guðrún Vilborg Borgþórsdóttir, Smyril Line
  - Davíð Kristinsson, hóteltjóri Aldan Hótel o.fl.



## Fljótsdalshérað

- Gunnar Jónsson, bæjarfulltrúi
  - Hannes Sigmarsson, bæjarfulltrúi
  - Berglind Harpa Svavarsdóttir, bæjarfulltrúi
  - Gunnhildur Ingvarsdóttir, bæjarfulltrúi
  - Steinar Þorsteinsson, bæjarfulltrúi
  - Anna Alexandersdóttir, bæjarfulltrúi og formaður bæjarráðs
  - Björn Ingimarsson, bæjarstjóri
- 
- Agnes Brá Birgisdóttir, þjóðgarðsvörður Vatnajökulsþjóðgarðs
  - Halldór B. Warén, framkvæmdastjóri Tehússins Hostel

## Stjórn SSA

- Einar Már Sigurðarson, formaður og bæjarfulltrúi í Fjarðabyggð
- Gunnar Jónsson, bæjarfulltrúi á Fljótsdalshéraði
- Hildur Þórisdóttir, forseti bæjarstjórnar Seyðisfjarðarkaupstaðar
- Pálína Margeirsdóttir, bæjarfulltrúi í Fjarðabyggð
- Sigríður Bragadóttir, oddviti Vopnafjarðarhrepps

# Viðmælendur frh.

## Fjarðabyggð

- Rúnar Gunnarsson, bæjarfulltrúi
  - Sigurður Ólafsson, bæjarfulltrúi
  - Dýrunn Pála Skaftadóttir, bæjarfulltrúi
  - Pálína Margeirsdóttir, bæjarfulltrúi
  - Einar Már Sigurðsson, bæjarfulltrúi
  - Eydís Ásbjörnsdóttir, bæjarfulltrúi og formaður bæjarráðs
  - Jón Björn Hákonarson, bæjarfulltrúi og forseti bæjarstjórnar
  - Karl Óttar Pétursson, bæjarstjóri
- 
- Gunnþór Ingvason, framkvæmdastjóri Síldarvinnslunnar
  - Magnús Þór Ásmundsson, forstjóri Alcoa Fjarðaáls

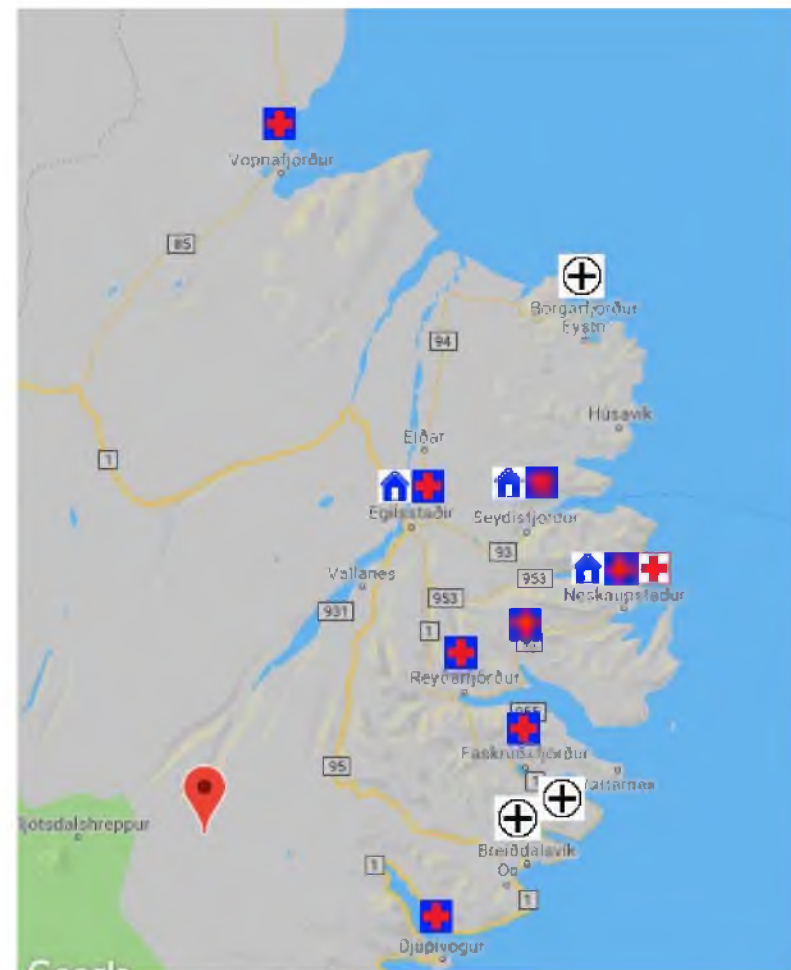
# Heilbrigðis- og hjúkrunarstarfsemi

## Heilbrigðisstofnun Austurlands

Heilbrigðisstofnun Austurlands (HSA) er með starfstöðvar um allan fjórðung. Alls eru starfandi átta heilsugæslustöðvar, þrjú heilsugæslusel og eitt sjúkrahús á vegum stofnunarinnar.

Á Umdæmissjúkrahúsi Austurlands í Neskaupstað eru fimm deildir, stoðdeildir og ein rannsóknastofa. Deildirnar eru handlækningadeild, lyflækningadeild, fæðingardeild, endurhæfingardeild, röntgendeild.

Þá er sérhæfð Alzheimerdeild á Seyðisfirði og ófærð á Fjarðarheiði hefur t.a.m. haft áhrif á heimsóknir ættingja þangað.



# Fjöldi nemenda í framhaldsskólum á Austurlandi

| ME - Fjöldi nemenda í dagskóla út frá sveitarfélögum |            |            |            |            |
|------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
|                                                      | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       |
| Fljótshálfjörður                                     | 148        | 140        | 148        | 129        |
| Fjarðab.                                             | 77         | 75         | 70         | 57         |
| Seyðisfj.                                            | 20         | 18         | 14         | 8          |
| Borgarfj. ey                                         | 7          | 5          | 6          | 2          |
| Djúpiv.                                              | 4          | 6          | 6          | 10         |
| Breiðdalsv.                                          | 4          | 0          | 1          | 0          |
| Vopnafj.                                             | 1          | 3          | 4          | 1          |
| Aðrir                                                | 6          | 17         | 9          | 9          |
| <b>Heildarfj.</b>                                    | <b>267</b> | <b>264</b> | <b>258</b> | <b>216</b> |

| VA - Fjöldi nemenda í dagskóla út frá sveitarfélögum |            |            |            |            |
|------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
|                                                      | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       |
| Fljótshálfjörður                                     | 24         | 26         | 22         | 19         |
| Fjarðabyggð                                          | 162        | 181        | 160        | 131        |
| Seyðisfjörður                                        | 1          | 1          | 3          | 4          |
| Borgarfjörður eystri                                 | 0          | 0          | 2          | 0          |
| Breiðdalsvík                                         | 5          | 4          | 3          | 2          |
| Aðrir                                                | 46         | 66         | 71         | 59         |
| <b>Heildarfjöldi</b>                                 | <b>238</b> | <b>278</b> | <b>261</b> | <b>215</b> |





[kpmg.com/socialmedia](https://kpmg.com/socialmedia)

© 2019 KPMG ehf. á Íslandi er aðili að alþjóðlegu neti KPMG, samtökum sjálfstæðra fyrirtækja sem aðild eiga að KPMG International Cooperative, svissnesku samvinnufélagi. Allur réttur áskilinn.

Nafn og vörumerki KPMG eru skráð vörumerki KPMG International.

11.06.2019

---

Unnið fyrir: Vegagerðina, þróunarsvið

---

## **Seyðisfjarðargöng – veðurfar að vetralagi við gagnamunna og vegtengingar.**

### **Inngangur**

Í tengslum við starf verkefnishóp um undirbúning að ákvörðun um Seyðisfjarðargöng þótti fýsilegt að kanna betur veðuraðstæður fyrir tvo valkosti hópsins. Annars vegar fyrir valkost 1: -jarðgöng undir Fjarðarheiði og hins vegar valkost 2: - jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og önnur á milli Mjóafjarðar og Héraðs. Að auki er fjallað um jarðgöng á milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar í Fannardal.

### **Efnistökin miðist einkum að þrennu:**

1. Gerð verði skoðun og mat á veðurfari, einkum að vetrarlagi við mögulega gagnamunna og vegtengingar. Einkum lögð áhersla á veg í Mjóafirði undir Þverártindi og tengiveg frá Mjófjarðargöngum í Slenjudal að Fagradal. Einnig verði lítillega fjallað um veður við munna við Gufudal í Seyðisfirði og við Dalhús í Eyvindarárdal sem og tengingu til Fannardals á Norðfirði.
2. Auk almennra veðurgagna sem verður aflað og þau rýnd sem og greining á helstu snjókomu og illviðráttum á þessum stöðum, verður aflað vitneskju hjá staðkunnugum og hún metin saman með hefðbundinni greiningu á veðri.
3. Snjóflóða- eða ofanflóðahætta verði skoðuð með staðkunnugum og mat lagt á það hvort og hvar sé þörf á frekara hættumati.

### **Vettvangsferð**

Farið var í vettvangsferð 5. júní í Mjóafjörð og í Seyðisfjörð. Sigfús Vilhjálmsson var til leiðsagnar og frásagnar staðháttum í Mjóafirði auk Ara Guðmundssonar hjá Vegagerðinni Reyðarfirði.

Til viðbótar var rætt við:

Magnús Jóhannsson, Vegagerðinni Fellabæ og  
Ármann Halldórsson vélamann Egilsstöðum.

## Valkostur 1

### Gangnamunni við Lönguhlíð (Egilsstaðir)

Við núverandi veg, Ágætlega þekkt veðurskilyrði og ekkert sérstakt sem þarfnast frekari athugunar við.

### Gangnamunni við Dalhús (Egilsstaðir)

Valkostur við Lönguhlíð. Dalhús eru norðan við Eyvindará. Vegurinn kemur til með að liggja um Egilsstaðaskóg og á nýrri brú yfir ána. Veðurfar í skóginum á þessum slóðum er ágætlega þekkt. Skógurinn dregur úr vindi og veldur auknum loftkulda niðri við veg á vetrum. Almennt er snjólétt á þessum slóðum.

### Gangnamunni gegnt Gufufossi (Seyðisfjörður)

Á Seyðisfirði er gangnamunni fyrirhugaður neðan við Neðri Stafinn sunnan Fjarðarár við Gufufoss í um 130 m hæð (mynd 1). Snjóþyngsli eru sjaldnast til vandræða þetta neðarlega sem og áfram þá 3 km sem eru niður í Seyðisfjarðarkaupstað. Með þeirri undantekningu vitanlega þegar snjór er mikill og ófærð almenn m.a. á Seyðisfirði. Hugsanlega að skafi inn á nýjan veg niður að munninum í V-átt með snjó ofan af heiði. Vel er þekkt hvað snjósöfnun eykst tilfínnanlega í A-átt í Mýrabrekku skammt ofan við Gufufoss og upp á Neðri Stafinn. Snjóflóð verða ekki á þessum slóðum og engir þekktir farvegir úr hlíðunum beggja vegna.



**Mynd 1.** Gufufoss í Seyðisfirði. Gangnamunni fyrirhugaður norðan við fossinn í svipaðri hæð til vinstri á myndinn.

## Valkostur 2

Gangnamunni gegnt Gufufossi (Seyðisfjörður, svipað og Valk.1)

Sjá næstu umfjöllun hér á undan.

Gangnamunni nærri fjarðarbotni (Mjóifjörður)

Munninn er fyrirhugaður skammt neðan við bæinn Fjörð við Króadalsá. Ofan við hann er breiður stallur svokallaður Hnaus (mynd 2) og þar upp af rís Hvannstóðsfjall og Hrútatindur (1065 m). Æskilegt er að fram fari snjóflóðahættumat í fjarðarbotnum. Að sögn kunnugra eru engin snjóflóð þekkt á þessum stað eða nærri bænum Firði. Hinsvegar féll snjóflóð árið 1941 aðeins utan við fyrirhugaðan munna<sup>1</sup> og ekki útiloka að við aftaka aðstæður geti fallið snjóflóð úr snjósöfnunarsvæðum brattrar hlíða og/eða gilja hátt upp og fram af stallinum. Snjóflóðahættumat sker úr um það. Utar í Mjóafirði, á

<sup>1</sup> Í riti Ólafs Jónssonar, Skriðuföll og Snjóflóð;- er greint frá snjóflóði 22. febrúar 1941. Hljóp mikið flóð niður svonefndan Fjarðartanga við Króará. Á þeim stað og sjá má ryð-pramma í fjörunni skammt utan við fyrirhugaðan gangnamunna. Sópaði burt fjárhúsi, skúrum og bátum. Einn maður fórst í flóði þessu. Það hafði verið mjög snjólétt um veturinn, en daginn áður á flóði féll, snjóaði mjög mikið í frostlausu veðri. Á Vestdalseyri á Seyðisfirði féllu einnig snjóflóð þennan dag.



Skógahlíð og að Hesteyri eru þekktir snjóflóðafarvegir og þar hafa fallið stór snjóflóð í sjó fram.



**Mynd 2.** Umhverfi munna í botni Mjóafjarðar. Horft til norðurs að Hnaus. Glittir í Miðdegistind þar ofan og innan við.

#### Gangnamunni ofan við Prestagil í 110 m (Mjóifjörður)

Nýr vegur frá botni Mjóafjarðar upp Fjarðardal yrði um 3 km langur. Gangnamunninn er áætlaður sunnan við Fjarðará, skammt ofan við hið tilkomumikla Prestagil (mynd 3). Við eyðibýlið Fjörð færir vegur upp brekkufótinn um kjarlendi sem tekur tekur við inn af fjarðarbotninum. Þarna er ekki illviðrasamt, nema í V-átt á veturna eins og víða verður í fjarðarbotnum Austfjarða. Snjósöfnun er almennt ekki mikil þetta lágt, en nokkuð skefur í N-áttum fram af stöllum ofan og innan við Fjörð. Snjóþyngra er því heldur á norðanverðum Fjarðardalnum og oftast er áberandi minni snjór að sunnanverðu. Úr snarbrattri hlíðinni sunnan gangnamunnans eru snjóflóð eða skriðuföll óþekkt. Skriður hlaupa hins vegar oft úr Stórurðargili nokkru utan við Prestagil. Þarna inn með hlíðinni að sunnanverðu rignir stundum feykilega, einkum að sumar- og haustlagi.



**Mynd 3.** Af Mjóafjarðarvegi. Prestagil lengst til vinstri. Gangnamunni er fyrirhugaður neðan stallanna sunnan vegar fyrir miðri mynd.

#### Gangnamunni í Klifbrekkum 150 m (Mjóifjörður)

Litlu ofar en Prestagil og óverulegur munur er á veðri við þessa munna. Snjórinn eykst þó eftir því sem hærra er farið. Á seinni árum hefur vetrarhitinn hækkað, síðustu vetur liggja oft nokkuð glögg mörk í um 200 m hæð. Neðan þeirra er oftast minni snjór<sup>2</sup>.

#### Gangnamunni við Innri Grjótá (Eyvindarárdalur)

Munni upp úr Mjóafirði er hugsaður nokkru neðan við mynni Slenjudals er í um 200 metra hæð yfir sjó við Innri Grjótá (mynd 4). Á núverandi vegkafla í Eyvindarársdal frá á Fagradal og að Innri Grjótá þykir ekki snjóþungt. Hins vegar illviðrsamt og hnútar niður af bröttum fjöllum.

<sup>2</sup> Um aldamótin (1997-2003) hlýnaði markvert með hækkuðum sjávarhita fyrir norðan og austan. Kemur m.a. fram í því að úrkoma á láglendi þegar vindur er af hafi fellur oftast sem slydda eða rigning, fremur en snjór. Tal um „snælinu“ 200 m. hæð byggir ekki á beinum mælingum heldur á reynslu þeirra sem glögg fylgjast með snjóalögum.



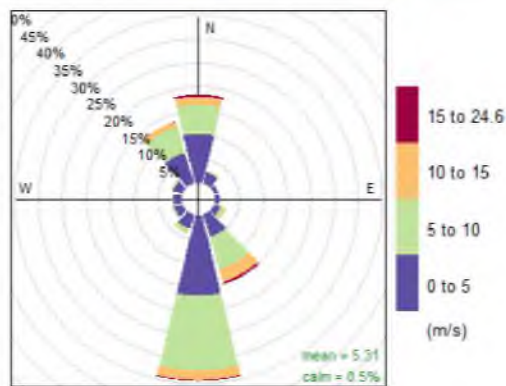
**Mynd 4.** Af Mjóafjarðarvegi og horft í norðausturátt. Gangnamunni er hugsaður til móts við Innri Grjótá, handan vegarins og hægra megin við myndarammann.

1. Fyrst er að telja SA-veður, en þekktur er strengurinn í Græfubrekkunum á Fagradal. Strengurinn liggur út Tungudal og Eyvindarárdal. Vindmögnun á milli fjallanna. Skafrenningur er umtalsverður út þessa dali á vetrum þegar snjópungt er. En annars þykir fremur snjólétt á þessum slóðum og ágætt var fyrir úrkomu.
2. Í öðru lagi gerir stundum feykihörð NV-veður við Innri Grjótá. Stendur þá skáhalt og niður af Gagnheiðarhnjúki (949 m) Liðinn vetur þann 28. febrúar 2019 fauk bíll Ármanns Halldórssonar sem skilin var eftir yfir nótt. Snerist hann heilan hring. Því er er hugsanlega skeinuhættur hviðustaður þar sem hnútarnir skella niður við áætlaðan gangnamunna eða nærri honum. Vindmælingar á staðnum geta einar skorið úr um það.

Vegna staðbundins hvassviðris og skarfrennings kom Vegagerðin fyrir nýrri veðurstöð efst í Græfubrekkum Fagradals í mars 2017. Eldri stöðin Fagradalur er staðsett sunnar á dalnum. Vindrós (mynd 5) sýnir glögglega þá landslagsþvingun sem gera má ráð fyrir. Nokkra athygli vekur hve allvhass vindur er í raun fátíður. Tíðni  $f > 15$  m/s er ekki nema 1,2%. N-átt er þá algengust (mynd 6) sem og S-átt. SA-áttin er samt álíka hvöss að jafnaði. Mælirinn er heldur ofarlega í brekkunum þar sem skjól er orðið í A-áttum, sem síður er á Eyvindarárdal.

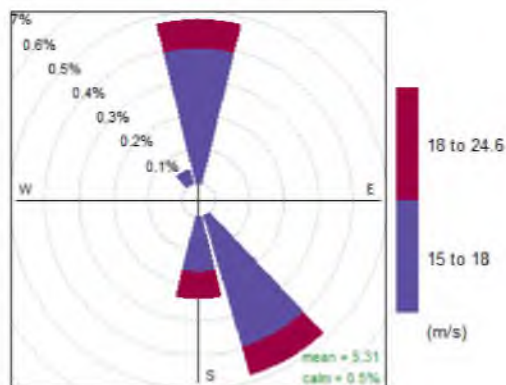


Vindrós: Græfur mars 2017- júní 2019



**Mynd 5.** Vindrós, Græfur frá mars 2017 - júní 2019. N= 19.890. Landslagsþvingun er einnkennandi á Fagradal.

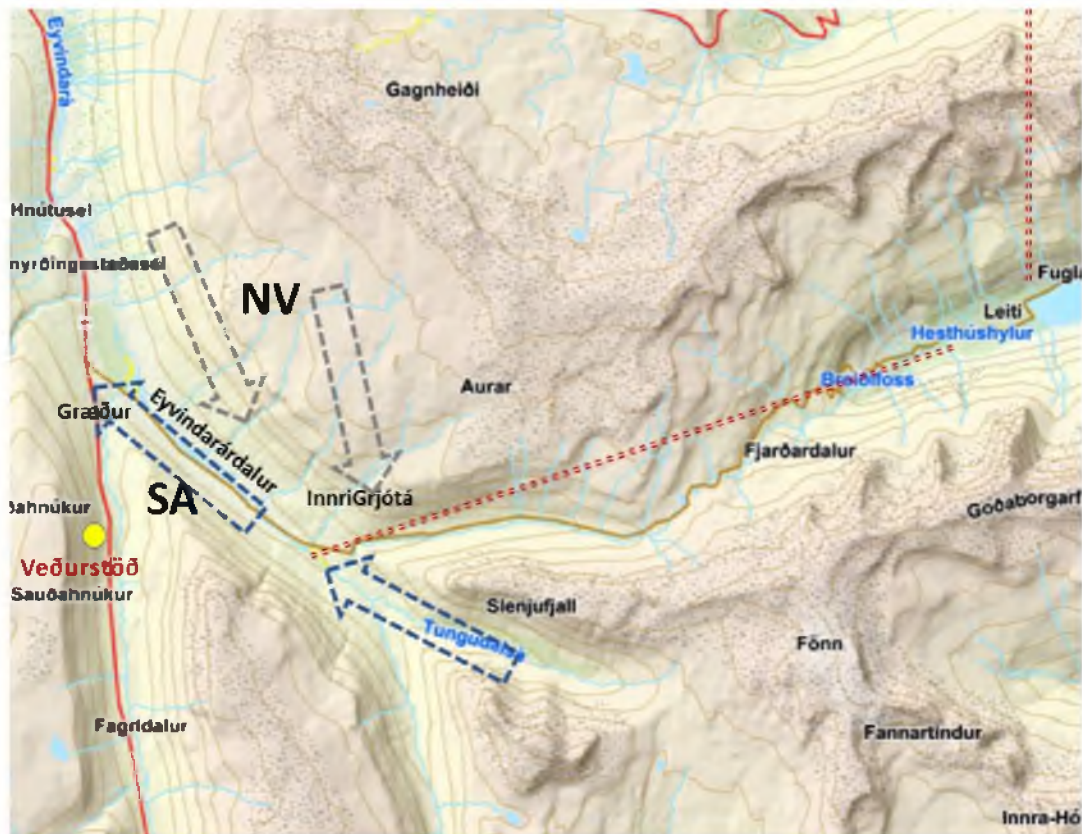
Vindrós: Græfur,  $f > 15$  m/s



**Mynd 6.** Vindrós á Græfum fyrir allhvassan vind,  $f > 15$  m/s. N=253.

Í mynni Slenjudals er veður oft leiðinlegt í A- og SA-átt, hvasst og skafrenningur, en í dag kveður mest að slíku í beygjunni ofan við Innri Grjótá og markvert ofan munnanum. Skefur þá ofan úr Slenjudal. Á mynd 7 er búið að draga fram helstu einkenni veðurs og ríkjandi óveðursáttir.





**Mynd 7.** Umhverfi Eyvindárdals frá gangnamunna að Fagradalsvegi. Mest kveður að SA-átt líkt og mælingar á veðurstöðinni á Græfum sýna glögggt. Enn einnig í NV-átt. Lega gangna er ónákvæm. Kort fengið af Imi.is (Landmælingar).

### Gangnamunni á Norðfirði (Fannardalur)

Úr Mjóafirði er gert ráð fyrir munna á svipuðum stað og til Eyvindarárdals, þ.e. skammt innan við Prestagil í um 110 m. hæð. Í Fannardal hins vegar til móts við nýju Norðfjaðargöngin. NA-áttin er ríkjandi vindátt á Norðfirði og stendur hún í Fannardal af brúnum fjallgarðsins sem skilur að Norðfjörð og Mjóafjörð<sup>3</sup>. Þetta er líka hlesta ákomuvindátt að sögn heimamanna. Í NA-átt gat hér einkum áður snjóað mikið í Fannardal, sérstaklega innarlega í dalnum norðanverðum. Þar kæfir mikið fram af brúnum og niður hliðarnar í dalnum öllum alveg út í Norðfjarðarsveit, en veðraskil er álitin vera við Naumamel. Vestanátt er þrálát og oft skefur með henni út dalinn. Áhrif landslags eru þau að með N-átt í lofti blæs gjarnan með V-átt út Fannardal.

<sup>3</sup> Sjá greinargerð Veðurvaktarinnar fyrir hönnunardeild Vegagerðarinnar í febrúar 2008; - Nokkur atriði um veðurfar að vetrarlagi í Fannardal á Norðfirði vegna valkosta fyrirhugaðra Norðfjarðarganga.

## Samantekt

- Almennt séð er veður ágætlega þekkt við gangnamunna og á tengivegum ganga undir Fjarðarheiði. Munnar eru nærri núverandi vegum bæði í Seyðisfirði sem og á Héraði. Í sjálfu sér ekkert þar sem þarfnast frekari athugunar eða skoðunar.
- Vegtenging í Mjóafirði á milli munna liggur um land sem hvorki er snjópungt né þekkt fyrir illviðri. Þó snjóflóð séu ekki þekkt nærri munninum úr Seyðisfirði í Mjóafjarðarbotn, er rétt að gert verði hættumat. Ekki síst þar sem snjóflóðasaga er vel þekkt á hlíðinni litlu utar.
- Samkvæmt reynslu þeirra sem best þekkja til getur verið að gangnamunni úr Mjóafirði við Innri Grjótá sé skeinuhættur hviðustaður í NV-átt. Rétt er að fram fari vindmælingar í 1 til 2 ár áður en staðsetning munnans verður staðfest.
- Á Slenjudal og allt vestur að Fagradalsvegi neðst í Græðubrekku er greinileg vindmöggnun í SA-átt. Skafrenningur er vísast tíður þegar lausamjöll er yfir, en á móti kemur er dalurinn er almennt snjóléttur og í úrkomuvári miðað við það sem algengast er á Austfjörðum.
- Fremur snjópungt þykir á Fannardal, einkum innantil og að norðanverðu. Sérstaklega áður fyrr, en nú þykir er snjóléttara í láglendi. Skefur gjarnan í NA-átt, sem er ríkjandi úrkomuátt, niður með fjallgarðinum á milli Mjóafjarðar og Norðfjarðar. Eins í tíðum N- og V-áttum og þá út dalinn.

---

Einar Sveinbjörnsson, veðurfræðingur  
vedurvaktin@vedurvaktin.is





## Ríkisstyrkt áætlunarflug innanlands

### Staðan 2025

---

**Vegagerðin**

nóvember 2025



# Efnisyfirlit

|                                                                                                            |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inngangur .....</b>                                                                                  | <b>6</b>  |
| 1.1. Um skýrsluna .....                                                                                    | 6         |
| 1.2. Hlutverk almenningssamgangna .....                                                                    | 6         |
| <b>2. Samandregin niðurstaða .....</b>                                                                     | <b>7</b>  |
| <b>3. Núverandi staða á flugleiðum .....</b>                                                               | <b>8</b>  |
| 3.1. Hverjir fljúga og hvert .....                                                                         | 8         |
| 3.2. Styrktar flugleiðir og óstyrktar flugleiðir .....                                                     | 8         |
| 3.3. Samningar í innanlandsflugi .....                                                                     | 9         |
| 3.4. Flugáætlanir á núverandi leiðum .....                                                                 | 10        |
| 3.5. Farþegar á hvern stað .....                                                                           | 11        |
| 3.6. Ákvæði um hámarksfargjöld í útboðslýsingum .....                                                      | 11        |
| 3.7. Athugasemdir um flugleiðir .....                                                                      | 11        |
| 3.7.1 Flugleiðin Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri .....                                       | 11        |
| 3.7.2 Flugleiðin Reykjavík – Hornafjörður – Reykjavík .....                                                | 12        |
| 3.7.3 Flugleiðin Reykjavík – Vestmannaeyjar – Reykjavík .....                                              | 12        |
| 3.7.4 Flugleiðin Reykjavík – Ísafjörður – Reykjavík .....                                                  | 12        |
| <b>4. Kostnaður á hverja flugleið og kostnaður á hvern farþega .....</b>                                   | <b>13</b> |
| 4.1. Flugkostnaður .....                                                                                   | 13        |
| 4.2. Kostnaður vegna Loftbrúar í ríkisstyrktu innanlandsflugi .....                                        | 15        |
| 4.3. Kostnaður vegna flugrekstrar .....                                                                    | 17        |
| <b>5. Skylda um opinbera þjónustu (PSO) í flugi og styrkir .....</b>                                       | <b>19</b> |
| 5.1. Hvað er PSO-skylda? .....                                                                             | 19        |
| 5.2. Tímalengd vegna undirbúnings PSO-skyldu og útboðs á flugi samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1008/2008 ..... | 20        |
| 5.3. Útboð og neyðarréttur til að tryggja að ekki verði rekstrarrof .....                                  | 20        |
| 5.4. Félagsleg aðstoð til samgangna fyrir íbúa á afskekktum svæðum (GBER) .....                            | 20        |
| <b>6. Loftbrú .....</b>                                                                                    | <b>21</b> |
| 6.1. Almennt um Loftbrú .....                                                                              | 21        |
| 6.2. Fjöldi sem nýtir Loftbrú .....                                                                        | 21        |
| 6.3. Kynja- og aldursgreining .....                                                                        | 21        |

|                                                                |           |
|----------------------------------------------------------------|-----------|
| 6.4. Verðþróun miða í Loftbrú .....                            | 22        |
| <b>7. Flugvélar .....</b>                                      | <b>25</b> |
| 7.1. Kröfur til flugvéla .....                                 | 25        |
| 7.1.1 Almennt um kröfur til flugvéla.....                      | 25        |
| 7.1.2 Hvað er jafnþrýstibúnaður.....                           | 25        |
| 7.2. Staðan í dag .....                                        | 26        |
| 7.3. Heppileg flugvélastærð.....                               | 27        |
| 7.4. Þróun á framleiðslu flugvéla - Rafmagnsflugvélar .....    | 28        |
| <b>8. Íbúar og atvinnulíf.....</b>                             | <b>30</b> |
| 8.1. Bíldudalur og Gjögur .....                                | 30        |
| 8.1.2 Íbúðapróun .....                                         | 32        |
| 8.1.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun.....                          | 32        |
| 8.2. Grímsey .....                                             | 33        |
| 8.2.1 Íbúar og íbúðapróun í Grímsey.....                       | 33        |
| 8.3. Norðausturland – Flugleiðin Vopnafjörður - Þórshöfn ..... | 33        |
| 8.3.1 Íbúar Norðurland eystra.....                             | 33        |
| 8.3.2 Íbúðapróun á Norðausturlandi .....                       | 34        |
| 8.3.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun á Norðausturlandi.....        | 35        |
| 8.4. Húsavík og nágrenni .....                                 | 36        |
| 8.4.1 Íbúðafjöldi .....                                        | 36        |
| 8.4.2 Íbúðapróun .....                                         | 37        |
| 8.4.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun.....                          | 37        |
| 8.5. Hornafjörður og nágrenni.....                             | 38        |
| 8.5.1 Íbúðafjöldi .....                                        | 38        |
| 8.5.2 Íbúðapróun .....                                         | 38        |
| 8.5.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun.....                          | 39        |
| 8.6. Vestmannaeyjar .....                                      | 40        |
| 8.6.1 Íbúðafjöldi .....                                        | 40        |
| 8.6.2 Íbúðapróun .....                                         | 40        |
| 8.6.3 Atvinnuþróun .....                                       | 40        |
| 8.7. Ísafjörður og nágrenni.....                               | 41        |
| 8.7.1 Íbúðafjöldi.....                                         | 41        |
| 8.7.2 Íbúðapróun Ísafjörður.....                               | 41        |
| 8.7.3 Íbúðapróun Bolungarvík .....                             | 41        |
| 8.7.4 Íbúðapróun Súðavíkurhrepps .....                         | 42        |
| 8.7.5 Atvinnuþróun Ísafjarðarbæ .....                          | 42        |
| 8.7.6 Atvinnuþróun Bolungarvík.....                            | 42        |
| 8.7.7 Atvinnuþróun Súðavíkurhrepps.....                        | 43        |

|                                                                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 8.8. Akureyri og nágrenni.....                                                                                           | 44        |
| 8.8.1 Íbúafjöldi .....                                                                                                   | 44        |
| 8.8.2 Íbúapróun Akureyri og nágrenni.....                                                                                | 45        |
| 8.8.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun á Akureyri og nágrenni.....                                                             | 45        |
| 8.9. Austurland og Langanesbyggð.....                                                                                    | 47        |
| 8.9.1 Íbúafjöldi Austurlandi og Langanesbyggð .....                                                                      | 47        |
| 8.9.2 Íbúapróun Austurlandi og Langanesbyggð.....                                                                        | 48        |
| 8.9.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun Austurlandi og Langanesbyggð.....                                                       | 48        |
| <b>9. Verð og teygni .....</b>                                                                                           | <b>50</b> |
| 9.1. Almenn umfjöllun um teygni.....                                                                                     | 50        |
| 9.2. Greining á verði og teygni? .....                                                                                   | 50        |
| 9.3. Þættir sem hafa áhrif á eftirspurnarteygni í flugi.....                                                             | 50        |
| <b>10. Sjúkraflug.....</b>                                                                                               | <b>51</b> |
| <b>11. Flugvellir og þróun í flugumferðarstjórn .....</b>                                                                | <b>53</b> |
| 11.1. Innanlandsflugvellir 2024, rekstrarkostnaður, farþega- og hreyfingatölur.....                                      | 53        |
| <b>12. Bætt vegakerfi og áhrif þess á flug.....</b>                                                                      | <b>54</b> |
| 12.1. Hvar eru mörk þess að fljúga og/eða keyra .....                                                                    | 54        |
| 12.2. Vegabætur á Vestfjörðum .....                                                                                      | 56        |
| <b>13. Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs<br/>innanlands gefin út af innanríkisráðuneytinu 2014.....</b> | <b>57</b> |
| <b>14. Nýting á flugsætum.....</b>                                                                                       | <b>59</b> |
| 14.1. Nýtingarhlutfall flugsæta.....                                                                                     | 59        |
| 14.2. Spá um aukningu út frá áætlunum sveitarfélaga og nýting á hverri flugleið.....                                     | 59        |
| 14.2.1 Bíldudalsflug.....                                                                                                | 59        |
| 14.2.2 Gjögur.....                                                                                                       | 60        |
| 14.2.3 Grímsey .....                                                                                                     | 61        |
| 14.2.4 Hornafjörður .....                                                                                                | 62        |
| 14.2.5 Vestmannaeyjar .....                                                                                              | 63        |
| 14.2.6 Flug Vopnafjörður og Þórshöfn.....                                                                                | 64        |
| 14.3. Ferðaþjónusta og horfur.....                                                                                       | 65        |
| <b>15. Bílastæðagjöld .....</b>                                                                                          | <b>66</b> |
| 15.1. Akureyri og Egilsstaðir.....                                                                                       | 66        |
| 15.2. Reykjavík.....                                                                                                     | 66        |
| 15.3. Bílastæðagjöld talin auka álögur á landsbyggðina .....                                                             | 66        |

|                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>16. Helstu atriði sameiginleg út úr svörum sveitarfélaga .....</b>   | <b>67</b> |
| <b>17. Samtöl við flugrekendur .....</b>                                | <b>68</b> |
| 17.1. Staðan á flugmarki og framtíðin.....                              | 68        |
| <b>18. Niðurstaða.....</b>                                              | <b>69</b> |
| 18.1. Rekstrarumhverfi í flugi.....                                     | 69        |
| 18.2. Fjárfestingar og tímalengd samninga .....                         | 69        |
| 18.3. Mikilvægi flugs fyrir íbúa og atvinnuþróun á landsbyggðinni ..... | 69        |
| 18.4. Mikilvægi langs undirbúningstíma í flugútboðum .....              | 69        |
| 18.5. Blönduð lausn í flugútboðum .....                                 | 70        |
| 18.6. Samþætting - Búnir til stærri flugpakkar .....                    | 70        |
| 18.7. Tengsl milli áætlunarflugs og sjúkraflugs.....                    | 70        |
| 18.8. Flug til Vopnafjarðar og Þórshafnar. ....                         | 70        |
| 18.9. Nýir orkugjafar í flugi.....                                      | 71        |
| <b>19. Grafík-myndir .....</b>                                          | <b>72</b> |
| <b>20. Grafík-Tölur.....</b>                                            | <b>73</b> |



# 1. Inngangur

---

## 1.1. Um skýrsluna

Innviðaráðuneytið fól Vegagerðinni með bréfi þann 26. mars 2025 að vinna að heildarendurskoðun á ríkisstyrktu áætlunarflugi innanlands. Við undirbúning skýrslunnar var fundað með ýmsum hagsmunaaðilum m.a. sveitarstjórum og fulltrúum sveitarfélaga sem hag hafa af innanlandsflugi. Einnig var fundað með flugrekstraraðilunum Icelandair og Norlandair, Isavia, Sjúkratryggingum Íslands og Vestfjarðarstofu. Upplýsingar voru auk þess fengnar frá Samgöngustofu. Gagna var aflað um íbúa- og atvinnuþróun bæði frá sveitarfélögum og frá Hagstofu Íslands. Einnig var stuðst við upplýsingar úr aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélags og húsnaðisáætlunum Mannvirkjastofnunar ásamt fleiri gögnum.

## 1.2. Hlutverk almenningssamgangna

Samkvæmt stefnu stjórnvalda Ferðumst saman, Heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða frá 2019, er hlutverk almenningssamgangna skilgreint með eftirfarandi hætti:

*„Almenningssamgöngur hafa það grunnhlutverk að tryggja aðgengi og hreyfanleika fólks, óháð íjrhag. Öflugar almenningssamgöngur milli byggða tengja þær saman, jafna stöðu fólks, styrkja og stækka atvinnu- og skólasóknasvæði og auka aðgengi að verslun og þjónustu. Í almenningssamgöngum sameinast margir um ferðir sem eykur afkastagetu innviða og dregur úr umferðartöfum. Almenningssamgöngur á sjó og í lofti geta rofið einangrun svæða sem ekki hafa trygga eða færa vegtengingu og tryggja að ferðatími þeirra sem lengst búa frá miðstöð stjórnsýslu á höfuðborgarsvæðinu sé ásættanlegur.“<sup>1</sup>*

Markmiðið er að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðaðróun.

---

<sup>1</sup> [https://www.althingi.is/altext/pdf/150/fylaiskjal/s0599-f\\_1.pdf](https://www.althingi.is/altext/pdf/150/fylaiskjal/s0599-f_1.pdf)

## 2. Samandregin niðurstaða

---

- ➔ Öflugt innanlandsflug er grundvöllur atvinnuuppbyggingar á landsbyggðinni og fýsileika þess að búa á landsbyggðinni.
- ➔ Rekstrargrundvöllur flugfélaga er erfiður.
- ➔ Kostnaður við flugrekstur fer vaxandi.
- ➔ Einungis tvö flugfélög eru í rekstri í dag og reynsla undanfarinna ára bendir til þess að ekki sé grundvöllur fyrir mörg/fleiri flugfélög í innanlandsflugi á Íslandi.
- ➔ Aðgengi að flugvélum í heppilegri stærð er áskorun.
- ➔ Í flugrekstri eru miklar fjárfestingar, langir ferlar við kaup nýrra véla, þjálfun og innleiðingu.
- ➔ Þörf er á lengri samningum við flugrekendur.
- ➔ Fyrirsjáanleiki á flugmarkaði er afar mikilvægur meðal annars vegna mikilla fjárfestinga og langra tímalína. Útboðsferlið í flugi er langt og að lámarki átta mánuðir. Tryggja þarf fyrirsjáanleika og bjóða út með góðum fyrirvara.
- ➔ Æskilegt er að samþætta núverandi flugleiðir í stærri flugpakka til að skapa rekstrarhæfar einingar.
- ➔ Skoða þarf hvort blönduð lausn myndi henta þegar flug eru boðin út.
- ➔ Það felur í sér verulega kostnaðaraukningu ef flug til Þórshafnar og Vopnafjarðar fer frá Reykjavík en ekki frá Akureyri. Það mun væntanlega einnig leiða til aukins kostnaðar við flugið til Grímseyjar.
- ➔ Það eykur kostnað við sjúkraflug ef innanlandsflug fellur niður eða ferðum fækkar.
- ➔ Nýir orkugjafar eru við sjóndeildarhringinn.
- ➔ Þörf er á aukinni tíðni eða stærri vélum á næstu árum til Bíldudals, Hafnar og Vestmannaeyja ef horft er til nýtingar.

### 3. Núverandi staða á flugleiðum

#### 3.1. Hverjir fljúga og hvert

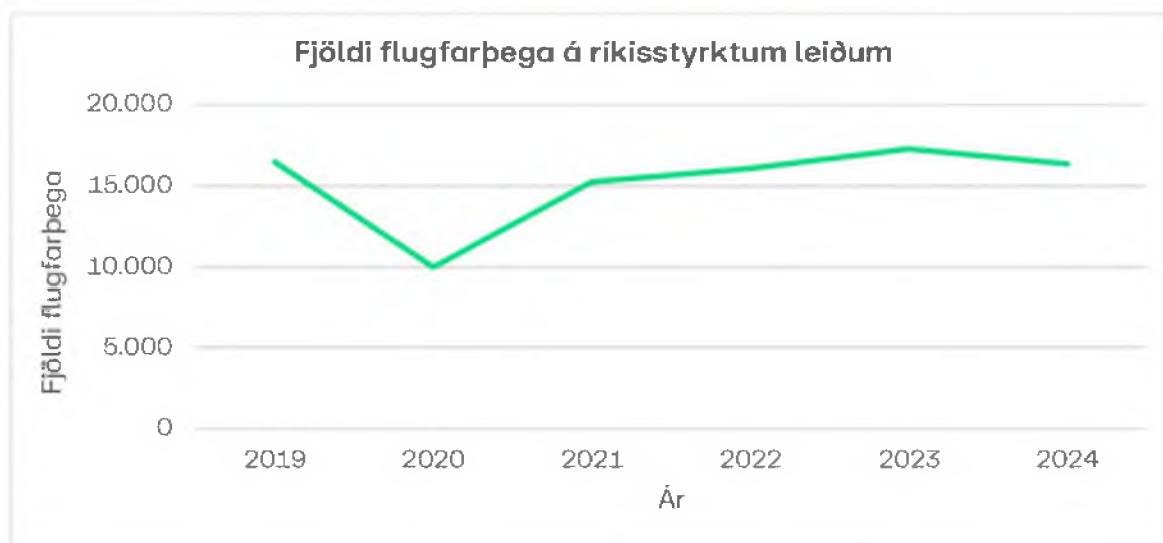
Í dag eru einungis tvö flugfélög sem sinna innanlandsflugi hérlandis, það eru Icelandair og Norlandair.

Icelandair flýgur eftirfarandi flugleggi til Akureyrar, Egilstaða, Ísafjarðar og Hornafjarðar:

- Reykjavík – Akureyri – Reykjavík
- Reykjavík – Egilsstaðir – Reykjavík
- Reykjavík – Ísafjörður – Reykjavík
- Reykjavík – Hornafjörður – Reykjavík

Norlandair flýgur eftirfarandi flugleggi til Bíldudals, Gjögers, Vopnafjarðar, Þórshafnar, Grímseyjar og Vestmannaeyja:

- Reykjavík – Bíldudalur – Reykjavík
- Reykjavík – Gögur – Reykjavík
- Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri
- Akureyri – Grímsey – Akureyri
- Reykjavík – Vestmannaeyjar – Reykjavík.<sup>2</sup>



↑ Mynd 1 Fjöldi flugfarþega á ríkisstyrktum leiðum árin 2019-2024

#### 3.2. Styrktar flugleiðir og óstyrktar flugleiðir

Flugleiðirnar til Hornafjarðar, Bíldudals, Gjögers, Vopnafjarðar, Þórshafnar, Grímseyjar og Vestmannaeyja eru á grundvelli markaðsgreiningar ekki taldar geta borið sig á markaðslegum forsendum. Á þessum flugleiðum hefur verið lögð skylda á flugrekendur að sinna opinberri þjónustu (Public Service Obligation (PSO)) og greiðist fyrir þá þjónustu styrkur til flugrekandans á grundvelli reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr.

<sup>2</sup> Flogið af Norlandair 1. desember 2025 til 28. febrúar 2026

1008/2008. Um val á flugrekendum til taka á sig þessar skyldur og fljúga þessa flugleggi hefur sérleyfið fyrir flugið verið auglýst í stjórnartíðindum Evrópusambandsins og í kjölfarið er opinbert útboð auglýst á evrópska efnahagssvæðinu.

Flugleiðirnar til Akureyrar, Egilstaða og Ísafjarðar hafa verið reknar á markaðslegum forsendum og hafa ekki verið styrktar á grundvelli PSO reglna.

Í mars árið 2025 tilkynnti Ícelandair að félagið hyggist hætta að fljúga til Ísafjarðar haustið 2026. Ástæðan er að þær vélur sem notaðar eru til að fljúga til Ísafjarðar eru jafnframt notaðar við Grænlandsflug og vélarnar eru ekki lengur samkeppnishæfar þegar hægt er að nota stærri vélur í Grænlandsflugi. Ícelandair metur stöðuna þannig að Ísafjarðarflugið eitt og sér muni ekki standa undir rekstri vélanna sem notaðar eru í flugið til Ísafjarðar. Þann 26. mars 2025 fór innviðaráðuneytið þess á leit við Vegagerðina að framkvæma markaðs- og þarfagreiningu á skyldu til opinberrar þjónustu á flugleiðinni Reykjavík - Ísafjörður í samræmi við ákvæði reglugerðar (EB) nr. 1008/2008. Niðurstaða markaðsgreiningar Vegagerðarinnar er að ekki sé unnt að reka flug til Ísafjarðar á markaðslegum forsendum eins og sakir standa. Í samstarfi við Innviðaráðuneytið er unnið að því að undirbyggja það hvernig hægt verði að styrkja þessa flugleið. Tilkynning hefur verið send til birtingar í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins um sérleyfisskylduna og flugleggurinn verður boðinn út í almennu útboði í kjölfarið.

### 3.3. Samningar í innanlandsflugi

Í töflu 1 eru tilgreindir samningar í innanlandsflugi og kemur þar fram gildistími þeirra og hversu lengi megi framlengja hvern samning. Flugið til Ísafjarðar er í útboðsferli.



Tafla 1: Samningar í innanlandsflugi

|                      | Áætlunarferð<br>(hringferð) | Leiðarlýsing                                           | Samnings-<br>hafi | Samningur<br>undirritaður | Gildir frá | Gildir til | Hægt að<br>framlangja | Fjöldi<br>framlang. | Framlengt til | Ef allar<br>framlanging<br>ar nýttar |
|----------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------|------------|------------|-----------------------|---------------------|---------------|--------------------------------------|
| Vestfjarða-<br>svæði | Gjögur                      | Reykjavík –<br>Gjögur –<br>Reykjavík                   | Norlandair        | 30.4.25                   | 16.11.25   | 15.11.28   | 1 ár                  | 2x                  |               | 15.11.30                             |
|                      | Bíldudalur                  | Reykjavík -<br>Bíldudalur -<br>Reykjavík               | Norlandair        | 30.4.25                   | 16.11.25   | 15.11.28   | 1 ár                  | 2x                  |               | 15.11.30                             |
| Horna-<br>fjörður    | Höfn                        | Reykjavík –<br>Höfn –<br>Reykjavík                     | Ícelandair        | 23.5.25                   | 1.9.25     | 31.8.28    | 1 ár                  | 2x                  |               | 31.8.30                              |
| Norður-<br>svæði     | Grimsey                     | Akureyri –<br>Grimsey –<br>Akureyri                    | Norlandair        | 13.4.22                   | 1.4.22     | 31.3.25    | 1 ár                  | 2x                  | 31.3.27       | 31.3.27                              |
|                      | Vopnafjörður<br>Þórshöfn    | Akureyri -<br>Vopnafjörður -<br>Þórshöfn –<br>Akureyri | Norlandair        | 13.4.22                   | 1.4.22     | 31.3.25    | 1 ár                  | 2x                  | 31.3.27       | 31.3.27                              |
| Vestmanna-<br>eyjar  | Vest-<br>mannaeyjar         | Reykjavík -<br>Vestmannaeyjar<br>- Reykjavík           | Norlandair        | 3.9.25                    | 1.12.25    | 28.2.26    | 2<br>vikur            |                     |               |                                      |
| Ísafjörður           | Ísafjörður                  | Reykjavík -<br>Ísafjörður -<br>Reykjavík               | Í<br>útboðsferli  |                           | 1.9.26     |            |                       |                     |               |                                      |

3.4. Flugáætlanir á núverandi leiðum

Í töflu 2 hefur verið tekin saman vikuleg áætlun í flugi innanlands.

Tafla 2: Vikuleg áætlun í innanlandsflugi að vetri – fjöldi fluga á dag

| Flug                          | Flugleið                 | Rekstraraðili | Fjöldi fluga á dag |      |      |      |      |      |      |       |
|-------------------------------|--------------------------|---------------|--------------------|------|------|------|------|------|------|-------|
|                               |                          |               | Mán.               | Þri. | Mið. | Fim. | Fös. | Lau. | Sun. | Samt. |
| Bíldudalur                    | RVK - BIU - RVK          | Norlandair    | 2                  | 1    | 1    | 2    | 1    |      | 1    | 8     |
| Gjögur                        | RVK - GJR - RVK          | Norlandair    | 1                  |      |      |      | 1    |      |      | 2     |
| Grimsey                       | AEY - GRY - AEY          | Norlandair    |                    | 1    |      |      | 1    |      | 1    | 3     |
| Þórshöfn -<br>Vopnafjörður    | AEY - VPN - THO -<br>AEY | Norlandair    | 1                  | 1    |      | 1    | 1    |      | 1    | 5     |
| Vestmannaeyjar<br>(des.-feb.) | RVK - VEY - RVK          | Norlandair    |                    |      |      | 2    | 1    |      | 1    | 4     |
| Hornafjörður                  | RVK - HFN - RVK          | Ícelandair    | 1                  |      | 2    |      | 1    |      | 1    | 5     |
| Akureyri                      | RVK - AEY - RVK          | Ícelandair    | 1                  | 4    | 4    | 4    | 5    | 3    | 4    | 25    |
| Egilsstaðir                   | RVK - EGS - RVK          | Ícelandair    | 2                  | 2    | 3    | 3    | 3    | 2    | 3    | 18    |
| Ísafjörður                    | RVK - IFJ - RVK          | Ícelandair    | 2                  | 1    | 1    | 2    | 2    | 1    | 2    | 11    |
| Samtals                       |                          |               | 10                 | 10   | 11   | 14   | 16   | 6    | 14   | 81    |

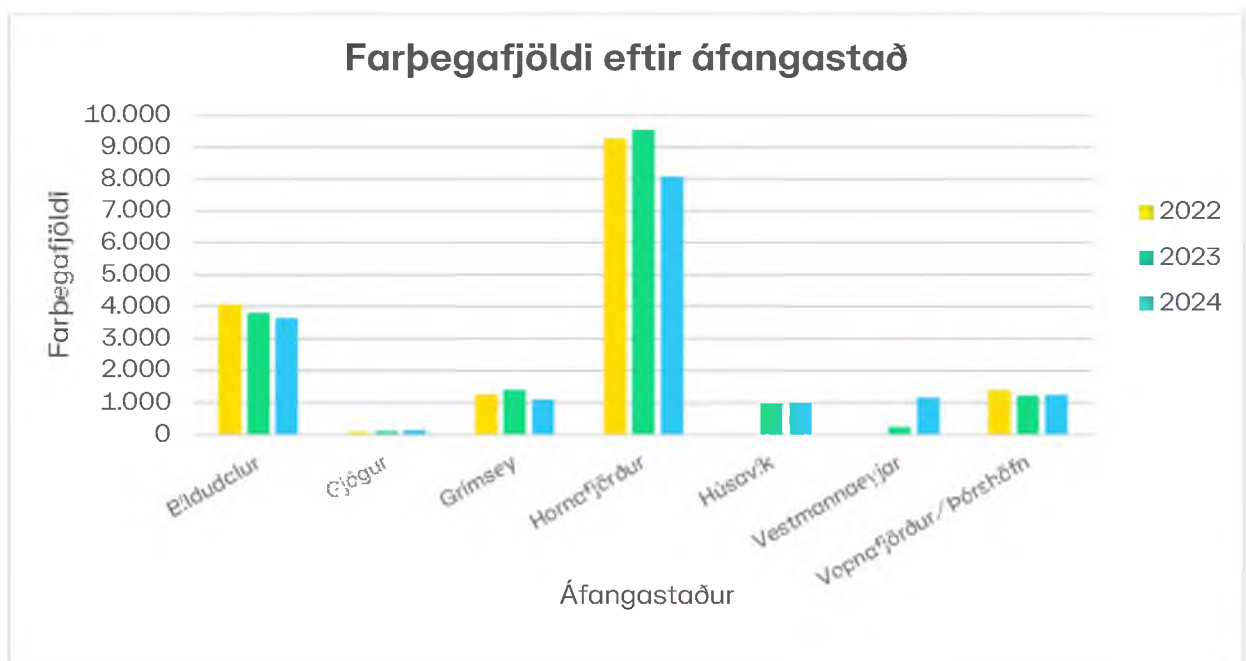
Tafla 2 sýnir flugáætlun yfir vetrarmánuðina í innanlandsflugi á Íslandi en vakin er athygli á að í Akureyrar- og Ísafjarðarflugi getur flugáætlun verið breytileg á milli mánaða, sérstaklega á föstudögum og sunnudögum. Áætlanir í flugi geta tekið breytingum.

### 3.5. Farþegar á hvern stað

Farþegafjöldi breyttist ekki mikið milli ára en mestu breytinguna má sjá á Hornafjarðarflugi en þar fækkaði farþegum töluvert milli ára 2023 og 2024. Skýringin er sú að í kjölfar þess að Flugfélagið Ernir hætti starfsemi var engin 19 sæta flugvél lengur í boði og var því flogið á 9 sæta vélum. Tíðni ferða var aukin en ekki náðist sama sætaframboð á viku.

Samkvæmt upplýsingum frá Icelandair hafa flugfarþegar til Ísafjarðar verið á bilinu 26 - 28.000 á undanförunum árum.

Mynd 2 hér fyrir neðan sýnir farþegafjölda eftir áfangastaðum í innanlandsflugi á ríkisstyrktum leiðum árin 2022 - 2024.



↑ Mynd 2: Farþegafjöldi eftir áfangastað árin 2022 til 2024

### 3.6. Ákvæði um hámarksfargjöld í útboðslýsingum

Það hefur tíðkast í útboðslýsingum vegna styrks flugs að settar hafa verið hömlur á hversu hátt flugfargjald flugrekstraraðili getur sett á flugleiðina. Samkvæmt Evrópureglum þarf að gæta varfærni í að setja reglur um hámarksfargjöld. Ef valið er við útboðsferli að setja hámarksfargjöld verður að vera hægt að færa fyrir því rök að þarfir íbúa á svæðinu séu að með þeim hætti að þetta sé talið nauðsynlegt, til dæmis vegna aðgengi að lækniþjónustu, menningu, afþreyingu og annarri þjónustu. Fyrir hverja flugleið er þetta skoðað og ef ákveðið er að hafa hámarksfargjöld skal það byggt á rökum og raunverulegri þörf.

### 3.7. Athugasemdir um flugleiðir

#### 3.7.1 Flugleiðin Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri

Á flugleiðinni Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri var í skýrslu innanríkisráðuneytisins frá febrúar 2014 sett fram tillaga um að flogið yrði frekar til

Reykjavíkur en Akureyrar þar sem að einungis 17% farþega færu til Akureyrar en 83% þeirra heldu áfram til Reykjavíkur.<sup>3</sup> Í könnun sem unnin var á viðhorfum íbúa Langanesbyggðar, Vopnafjarðarhrepps og Raufarhafnar<sup>4</sup> til flugþjónustu á svæðinu kemur fram að þeir sem nýta sér þetta flug fara 22% til Akureyrar, 68% til höfuðborgarsvæðisins, 4% til Keflavíkur, 3% á Suðurlandið og 1% á Suðvesturland. Það eru því 76% sem ferðast á Suðvesturhorn landsins af þeim sem nýta sér þessa flugleið. Þess ber þó að geta að í könnun SSNE skiptist svörunin nánast 50/50 milli þess hvort fljúga ætti til Reykjavíkur eða Akureyrar. Þegar skoðað er hvort skuli breyta fluginu til Þórshafnar og Vopnafjarðar þannig að flogið sé frá Reykjavíkurflugvelli í staðinn fyrir að fljúga frá Akureyri, verður að taka tillit til þess að sú breyting mun hafa verulega kostnaðaraukningu í för með sér. Það að fljúga til Reykjavíkur er talsvert lengri vegalengd sem þýðir aukinn kostnað vegna eldsneytis o.fl. Það að fljúga til Reykjavíkur myndi þýða að nota þyrfti flugvélar sem eru búnar jafnþrýstibúnaði sem felur einnig í sér aukinn kostnað. Breytingin myndi líklegast þýða að flugið til Grímseyjar yrði kostnaðarsamara þar sem umsvif flugrekstraraðila á Akureyrarflugvelli myndu minnka.

### 3.7.2 Flugleiðin Reykjavík – Hornafjörður – Reykjavík

Í dag er flogið 5 sinnum í viku til Hornafjarðar. Sveitarfélagið Hornafjörður hefur óskað eftir því að við Vegagerðina að einu flugi verði bætt við þannig að flogið verði 6 sinnum í viku. Þannig mætti fljúga tvisvar sinnum í viku tvö flug innan sama dags. Til þess að þetta sé mögulegt þarf aukið fjármagn til verkefnisins. Gróft mat á kostnaðarauka er 85 milljónir á ári.

### 3.7.3 Flugleiðin Reykjavík – Vestmannaeyjar- Reykjavík

Flogið er til Vestmannaeyja 3 mánuði á ári frá 1. desember til 28. febrúar. Sveitarstjórnarmenn hafa bent á að ekki sé nægilegt að fljúga einungis í 3 mánuði, þörf sé á því fyrir samfélagið að fljúga 6 mánuði á ári. Gróft mat á kostnaðarauka er 38 milljónir á ári.

### 3.7.4 Flugleiðin Reykjavík – Ísafjörður – Reykjavík

Ísafjarðarbær og Vestfjarðarstofa hafa lagt mikla áherslu á að þegar flug verður boðið út fyrir flugleiðina Reykjavík - Ísafjörður - Reykjavík, þá verði ekki skerðing á núverandi áætlun. Áhersla hefur verið lögð á mikilvægi þess að flognar séu tvær ferðir á dag til Ísafjarðar og jafnframt að sætaframboð sé nægjanlegt.

Farþegafjöldi til Ísafjarðar hefur verið 26.000 - 28.000 farþegar undanfarin ár. Ef fljúga ætti þessum farþegum með níu sæta vélum þarf að fljúga u.þ.b. 1.500 ferðir á ári til að unnt sé að anna þessum fjölda.

<sup>3</sup> Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanland 2014.

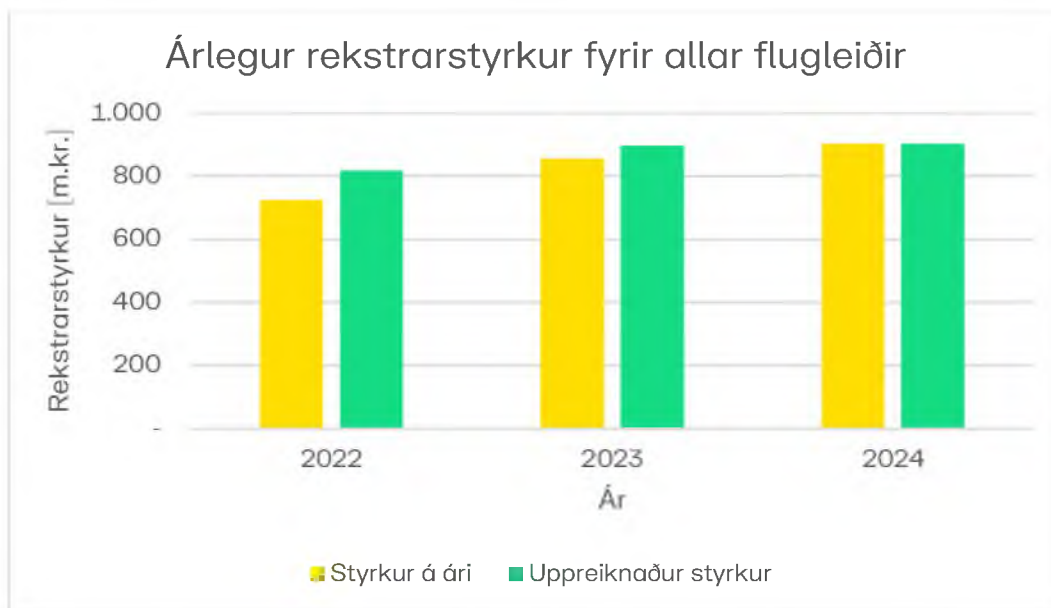
<https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/frettir-2014/Flugskýrsla---felagshagfraedileg-greining.pdf>

<sup>4</sup> Niðurstöður könnunar á viðhorfum íbúa Langanesbyggðar, Vopnafjarðarhrepps og Raufarhafnar til flugþjónustu á svæðinu. [niðurstodur-konnunar-a-vidhorfi-til-flugs.pdf](#)

## 4. Kostnaður á hverja flugleið og kostnaður á hvern farþega

### 4.1. Flugkostnaður

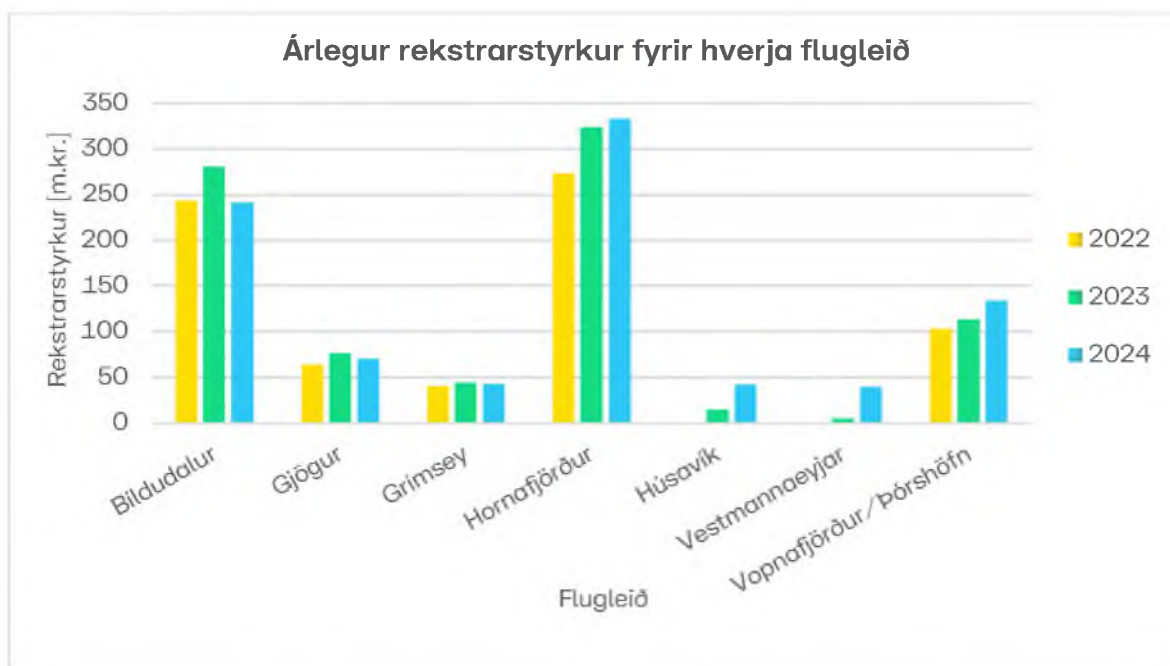
Árlegur rekstrarstyrkur fyrir flug hefur hækkað um rúmlega 160 m.kr. frá árinu 2022 til ársins 2024 að nafnvirði. Eftirfarandi graf sýnir árlegan rekstrarstyrk fyrir árin 2022, 2023 og 2024 ásamt uppreiknuðum styrk miðað við vísitölu neysluverðs árið 2024.



↑ Mynd 3: Árlegur rekstrarstyrkur fyrir allar flugleiðir árin 2022 til 2024

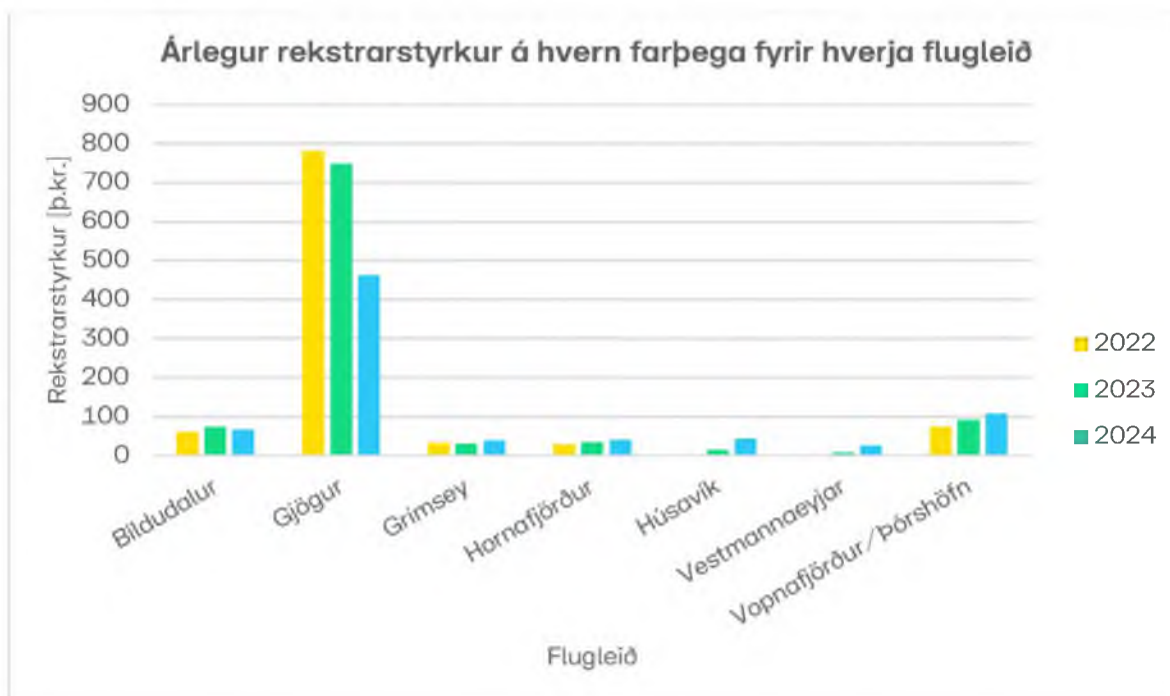
Styrkur fyrir flugleiðirnar AK – VPN – TH og RVK – HFN hækkar á milli ára vegna verðbóta á samningum eins og sjá má á mynd 4 og á myndinni sést einnig að styrkurinn lækkaði fyrir Bíldudal og Gjögur en það var vegna lægri einingarverða.





↑ Mynd 4: Styrkur greiddur flugrekendum á ári fyrir hverja flugleið árin 2022-2024

Styrkur, á nafnvirði, reiknaður á hvern farþega fyrir hverja flugleið stendur nokkuð í stað á milli ára. Á meðfylgjandi súluriti má sjá að hann lækkaði þó töluvert fyrir flug á Gjógur frá 2023 til 2024. Skýringuna má rekja til þess að annars vegar lækkaði kostnaður við flugleiðina og hins vegar að flugfarþegum til Gjögurs fjölgaði á þessum árum.



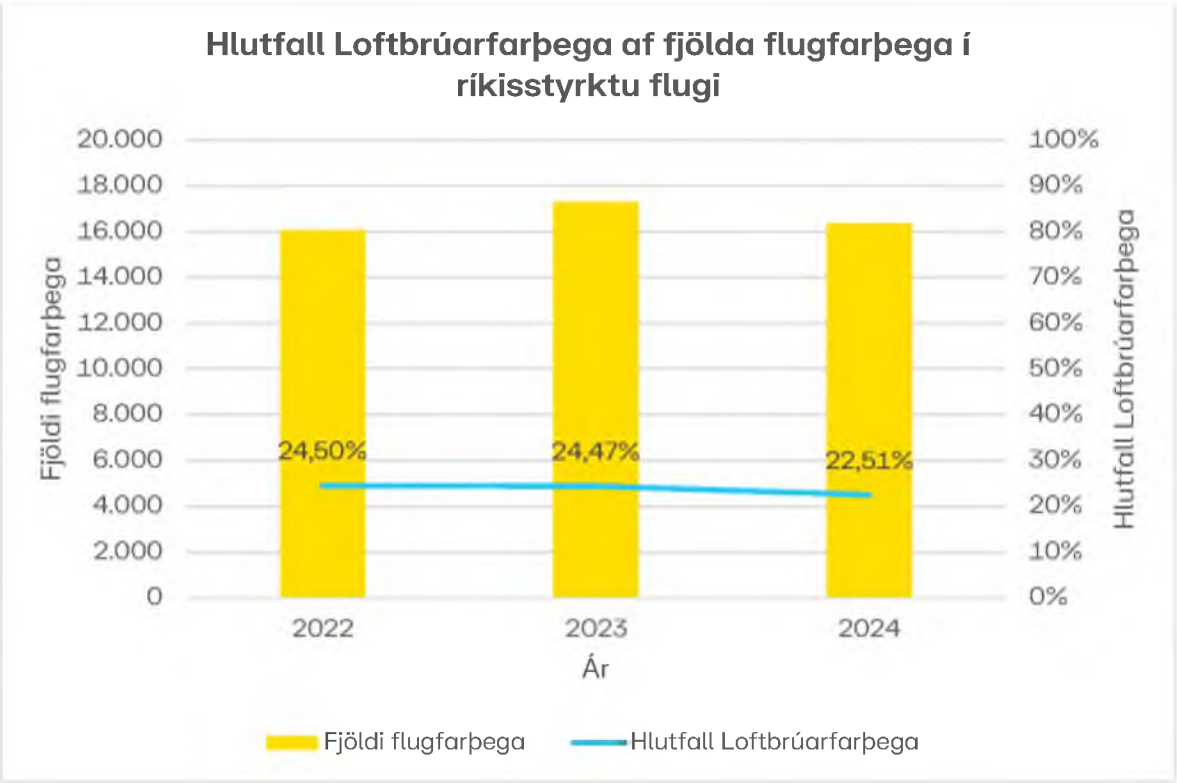
↑ Mynd 5: Styrkur reiknaður á hvern farþega fyrir hverja flugleið árin 2022-2024

Tafla 3: Reiknaður styrkur á hvern farþega - á verðlagi hvers árs – árin 2022-2024

| Áfangastaður          | 2022        | 2023        | 2024        |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Bíldudalur            | 60.064 kr.  | 74.038 kr.  | 66.560 kr.  |
| Gjögur                | 781.730 kr. | 747.880 kr. | 463.053 kr. |
| Grimsey               | 32.168 kr.  | 31.486 kr.  | 38.768 kr.  |
| Hornafjörður          | 29.473 kr.  | 33.930 kr.  | 41.250 kr.  |
| Húsavík               | -           | 15.108 kr.  | 43.440 kr.  |
| Vestmannaeyjar        | -           | 8.007 kr.   | 26.064 kr.  |
| Vopnafjörður/Þórshöfn | 73.788 kr.  | 91.780 kr.  | 107.243 kr. |

4.2. Kostnaður vegna Loftbrúar í ríkisstyrktu innanlandsflugi

Afsláttarkerfi Loftbrúar var tekið í gildi í september 2020 og hefur notendum Loftbrúar í heildina farið fjölgandi ár frá ári (sjá kafla 6.2. Fjöldi sem nýtir Loftbrú). Fyrstu tvö árin í notkun Loftbrúar var í gangi heimsfaraldur Covid 19 og því notkun takmörkuð. Árið 2022 er Loftbrú þannig í raun fyrsta heila árið sem gott er að skoða til samanburðar við flugtölur. Eftirfarandi graf sýnir farþegafjölda í ríkisstyrktu flugi árin 2022 til og með 2024 ásamt þeim fjölda sem nýtti Loftbrú á ríkisstyrktum leiðum. Ekki er hægt að sjá að tilkoma Loftbrúar hafi haft áhrif á fjölda flugfarþega á þessum árum.



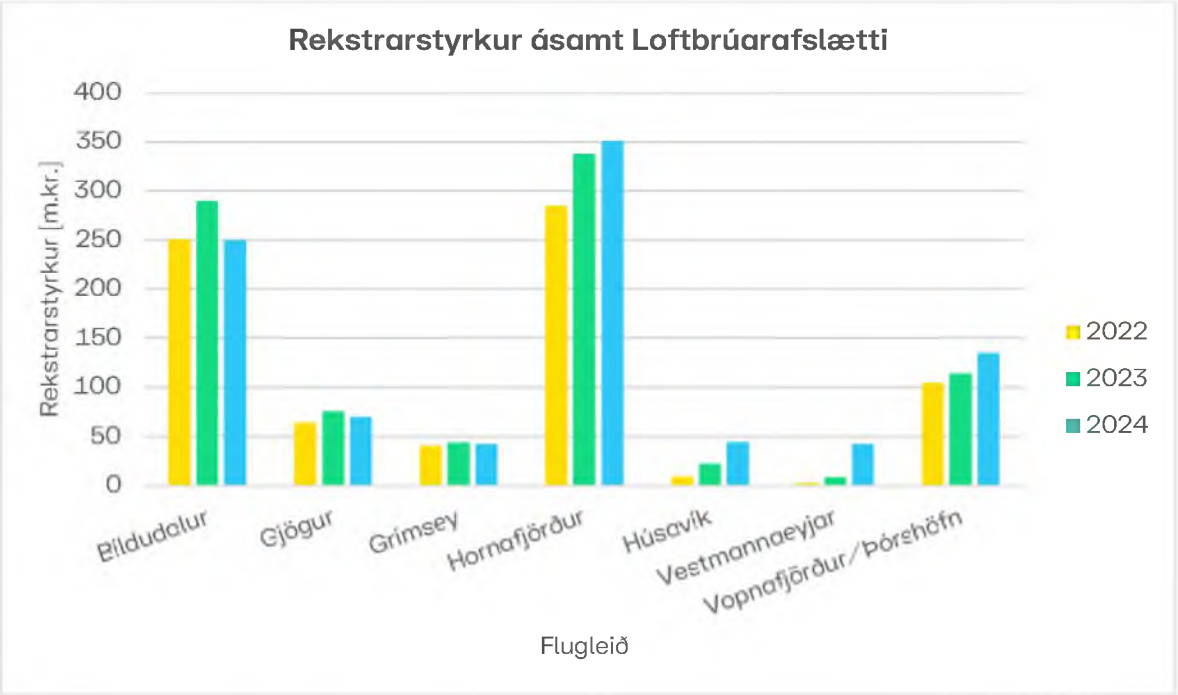
Mynd 6: Hlutfall Loftbrúar farþega af heildarfjölda flugfarþega í ríkisstyrktu flugi árin 2022 til 2024

Þegar kostnaði við Loftbrú er bætt við rekstrarstyrki þá hækkar kostnaður ríkisstyrkts flugs um 32 – 36 milljónir kr. á ári. Sjá nánar í töflu 4.

Tafla 4: Rekstrarstyrkur flugs, reiknað niður á farþega og Loftbrúarafsláttur fyrir ríkisstyrkt flug

| Ár   | Farþega-<br>fjöldi flugs | Rekstrar-<br>styrkur | Reiknaður<br>rekstrar-<br>styrkur á<br>hvern<br>farþega | Loftbrúar-<br>afsláttur | Loftbrúar-<br>afsláttur á<br>hvern<br>farþega | Rekstrar-<br>styrkur +<br>Loftbrúar-<br>afsláttur á<br>hvern<br>farþega |
|------|--------------------------|----------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 2022 | 16.092                   | 725.643.638 kr.      | 45.093 kr.                                              | 32.131.990 kr.          | 6.166 kr.                                     | 51.259 kr.                                                              |
| 2023 | 17.302                   | 858.367.671 kr.      | 49.611 kr.                                              | 35.921.094 kr.          | 6.277 kr.                                     | 55.888 kr.                                                              |
| 2024 | 16.376                   | 904.628.456 kr.      | 55.241 kr.                                              | 32.652.485 kr.          | 7.075 kr.                                     | 62.316 kr.                                                              |

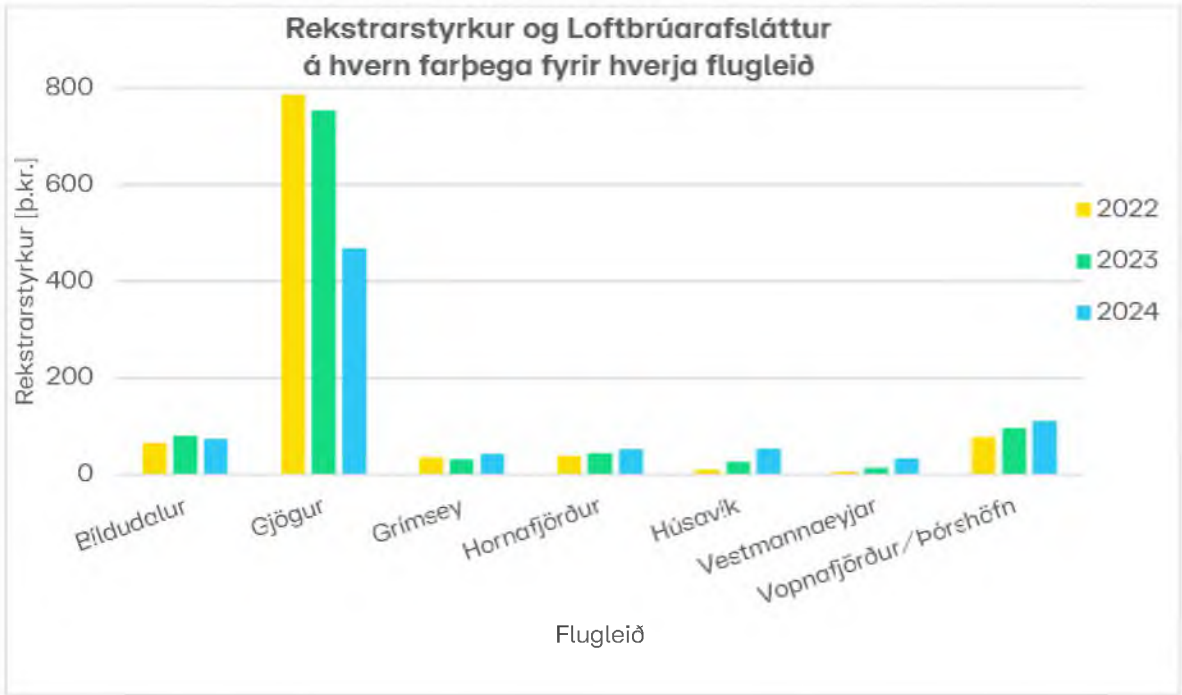
Þegar horft er á heildarkostnaðinn ásamt Loftbrúarafslætti á hverja flugleið sem ríkið styrkir má sjá sama mynstur og án Loftbrúarafsláttar eins og eftirfarandi gröf sýna. Ekki er teljandi munur á því hver nýting er á Loftbrú eftir flugleiðum.



Mynd 7: Rekstrarstyrkur ásamt Loftbrúarafslætti á hverja flugleið árin 2022 til 2024

Tafla 5: Rekstrarstyrkur ásamt Loftbrúarafslætti árin 2022 til 2024

| Áfangastaður                              | 2022            | 2023            | 2024            |
|-------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Bíldudalur                                | 250.349.889 kr. | 289.859.601 kr. | 249.631.019 kr. |
| Gjógur                                    | 64.197.493 kr.  | 76.450.174 kr.  | 70.589.785 kr.  |
| Grímsey                                   | 41.153.522 kr.  | 44.206.420 kr.  | 43.119.768 kr.  |
| Hornafjörður                              | 285.430.736 kr. | 338.105.674 kr. | 351.324.310 kr. |
| Húsavík                                   | 9.590.120 kr.   | 22.522.476 kr.  | 44.679.890 kr.  |
| Vestmannaeyjar                            | 2.960.912 kr.   | 8.811.702 kr.   | 42.749.807 kr.  |
| Vopnafjörður/Þórshöfn                     | 104.092.956 kr. | 114.332.718 kr. | 135.186.362 kr. |
| Heildarstyrkur ásamt<br>Loftbrúarafslætti | 757.775.628 kr. | 894.288.765 kr. | 937.280.941 kr. |



↑ Mynd 8: Reiknaður rekstrarstyrkur og Loftbrúarafsláttur á hvern farþega fyrir hverja flugleið árin 2022 til 2024

↓ Tafla 6: Reiknaður rekstrarstyrkur og Loftbrúarafsláttur á hvern farþega árin 2022 til 2024

| Áfangastaður          | 2022        | 2023        | 2024        |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Bíldudalur            | 66.399 kr.  | 80.670 kr.  | 73.474 kr.  |
| Gjógur                | 786.764 kr. | 752.922 kr. | 467.952 kr. |
| Grímsey               | 34.758 kr.  | 31.486 kr.  | 43.566 kr.  |
| Hornafjörður          | 39.884 kr.  | 44.851 kr.  | 52.488 kr.  |
| Húsavík               | 9.836 kr.   | 25.874 kr.  | 53.723 kr.  |
| Vestmannaeyjar        | 5.524 kr.   | 14.563 kr.  | 33.492 kr.  |
| Vopnafjörður/Þórshöfn | 77.217 kr.  | 95.803 kr.  | 111.205 kr. |

4.3. Kostnaður vegna flugrekstrar

Uppreiknaðir rekstrarstyrkir hækkuðu um 121% frá 2015 til 2024 og uppreiknaðir afslættir Loftbrúar hækkuðu um 45% frá 2021 til 2024. Landsmönnum fjölgaði til samanburðar á árunum 2015-2024 um 19%.



↓ Tafla 7 Rekstrarstyrkir flugs og afsláttur Loftbrúar uppreiknaður samkvæmt verðlagi vísitölu neysluverðs í júlí 2024

| Ár   | Flugrekstur     | Loftbrú         | Íbúafjöldi | Hækkun flugrekstrar | Hækkun Loftbrúar | Fjölgun íbúa |
|------|-----------------|-----------------|------------|---------------------|------------------|--------------|
| 2015 | 403.745.955 kr. |                 | 324.530    | 0%                  |                  | 0%           |
| 2016 | 431.832.221 kr. |                 | 329.272    | 7%                  |                  | 1%           |
| 2017 | 484.692.064 kr. |                 | 337.345    | 20%                 |                  | 4%           |
| 2018 | 537.914.966 kr. |                 | 345.826    | 33%                 |                  | 7%           |
| 2019 | 622.937.708 kr. |                 | 351.755    | 54%                 |                  | 8%           |
| 2020 | 696.172.494 kr. | 59.029.740 kr.  | 356.170    | 72%                 | -                | 10%          |
| 2021 | 670.324.785 kr. | 461.303.486 kr. | 361.608    | 66%                 | 0%               | 11%          |
| 2022 | 835.734.246 kr. | 607.748.152 kr. | 370.068    | 107%                | 32%              | 14%          |
| 2023 | 920.354.544 kr. | 673.732.094 kr. | 379.472    | 128%                | 46%              | 17%          |
| 2024 | 891.657.337 kr. | 711.693.193 kr. | 386.585    | 121%                | 54%              | 19%          |

## 5. Skylda um opinbera þjónustu (PSO) í flugi og styrkir.

### 5.1. Hvað er PSO-skylda?

Innan EB/EES er heimilt fyrir ríki að leggja á flugrekendur skyldu til að sinna opinberri þjónustu (Public Service Obligation (PSO)) í áætlunarflugi og jafnframt er heimild til þess að styrkja þessa þjónustu í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008.

Opinber þjónustuskylda (PSO) í almenningssamgöngum er lagaleg skylda sem stjórnvöld leggja á flutningsaðila til að veita tiltekna þjónustu sem myndi annars ekki skila sér með eðlilegum markaðsskilyrðum. Þetta felur í sér að ríki eða sveitarfélög ákveða að ákveðin samgöngubjónusta sé nauðsynleg – t.d. vegna byggðasjónarmiða, félagslegra þarfa eða hagsmuna samfélagsins í heild – og styðja hana með fjárframlögum ef þjónustan væri annars ekki arðbær.

Meginmarkmiðið með þjónustuskyldum er að tryggja öruggar og greiðar samgöngur til og frá svæðum þar sem ekki er mögulegt að halda þeim úti á viðskiptaforsendum en stjórnvöld telja engu að síður nauðsynlegt að þjónustan sé veitt.

Bætur vegna opinberrar þjónustu teljast ekki vera ríkisaðstoð í skilningi 87. gr. sáttmálans ef eftirfarandi fjögur skilyrði eru uppfyllt:

1. Í fyrsta lagi verður flugrekandi að hafa skyldur til að sinna opinberri þjónustu og þær skyldur verða að vera nákvæmlega skilgreindar. Yfirvöld meta hvort tiltekin samgönguleið eða þjónustutíðni sé svo mikilvæg að hún verði að haldast, óháð markaðsaðstæðum.
2. Í öðru lagi verður fyrirfram að vera alveg skýrt eftir hvaða mælipáttum bæturnar eru reiknaðar og aðferðin verður að vera hlutlæg og gagnsæ.
3. Í þriðja lagi mega bæturnar ekki vera hærri en nauðsynlegt er til að standa straum af kostnaðinum við að rækja skyldurnar um opinbera þjónustu í heild eða að hluta til, að teknu tilliti til viðeigandi tekna og sanngjarns hagnaðar.
4. Í fjórða lagi skal leitast við að þjónustan sé veitt með sem hagkvæmustum hætti og því eru fyrirtæki sem veita þjónustuna að meginstefnu valin í samræmi við reglur um opinber innkaup. Ef fyrirtæki er ekki valið á grundvelli reglna um opinber innkaup verður að ákvarða hversu háar bæturnar eiga að vera á grundvelli greiningar á þeim kostnaði sem dæmigert fyrirtæki, vel rekið og með fullnægjandi flutningatæki, hefði stofnað til.

## 5.2. Tímalengd vegna undirbúnings PSO-skyldu og útboðs á flugi samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1008/2008.

- Þegar ákveðið hefur verið að setja þjónustuskyldu á flugleið þá þarf að birta tilkynningu í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins um skylduna og að sérleyfi verði sett á þessa leið (að fá tilkynningu birta í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins tekur a.m.k. 6 – 8 vikur).
- Því næst þarf að birta fortilkynningu í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins að fyrirhugað sé að fara í útboð á flugleið. Þar þarf að koma fram hver flugleiðin sé, samningstími og mögulegar framlengingar, skilafrestur tilboða og loks upplýsingar um hvar útboðið verður auglýst og gögn verða aðgengileg (að fá tilkynningu birta tekur a.m.k. 6- 8 vikur).
- Á meðan beðið er eftir að tilkynning birtist er útboðs- og verklýsing útbúin ásamt gögnum.
- Þegar fortilkynning hefur verið birt í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins (eftir 6-8 vikur) þá eru útboðslýsing og gögn birt í [tendsign.is](https://tendsign.is) og á <https://utbodsvefur.is/>. Ekki má birta útboðsauglýsinguna á útboðsvefjum fyrr en birting hefur farið fram í evrópsku stjórnartíðindunum.
- Eftir að útboðslýsing er birt í [tendsign.is](https://tendsign.is) þá þurfa að líða a.m.k. 30 dagar þar til tilboðsfrestur rennur út. Þegar afstaða hefur verið tekin til tilboða er aðilum tilkynnt um hvaða tilboð hafi verið samþykkt. Ef fleiri en einn aðili hefur skilað tilboði í útboðið má svo reikna með 10 daga biðtíma vegna kæruheimilda áður en að hægt er að undirrita þjónustusamning.
- Frá birtingu fortilkynningar í evrópsku stjórnartíðendum verða að líða a.m.k. 6 mánuðir þar til að samningur má taka gildi.

## 5.3. Útboð og neyðarréttur til að tryggja að ekki verði rekstrarrof

Ef rekstrarrof verður á þjónustu flugrekanda er í neyðartilvikum heimilt að gera gagnkvæman samning til sjö mánaða við annan flugrekanda til að tryggja nauðsynlega þjónustu sbr. 12. tl. 16. gr. reglugerðar Evrópuþingsins (EB) nr. 1008/2008.

## 5.4. Félagsleg aðstoð til samgangna fyrir íbúa á afskekktum svæðum (GBER)

Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 651/2014, sem kallast General Block Exemption Regulation (GBER), setur fram skilyrði sem leyfa ríkjum Evrópusambandsins (ESB) að veita verulega fjárhagslega aðstoð til fjölmargra verkefna og starfsemi án þess að þurfa að óska eftir heimild frá framkvæmdastjórn Evrópusambandsins.

Með 51. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnar (ESB) nr. 651/2014 er heimiluð félagsleg aðstoð til samgangna fyrir íbúa á afskekktum svæðum:

1. Aðstoð vegna farþegaflutninga í lofti og á sjó skal samrýmast innri markaðnum í skilningi a-liðar 2. mgr. 107. gr. sáttmálans og vera undanþegin tilkynningarskyldu 3. mgr. 108. gr. sáttmálans, að uppfylltum skilyrðunum.
2. Aðstoðin í heild skal vera í þágu lokaneytenda sem hafa fasta búsetu á afskekktu svæði.
3. Aðstoðin skal veitt til farþegaflutninga á leið sem tengir flugvöll eða höfn á afskekktu svæði við annan flugvöll eða höfn innan evrópska efnahagssvæðisins.
4. Aðstoðin skal veitt án mismununar með hliðsjón af auðkenni flutningsaðilans eða tegund þjónustu og án þess að ferðin til afskekktu svæðisins eða frá því einskorðist við tiltekna leið.
5. Aðstoðarhæfi kostnaðurinn skal vera verð á miða frá afskekktu svæðinu og aftur til baka, þ.m.t. allir skattar og gjöld sem flutningsfyrirtækið rúkkar neytandann um.
6. Aðstoðarhlutfallið má ekki fara yfir 100 % af aðstoðarhæfum kostnaði

## 6. Loftbrú

### 6.1. Almennt um Loftbrú

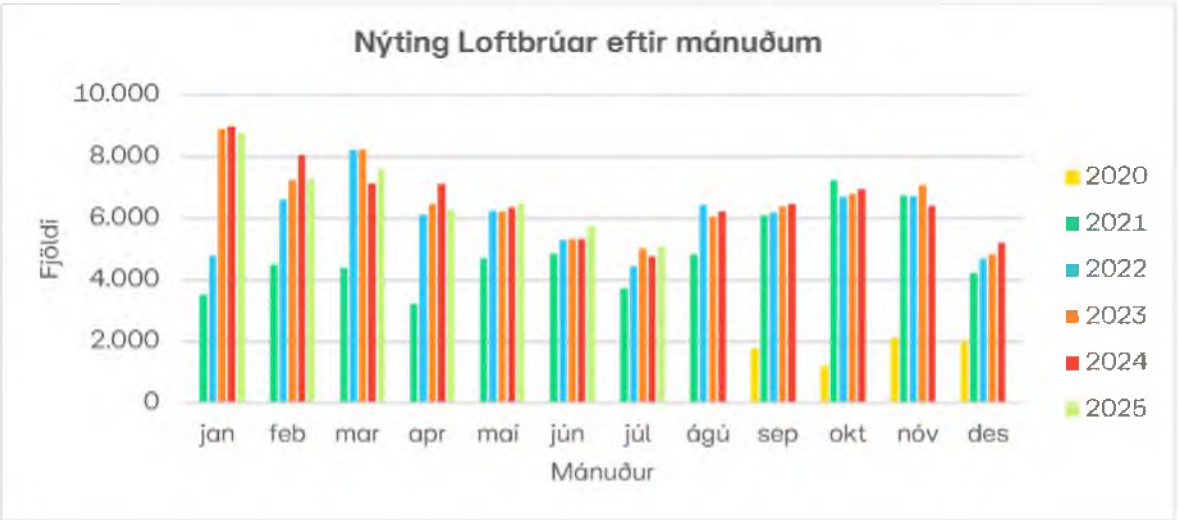
Loftbrú er niðurgreiðslukerfi ríkisins sem var innleitt í september árið 2020 að skoskri fyrirmynd og veitir um 60 þúsund íbúum landsbyggðarinnar 40% afslátt af miðaverði á sex flugleggjum á ári til og frá Reykjavík. Loftbrú er grundvölluð á 2. mgr. 61. gr. EES samningsins.

### 6.2. Fjöldi sem nýtir Loftbrú

Nýting á Loftbrú hefur aukist á hverju ári frá því kerfið var tekið í notkun. Nýtingu Loftbrúar frá upphafi og út árið 2024 má sjá á eftirfarandi grafi:

Tafla 8: Nýting Loftbrúar frá upphafi til ársloka 2024

| Ár            | 2020  | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   |
|---------------|-------|--------|--------|--------|--------|
| Fjöldi leggja | 7.108 | 57.974 | 72.427 | 78.514 | 78.914 |

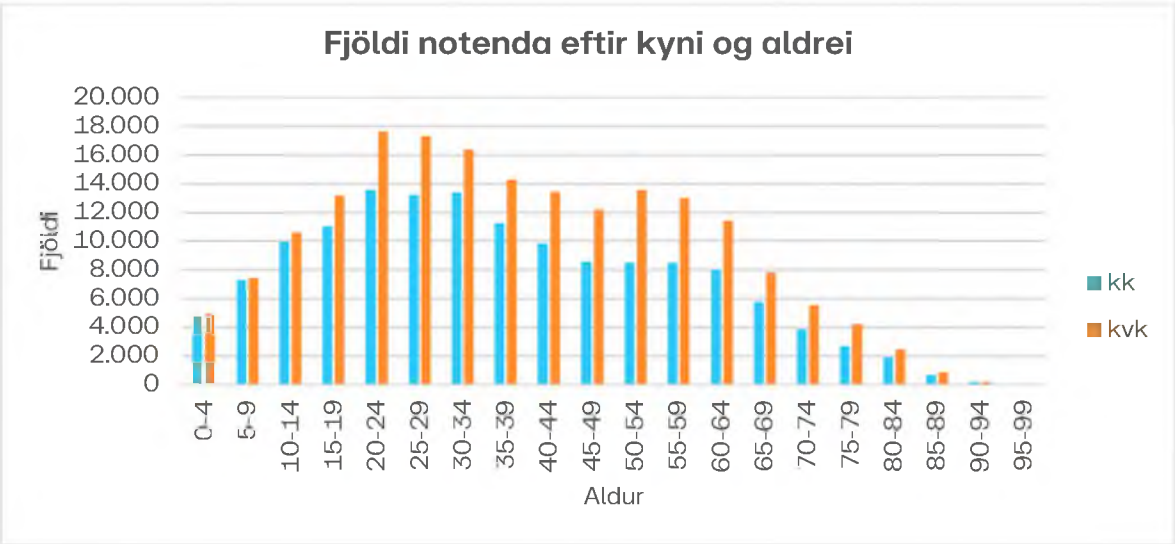


Mynd 9: Nýting Loftbrúar eftir mánuðum árin 2020 til 2024

### 6.3. Kynja- og aldursgreining

Eitt af markmiðum með niðurgreiðslu flugfargjaldanna var að jafna aðstöðu kynjanna á landsbyggðinni. Grafið sýnir aldurs- og kynjaskiptingu þeirra sem hafa nýtt sér Loftbrú frá upphafi og út árið 2024. Samkvæmt því grafi eru konur í meirihluta notenda og aldurshópurinn 20 – 34 ára stærsti hópurinn.





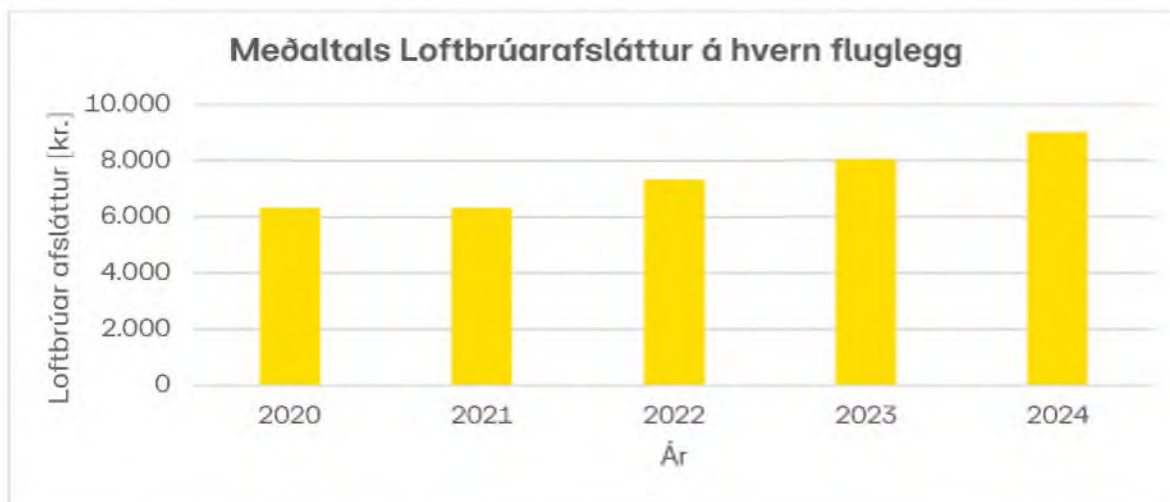
↑ Mynd 10: Fjöldi notenda Loftbrúar eftir kyni og aldri frá upphafi og út árið 2024

6.4. Verðþróun miða í Loftbrú

Nýting á Loftbrú hefur aukist á hverju ári frá því að afsláttarkerfið tók gildi í september 2020. Samhliða fjölgun á þeim sem nota Loftbrú hækkar líka heildarafslátturinn. Ef skoðuð er þróun afsláttar á hverjum Loftbrúarlegg má sjá að hann hefur einnig farið hækkandi ár frá ári. Má því álykta að flugverð hafi einnig farið hækkandi frá því að Loftbrú tók gildi, en greina þyrfti flugverðið betur út frá félagslegum forsendum eins og hvort um er að ræða börn, eldri borgara eða öryrkja til að staðfesta og svo sé. Ef litið er á heildina hefur verðbreyting á fluglegg verið um 10-15% á milli ára og 35,5% frá árinu 2020 til ársins 2024. Nákvæma þróun á nýtingu Loftbrúar, afsláttar og verðbreytingar má sjá í töflu 9.

↓ Tafla 9: Nýting Loftbrúar árin 2020 til 2024. Um er að ræða innanlandsflug á öllum flugleiðum.

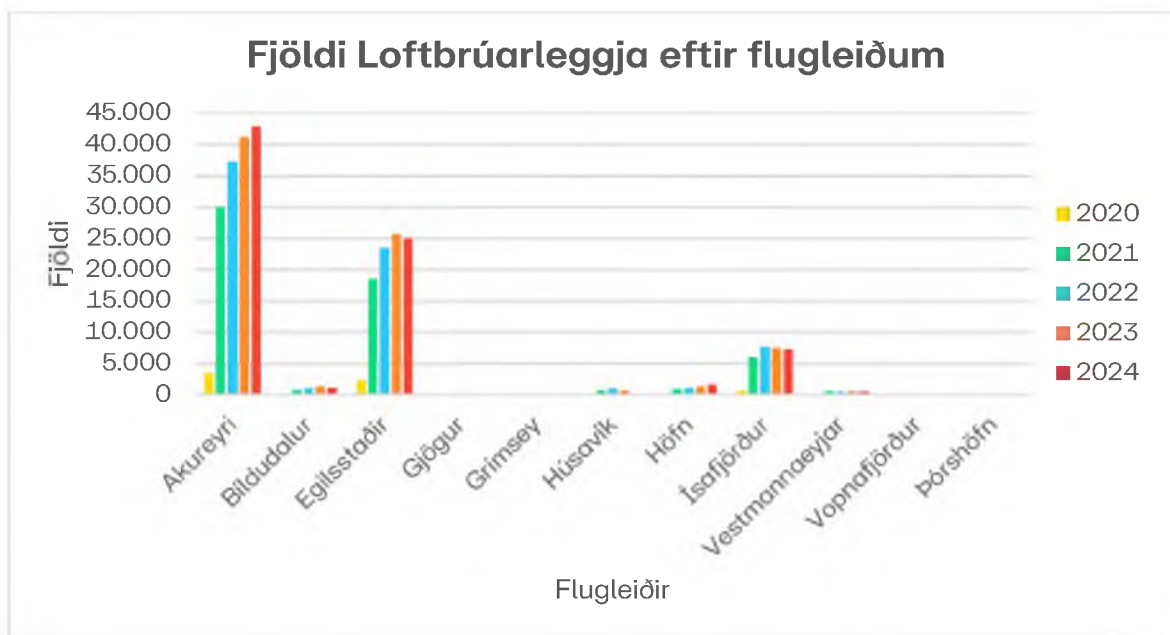
| Heildarnýting Loftbrúar |                                     |                           |                                      |                                |                               |
|-------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Ár                      | Flug með Loftbrúarafslætti [fjöldi] | Loftbrúar-afsláttur [kr.] | Loftbrúar-afsláttur á fluglegg [kr.] | Meðalfargjald á fluglegg [kr.] | Fargjalda breyting á fluglegg |
| 2020                    | 7.108                               | 45.018.101                | 6.333                                | 16.892                         |                               |
| 2021                    | 57.974                              | 366.820.525               | 6.327                                | 16.212                         | -4,0%                         |
| 2022                    | 72.427                              | 531.251.741               | 7.335                                | 18.768                         | 11,1%                         |
| 2023                    | 78.514                              | 633.960.967               | 8.074                                | 20.684                         | 22,5%                         |
| 2024                    | 78.914                              | 711.693.193               | 9.019                                | 22.881                         | 35,5%                         |



↑ Mynd 11: Meðaltal Loftbrúarafsláttur á hvern fluglegg árin 2020 til 2024

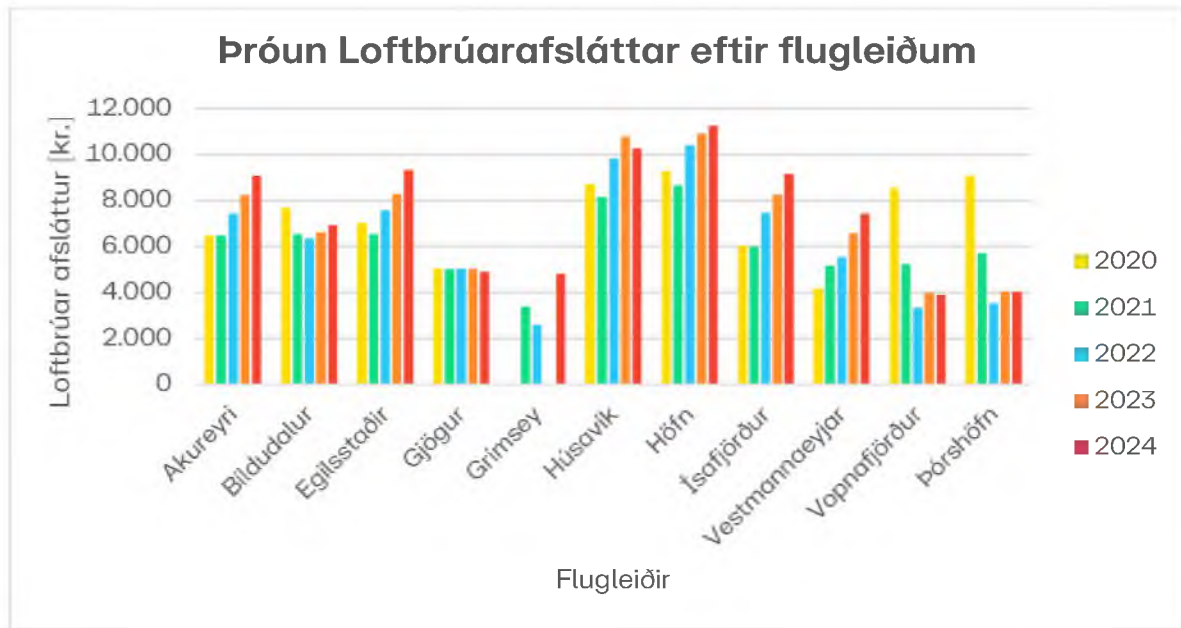
### Nýting Loftbrúar eftir flugleiðum

Ef skoðuð er nýting Loftbrúar eftir flugleiðum þá má sjá að lang stærsti hluti notkunar kemur frá þeim flugleiðum sem hafa ekki verið ríkisstyrktar þ.e. Akureyri, Egilsstöðum og Ísafirði, enda eru það þær flugleiðir sem eru með flesta farþegana.



↑ Mynd 12: Fjöldi Loftbrúarleggja eftir flugleiðum árin 2020 til 2024

Samhliða aukningu í notkun Loftbrúar hefur afsláttur á hvern fluglegg eftir flugleiðum einnig hækkað eins og sjá má á eftirfarandi grafi.



↑ Mynd 13: Próun Loftbrúarafsláttar eftir flugleiðum árin 2020 til 2024

Eins og að framan greinir hefur aukning verið í notkun Loftbrúar frá upphafi kerfisins. Nýting á Loftbú hefur þó verið svipuð sl. tvö ár. Miðað við þær fjárveitingar sem settar eru í niðurgreiðslu á fargjöldum er ljóst að gera þarf breytingar á kerfinu. Fjárheimildir duga ekki fyrir núverandi notkun og ef ekkert er að gert til aukningar, þá þarf að lækka % afsláttinn, fækka leggjum eða festa afsláttinn við krónutölu til að unnt sé að standast fjárheimildir.

## 7. Flugvélar

### 7.1. Kröfur til flugvéla

#### 7.1.1 Almennt um kröfur til flugvéla

Samgöngustofa fer með stjórnsýslu samgöngumála, annast eftirlit í flugi. Ferlið er með þeim hætti að flugrekandi skal hafa handbækur, vinnuferla og virkt öryggisstjórnunarkerfi (SMS) samþykktar af Samgöngustofu. Áður en flugrekandi hefur flug á ákveðinni flugleið skal hann hafa framkvæmt áhættumat á þeim flugvöllum sem flogið er til, samkvæmt viðurkenndu verklagi.

Í flugrekstrarhandbókum kemur fram verklag sem flugrekandi mun viðhafa í fluginu, hvernig þjálfun starfsmanna er háttað og þættir er varða flugvélinu sem notuð er.

Flugrekandi skal hafa virkt öryggisstjórnunarkerfi til að fylgjast með að unnið sé í samræmi við samþykktu verkferla.

Samgöngustofa hefur eftirlit með flugrekstraraðila og framkvæmir úttektir á verklagi flugrekstraraðila og yfirfer hvort unnið er í samræmi við verklag sem flugrekstraraðili setur fram. Ef Samgöngustofa telur frávík vera frá samþykktu verklagi þá skal flugrekandi framkvæma viðeigandi lagfæringar til úrbóta.

Grunnkrafan sem Vegagerðin gerir þegar hún býður út flugleiðir er að flugrekendur sem bjóða í hafi öll tilskilin leyfi til flugrekstrar frá Samgöngustofu og uppfylli þær kröfur sem Samgöngustofa gerir. Sama á við um flugvélar sem boðnar eru til þess að fljúga flugleiðirnar, en þær þurfa að uppfylla kröfur Samgöngustofu. Þegar útboð er unnið er farið yfir aðrar kröfur eins og hvort krafa skuli vera gerð um fjölstjórnaflugvélar, hvort flugvélar skuli vera fjölhreyfla og hvort þörf sé á jafnþrýstibúnaði.

#### 7.1.2 Hvað er jafnþrýstibúnaður.

Jafnþrýstibúnaður er kerfi til að stýra loftþrýstingi (Environmental Control System, ECS) sem viðheldur loftþrýstingi í flugfarþegarými þannig að loftþrýstingur inni í vélinn sé álíka og í um 2.400 metra hæð ( $\approx 8000$  ft.), jafnvel þótt vélin sé í mikilli flughæð. Á Íslandi er það ekki krafa að vélar séu með jafnþrýstibúnaði og hefur þetta fyrst og fremst áhrif til þess að komast yfir veðurskilyrði, ókyrrð og ísingu. Þegar flughæð fer yfir 3.000 - 4.000 metra hæð er nauðsynlegt að vél sé búin jafnþrýstibúnaði.

Flugvélar sem eru ekki með jafnþrýstibúnað þurfa að fljúga tiltölulega lágt og geta ekki farið yfir erfið veðursvæði svo sem ísingu og ókyrrð. Flugtími er lengri og þetta getur í einhverjum tilvikum þýtt að flug verði frekar felld niður vegna veðuraðstæðna.

Flugvélar sem eru með jafnþrýstibúnað geta flogið hærra og geta því flogið yfir veðursvæði og geta einnig valið hagstæðari flugleiðir. Í vélum með jafnþrýstibúnaði



getur farið betur um farþega en slíkar vélar eru ekki alltaf aðgengilegur kostur og geta verið dýrari.

## 7.2. Staðan í dag

Fjórar tegundir flugvéla eru notaðar á Íslandi í dag til að sinna áætlunarflugi. Allar þessar vélar eru fjölstjórna, búnar tveimur hverfihreyflum og utan Twin Otter eru þær búnar jafnþrýstibúnaði. Sætafjöldi er á bilinu 6 til 76 sæti. Flugvélar þessar hafa reynst vel í innanlandsflugi á helstu áfangastaði. Þess ber þó að geta að flughraði Dash 8-400 kemur í veg fyrir að hægt sé að nota vélina á Ísafjörð og styttri flugbrautir.

↓ Tafla 10: Flugvélategundir í notkun á Íslandi í dag

| Flugvél                  | Sæti | Hreyflar | Jafnþrýstibúnaður | Síðast framleidd |
|--------------------------|------|----------|-------------------|------------------|
| Beechcraft King Air B200 | 6–9  | Tveir    | Já                | Í framleiðslu    |
| Twin Otter DHC-6 -300    | 19   | Tveir    | Nei               | 1988             |
| Dash 8-200               | 37   | Tveir    | Já                | 2009             |
| Dash 8-400               | 76   | Tveir    | Já                | 2022             |

Þar til fyrir skemmstu voru eining í notkun Dornier 328 og Jetstream 32.

↓ Tafla 11: Flugvélar sem voru í notkun

| Flugvél         | Sæti | Hreyflar | Jafnþrýstibúnaður | Síðast framleidd |
|-----------------|------|----------|-------------------|------------------|
| Dornier 328     | 33   | Tveir    | Já                | 1999             |
| Jetstream 31/32 | 19   | Tveir    | Já                | 1993             |

Það er ljóst af ofangreindu að núverandi framboð minni flugvéla á Íslandi er frekar takmarkað. Sérstaklega á þetta við 19 sæta flugvélar eftir að rekstri Jetstream 31/32 var hætt hér á landi.

Nokkuð úrval er af minni flugvélum sem notaðar eru til þess að þjónusta styttri flugleiðir í heiminum. Eftirfarandi er listi yfir helstu flugvélar með undir 50 sætum notaðar til þjónustu á styttri flugleiðum.

↓ Tafla 12: Listi yfir helstu flugvélar með undir 50 sætum, notaðar til þjónustu á styttri flugleiðum.

| Flugvél                            | Sæti | Hreyflar | Jafnþrýsti-búnaður | Síðast framleidd                  |
|------------------------------------|------|----------|--------------------|-----------------------------------|
| GA8 Airvan                         | 8    | 1        | Nei                | Í framleiðslu                     |
| Beechcraft King Air 200/300 Series | 9    | 2        | Já                 | Í framleiðslu                     |
| Pilatus PC-12                      | 9    | 1        | Já                 | Í framleiðslu                     |
| DHC-6 Twin Otter Series 300        | 19   | 2        | Nei                | 1988                              |
| DHC-6 Twin Otter Series 300G/400   | 19   | 2        | Nei                | Í framleiðslu                     |
| Let L-410 Turbolet                 | 19   | 2        | Nei                | Í framleiðslu                     |
| Dornier 228                        | 19   | 2        | Nei                | 1999 228-NXT áætluð í framleiðslu |
| Cessna 408 SkyCourier              | 19   | 2        | Nei                | Í framleiðslu                     |
| BAe Jetstream 31 / 32              | 19   | 2        | Já                 | 1993                              |
| Fairchild Metro III / 23           | 19   | 2        | Já                 | 1998                              |
| Beechcraft 1900                    | 19   | 2        | Já                 | 2002                              |
| Embraer EMB 120 Brasília           | 30   | 3        | Já                 | 2001                              |
| BAe Jetstream 41                   | 30   | 2        | Já                 | 1997                              |
| Dornier 328-110                    | 33   | 2        | Já                 | 2000                              |
| Saab 340                           | 34   | 2        | Já                 | 1999                              |
| Dash 8-100/200                     | 37   | 2        | Já                 | 2009                              |

Af þessum lista má sjá að framleiðslu stórs hluta þeirra véla sem henta til flugs á styttri leiðum var hætt fyrir allmörgum árum eða áratugum. Þótt framleiðslu þeirra hafi verið hætt er fjöldi véla í rekstri og verður svo um ókomin ár. Kemur það aðallega til þar sem í dag lítur ekki út fyrir að minni hefðbundnar flugvélar séu á leið í framleiðslu.

Hluti þeirra flugvéla sem upp eru taldar henta tæplega til reksturs á Íslandi og kemur þar helst til lengd flugbrauta og landfræðilegar aðstæður eins og til að mynda á Ísafirði.

Það er ekki vandamál fyrir íslenska flugrekendur að taka í notkun flestar af þeim flugvélum sem eru á framangreindum lista. Hafa verður í huga að innleiðing nýrrar tegundar flugvéla hjá flugrekanda er tímafrek og kostnaðarsöm. Reikna má með að innleiðingarferli taki sex til tólf mánuði. Fyrir utan fjárfestingar í flugvél og varahlutum er verulegur kostnaður við þjálfun starfsfólks.

### 7.3. Heppileg flugvélastærð

19 sæta flugvélar eru taldar af mörgum heppilegasta stærðin til þess að sinna stórum hluta af þeim flugleiðum sem nú eru með þjónustusamning. 19 sæta vélar eru í það mesta fyrir minnstu staðina en helst til litlar fyrir Ísafjörð. Ekki hefur verið áætlaður mikill rekstrarlegur munur í kostnaðaráætlunum fyrir 9 sæta vél annars vegar og 19 sæta vél hins vegar. Kostnaðarliðir ss laun áhafna, eldsneyti, afgreiðslugjöld, þjálfun ofl. hafa verið metnir nokkuð áþekkir á milli flugvélastærðanna.

**Helstu 19 sæta flugvélar á markaði í dag eru:****Aircraft Industries L410 NG.**

- Ekki jafnþrýstibúnaður
- Í framleiðslu
- Framleidd í Tékklandi
- Verð ca. 3 m. USD

**DHC-6 Twin Otter.**

- Ekki jafnþrýstibúnaður
- Series 300g/400
- Í framleiðslu
- Framleidd í Kanada
- Verð ca. 6 m. USD

**Dornier 228 NG**

- Ekki jafnþrýstibúnaður
- Í framleiðslu
- Framleidd í Þýskalandi
- Verð ca. 8 m. USD

**Beechcraft 1900D**

- Jafnþrýstibúnaður
- Framleidd til 2002
- Framleidd í USA
- Verð ca. 2 m. USD

**BAE Jetstream**

- Jafnþrýstibúnaður
- Framleidd til 1993
- Framleidd í UK
- Verð ca. 1 m. USD

**Cessna 408 SkyCourier**

- Ekki jafnþrýstibúnaður
- Í framleiðslu
- Framleidd í USA
- Verð ca. 8 m. USD
- EASA samþykki væntanlegt

**7.4. Þróun á framleiðslu flugvéla - Rafmagnsflugvélar**

Vistvænar lausnir í fluggeiranum eru í sífelldri þróun og er áhugi fyrir orkuskiptum í flugi. Nokkur fyrirtæki eru að vinna að þróun rafmagnsflugvéla til notkunar á styttri flugleiðum. Þessi vinna er kominn mislangt á veg en í dag er engin rafmagnsflugvél í þessum stærðarflokki komin á markað. Það er ólíklegt að rafmagnsflugvélar verði raunhæfur kostur á næstu fimm árum.

↓ Tafla 13: Rafmagnsflugvélar í þróun

| Flugvél       | Framleiðandi             | Orkugjafi         | Sæti | Áætlað að taka í notkun |
|---------------|--------------------------|-------------------|------|-------------------------|
| Alice         | Eviation (USA/Israel)    | Batteri - rafmagn | 9    | 2027                    |
| Electra eSTOL | Electra.aero (USA)       | Hybrid-rafmagn    | 9    | 2029                    |
| Aura Aero ERA | Aura Aero (France)       | Hybrid-rafmagn    | 19   | 2030                    |
| ES-30         | Heart Aerospace (Sweden) | Hybrid-rafmagn    | 30   | 2029                    |

Mikilvægt er að skapaðir verðir hvatar sem styðja við hröð orkuskipti þegar sá tími rennur upp.



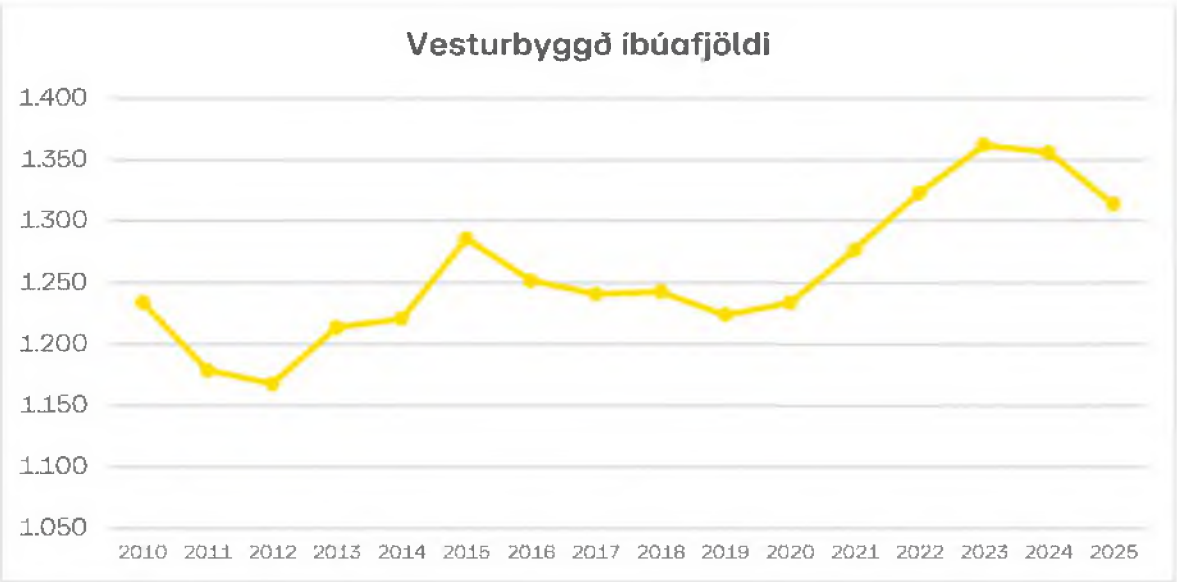
## 8. Íbúar og atvinnulíf

Til þess að unnt sé að gera áætlun um þarfir í flugsamgöngum til næstu ára er brýnt að vita hvaða væntingar sveitarfélög landsins hafa um íbúa og atvinnuþróun á sínu svæði. Í samtölum við sveitarfélögin komu fram áherslur þeirra auk þess sem teknar voru saman tölur frá Hagstofu Íslands<sup>5</sup> um fjölda íbúa. Skoðaðar voru aðalskipulagáætlanir sveitarfélaganna og upplýsingar um íbúa og atvinnuþróun þeirra. Í þessum kafla eru horft til þess hvaða landssvæði geta nýtt sér viðkomandi fluglegg, upptökusvæði flugvalla. Sum sveitarfélög eru því nefnd í fleiri en einum kafla.

### 8.1. Bíldudalur og Gjögur

#### 8.1.1.1 Íbúar Vesturbyggð

Íbúar í Vesturbyggð eru í dag 1.314.



↑ Mynd 14: Vesturbyggð Íbúafjöldi

↓ Tafla 14: Vesturbyggð: Íbúafjöldi

|             | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Vesturbyggð | 1.234 | 1.179 | 1.168 | 1.214 | 1.221 | 1.286 | 1.252 | 1.241 | 1.243 | 1.224 | 1.234 | 1.277 | 1.323 | 1.362 | 1.356 | 1.314 |

<sup>5</sup> Hagstofan.is - Talnagrunnur -- Mannfjöldi eftir kyni, aldri og sveitarfélögum 1998-2025 – Sveitarfélagaskipan 1. janúar 2025  
[https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Ibuar/Ibuar\\_mannfjoldi\\_2\\_byggdir\\_sveitarfelog/MAN02005.px/](https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Ibuar/Ibuar_mannfjoldi_2_byggdir_sveitarfelog/MAN02005.px/)

#### 8.1.1.2 Íbúáþróun

Samkvæmt húsnæðisáætlun Vesturbyggðar er áætlað að íbúum sveitarfélagsins fjölgi um 40 manns á ári, forsendur fyrir þessari íbúafjölgun má rekja til öflugs atvinnulífs á svæðinu en gera má ráð fyrir áframhaldandi vöntun á starfsfólki. Er þá fyrst og fremst verið að horfa til fiskeldis og störfum því tengdu sem og ferðaþjónustu sem fer vaxandi í sveitarfélaginu. Samkvæmt húsnæðisáætlun er gert ráð fyrir að árið 2034 verði íbúafjöldi í Vesturbyggð 1.527 íbúar miðað við miðspá sem er aukning um 213 íbúa.<sup>6</sup>

#### 8.1.1.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun<sup>7</sup>

Öflugt atvinnulíf er nú í Vesturbyggð, í fiskeldi, sjávarútvegi, ferðaþjónustu og ýmsum þjónustugreinum. Mikil vöntun er á starfsfólki í þau fjölmörgu lausu störf sem eru í sveitarfélaginu.

##### Sjávarútvegur og fiskeldi

Sjávarútvegur og fiskeldi eru hornsteinn atvinnulífsins með vaxandi hlutdeild fiskeldis. Sveitarfélagið stefnir að því að byggja upp starfsemi með öflugum innviðum og strandsvæðaskipulagi sem styður við þróunina. Sjávarútvegur er lykilþáttur í áframhaldandi byggðapróun og fjölgun atvinnutækifæra.

##### Ferðaþjónusta

Ferðaþjónusta er einnig hluti af atvinnulífi í Vesturbyggð og stefnt er að sjálfbærri þróun sem verndar náttúru og menningarverðmæti. Áhersla verður lögð á samvinnu við önnur sveitarfélög á Vestfjörðum og áfangastaðáætlun svæðisins.

Uppbygging innviða miðar að lengingu ferðamannatímabilsins, aukinni komu skemmtiferðaskipa og betra aðgengi að vinsælum stöðum.

##### Landbúnaður, skógrækt og landgræðsla

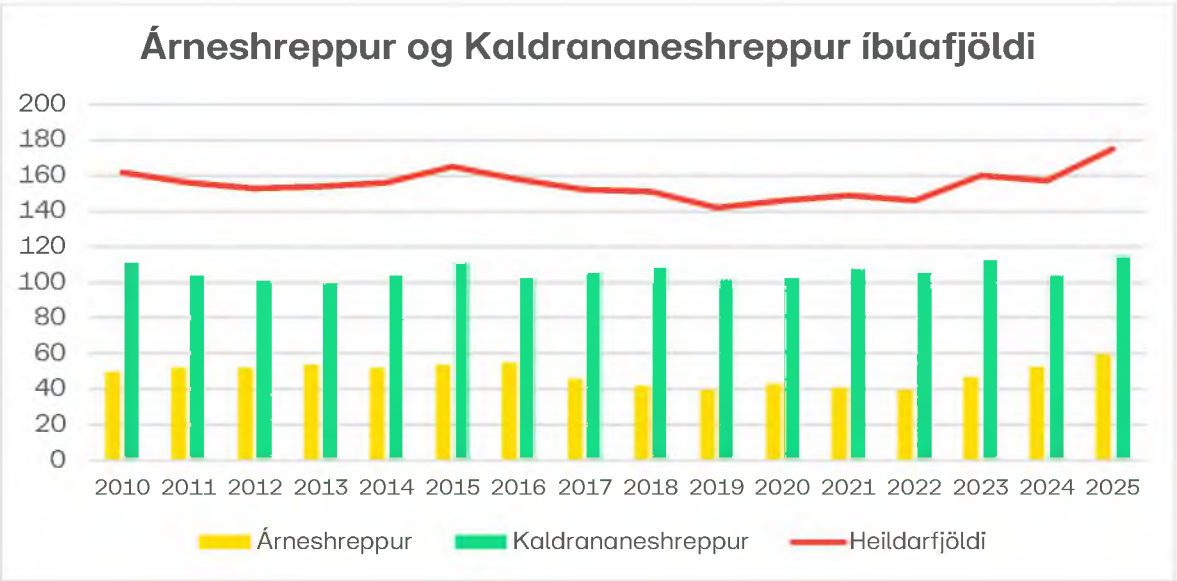
Stefnt er að því að styrkja hefðbundinn landbúnað og gefinn kostur á nýsköpun og úrvinnslu heima í héraði. Samspil við ferðaþjónustu er mikilvægt með beinni sölu frá býli og gistipjónustu.

#### 8.1.1.4 Íbúar Árnes – og Kaldrananeshrepps

Íbúar í Árneshreppi eru 60 og íbúar Kaldrananeshrepps 125. Íbúar beggja hreppa eru því samanlagt 185 talsins.

<sup>6</sup> [Z78hG57c43Q3gO1O\\_Húsnæðisáætlun2025-Vesturbyggð.pdf](#)

<sup>7</sup> [greinagerð-med-adalskipulagi-2018-2035.pdf](#)



↑ Mynd 15: Árneshreppur og Kaldrananeshreppur: Íbúafjöldi

↓ Tafla 15: Árneshreppur og Kaldrananeshreppur: Íbúafjöldi

|                | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Árneshreppur   | 50   | 52   | 52   | 54   | 52   | 54   | 55   | 46   | 42   | 40   | 43   | 41   | 40   | 47   | 53   | 60   |
| Kaldrananeshr. | 112  | 104  | 101  | 100  | 104  | 111  | 103  | 106  | 109  | 102  | 103  | 108  | 106  | 113  | 104  | 115  |
| Heildarfjöldi  | 162  | 156  | 153  | 154  | 156  | 165  | 158  | 152  | 151  | 142  | 146  | 149  | 146  | 160  | 157  | 175  |

8.1.2 Íbúapróun

Í húsnæðisáætlun fyrir Árneshrepp var gert ráð fyrir að íbúafjöldi væri 53 fyrir árið 2024 og var ekki gert ráð fyrir fjölgun íbúa til ársins 2033 í miðspá. Nú árið 2025 eru íbúar þó 60.<sup>8</sup>

Í húsnæðisáætlun fyrir Kaldrananeshrepp var gert ráð fyrir að íbúafjöldi væri 108 árið 2024 og var í miðspá gert ráð fyrir að íbúum myndi fjölga í 117 manns árið 2033. Íbúafjöldi árið 2025 er 115 íbúar. Spá í húsnæðisáætlun gerir ráð fyrir örlitilli fjölgun á íbúum.<sup>9</sup>

8.1.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun

Í Árneshreppi er landbúnaður mikilvægasta atvinnugreinin. Samhliða

landbúnaði skapast nokkur vinna við hlunnindatekju. Nú er almenn þjónusta næst stærst einstakra atvinnugreina. Vöxtur hefur verið í ferðaþjónustu og eru væntingar um að hún eigi góða framtíð fyrir sér ef af uppbyggingu verður unnið. Fjöldi starfa við opinbera þjónustu er nokkur.<sup>10</sup>

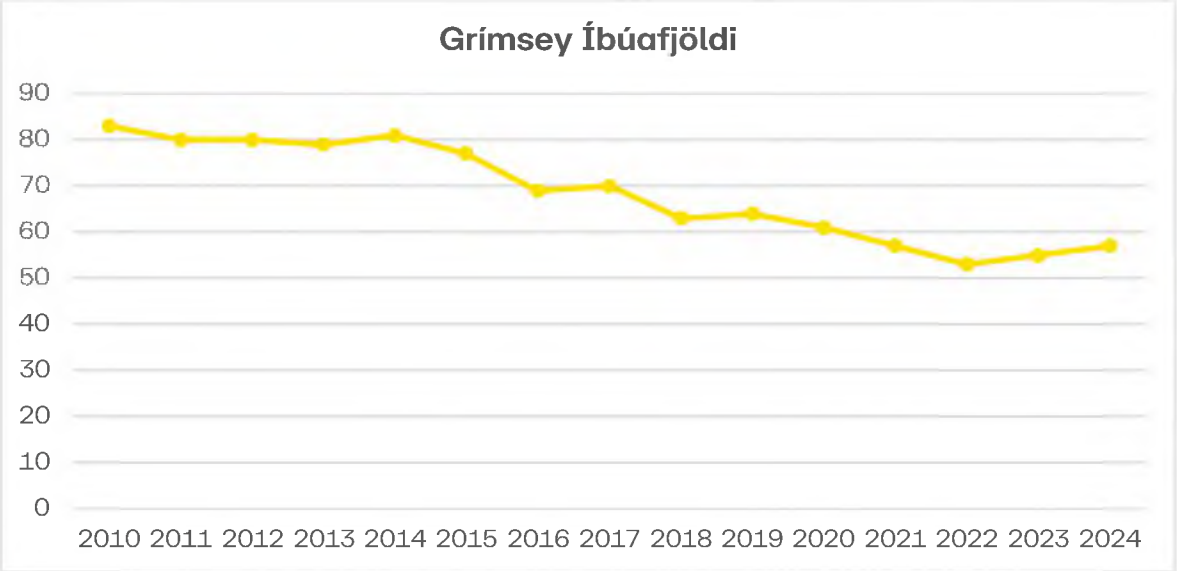
<sup>8</sup> [Zh0JtDjCgu4jz0bX\\_Húsnæðisáætlun2024-Árneshreppur.pdf](#)

<sup>9</sup> [Zh0MoDjCgu4jz0dC\\_Húsnæðisáætlun2024-Kaldrananeshreppur.pdf](#)

<sup>10</sup> [Zh0JtDjCgu4jz0bX\\_Húsnæðisáætlun2024-Árneshreppur.pdf](#)

Í Kaldrananeshreppi er aðalstarfsemin í sjávarútvegi og ferðaþjónustu. Verið er að reisa fiskeldi á landi en verður ekki stórt. Einnig er í þróun fiskeldi í sjó sem er komin vel á veg og er áætlað að muni skapa fjölda starfa í framtíðinni.<sup>11</sup>

8.2. Grímsey



↑ Mynd 16: Grímsey: Íbúafjöldi

↓ Tafla 16: Grímsey: Íbúafjöldi

|         | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Grímsey | 83   | 80   | 80   | 79   | 81   | 77   | 69   | 70   | 63   | 64   | 61   | 57   | 53   | 55   | 57   |

8.2.1 Íbúar og íbúaþróun í Grímsey

Árið 2009 sameinaðist Grímsey Akureyrarbæ. Íbúar í Grímsey voru 57 árið 2024. Stöðug fækkun hefur orðið undanfarin 10-20 ár í þróun mannfjölda í Grímsey.<sup>12</sup>

8.3. Norðausturland – Flugleiðin Vopnafjörður - Þórshöfn

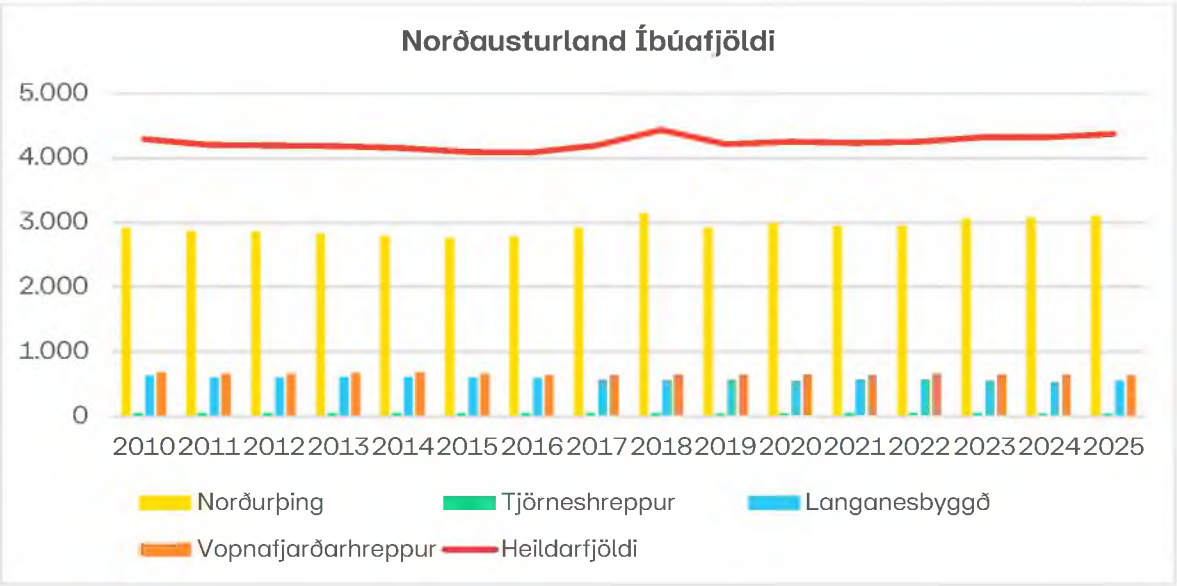
8.3.1 Íbúar Norðurland eystra

Þeir íbúar sem líklegir eru til þess að nýta sér flugleiðina Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri eru íbúar í sveitarfélögunum Norðurþing, Tjörneshreppur, Langanesbyggð og Vopnafjarðarhreppur. Samanlagður íbúafjöldi í þessum sveitarfélögum er 4.375 árið 2025.

<sup>11</sup> [Zh0MoDjCgu4jz0dC\\_Húsnæðisáætlun2024-Kaldrananeshreppur.pdf](#)

<sup>12</sup> [Z78db57c43O3qOxb\\_HúsnæðisáætlunAkureyrarbæjar2025.pdf](#)





↑ Mynd 17: Norðausturland: Íbúafjöldi

↓ Tafla 17: Norðausturland: Íbúafjöldi

|                 | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Norðurþing      | 2.926 | 2.880 | 2.865 | 2.837 | 2.796 | 2.768 | 2.784 | 2.923 | 3.159 | 2.930 | 2.997 | 2.954 | 2.957 | 3.063 | 3.081 | 3.114 |
| Tjörneshreppur  | 56    | 57    | 55    | 55    | 55    | 59    | 60    | 57    | 58    | 53    | 53    | 56    | 61    | 56    | 52    | 53    |
| Langanesbyggð   | 632   | 603   | 609   | 612   | 614   | 604   | 597   | 572   | 565   | 575   | 555   | 580   | 576   | 559   | 540   | 560   |
| Vopnafj.hreppur | 683   | 664   | 662   | 679   | 689   | 669   | 647   | 642   | 654   | 656   | 652   | 648   | 660   | 650   | 650   | 648   |
| Heildarfjöldi   | 4.297 | 4.204 | 4.191 | 4.183 | 4.154 | 4.100 | 4.088 | 4.194 | 4.436 | 4.214 | 4.257 | 4.238 | 4.254 | 4.328 | 4.323 | 4.375 |

8.3.2 Íbúaþróun á Norðausturlandi

8.3.2.1 Norðurþing:

Samkvæmt Hagstofu Íslands er íbúafjöldi árið 2025 í Norðurþingi 3.114 íbúar. Í miðspá húsnæðisáætlunar Norðurþings 2025 er gert ráð fyrir að íbúar árið 2034 séu 3.685 það þýðir að reiknað er með fólksfjölgun upp á 571 íbúa á tímabilinu.<sup>13</sup>

8.3.2.2 Tjörneshreppur

Samkvæmt Hagstofu Íslands er íbúafjöldi árið 2025 í Tjörneshreppi 53 íbúar. Í miðspá húsnæðisáætlunar Tjörneshrepps (2024) er gert ráð fyrir að íbúar árið 2034 séu 66 en það þýðir að reiknað er með fólksfjölgun upp á 13 íbúa á tímabilinu.<sup>14</sup>

8.3.2.3 Langanesbyggð

Samkvæmt Hagstofu Íslands er íbúafjöldi árið 2025 í Langanesbyggð 560 íbúar. Í miðspá húsnæðisáætlunar Langanesbyggðar (2024) er gert ráð fyrir að íbúar árið

<sup>13</sup> [Z78hiZ7c43O3gQ1i\\_Húsnæðisáætlun2025-Norðurþing.pdf](#)

<sup>14</sup> [Zh0ctjiCqu4jzQnT\\_Húsnæðisáætlun2024-Tjörneshreppur.pdf](#)

2033 séu 670 en það þýðir að reiknað er með fólksfjölgun upp á 110 íbúa á tímabilinu.<sup>15</sup>

#### 8.3.2.4 Vopnafjarðarhreppur

Samkvæmt Hagstofu Íslands er íbúafjöldi árið 2025 í Vopnafjarðarhreppi 648 íbúar. Í miðspá húsnæðisáætlunar Vopnafjarðarhrepps (2025) er gert ráð fyrir að íbúar árið 2034 séu 678 en það þýðir að reiknað er með fólksfjölgun upp á 30 íbúa á tímabilinu.<sup>16</sup>

### 8.3.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun á Norðausturlandi

#### 8.3.3.1 Norðurþing:

Atvinnuástand hefur verið stöðugt í sveitarfélaginu. Atvinnuleysi er lítið og frekar meiri eftirspurn eftir vinnuafl en framboð. Ferðapjónusta og vinna í sláturhúsum á Húsavík og Kópaskeri veldur árstíðasveiflum á vinnumarkaði og er atvinnulíf á annatíma að hluta til borið upp af farandverkafólki. GPG er burðarás í sjávarútvegi í sveitarfélaginu og hefur styrkt stöðu sína með kaupum á fyrirtæki/útgerð með kvóta. Eitt af hvalaskoðunarfyrirtækjunum á Húsavík er að auka við sinn skipakost og mikil uppbygging er í landeldi í Öxarfirði.<sup>17</sup> Kísilverið á Bakka tilkynnt um tímabundna rekstrarstöðvun frá miðjum júlí 2025 og er óljóst hversu löng rekstrarstöðvunin verður og hve mikil áhrif það mun hafa á atvinnuþróun á svæðinu.

#### 8.3.3.2 Tjörneshreppur

Landbúnaður er aðalatvinnuvegurinn á Tjörnesi en í vaxandi mæli stunda íbúar vinnu utan heimilis auk þess sem ferðapjónusta hefur skotið rótum í sveitarfélaginu.<sup>18</sup>

#### 8.3.3.3 Langanesbyggð

Samkvæmt upplýsingum úr húsnæðisáætlun Langanesbyggðar (2024) er eitt kjarnafyrirtæki á staðnum sem er stærsti einstaki atvinnurekandinn, Ísfélagið, með um 60 starfsmenn. Hjá sveitarfélaginu starfa að jafnaði um 60 manns. Ýmis þjónustu- og verslunarfyrirtæki eru á staðnum. Kistan Atvinnu- og nýsköpunarsetur Langanesbyggðar sem er í eigu sveitarfélagsins en rekið af einkahlutafélagi. Félagið leigir út aðstöðu til þeirra sem vilja og geta unnið á staðnum, haft tímabundna starfsmenn og unnið að afmörkuðum verkefnum.<sup>19</sup>

#### 8.3.3.4 Vopnafjarðarhreppur

Sveitarfélagið er með atvinnulíf sem tengist báðum grunnatvinnugreinunum, landbúnaði og sjávarútvegi. Helsti vinnuveitandinn er Brim sem er kjölfesta í atvinnulífi staðarins, og svo sveitarfélagið sjálft.<sup>20</sup>

<sup>15</sup> [Zh0M-zjCgu4jz0dW\\_Húsnæðisáætlun2024-Langanesbyggð.pdf](#)

<sup>16</sup> [Z78hCp7c43O3gQ1J\\_Húsnæðisáætlun2025-Vopnafjarðarhreppur.pdf](#)

<sup>17</sup> [Z78hiZ7c43O3gQ1i\\_Húsnæðisáætlun2025-Norðurþing.pdf](#)

<sup>18</sup> [Zh0ctjCgu4jz0nT\\_Húsnæðisáætlun2024-Tjörneshreppur.pdf](#)

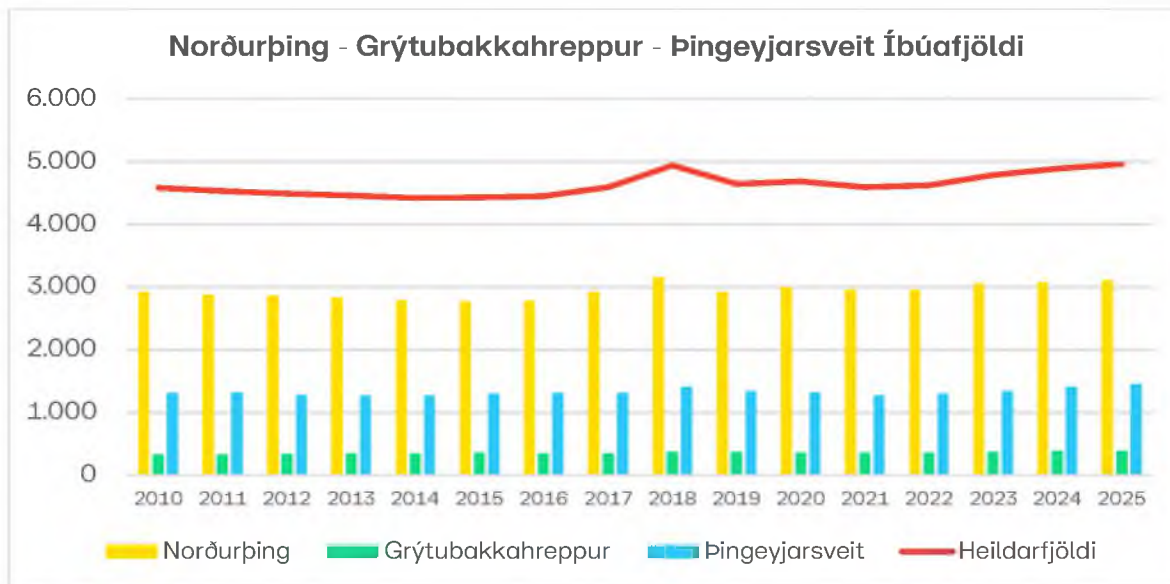
<sup>19</sup> [Zh0M-zjCgu4jz0dW\\_Húsnæðisáætlun2024-Langanesbyggð.pdf](#)

<sup>20</sup> [Z78hCp7c43O3gQ1J\\_Húsnæðisáætlun2025-Vopnafjarðarhreppur.pdf](#)

## 8.4. Húsavík og nágrenni

### 8.4.1 Íbúafjöldi

Samkvæmt Hagstofu Íslands eru íbúar árið 2025 í Norðurþingi 3.114, í Þingeyjasveit 1.453 talsins og í Grýtubakkahreppi 389 talsins eða samtals 4.956 íbúar.



↑ Mynd 18: Norðurþing - Grýtubakkahreppur - Þingeyjarsveit: Íbúafjöldi

↓ Tafla 18: Norðurþing - Grýtubakkahreppur - Þingeyjarsveit: Íbúafjöldi

|                      | 2010         | 2011         | 2012         | 2013         | 2014         | 2015         | 2016         | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021         | 2022         | 2023         | 2024         | 2025         |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Norðurþing           | 2.926        | 2.880        | 2.865        | 2.837        | 2.796        | 2.768        | 2.784        | 2.923        | 3.159        | 2.930        | 2.997        | 2.954        | 2.957        | 3.063        | 3.081        | 3.114        |
| Grýtubakkahr.        | 337          | 333          | 343          | 351          | 348          | 362          | 351          | 351          | 371          | 369          | 366          | 365          | 362          | 373          | 396          | 389          |
| Þingeyjarsveit       | 1.316        | 1.319        | 1.282        | 1.271        | 1.274        | 1.301        | 1.308        | 1.316        | 1.412        | 1.346        | 1.321        | 1.267        | 1.306        | 1.345        | 1.410        | 1.453        |
| <b>Heildarfjöldi</b> | <b>4.579</b> | <b>4.532</b> | <b>4.490</b> | <b>4.459</b> | <b>4.418</b> | <b>4.431</b> | <b>4.443</b> | <b>4.590</b> | <b>4.942</b> | <b>4.645</b> | <b>4.684</b> | <b>4.586</b> | <b>4.625</b> | <b>4.781</b> | <b>4.887</b> | <b>4.956</b> |

Sveitarfélagið Húsavíkurbær varð til árið 2002 við sameiningu Húsavíkurkaupstaðar og Reykjahrepps og nær norðan frá Reyðará á Tjörnesi, við austanverðan Skjálfandaflóa, suður í Reykjahverfi.

Nú tilheyrir Húsavík sveitarfélaginu Norðurþingi sem varð til árið 2006 við sameiningu fjögurra sveitarfélaga, Húsavíkurbæjar, Kelduneshrepps, Öxarfjarðarhrepps og Raufarhafnarhrepps.

## 8.4.2 Íbúapróun

### 8.4.2.1 Norðurþing:

Samkvæmt Hagstofu Íslands er íbúafjöldi árið 2025 í Norðurþingi 3.114 íbúar. Í miðspá húsnæðisáætlunar Norðurþings er gert ráð fyrir að íbúar árið 2034 séu 3.685 það þýðir að reiknað er með fólksfjölgun upp á 393 íbúa á tímabilinu.<sup>21</sup>

### 8.4.2.2 Grýtubakkahreppur

Samkvæmt Hagstofu Íslands er íbúafjöldi árið 2025 í Grýtubakkahreppi 389 íbúar. Í miðspá húsnæðisáætlunar Grýtubakkahrepp er gert ráð fyrir að íbúar árið 2034 séu 509 það þýðir að reiknað er með fólksfjölgun upp á 120 íbúa á tímabilinu.<sup>22</sup>

### 8.4.2.3 Þingeyjarsveit

Samkvæmt Hagstofu Íslands er íbúafjöldi árið 2025 í Þingeyjarsveit 1.453 íbúar. Í húsnæðisáætlun fyrir Þingeyjarsveit 2024 kemur fram að frá því að Þingeyjarsveit og Skútustaðahreppur sameinuðust undir nafni Þingeyjarsveitar, í júní 2022 hefur íbúum fjölgað um tæp 7.5%. Talið er að íbúum muni fjölga á næstu árum. Í miðspá húsnæðisáætlunar Þingeyjarsveitar er gert ráð fyrir að íbúar árið 2033 verði 1.700. Reiknað er því með fólksfjölgun upp á 247 íbúa á tímabilinu.<sup>23</sup>

## 8.4.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun

### 8.4.3.1 Norðurþing:

Sjá kafla 8.3.3.1 um atvinnulíf og atvinnuþróun í Norðurþingi.

### 8.4.3.2 Grýtubakkahreppur

Sveitarfélagið er hluti af stærra atvinnusvæði. Því skiptir þróun atvinnu- og efnahagsmála á Eyjafjarðarsvæðinu í heild töluverðu máli fyrir þróun sveitarfélagsins. Í húsnæðisáætlun 2025 fyrir Grýtubakkahrepp kemur fram að stöðugleiki hafi verið um nokkurn tíma, en nú sé hafið vaxtarskeið. Það einkennist af uppbyggingu í atvinnulífi og byggingu íbúðarhúsnæðis sem ætti á næstu misserum að leiða til nokkurrar fjölgunar íbúa. Því telur sveitarstjórn að raunþróun muni færast nær háspá á komandi árum. Aðalatvinnuvegir í Grýtubakkahreppi eru sjávarútvegur, fiskvinnsla, landbúnaður, iðnaður, ferðaþjónusta og ýmiskonar önnur þjónusta.<sup>24</sup>

### 8.4.3.3 Þingeyjarsveit

Í húsnæðisáætlun fyrir árið 2024 kemur fram að atvinnuástandi í sveitarfélaginu sé gott, ferðaþjónusta sé vaxandi og landbúnaður ein af undirstöðu atvinnugreinum sveitarfélagsins. Í sveitarfélaginu eru tækifæri til aukinnar atvinnusköpunar í tengslum við uppbyggingu þekkingaseturs við Gíg, nýsköpun í vinnslu orkuauðlinda og til fullvinnslu afurða á svæðinu. Talsverð uppbygging hefur verið í þjónustu við ferðamenn.<sup>25</sup>

<sup>21</sup> [Z78hiZ7c43O3qQ1i\\_Húsnæðisáætlun2025-Norðurþing.pdf](#)

<sup>22</sup> [Z78gFp7c43O3qQ0G\\_Húsnæðisáætlun2025-Grýtubakkahreppur.pdf](#)

<sup>23</sup> Húsnæðisáætlun Þingeyjarsveitar 2024 [report\\_6613 \(2\).pdf](#)

<sup>24</sup> [Z78gFp7c43O3qQ0G\\_Húsnæðisáætlun2025-Grýtubakkahreppur.pdf](#)

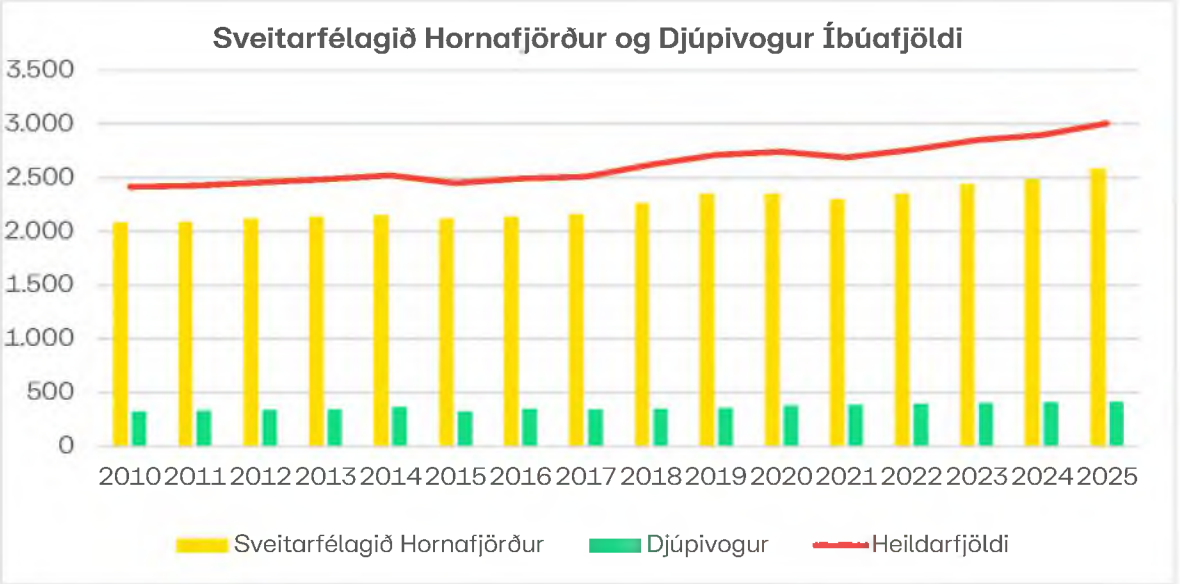
<sup>25</sup> Húsnæðisáætlun Þingeyjarsveitar 2024 [report\\_6613 \(2\).pdf](#)



8.5. Hornafjörður og nágrenni

8.5.1 Íbúafjöldi

Íbúar í sveitarfélaginu Hornafirði eru 2.589 árið 2025 og íbúar á Djúpavogi árið 2024 voru 412 og ef meðaltalshækkun síðustu þriggja ára er skoðuð þá má spá íbúafjölda á Djúpavogi 420 árið 2025. Samtals íbúar á þessu svæði eru því áætlað um 3.009.



↑ Mynd 19: Hornafjörður og Djúpivogur: Íbúafjöldi

↓ Tafla 19: Hornafjörður og Djúpivogur: Íbúafjöldi

|               | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Hornafjörður  | 2.086 | 2.095 | 2.122 | 2.141 | 2.152 | 2.123 | 2.142 | 2.164 | 2.269 | 2.357 | 2.359 | 2.305 | 2.359 | 2.447 | 2.487 | 2.589 |
| Djúpivogur    | 331   | 332   | 339   | 347   | 370   | 328   | 350   | 347   | 354   | 359   | 383   | 387   | 403   | 404   | 412   | 420   |
| Heildarfjöldi | 2.417 | 2.427 | 2.461 | 2.488 | 2.522 | 2.451 | 2.492 | 2.511 | 2.623 | 2.716 | 2.742 | 2.692 | 2.762 | 2.851 | 2.899 | 3.009 |

8.5.2 Íbúaþróun

8.5.2.1 Hornafjörður

Samkvæmt upplýsingum frá Sveitarfélaginu Hornafirði kemur fram að íbúum Hornafjarðar hefur fjölgað talsvert á undanförunum árum og er gert ráð fyrir að sú þróun muni halda áfram. Byggt á nýjustu greiningum og húsnæðisáætlun sveitarfélagsins er gert ráð fyrir hægfara og stöðugri fjölgun íbúa, sérstaklega í þéttbýlinu á Höfn sem er nærri flugvelli. Gert er ráð fyrir íbúaaukningu sem fylgir fjölgun starfa í ferðaþjónustu, sjávarútvegi og opinberri þjónustu. Samkvæmt húsnæðisáætlun fyrir sveitarfélagið er gert ráð fyrir að árið 2034 hafi íbúum fjölgað samkvæmt miðspá í 3.370 íbúa sem er fjölgun um 781 íbúa miðað við fjölda íbúa árið 2025.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> [https://hms-web.cdn.prismic.io/hms-web/Z78h-p7c43O3gQ1x\\_Húsnæðisáætlun2025-Sv.Hornafjörður.pdf](https://hms-web.cdn.prismic.io/hms-web/Z78h-p7c43O3gQ1x_Húsnæðisáætlun2025-Sv.Hornafjörður.pdf)

### 8.5.2.2 Djúpivogur

Samkvæmt Hagstofu Íslands voru íbúar Djúpavogs 412 árið 2024 og ef meðaltalshækkun síðustu þriggja ára er skoðuð þá má spá íbúafjölda á Djúpavogi 420 íbúum árið 2025. Íbúum á Djúpavogi hefur fjölgað meira en í öðrum þéttbýlisstöðum í Múlaþingi á undarförnum árum og eru líkur á að fjölgunin tengist uppbygginu í slátrun og þökkun fiskeldisafurða auk vaxandi umsvifa í ferðaþjónustu. Gangi núverandi áætlanir eftir mun íbúum fjölga áfram og er gert ráð fyrir hraðri fjölgun næstu tvö árin en eftir það leiti hún jafnvægis.<sup>27</sup>

### 8.5.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun

#### 8.5.3.1 Hornafjörður

Atvinnulíf í sveitarfélaginu byggir einkum á tveimur öflugum stöðum: sjávarútvegi og ferðaþjónustu en líka á opinberri þjónustu. Horfur eru á áframhaldandi styrkingu í báðum undirstöðuatvinnugreinunum og þjónustu tengdum þeim. Samkvæmt húsnæðisáætlun sveitarfélagsins Hornafjarðar er gríðarleg uppbygging og fjárfesting í báðum greinum í Hornafirði í dag, mikið er framkvæmt og mjög mikið í kortunum. Þróun atvinnulífsins mun í stöðugt auknum mæli krefjast aukinna flutnings- og samgöngutenginga, bæði fyrir íbúa og gesti, og er innanlandsflug þar lykilatriði.

#### 8.5.3.2 Djúpivogur

Gott atvinnuástand er á Djúpavogi og umtalsverð og vaxandi umsvif sem tengjast starfsemi fiskeldisfyrirtækja á Austurlandi. Fyrirhuguð er aukning í fiskeldi á Austurlandi sem hefur áhrif á Djúpavogi þar sem fyrirtækin reka laxaslátrun hjá Búlandstindi. Áætlanir eru um að reisa nýtt slátur- og vinnsluhús fyrir fiskeldisafurðir á Djúpavogi. Fiskeldið mun kalla á meiri afleidda þjónustu. Uppbygging tengd ferðaþjónustu hefur einnig verið vaxtabroddurinn í atvinnulífinu.<sup>28</sup>

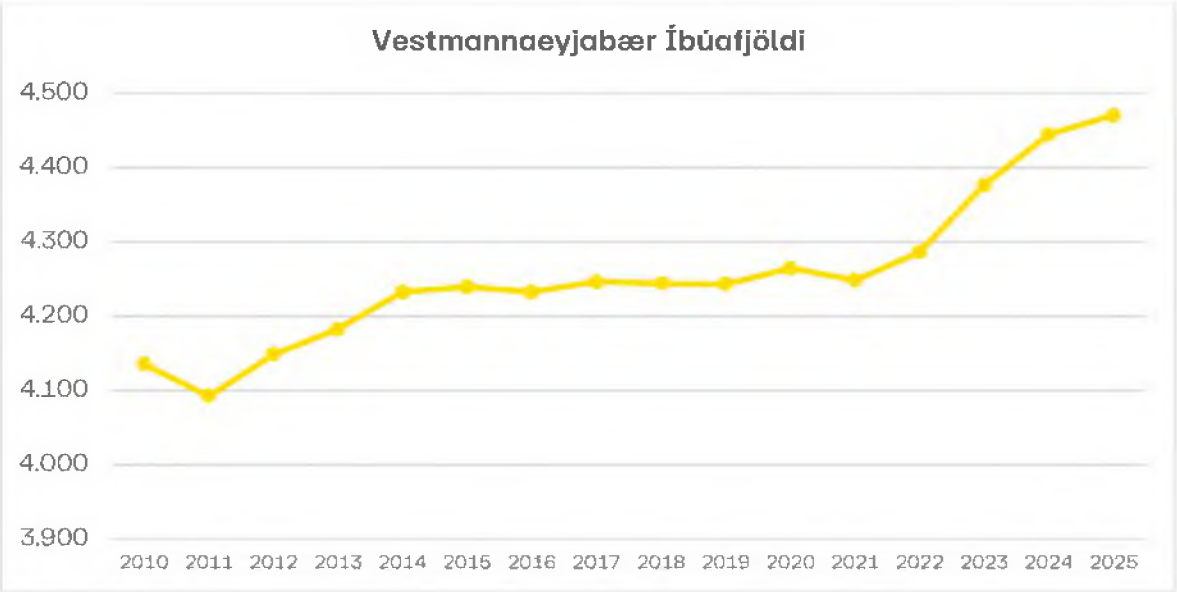
<sup>27</sup> <https://www.mulathing.is/static/files/aetlanir/husnaedisaaetlun-2024-mulathing.pdf>

<sup>28</sup> <https://www.mulathing.is/static/files/aetlanir/husnaedisaaetlun-2024-mulathing.pdf>

8.6. Vestmannaeyjar

8.6.1 Íbúafjöldi

Samkvæmt hagstofu Íslands var íbúafjöldi í Vestmannaeyjum 4.470 íbúar árið 2025.



↑ Mynd 20: Vestmannaeyjar: Íbúafjöldi

↓ Tafla 20: Vestmannaeyjar: Íbúafjöldi

|          | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Vestm.b. | 4.135 | 4.092 | 4.148 | 4.182 | 4.232 | 4.239 | 4.232 | 4.246 | 4.244 | 4.243 | 4.264 | 4.248 | 4.286 | 4.376 | 4.444 | 4.470 |

8.6.2 Íbúaþróun

Samkvæmt húsnæðisáætlun Vestmannaeyjabæjar er áætlað að árið 2034 verði íbúafjöldi 5.615 miðað við miðspá. Fjöldi íbúa árið 2025 er 4.770 sem þýðir að spáð er aukningu um 845 íbúa.<sup>29</sup>

8.6.3 Atvinnuþróun

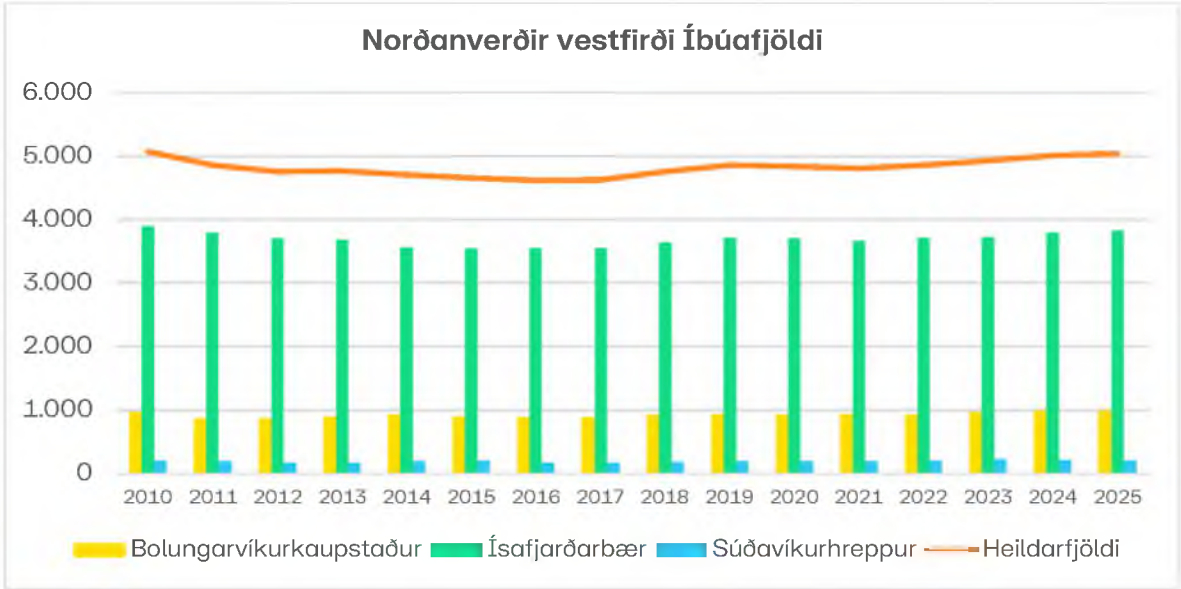
Samkvæmt upplýsingum frá Vestmannaeyjabæ er ljóst að ef íbúaþróunin verður skv. spá fjölgar störfum í opinberri þjónustu, vöxtur verður í verslun og þjónustu og veruleg aukning í byggingariðnaði. Þá verður atvinnusókn á öðrum sviðum og nýsköpunartækifæri koma með nýjum aðilum/nýrri þekkingu. Meðal annars er mjög stórt landeldisverkefni í uppbyggingarfasa sem kallar á allt að 100 störf og hátt í 200 afleidd störf á næstu 5 árum.

<sup>29</sup> [Z78hK57c43Q3gO1U\\_Húsnæðisáætlun2025-Vestmannaeyjabær.pdf](#)

8.7. Ísafjörður og nágrenni

8.7.1 Íbúafjöldi

Íbúafjöldi árið 2025 var á Ísafirði 3.832, á Bolungarvík 992 og Í Súðavíkurbæ 209 manns samkvæmt Hagstofu Íslands.



↑ Mynd 21: Norðanverðir Vestfirðir: Íbúafjöldi

↓ Tafla 21: Norðanverðir Vestfirðir: Íbúafjöldi

|               | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Bolungarvík   | 970   | 877   | 874   | 906   | 934   | 903   | 889   | 891   | 929   | 939   | 928   | 938   | 937   | 973   | 989   | 995   |
| Ísafjarðarbær | 3.899 | 3.795 | 3.708 | 3.685 | 3.570 | 3.550 | 3.552 | 3.556 | 3.645 | 3.722 | 3.712 | 3.670 | 3.716 | 3.730 | 3.797 | 3.832 |
| Súðavíkurbær  | 202   | 191   | 179   | 176   | 199   | 202   | 178   | 180   | 187   | 197   | 199   | 197   | 203   | 223   | 219   | 209   |
| Heildarfjöldi | 5.071 | 4.863 | 4.761 | 4.767 | 4.703 | 4.655 | 4.619 | 4.627 | 4.761 | 4.858 | 4.839 | 4.805 | 4.856 | 4.926 | 5.005 | 5.036 |

8.7.2 Íbúapróun Ísafjörður

Í miðspá húsnæðisáætlunar Ísfjarðar 2024 er gert ráð fyrir að íbúar árið 2033 séu 4.369 og miðað við þá spá þýðir það að reiknað er með fólksfjölgun upp á 537 íbúa á tímabilinu til 2033.<sup>30</sup>

8.7.3 Íbúapróun Bolungarvík

Í miðspá húsnæðisáætlunar Bolungarvíkur 2025 er gert ráð fyrir að íbúar árið 2034 séu 1.570 og miðað við þá spá þýðir það að reiknað er með fólksfjölgun upp á 575 íbúa á tímabilinu til 2034. Mótast þessi spá um fjölgun íbúa á miklum uppgangi í fiskeldi og stuðningsgreinum þess á norðanverðum Vestfjörðum.<sup>31</sup>

<sup>30</sup> [Zh0MMDjCgu4jz0cz\\_Húsnæðisáætlun2024-Ísafjarðarbær.pdf](#)

<sup>31</sup> [aC8aPidWJ-7kScNS\\_HúsnæðisáætlunBolungarvíkurkaupstaður2025.pdf](#)



#### 8.7.4 Íbúápróun Súðavíkurhrepps<sup>32</sup>

Samkvæmt húsnæðisáætlun Súðavíkurhrepps 2024 gerir miðspá ráð fyrir að íbúar árið 2033 séu 286 og miðað við þá spá þýðir það að reiknað er með fólksfjölgun upp á 80 íbúa á tímabilinu til 2033.

#### 8.7.5 Atvinnuþróun Ísafjarðarbæ<sup>33</sup>

**Flateyri:** Samkvæmt húsnæðisáætlun Ísafjarðarbæjar hefur atvinnuástand verið brothætt en á síðustu árum. Stofnun Lýðháskólans hefur verið innspýting í samfélagið. Verkefnisstjóri var ráðinn í kjölfar snjóflóðanna í janúar 2020 og er hlutverk hans að leiða nýsköpunar- og þróunarverkefni í samstarfi við verkefnisstjórn. Verkefni tengd ferðaþjónustu hafa litið dagsins ljós. Undanfarin 10 ár hefur fjölmargt aðkomufólk keypt sér hús á Flateyri og stundað þar störf án staðsetningar hluta árs. Ólíkt uppsveiflunum á liðnum árum, er nú enginn einn yfirgnæfandi atvinnurekandi á staðnum. Stærsti einstaki aðilinn er Vestfiskur ehf. sem rekur vinnslu á sjávarafurðum til mann- og dýraeldis með u.þ.b. 24 starfsmenn í vinnu.

**Ísafjörður og Hnífsdalur:** Samkvæmt húsnæðisáætlun Ísafjarðar hefur atvinnuástand á Ísafirði verið gott og vöntun á starfsfólki í margar atvinnugreinar, þá fyrst og fremst iðnaðarmenn. Fjöldi starfa tengd fiskeldi hafa aukist verulega á síðustu árum, bæði hjá fiskeldisfyrirtækjunum sjálfum sem og í stoðþjónustu. Þá hefur verið mikill vöxtur í ferðaþjónustu og er talið að sá vöxtur haldi áfram. Hátækniyfirtækið Kerecis hefur fest sig í sessi á Ísafirði og hefur fyrirtækið boðað mikinn vöxt á Ísafirði á næstu árum.

**Suðureyri:** Samkvæmt húsnæðisáætlun Ísafjarðar hefur atvinnuástand á Suðureyri verið stöðugt. Kjölfestan í atvinnulífinu eru fyrirtækin Íslandssaga og Klofningur. Fyrirtæki á Suðureyri hafa gert sig gildandi í þjónustu við ferðamenn og má gera ráð fyrir áframhaldandi sókn Suðureyrar í þjónustu við ferðamenn.

**Þingeyri:** Á Þingeyri aukast umsvif fiskeldis með hverju árinu og fjöldi starfa eru tengd því. Fyrirtækið Arctic Fish er með fódurmiðstöð fyrirtækisins á Þingeyri og helstu eldissvæði Arctic Fish eru í Dýrafirði. Það hefur því orðið viðsnúningur á atvinnuástandi á Þingeyri eftir erfiða tíma og horfur á aukinni eldistengdri starfsemi. Íslenskt sjávarfang starfrækir frystihús á Þingeyri.

#### 8.7.6 Atvinnuþróun Bolungarvík<sup>34</sup>

Samkvæmt húsnæðisáætlun Bolungarvíkur 2025 hefur verið uppsveifla í atvinnulífi í Bolungarvík og á Norðanverðum Vestfjörðum og miklar fjárfestingar undanfarin ár. Störfum við mjólkurvinnslu hefur fjölgað umtalsvert. Landaður afli í Bolungarvíkurhöfn hefur aukist og hefur Sjávarútvegsfyrirtækið Jakob Valgeir fjárfest í nýrri hátækni fiskvinnslu ásamt aukningu í aflaheimildum. Ferðaþjónusta hefur verið

<sup>32</sup> [Zh0bkDjCgu4jz0my\\_Húsnæðisáætlun2024-Súðavíkurhreppur.pdf](#)

<sup>33</sup> [Zh0MMDjCgu4jz0cz\\_Húsnæðisáætlun2024-Ísafjarðarbær.pdf](#)

<sup>34</sup> [aC8aPidWJ-7kScNS\\_HúsnæðisáætlunBolungarvíkurkaupstaður2025.pdf](#)

að eflast. Laxavinnslan Drimla hefur tekið til starfa og fjölgaði störfum mikið í kjölfarið. Reikna má með uppbyggingu þjónustustarfa tengdum fiskeldi.

#### 8.7.7 Atvinnuþróun Súðavíkurhrepps<sup>35</sup>

Samkvæmt húsnæðisáætlun Súðavíkurhrepps 2024 er atvinnuástand á svæðinu nokkuð stöðugt. Uppbygging hefur verið í fiskeldi í sjókvíum og talsverð aukning í þjónustutengdum störfum við fiskeldið. Uppbygging er á iðnaðar- athafnasvæði við Langeyri og hafnargerð stendur þar yfir. Þá hefur aukning orðið í ferðaþjónustu á svæðinu og atvinnugreinum því tengdu, sem hefur útheimt aukinn mannskap. Fyrirsjáanlega mun það eflast næstu árin. Uppbygging kalkþörungaverksmiðu mun skapa á fjórða tug starfa.

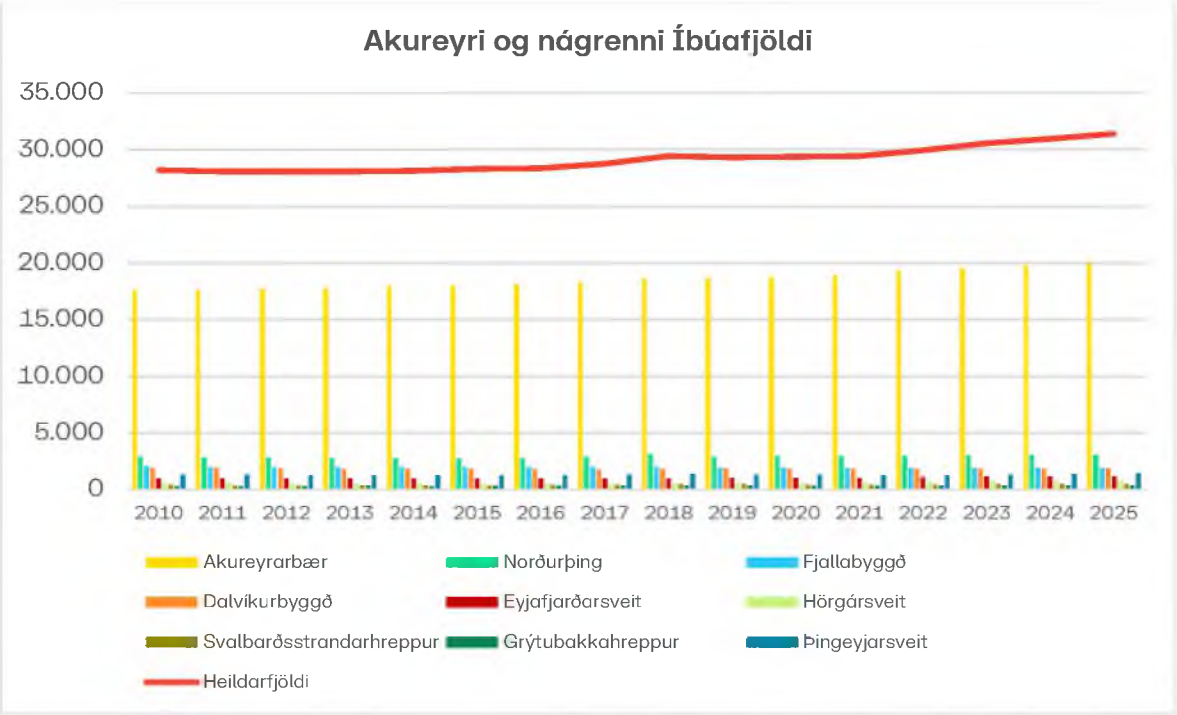
---

<sup>35</sup> [ZhObkDjCgu4jz0my\\_Húsnæðisáætlun2024-Súðavíkurhreppur.pdf](#)

8.8. Akureyri og nágrenni

8.8.1 Íbúafjöldi

Íbúafjöldi árið 2025 á Akureyri og nágrenni var 31.413 manns samkvæmt Hagstofu Íslands. Íbúafjöldinn miðar við sveitarfélögin sem líkleg eru að fljúga frá Akureyri en það eru Akureyrarbær, Norðurþing, Fjallabyggð, Dalvíkurbyggð, Eyjafjarðarsveit, Hörgársveit, Svalbarðsstrandarhreppur, Grýtubakkahreppur og Þingeyjarsveit.



↑ Mynd 22: Akureyri og nágrenni: Íbúafjöldi

↓ Tafla 22: Akureyri og nágrenni: Íbúafjöldi

|                       | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Akureyrar-bær         | 17.573 | 17.625 | 17.725 | 17.820 | 17.957 | 18.030 | 18.118 | 18.321 | 18.624 | 18.723 | 18.761 | 18.935 | 19.330 | 19.559 | 19.812 | 20.050 |
| Norður-þing           | 2.926  | 2.880  | 2.865  | 2.837  | 2.796  | 2.768  | 2.784  | 2.923  | 3.159  | 2.930  | 2.997  | 2.954  | 2.957  | 3.063  | 3.081  | 3.114  |
| Fjalla-byggð          | 2.066  | 2.015  | 2.014  | 2.001  | 1.997  | 2.021  | 2.011  | 2.016  | 1.998  | 1.983  | 1.986  | 1.948  | 1.942  | 1.948  | 1.973  | 1.966  |
| Dalvíkur-byggð        | 1.949  | 1.940  | 1.891  | 1.859  | 1.856  | 1.849  | 1.829  | 1.815  | 1.848  | 1.878  | 1.870  | 1.824  | 1.828  | 1.874  | 1.866  | 1.906  |
| Eyjafj-sveit          | 1.025  | 1.007  | 1.015  | 1.003  | 1.008  | 1.016  | 1.016  | 1.000  | 1.003  | 1.031  | 1.060  | 1.081  | 1.101  | 1.149  | 1.162  | 1.184  |
| Hörgár-sveit          | 607    | 593    | 576    | 557    | 550    | 564    | 547    | 563    | 569    | 606    | 611    | 642    | 692    | 766    | 791    | 847    |
| Svalbarðs-strandarhr. | 413    | 390    | 381    | 405    | 379    | 407    | 423    | 438    | 473    | 470    | 440    | 429    | 440    | 475    | 491    | 504    |
| Grýtu-bakkahr.        | 337    | 333    | 343    | 351    | 348    | 362    | 351    | 351    | 371    | 369    | 366    | 365    | 362    | 373    | 396    | 389    |
| Þingeyjar-sveit       | 1.316  | 1.319  | 1.282  | 1.271  | 1.274  | 1.301  | 1.308  | 1.316  | 1.412  | 1.346  | 1.321  | 1.267  | 1.306  | 1.345  | 1.410  | 1.453  |
| Heildar-fjöldi        | 28.212 | 28.102 | 28.092 | 28.104 | 28.165 | 28.318 | 28.387 | 28.743 | 29.457 | 29.336 | 29.412 | 29.445 | 29.958 | 30.552 | 30.982 | 31.413 |

8.8.2 Íbúáþróun Akureyri og nágrenni<sup>36</sup>

Í töflu 23 má sjá áætlaðan íbúafjölda samkvæmt Hagstofu Íslands fyrir árið 2025 og jafnframt spá samkvæmt húsnæðisáætlunum sveitarfélagana um fólksfjölgun.

Tafla 23: Akureyri og nágrenni: Spá um aukningu íbúa

|                          | Hagstofa Ísland<br>íbúafjöldi | Húsnæðis-<br>áætlun 2024 -<br>Miðspá | Húsnæðis-<br>áætlun 2025 -<br>Miðspá | Spá um<br>aukningu íbúa |
|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|
|                          | 2025                          | 2033                                 | 2034                                 |                         |
| Akureyrarbær             | 20.050                        |                                      | 23.342                               | 3.292                   |
| Norðurþing               | 3.114                         |                                      | 3.685                                | 571                     |
| Fjallabyggð              | 1.966                         |                                      | 2.087                                | 121                     |
| Dalvíkurbyggð            | 1.906                         |                                      | 2.036                                | 130                     |
| Eyjafjarðarsveit         | 1.184                         | 1.427                                |                                      | 243                     |
| Hörgársveit              | 847                           |                                      | 1.320                                | 473                     |
| Svalbarðsstrandarhreppur | 504                           |                                      | 661                                  | 157                     |
| Grýtubakkahreppur        | 389                           |                                      | 509                                  | 120                     |
| Þingeyjarsveit           | 1.453                         | 1.700                                |                                      | 247                     |
| Heildarfjöldi            | 31.413                        | 3.127                                | 33.640                               | 5.354                   |

8.8.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun á Akureyri og nágrenni<sup>37</sup>

Í húsnæðisáætlunum sveitarfélagana er mat þeirra á atvinnulífi og þróun þessi:

**Akureyri:** Fjölbreytt atvinnulíf með traustar grunnstoðir, hátt þjónustustig, stöðugt vinnuafl og lága starfsmannaveltu eru meðal helstu einkenna vinnumarkaðar á Akureyri. Menntunarstig er í hærra lagi, einkum háskólamenntun, samanborið við aðra byggðakjarna á landsbyggðinni.

**Norðurþing:** Sjá kafla 8.3.3.1 um atvinnulíf og atvinnuþróun í Norðurþingi.

**Fjallabyggð:** Í húsnæðisáætlun kemur fram að atvinnuástand hefur verið stöðugt síðustu ár. Mikil sókn hefur verið í ferðaþjónustutengdri starfsemi og það m.a. haldið aftur af fólksfækkun í sveitarfélaginu.

**Dalvíkurbyggð:** Í húsnæðisáætlun Dalvíkurbyggðar segir að atvinnustig í sveitarfélaginu sé gott og lítið atvinnuleysi.

**Eyjafjarðarsveit:** Samkvæmt húsnæðisáætlun byggir landbúnaður í Eyjafjarðarsveit á langri hefð og sérstaklega er mjólkurframleiðsla mikil. Íbúar Eyjafjarðarsveitar búa að nálægð við Akureyri hvað atvinnulíf varðar og þangað sækja margir íbúanna vinnu. Stærsti vinnustaður í sveitarfélaginu er á Kristnesi, síðan Hrafnagilsskóli og þar á eftir

<sup>36</sup> Húsnæðisáætlun sveitarfélagana á Norðurlandi  
<sup>37</sup> Húsnæðisáætlun sveitarfélagana á Norðurlandi



Skógarböðin en í sveitinni er einnig nokkur fjöldi lítilla fyrirtækja í eigu einstaklinga og félaga.

**Hörgársveit:** Líta má á Eyjafjarðarsvæðið sem eitt atvinnusvæði og er atvinnuástand þar gott um þessar mundir og atvinnuleysi farið minnkandi og er í lágmarki. Ferðaþjónusta hefur skapað ný störf og landbúnaður stendur traustum fótum í sveitarfélaginu, þá sérstaklega í mjólkurframleiðslu, en hefur verið aðeins að gefa eftir í sauðfjárbúskap.

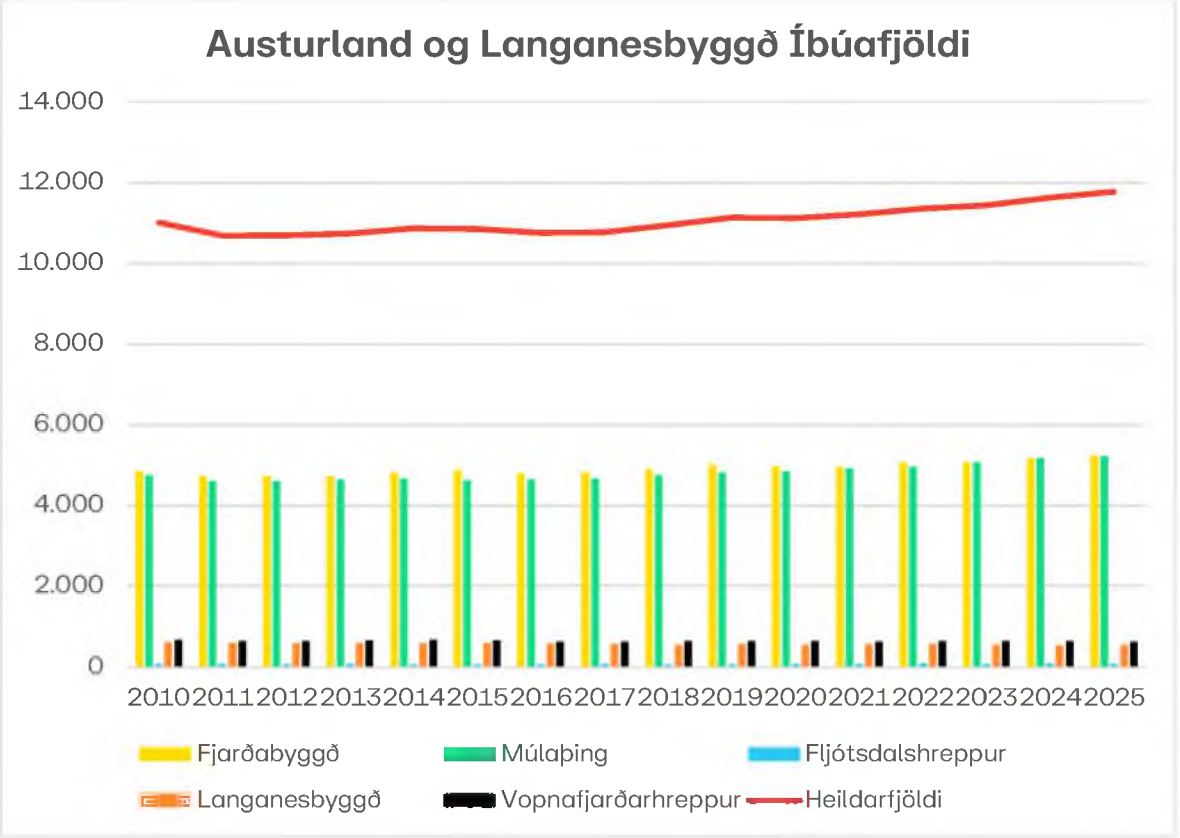
**Svalbarðsstrandarhreppur:** Í húsnæðisáætlun kemur fram að í Svalbarðsstrandarhreppi er öflugt atvinnulíf sem er blanda af ferðaþjónustu, landbúnaði og matvælaíðnaði.

**Grýtubakkahreppur:** Samkvæmt húsnæðisáætlun skiptir þróun atvinnu- og efnahagsmála á Eyjafjarðarsvæðinu í heild töluverðu máli fyrir þróun sveitarfélagsins. Almennt má segja að stöðugleiki hafi verið um nokkurn tíma, en nú er hafið vaxtarskeið. Það einkennist af uppbyggingu í atvinnulífi og byggingu íbúðarhúsnæðis sem ætti á næstu misserum að leiða til nokkurrar fjölgunar íbúa. Aðalatvinnuvegir eru sjávarútvegur, fiskvinnsla, landbúnaður, iðnaður, ferðaþjónusta og ýmiskonar önnur þjónusta.

8.9. Austurland og Langanesbyggð

8.9.1 Íbúafjöldi Austurlandi og Langanesbyggð

Íbúafjöldi árið 2025 var í Fjarðarbyggð og nágrenni 11.777 manns samkvæmt Hagstofu Íslands. Íbúafjöldinn miðar við sveitarfélögin sem líkleg eru að fljúga frá Egilsstaðaflugvelli en það eru Fjarðarbyggð, Múlaþing, Fljótsdalshreppur, Langanesbyggð og Vopnafjarðarhreppur.



↑ Mynd 23: Austurland og Langanesbyggð: Íbúafjöldi

↓ Tafla 24: Austurland og Langanesbyggð: Íbúafjöldi

|               | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Fjarðarbyggð  | 4.851  | 4.739  | 4.731  | 4.732  | 4.813  | 4.879  | 4.807  | 4.813  | 4.897  | 5.013  | 4.983  | 4.967  | 5.074  | 5.070  | 5.163  | 5.247  |
| Múlaþing      | 4.750  | 4.604  | 4.615  | 4.638  | 4.683  | 4.624  | 4.636  | 4.672  | 4.753  | 4.818  | 4.853  | 4.929  | 4.960  | 5.076  | 5.177  | 5.232  |
| Fljótsdalshr. | 89     | 79     | 77     | 80     | 68     | 75     | 73     | 81     | 76     | 73     | 84     | 93     | 97     | 85     | 95     | 90     |
| Langanesb.    | 632    | 603    | 609    | 612    | 614    | 604    | 597    | 572    | 565    | 575    | 555    | 580    | 576    | 559    | 540    | 560    |
| Vopnafj.hr.   | 683    | 664    | 662    | 679    | 689    | 669    | 647    | 642    | 654    | 656    | 652    | 648    | 660    | 650    | 650    | 648    |
| Heildarfj.    | 11.005 | 10.689 | 10.694 | 10.741 | 10.867 | 10.851 | 10.760 | 10.780 | 10.945 | 11.135 | 11.127 | 11.217 | 11.367 | 11.440 | 11.625 | 11.777 |

8.9.2 Íbúáþróun Austurlandi og Langanesbyggð<sup>38</sup>

Í töflu 25 má sjá áætlaða íbúafjölda samkvæmt Hagstofu Íslands fyrir árið 2025 og jafnframt spá samkvæmt húsnæðisáætlunum sveitarfélaganna um fólksfjölgun á Austurlandi og Langanesbyggð.

↓ Tafla 25: Austurland og Langanesbyggð: Spá um aukningu íbúa

|                     | Hagstofa Ísland<br>íbúafjöldi | Húsnæðis-<br>áætlun 2024 -<br>Miðspá | Húsnæðis-<br>áætlun 2025 -<br>Miðspá | Spá um<br>aukningu íbúa |
|---------------------|-------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|
|                     | 2025                          | 2033                                 | 2034                                 |                         |
| Fjarðabyggð         | 5.247                         |                                      | 6.586                                | 1.339                   |
| Múlaping            | 5.232                         |                                      | 5.232 <sup>39</sup>                  | -                       |
| Fljótsdalshreppur   | 90                            |                                      | 142                                  | 52                      |
| Langanesbyggð       | 560                           | 670                                  |                                      | 110                     |
| Vopnafjarðarhreppur | 648                           |                                      | 678                                  | 30                      |
| Heildarfjöldi       | 11.777                        | 670                                  | 12.638                               | 1.531                   |

8.9.3 Atvinnulíf og atvinnuþróun Austurlandi og Langanesbyggð

Fjarðarbyggð: Samkvæmt húsnæðisáætlun Fjarðarbyggðar byggir atvinnulífið á fjölbreyttum stöðum sem byggjast upp á öflugum sjávarútvegsfyrirtækjum, álversrekstri Alcoa Fjarðaráls og öflugri þjónusti við þessi iðnaðarfyrirtæki. Undanfarin ár hefur uppbygging laxeldis verið töluverð og mun vaxa töluvert á komandi árum. Eftirspurn er eftir starfsfólki í öllum helstu atvinnugreinum.

**Múlaping:** Í húsnæðisáætlun 2025 fyrir Múlaping kemur fram að í Borgarfirði er atvinnuástand gott en þar skipta máli nýlegar samgöngubætur en bundið slitlag er nú alla leið á milli Borgarfjarðar og Egilsstaða sem gerir svæðið að einu atvinnusvæði. Afþreyingartengd ferðaþjónusta hefur aukist, einnig er ný harðfiskvinnsla. Ný ölstofa og brugghús er starfrækt sem framleiðir landa, gin og bjór. Á Djúpavogi er atvinnuástand gott og vaxandi umsvif í starfsemi fiskeldisfyrirtækja á Austurlandi. Á Egilsstöðum og Fellabæ er fjölbreytt atvinnustarfsemi eins og flugvöllur á Egilsstöðum, þjónusta við virkjun við Kárahnjúka, Fljótsdalsstöð, atvinna í álveri Alcoa á Reyðarfirði ásamt annarri þjónustu og verslunarstarfsemi. Uppbygging í verslun, þjónustu og ferðaþjónustu hefur verið vaxtarbroddur í atvinnustarfsemi svæðisins. Á Seyðisfirði eru helstu vonir bundnar við að Fjarðarheiðargöng eflí atvinnulíf. Auk þess sem væntingar eru um laxeldi og að Síldarvinnslan muni áfram starfrækja fiskimjölsverksmiðjuna sem er einn af hornsteinum öflugs atvinnulífs. Fiskeldi verði mikilvægt.

**Fljótsdalshreppur:** Samkvæmt húsnæðisáætlun Fljótsdalshrepps er þensla í ferðaþjónustu og byggingaframkvæmdum

<sup>38</sup> Húsnæðisáætlanir sveitarfélaga í nágrenni Egilsstaðaflugvallar  
<sup>39</sup> Þessi tala endurspeglar ekki íbúafjölda í dreifbýli.

**Langesbyggð:** Í húsnæðisáætlun kemur fram að eitt kjarnafyrirtæki er á staðnum sem er stærsti einstaki atvinnurekandinn, Ísfélagið með um 60 starfsmenn. Hjá sveitarfélaginu starfa að jafnaði um 60 manns.

**Vopnafjarðarhreppur:** Samkvæmt húsnæðisáætlun Vopnafjarðarhrepps er landbúnaður og sjávarútvegur aðalatvinnuvegurinn. Helstu vinnuveitandi er Brim. Vegna þess hve mikilvægur sjávarútvegur er fyrir sveitarfélagið hefur aflabrestur mikil áhrif á heildarmyndina. Starfsemi Brims var að miklu leyti vertíðarbundin og því hafa verið sveiflur í fjölda starfa hjá fyrirtækinu í Vopnafirði.



## 9. Verð og teygni

### 9.1. Almenn umfjöllun um teygni.

Verðteygni eftirspurnar í flugi segir til um það hversu mikil breyting verður á farmiðasölu þegar verði flugmiða er breytt. Ef verð á farmiða hækkar t.d. um 10 % og eftirspurnin minnkar um 20 % þá er teygnin -2. Eftirspurnin er því teygin og er þar af leiðandi viðkvæm fyrir verðbreytingum. Skv. erlendum rannsóknum benda niðurstöður til þess að eftirspurnarteygni í flugsamgöngum geti verið á nokkuð víðu bili eða -0,3 til -2,4. Í skýrslu IATA frá 2008 er miðað við -0,8 % í innanlandsflugi.<sup>40</sup>

Ýmsir þættir hafa áhrif á teygnina eins og veður, aðrir samgöngumátar, tekjur notanda, tilgangur ferðar o.fl.

### 9.2. Greining á verði og teygni?

Tekið er dæmi um fargjald á Egilsstaði sem er 20.730 kr. (leggurinn skv. heimasíðu Icelandair). Ef verð á farmiða hækkar um 5 %, sem er 1.036 kr. þá ætti farþegum til Egilsstaða að fækka um 4 % ef notuð er teygnin -0,8.

Gjaldtaka eins og bílastæðagjöld geta því haft áhrif á ákvörðun um flug.

### 9.3. Þættir sem hafa áhrif á eftirspurnarteygni í flugi

Tafla 26: Þættir sem hafa áhrif á eftirspurnarteygni í flugi

|                  |                                   |                                                                               |
|------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Tilgangur ferðar | Ef nauðsyn=> óteygin              | T.d. vinna eða læknisheimsókn. Erfitt að sleppa                               |
| Tekjur farþega   | Hærri tekjur => óteygnari         | Ef farþegi hefur efni á flugi, þá eru þeir síður viðkvæmir fyrir verðhækkunum |
| Aðrar samgöngur  | Fleiri möguleikar => meiri teygni | Ef hægt er að taka Strætó, meiri teygni ef verðið er lægra                    |
| Tímaháðar ferðir | Stytttri fyrirvari => óteygin     | Ef bókað er seint, farþegar tilbúnir að greiða hátt verð                      |
| Veður            | Vond færð => óteygin              | Farþegi þarf að komast leiðar sinnar og tilbúnir að greiða hærra verð         |

<sup>40</sup> Markaðsgreining um Ísafjarðarflug – Analytica 2025

# 10. Sjúkraflug

Sjúkratryggingar Íslands bjóða út rekstur sjúkraflugs á Íslandi. Sjúkraflugið er í dag í höndum Norlandair. Stofnunin greiðir flutning með sjúkraflugi á grundvelli þess að ekki er hægt að flytja viðkomandi sjúkling eftir venjulegum farþega- og flutningsleiðum. Jafnframt sinnir stofnunin greiðslupátttöku vegna ferðakostnaðar innanlands. Forsendur þeirrar greiðslupátttöku eru m.a. byggðar á takmörkuðu aðgengi einstaklinga að nauðsynlegri heilbrigðisþjónustu í heimabyggð.

Ákvörðun um sjúkraflug er tekin af neyðarlínunni og læknum og vinna þeir eftir eftirfarandi flokkum F1-F4 um útkallstíma og þörf:

- ➔ F-1 er þannig mesti forgangur, læknir skal vera með í för og útkallstími flugvélar að hámarki 35 mínútur.
- ➔ F-2 er möguleg lífsógn, læknir er oftast með og útkallstími að hámarki 35 mínútur.
- ➔ F-3 á við um stöðugt ástand, læknir er aðeins um borð ef þess er óskað sérstaklega og útkallstími allt að 6 klst.
- ➔ F-4 er flutningur milli stofnana og tímasetningin eftir samkomulagi.

Í eftirfarandi töflum (töflu 27 og töflu 28) eru upplýsingar um fjölda farþega í ólíkum flokkum á sjúkraflugi (F1-F4) á ólíkum flugleiðum.<sup>41</sup>

↓ Tafla 27: Fjöldi farþega í sjúkraflugi 2024

| Tegund Sjúkraflugs |   | AEY | BIU | BLO | BLÖ | EGS | GJR | GRY | HFN | HZK | HZU | IFJ | ÍFJ | NOR | RKV | SAK | THO | VEY | VPN | (blank) | Samtals |
|--------------------|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---------|---------|
| F1                 |   | 56  | 2   | 10  | 1   | 28  |     | 2   | 11  | 1   | 3   | 9   | 4   | 16  | 1   | 13  | 8   | 21  | 3   | 1       | 190     |
| F2                 |   | 41  | 7   | 3   |     | 46  | 1   | 1   | 30  | 1   | 1   | 12  | 5   | 14  | 3   | 5   | 2   | 34  | 5   |         | 211     |
| F3                 |   | 40  | 1   |     |     | 28  |     | 1   | 18  | 1   |     | 9   | 4   | 17  | 2   | 3   | 1   | 21  | 3   |         | 149     |
| F4                 |   | 72  | 4   | 1   |     | 18  |     |     |     |     |     | 7   | 2   | 13  | 156 | 7   |     | 25  | 1   |         | 306     |
| (blank)            | 2 | 24  | 3   |     |     | 16  |     |     | 8   | 2   | 1   | 4   |     | 2   | 15  | 2   | 1   | 5   | 1   |         | 86      |
| Samt.              | 2 | 233 | 17  | 14  | 1   | 136 | 1   | 4   | 67  | 5   | 5   | 41  | 15  | 62  | 177 | 30  | 12  | 106 | 13  | 1       | 942     |

↓ Tafla 28: Fjöldi farþega í sjúkraflugi 2023

| Tegund Sjúkraflugs |   | BGGH | BIAR | BIAR/BINF | BIBD | BIBL | BIEG | BIEG | BIGJ | BIGR | BIHN | BIHN | BIHU | BITIS | BIKF | BIKR | BIKR | BINF | BIRK | BITN | BIVM | BIVO | ESGG | ESSA | Samtals |
|--------------------|---|------|------|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|---------|
| F1                 |   | 51   | 1    | 7         | 6    | 19   |      |      |      |      | 17   | 1    | 2    | 23    |      | 7    | 3    | 16   | 1    | 7    | 12   | 5    |      |      | 178     |
| F2                 |   | 68   |      | 12        | 3    | 41   | 1    | 1    |      |      | 29   |      |      | 17    |      | 5    |      | 27   | 2    | 7    | 30   | 6    |      |      | 249     |
| F3                 |   | 43   |      | 5         |      | 36   |      |      |      | 1    | 18   |      | 3    | 8     |      | 3    |      | 15   | 3    | 1    | 8    | 1    |      |      | 145     |
| F4                 |   | 98   |      | 1         |      | 10   |      |      |      |      | 3    |      | 3    | 9     | 1    | 2    |      | 9    | 172  | 1    | 16   |      | 3    | 1    | 329     |
| (blank)            | 1 |      |      |           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 1       |
| Samt.              | 1 | 260  | 1    | 25        | 9    | 106  | 1    | 1    | 1    | 1    | 67   | 1    | 8    | 57    | 1    | 17   | 3    | 67   | 178  | 16   | 66   | 12   | 3    | 1    | 902     |

<sup>41</sup> Upplýsingar fengnar frá Sjúkratryggingum Íslands.

Samkvæmt upplýsingum frá Sjúkratryggingum Íslands liggur kostnaður vegna greiðslupátttöku Sjúkratryggingar í almennu áætlunarflugi ekki fyrir en tafla 29 hér fyrir neðan sýnir fjölda tilvika (samkvæmt útgefnum reikningum) þar sem Sjúkratryggingar Íslands taka þátt í ferðakostnaði einstaklinga í áætlunarflugi innanlands:<sup>42</sup>

↓ Tafla 29: Fjöldi tilvika í almennu flugi með greiðslupátttöku Sjúkratrygginga

| Fjöldi tilvika í almennu flugi með greiðslupátttöku Sjúkratrygginga |       |       |       |
|---------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|
|                                                                     | 2022  | 2023  | 2024  |
| Norðurland                                                          | 1.034 | 1.260 | 1.499 |
| Austurland                                                          | 997   | 1.119 | 1.357 |
| Vestfirðir                                                          | 325   | 310   | 353   |
| Suðurland                                                           | 200   | 194   | 251   |
| Höfuðborgarsvæðið                                                   | 48    | 52    | 46    |
| Suðurnes                                                            | 7     | 4     | 4     |
| Vesturland                                                          | 4     | 2     | 2     |
| Samtals                                                             | 2.615 | 2.941 | 3.512 |

Tafla 29 sýnir fjölda tilvika í almennu áætlunarflugi með greiðslupátttöku Sjúkratrygginga Íslands. Ekki er af þessum gögnum hægt að sjá hve mörg flug hver einstaklingur nýtir. Breyting varð í byrjun árs 2024 þegar almennur réttur fór úr tveimur ferðum á 12 mán tímabili í þrjár ferðir á ári. Þann 1. júlí sama ár var því svo breytt í fjórar ferðir á almanaksári. Það eru tengsl á milli áætlunarflugs og sjúkraflugs þar sem fjöldi sjúklinga sem þurfa á sjúkraflugi að halda og eru í flokki F-4 geta farið með áætlunarflugi og er það flug niðurgreitt af Sjúkratryggingum Íslands. Þetta þýðir að ef tíðni er minni í áætlunarflugi eða flugi er hætt, þá getur það aukið kostnað í sjúkraflugi.

<sup>42</sup> Upplýsingar fengnar frá Sjúkratryggingum Íslands. Ekki sést ekki hve mörg flug eru á bakvið hvern einstakling. Breyting varð í byrjun árs 2024 þegar almennur réttur fór úr 2 ferðum á 12 mán tímabili í 3 ferðir á ári. Þann 1. júlí sama ár var því svo breytt í 4 ferðir á almanaksári

## 11. Flugvellir og þróun í flugumferðarstjórn

**11.1. Innanlandsflugvellir 2024, rekstrarkostnaður, farþega- og hreyfingatölur**  
Eftirfarandi tafla 30 sýnir rekstrarkostnað Ísavia við innanlandsflugvelli árið 2024 ásamt farþega- og hreyfingatölum.<sup>43</sup>

Tafla 30: Rekstrarkostnaður innanlandsflugvalla 2024

| Flugvöllur                                | Rekstrarkostnaður og afskriftir | Farþegar | Hreyfingar | Kostn. pr. farþegi | Kostn. pr. hreyfing |
|-------------------------------------------|---------------------------------|----------|------------|--------------------|---------------------|
| Reykjavíkurflogvöllur                     | 1.370.610.554                   | 353.153  | 41.537     | 3.881              | 34.233              |
| Vestmannaeyjar                            | 91.263.173                      | 2.557    | 1.268      | 35.692             | 76.461              |
| Aðrir landingarstaðir UMD 1               | 15.756.073                      |          |            |                    |                     |
| Ísafjörður                                | 158.277.623                     | 27.658   | 1.589      | 5.723              | 96.380              |
| Bíldudalur                                | 63.179.513                      | 3.975    | 814        | 15.894             | 80.666              |
| Gjögur                                    | 21.073.263                      | 234      | 178        | 90.057             | 123.228             |
| Aðrir landingarstaðir UMD 2               | 1.133.507                       |          |            |                    |                     |
| Akureyri                                  | 1.097.195.346                   | 200.968  | 12.181     | 5.460              | 87.301              |
| Húsavík                                   | 72.753.181                      | 1.025    | 215        | 70.979             | 341.495             |
| Sauðárkrókur                              | 20.318.642                      | 87       | 84         | 233.548            | 246.868             |
| Þórshöfn                                  | 30.775.118                      | 738      | 490        | 41.701             | 67.550              |
| Grimsey                                   | 47.282.558                      | 2.416    | 362        | 19.571             | 132.767             |
| Aðrir landingarstaðir UMD 3               | 14.670.100                      | 149      | 89         |                    |                     |
| Egilsstaðir                               | 607.617.994                     | 92.014   | 2.724      | 6.604              | 211.624             |
| Hornafjörður                              | 54.975.933                      | 8.657    | 1.115      | 6.350              | 50.912              |
| Vopnafjörður                              | 36.178.163                      | 661      | 510        | 54.732             | 75.786              |
| Norðfjörður                               | 16.002.486                      | 90       | 146        | 177.805            | 114.795             |
| Aðrir landingarstaðir UMD 4 <sup>44</sup> | 704.947                         |          |            |                    |                     |
| Samtals                                   | 3.719.768.174                   | 694.382  | 63.302     |                    |                     |

Í upplýsingum í hér af framan er fjármagnskostnaður ekki tekin með í kostnaðartölum.

<sup>43</sup> Fjöldi farþega og hreyfinga: Upplýsingar sem sendar eru frá hagdeild Ísavia ohf.  
<sup>44</sup> Aðrir landingarstaðir: Ekki reiknað kostnað niður á farþega eða hreyfingar því tölur þar liggja ekki fyrir. Sauðárkrókur og Norðfjörður: Eru ekki áætlunarflugvellir.



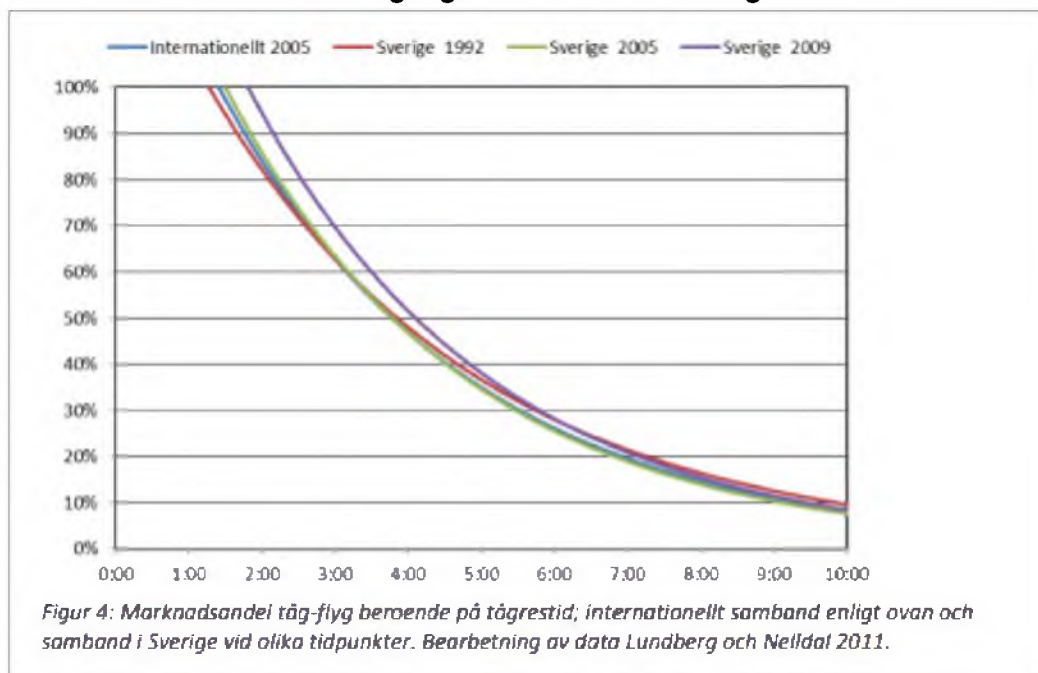
## 12. Bætt vegakerfi og áhrif þess á flug.

### 12.1. Hvar eru mörk þess að fljúga og/eða keyra

Nokkur atriði hafa áhrif á það hvort fólk velur að keyra eða fljúga en þar hafa áhrif þættir eins og ferðatími, tilgangur ferðar, fjöldi sem ferðast, magn farangurs og svo hvort aðilar þurfa að hafa bíl til ráðstöfunar á áfangastaða. Því meiri sem vegalengdin er þeim mun líklegra er að flug sé valið. Bættar vegasamgöngur hafa einnig áhrif á hvort fólk velji að fljúga eða keyra. Samkvæmt skýrslu um færslu miðstöðvar innanlandsflugs.<sup>45</sup>

Í skýrslu sem unnin var af Nelldal er skoðað orsakasamhengi á milli lestarferða og bílferða og tímalengdar ferðalags. Það kemur einnig fram mjög sterkt samband milli ferðatíma með lest og markaðshlutdeildar lestarinnar á markaði þar sem valið er milli lestar- og flugferða. Mynd 24 sýnir að lestin nær 50% markaðshlutdeild þegar ferðatíminn er um 3,5 klukkustundir – sem þýðir í reynd að það tekur lengri tíma að fara með lest en með flugi. Einnig geta verð, tíðni ferða, þægindi og þjónusta haft áhrif á val á ferðamáta, en samkvæmt öllum rannsóknum er ferðatíminn langmikilvægasti ákvörðunarpátturinn

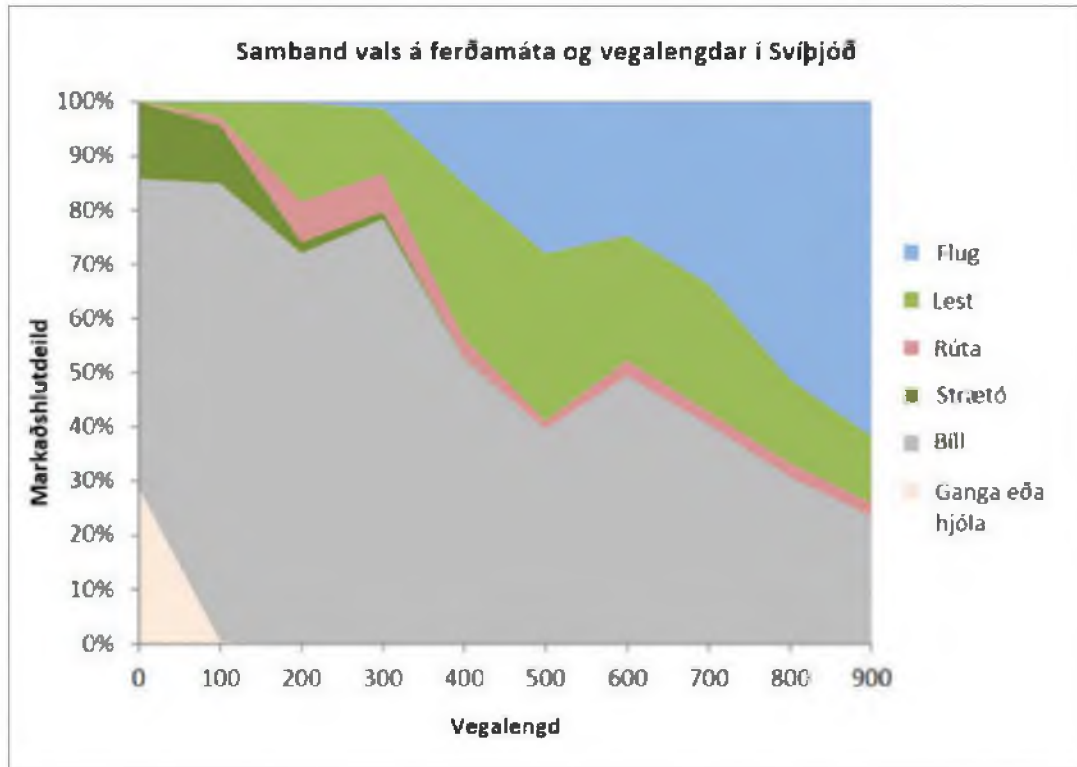
### Markaðshlutdeild lestarsamgangna samanborið við flug út frá ferðatíma með lestum



↑ Mynd 24: Markaðshlutdeild lestarsamgangna samanborið við flug út frá ferðatíma með lestum

<sup>45</sup> [https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt--myndir-og-skrar/IRN/Frettatengd-skjol/Viðauki 6 - Færsla miðstöðvar innanlandsflugs\\_Mannvit 1110250-000-CRP-0001.pdf](https://www.stjornarradid.is/library/01--Frettatengt--myndir-og-skrar/IRN/Frettatengd-skjol/Viðauki 6 - Færsla miðstöðvar innanlandsflugs_Mannvit 1110250-000-CRP-0001.pdf)

Það er almennt erfitt að finna tengingar á milli þess hvort að fólk velur að aka eða fljúga, sem stafar af nokkrum ástæðum. Valið á milli bíls og flugs fer ekki aðeins eftir ferðatíma, heldur eru einnig aðrir þættir sem hafa áhrif á valið, svo sem upphafs- og áfangastaður, veður, færð, stærð ferðahópsins og þörfin á að taka með sér farangur. Einfaldað má segja að ferðamaðurinn velji fyrst hvort hann ferðast með bíl eða almenningssamgöngum og síðan hvort hann taki lest, flug eða strætó. Val á bíl er oft vegna vana þeirra sem hafa aðgang að bíl og verður val á bílnum ríkara en það að velja almenningssamgöngur.<sup>46</sup>



↑ Mynd 25: Samband vals á ferðamáta og vegalengdar í Svíþjóð

Einn helsti áhrifaþáttur á vali um ferðamáta er vegalengd og ferðatími. Almennt séð lítur val á samgöngumáta eftir fjarlægð út eins og sést á framangreindri mynd 25. Fyrir innanbæjarferðir undir 10 km er ferðamátinn að ganga, hjólréiðar, almenningssamgöngur eða bíll. Fyrir innanbæjarferðir undir 100 km er notaður bíll eða almenningssamgöngur. Fyrir langferðir yfir 100 km er notaður bíll, strætó, lest eða flugvél. Bifreiðar eru mest notaðar á vegalengdum á milli 100 og 300 km eða u.þ.b. 80 %. Hlutfall lestarferða eykst með fjarlægð og eru u.þ.b. 30% á milli 400-600 km og minnkar síðan á meðan hlutur flugs eykst smám saman. Flug er aðallega notað á vegalengdum yfir 400 km og hlutur þess eykst með fjarlægð. Það er um 30% á milli 500-800 km og rétt rúmlega 60% á 900 km.<sup>47</sup>

<sup>46</sup> NELLDAL, B.-L. (2015). Effektsamband tåg-flyg och bil-flyg beroende på restid. Stockholm: KTH. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1651609/FULLTEXT01.pdf>

<sup>47</sup> NELLDAL, B.-L. (2015). Effektsamband tåg-flyg och bil-flyg beroende på restid. Stockholm: KTH. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1651609/FULLTEXT01.pdf>

**12.2. Vegabætur á Vestfjörðum**

Ýmsar vegabætur hafa verið gerðar á Vestfjörðum á undaförnum árum og eru enn í gangi og ber þar fyrst að telja Dýrafjarðargöng á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar frá 2020. Göngin eru 5.6 km löng og með tilkomu ganganna styttist Vestfjarðavegur um 27,4 km. Í Gufudalssveit standa yfir framkvæmdir en sú framkvæmd stýttir Vestfjarðaveg um 21,6 km. Loks stendur yfir endurbygging og lagning nýs Vestfjarðavegar yfir Dynjandisheiði og mun sá vegur stytta leiðina um 2 km. en ekki síður bæta veginn þannig að hægt verður að halda honum opnum yfir vetrarmánuðina og mun hann einnig verða mun greiðfærari. Heildar stytting á Vestfjarðavegi við þessar vegbætur eru áætlaðar 51 km. Áhrif þessara vegbóta á flugið eru væntanlega ekki alveg komin fram en vænta má að flugfarþegum fækki þegar uppbyggingunni er lokið. Talið er að farþegum hafi fækkað um 4 % milli ára eftir þverun Gilsfjarðar og Hvalfjarðargöng voru tekin í notkun og um 8 % eftir að þverun Mjóafjarðar lauk og Arnkötuldalur var tilbúinn.

## 13. Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands gefin út af innanríkisráðuneytinu 2014<sup>48</sup>

Árið 2014 var gefin út skýrsla af innanríkisráðuneytinu þar sem gerð var félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands. Tilgangurinn var annars vegar að kanna hagkvæmni innanlandsflugvalla og áætlunarflugsins og hins vegar að svara því hvaða áhrif áætlunarflugið hefur á búsetugæði á þeim svæðum sem njóta áætlunarflugs. Reynt var varpa ljósi á hverjar samfélagslegar afleiðingar yrðu fyrir íbúa á nærsvæði flugvallar ef áætlunarflugi þangað yrði hætt. Samfélagslegar afleiðingar voru skoðaðar með hliðsjón af eftirfarandi þáttum: Heilsu og öryggi, möguleikum til menntunar, atvinnu og atvinnutækifæra, aðgengi að þjónustu, aðgengi að menningu og afþreyingu, og fjölskyldutengslum.

Flugsamgöngurnar teljast þjóðhagslega hagkvæmar ef samfélagslegur kostnaður er minni en ávinningurinn en þjóðhagslega óhagkvæmar ef samfélagslegur kostnaður er meiri. Aðferðina er því hægt að nota til að lýsa hagrænu vali við ólíkar aðstæður.

Helstu niðurstöður skýrslunnar voru að fjórir flugvellir og flugleiðir eru þjóðhagslega hagkvæmir/ar:

- Egilsstaðaflugvöllur og flugleiðin Egilsstaðir – Reykjavík.
- Akureyrarflugvöllur og flugleiðin Akureyri – Reykjavík.
- Ísafjarðarflugvöllur og flugleiðin Ísafjörður – Reykjavík.
- Húsavíkurflugvöllur og flugleiðin Húsavík – Reykjavík.

Tveir flugvellir eru hagkvæmir en eru þó rétt við núllið:

- Bíldudalsflugvöllur og flugleiðin Bíldudalur – Reykjavík.
- Grímseyjarflugvöllur og flugleiðin Grímsey – Akureyri.

Aðrir flugvellir og flugleiðir eru þjóðhagslega óhagkvæmir/ar:

- Hornafjarðarflugvöllur og flugleiðin Hornafjörður – Reykjavík.
- Vestmannaeyjaflugvöllur og flugleiðin Vestmannaeyjar – Reykjavík.
- Þórshafnarflugvöllur og flugleiðin Þórshöfn – Akureyri.
- Vopnafjarðarflugvöllur og flugleiðin Vopnafjörður – Akureyri.
- Gjögurflugvöllur og flugleiðin Gjögur – Reykjavík.

Í greiningunni voru einnig skoðuð áhrifin af því að hætta áætlunarflugi, voru þau talin mest á eftirtöldum stöðum:

- Grímsey fyrir heilsu
- Grímsey fyrir menntun
- Akureyri fyrir atvinnu
- Grímsey fyrir aðgengi að þjónustu
- Gjögur fyrir aðgengi að menningu og afþreyingu

<sup>48</sup> <https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/frettir-2014/Flugskyrsla---felagshagfraedileg-greining.pdf>



→ Grímsey fyrir fjölskyldutengsl.

Þegar skoðaðar voru samfélagslegar afleiðingar þess að hætta áætlunarflugi voru mestar afleiðingar á eftirtöldum stöðum:

- Bíldudal, Grímsey og Gjögri fyrir heilsu
- Grímsey og Gjögri fyrir menntun
- Akureyri fyrir atvinnu
- Grímsey fyrir aðgengi að þjónustu
- Flugvellirnir eru nokkurn veginn jafnir fyrir virðisþættina menningu og afþreyingu annars vegar og fjölskyldutengsl hins vegar.

Í greiningunni kom einnig fram að flugið til Vestmannaeyja er ekki þjóðhagslega hagkvæmt þar sem að val um akstur og ferju eða áætlunarbíl og ferju eru svo mikið hagkvæmari.

Gjögur var ekki talið þjóðhagslega hagkvæmt þar sem notkunin á fluginu er svo lítil.

Varðandi flug til Vopnafjarðar og Þórshafnar er það ekki talið hagkvæmt en á þessum flugleiðum er flogið til Akureyrar. Á þeirri leið er talið að valkostur eins og að keyra sé hagstæðari. Einnig er bent á að af þeim sem nýttu flugið á þeim tíma hafi 83% sem völdu þessa flugleið haldið áfram til Reykjavíkur og er lagt til í skýrslunni að skoða ætti hvort ekki væri réttara að þetta flug færi fremur til Reykjavíkur.

Hornafjarðarflug er ekki talið hagkvæmt og að íbúar telji flug mjög dýrt miðað við aðra valkosti.

Þess ber að geta að greining þessi er orðin 11 ára gömul og geta forsendur hennar verið umtalsvert breyttar.

# 14. Nýting á flugsætum

## 14.1. Nýtingarhlutfall flugsæta

Eftirfarandi tafla 31 sýnir nýtingarhlutfall eftir flugleiðum fyrir tímabilið 2. september 2024 til og með 5. janúar 2025 brotið niður á viku.

Tafla 31: Nýtingarhlutfall eftir flugleiðum fyrir tímabilið 2. september 2024 til og með 5. janúar 2025

| Flugvöllur   | Flugleggur | 26.08.24 - 01.09.24 | 02.09.24 - 08.09.24 | 09.09.24 - 15.09.24 | 16.09.24 - 22.09.24 | 23.09.24 - 29.09.24 | 30.09.24 - 06.10.24 | 07.10.24 - 13.10.24 | 14.10.24 - 20.10.24 | 21.10.24 - 27.10.24 | 28.10.24 - 03.11.24 | 04.11.24 - 10.11.24 | 11.11.24 - 17.11.24 | 18.11.24 - 24.11.24 | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 23.12.24 - 29.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 |
|--------------|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Bíldudalur   | BIU-RKV-1  | 56%                 | 60%                 | 51%                 | 56%                 | 41%                 | 74%                 | 70%                 | 59%                 | 56%                 | 69%                 | 58%                 | 26%                 | 61%                 | 52%                 | 67%                 | 31%                 | 72%                 | 67%                 | 33%                 |
| Bíldudalur   | BIU-RKV-2  | 0%                  | 67%                 | 44%                 | 72%                 | 72%                 | 67%                 | 72%                 | 39%                 | 44%                 | 100%                |                     |                     |                     |                     |                     | 0%                  | 44%                 | 33%                 |                     |
| Bíldudalur   | RKV-BIU-1  | 67%                 | 67%                 | 62%                 | 57%                 | 52%                 | 69%                 | 52%                 | 54%                 | 57%                 | 53%                 | 61%                 | 52%                 | 54%                 | 50%                 | 56%                 | 35%                 | 43%                 | 94%                 | 67%                 |
| Bíldudalur   | RKV-BIU-2  | 22%                 | 11%                 | 91%                 | 72%                 | 50%                 | 56%                 | 44%                 | 44%                 | 39%                 | 0%                  |                     |                     |                     |                     |                     | 22%                 | 89%                 | 22%                 |                     |
| Gjögur       | GJR-RKV-1  |                     | 0%                  | 6%                  | 0%                  | 6%                  | 11%                 | 0%                  |                     | 0%                  | 17%                 | 6%                  | 0%                  | 0%                  | 17%                 | 0%                  | 6%                  | 11%                 |                     | 0%                  |
| Gjögur       | RKV-GJR-1  |                     | 6%                  | 0%                  | 0%                  | 17%                 | 0%                  | 22%                 |                     | 33%                 | 0%                  | 0%                  | 0%                  | 6%                  | 0%                  | 0%                  | 6%                  | 6%                  |                     | 11%                 |
| Grímsey      | AEY-GRY-1  |                     | 35%                 | 16%                 | 50%                 | 11%                 | 5%                  | 7%                  | 8%                  | 18%                 | 11%                 | 18%                 | 13%                 | 11%                 | 9%                  | 5%                  | 13%                 | 28%                 | 16%                 | 5%                  |
| Grímsey      | GRY-AEY-1  |                     | 49%                 | 16%                 | 47%                 | 37%                 | 7%                  | 9%                  | 3%                  | 19%                 | 9%                  | 16%                 | 21%                 | 12%                 | 14%                 | 0%                  | 7%                  | 14%                 | 34%                 | 0%                  |
| Höfn         | HFN-REK-1  | 53%                 | 58%                 | 61%                 | 64%                 | 51%                 | 39%                 | 64%                 | 50%                 | 49%                 | 64%                 | 89%                 | 64%                 | 78%                 | 93%                 | 80%                 | 87%                 | 91%                 | 56%                 | 89%                 |
| Höfn         | HFN-REK-2  |                     | 65%                 | 62%                 | 47%                 | 67%                 | 77%                 | 77%                 | 61%                 | 47%                 | 82%                 | 94%                 | 83%                 | 93%                 | 74%                 | 75%                 | 89%                 | 73%                 | 44%                 | 100%                |
| Höfn         | HFN-REK-3  |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     | 44%                 |                     | 78%                 |                     |                     |                     |                     |
| Höfn         | REK-HFN-1  | 42%                 | 46%                 | 81%                 | 51%                 | 49%                 | 55%                 | 58%                 | 70%                 | 52%                 | 82%                 | 82%                 | 89%                 | 97%                 | 84%                 | 76%                 | 84%                 | 81%                 | 67%                 | 56%                 |
| Höfn         | REK-HFN-2  |                     | 70%                 | 67%                 | 45%                 | 58%                 | 53%                 | 68%                 | 58%                 | 68%                 | 84%                 | 83%                 | 83%                 | 78%                 | 81%                 | 64%                 | 78%                 | 73%                 | 44%                 | 22%                 |
| Höfn         | REK-HFN-3  |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     | 56%                 |                     | 22%                 |                     |                     |                     |                     |
| Vopnafjörður | AEY-VPN-1  |                     | 7%                  | 2%                  | 7%                  | 6%                  | 8%                  | 1%                  | 11%                 | 5%                  | 5%                  | 11%                 | 5%                  | 11%                 | 5%                  | 1%                  | 7%                  | 9%                  | 4%                  | 3%                  |
| Vopnafjörður | VPN-AEY-1  |                     | 1%                  | 6%                  | 13%                 | 2%                  | 7%                  | 12%                 | 5%                  | 7%                  | 3%                  | 7%                  | 3%                  | 8%                  | 5%                  | 3%                  | 1%                  | 7%                  | 18%                 | 3%                  |
| Þórshöfn     | AEY-THO-1  |                     | 7%                  | 0%                  | 5%                  | 16%                 | 3%                  | 5%                  | 1%                  | 12%                 | 3%                  | 11%                 | 4%                  | 6%                  | 8%                  | 7%                  | 4%                  | 7%                  | 11%                 | 5%                  |
| Þórshöfn     | THO-AEY-1  |                     | 9%                  | 3%                  | 5%                  | 8%                  | 4%                  | 11%                 | 6%                  | 15%                 | 12%                 | 16%                 | 8%                  | 4%                  | 11%                 | 13%                 | 4%                  | 7%                  | 4%                  | 0%                  |

## 14.2. Spá um aukningu út frá áætlunum sveitarfélaga og nýting á hverri flugleið

### 14.2.1 Bíldudalsflug

Gert er ráð fyrir að íbúum fjölgi um 40 manns á ári í Vesturbyggð. Spár gera ráð fyrir að árið 2034 verði mannfjöldi í Vesturbyggð 1.527 íbúar , en þetta þýðir aukningu um 213 íbúa.

Tafla 32: Bildudalsflug – Nýting

| Flugleggur | 26.08.24 - 01.09.24 | 02.09.24 - 08.09.24 | 09.09.24 - 15.09.24 | 16.09.24 - 22.09.24 | 23.09.24 - 29.09.24 | 30.09.24 - 06.10.24 | 07.10.24 - 13.10.24 | 14.10.24 - 20.10.24 | 21.10.24 - 27.10.24 | 28.10.24 - 03.11.24 | 04.11.24 - 10.11.24 | 11.11.24 - 17.11.24 | 18.11.24 - 24.11.24 | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 23.12.24 - 29.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| BIU-RKV-1  | 56%                 | 60%                 | 51%                 | 56%                 | 41%                 | 74%                 | 70%                 | 59%                 | 56%                 | 69%                 | 58%                 | 26%                 | 61%                 | 52%                 | 67%                 | 31%                 | 72%                 | 67%                 | 33%                 |
| BIU-RKV-2  | 0%                  | 67%                 | 44%                 | 72%                 | 72%                 | 67%                 | 72%                 | 39%                 | 44%                 | 100%                |                     |                     |                     |                     |                     | 0%                  | 44%                 | 33%                 |                     |
| RKV-BIU-1  | 67%                 | 67%                 | 62%                 | 57%                 | 52%                 | 69%                 | 52%                 | 54%                 | 57%                 | 53%                 | 61%                 | 52%                 | 54%                 | 50%                 | 56%                 | 35%                 | 43%                 | 94%                 | 67%                 |
| RKV-BIU-2  | 22%                 | 11%                 | 91%                 | 72%                 | 50%                 | 56%                 | 44%                 | 44%                 | 39%                 | 0%                  |                     |                     |                     |                     |                     | 22%                 | 89%                 | 22%                 |                     |

Á tímabilinu 1. september 2024 til og með 31. desember 2024 þá er nýting á flugleiðinni BIU-RVK 100% í þrettán skipti. Nýting á þessu flugi er ágæt og má sjá að þegar nýting er að fara í 100% þá má reikna með að einhverjir komist ekki með flugi. Aukning á íbúafjölda í Vesturbyggð er spáð um 16% á komandi 10 árum og mun líklega leiða til þess að á komandi árum þurfi að horfa til þess að auka þurfi tíðni eða bjóða fleiri flugsæti.

Með því að uppreikna sætisnýtingu á sama tímabili miðað við 16% aukningu á komandi 10 árum má sjá að fleiri ferðir fara yfir 100% nýtingu sem segir að þörf er á fleiri ferðum eða stærri vélum. Hér ber þó einnig að hafa í huga breytingar á vegakerfinu sem geta haft áhrif á nýtingu til lækkunar.

Tafla 33: Bildudalsflug - Sætánýting miðað við 16% aukningu íbúa

| Flugleggur | 26.08.24 - 01.09.24 | 02.09.24 - 08.09.24 | 09.09.24 - 15.09.24 | 16.09.24 - 22.09.24 | 23.09.24 - 29.09.24 | 30.09.24 - 06.10.24 | 07.10.24 - 13.10.24 | 14.10.24 - 20.10.24 | 21.10.24 - 27.10.24 | 28.10.24 - 03.11.24 | 04.11.24 - 10.11.24 | 11.11.24 - 17.11.24 | 18.11.24 - 24.11.24 | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 23.12.24 - 29.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| BIU-RKV-1  | 65%                 | 70%                 | 59%                 | 65%                 | 47%                 | 86%                 | 82%                 | 69%                 | 65%                 | 80%                 | 68%                 | 30%                 | 71%                 | 60%                 | 77%                 | 37%                 | 84%                 | 77%                 | 39%                 |
| BIU-RKV-2  | 0%                  | 77%                 | 52%                 | 84%                 | 84%                 | 77%                 | 84%                 | 45%                 | 52%                 | 116%                |                     |                     |                     |                     |                     | 0%                  | 52%                 | 39%                 |                     |
| RKV-BIU-1  | 77%                 | 77%                 | 72%                 | 67%                 | 60%                 | 80%                 | 60%                 | 62%                 | 67%                 | 62%                 | 71%                 | 60%                 | 62%                 | 58%                 | 65%                 | 41%                 | 49%                 | 110%                | 77%                 |
| RKV-BIU-2  | 26%                 | 13%                 | 106%                | 84%                 | 58%                 | 65%                 | 52%                 | 52%                 | 45%                 | 0%                  |                     |                     |                     |                     |                     | 26%                 | 103%                | 26%                 |                     |

14.2.2 Gjögur

Þeir sem nota flugið til Gjögurs eru íbúar Árneshrepps og Kaldrananeshrepps. Í Árneshreppi er ekki gert ráð fyrir fjölgun íbúa og í Kaldrananeshreppi er gert ráð fyrir örlítilli íbúafjölgun.



Tafla 34: Gjögur – Sætanyting

| Flugleggur | 02.09.24 - 08.09.24 | 09.09.24 - 15.09.24 | 16.09.24 - 22.09.24 | 23.09.24 - 29.09.24 | 30.09.24 - 06.10.24 | 07.10.24 - 13.10.24 | 21.10.24 - 27.10.24 | 28.10.24 - 03.11.24 | 04.11.24 - 10.11.24 | 11.11.24 - 17.11.24 | 18.11.24 - 24.11.24 | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| GJR-RKV-1  | 0%                  | 6%                  | 0%                  | 6%                  | 11%                 | 0%                  | 0%                  | 17%                 | 6%                  | 0%                  | 0%                  | 17%                 | 0%                  | 6%                  | 11%                 | 0%                  |
| RKV-GJR-1  | 6%                  | 0%                  | 0%                  | 17%                 | 0%                  | 22%                 | 33%                 | 0%                  | 0%                  | 0%                  | 6%                  | 0%                  | 0%                  | 6%                  | 6%                  | 11%                 |

Nýting á þessu flugi er ekki mikil og er notast er við 9 sæta vél. Mikilvægur þáttur þessa flugs er að flytja vörur og aðföng á svæðið. Ekki er talin þörf á frekara flugi.

14.2.3 Grímsey

Íbúar í Grímsey voru 57 árið 2024. Þróun á mannfjölda í Grímsey hafur verið nokkuð stöðug fækkun undanfarin 10-20 ár.

Tafla 35: Grímsey – Sætanyting

| Flugleggur | 02.09.24 - 08.09.24 | 09.09.24 - 15.09.24 | 16.09.24 - 22.09.24 | 23.09.24 - 29.09.24 | 30.09.24 - 06.10.24 | 07.10.24 - 13.10.24 | 14.10.24 - 20.10.24 | 21.10.24 - 27.10.24 | 28.10.24 - 03.11.24 | 04.11.24 - 10.11.24 | 11.11.24 - 17.11.24 | 18.11.24 - 24.11.24 | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 23.12.24 - 29.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| AEY-GRY-1  | 35%                 | 16%                 | 50%                 | 11%                 | 5%                  | 7%                  | 8%                  | 18%                 | 11%                 | 18%                 | 13%                 | 11%                 | 9%                  | 5%                  | 13%                 | 28%                 | 16%                 | 5%                  |
| GRY-AEY-1  | 49%                 | 16%                 | 47%                 | 37%                 | 7%                  | 9%                  | 3%                  | 19%                 | 9%                  | 16%                 | 21%                 | 12%                 | 14%                 | 0%                  | 7%                  | 14%                 | 34%                 | 0%                  |

Ekki er talin þörf á auknu flugi til Grímseyjar að svo stöddu þar sem nýting á flugleiðinni er ekki mikil.



#### 14.2.4 Hornafjörður

Gert er ráð fyrir að íbúum muni fjölga um 781 íbúa til ársins 2034.

↓ Tafla 36: Hornafjarðarflug – Sætanyting

| Flugleggur | 26.08.24 - 01.09.24 | 02.09.24 - 08.09.24 | 09.09.24 - 15.09.24 | 16.09.24 - 22.09.24 | 23.09.24 - 29.09.24 | 30.09.24 - 06.10.24 | 07.10.24 - 13.10.24 | 14.10.24 - 20.10.24 | 21.10.24 - 27.10.24 | 28.10.24 - 03.11.24 | 04.11.24 - 10.11.24 | 11.11.24 - 17.11.24 | 18.11.24 - 24.11.24 | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 23.12.24 - 29.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| HFN-REK-1  | 53%                 | 58%                 | 61%                 | 64%                 | 51%                 | 39%                 | 64%                 | 50%                 | 49%                 | 64%                 | 89%                 | 64%                 | 78%                 | 93%                 | 80%                 | 87%                 | 91%                 | 56%                 | 89%                 |
| HFN-REK-2  |                     | 65%                 | 62%                 | 47%                 | 67%                 | 77%                 | 77%                 | 61%                 | 47%                 | 82%                 | 94%                 | 83%                 | 93%                 | 74%                 | 75%                 | 89%                 | 73%                 | 44%                 | 100%                |
| HFN-REK-3  |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     | 44%                 |                     | 78%                 |                     |                     |                     |                     |
| REK-HFN-1  | 42%                 | 46%                 | 81%                 | 51%                 | 49%                 | 55%                 | 58%                 | 70%                 | 52%                 | 82%                 | 82%                 | 89%                 | 97%                 | 84%                 | 76%                 | 84%                 | 81%                 | 67%                 | 56%                 |
| REK-HFN-2  |                     | 70%                 | 67%                 | 45%                 | 58%                 | 53%                 | 68%                 | 58%                 | 68%                 | 84%                 | 83%                 | 83%                 | 78%                 | 81%                 | 64%                 | 78%                 | 73%                 | 44%                 | 22%                 |
| REK-HFN-3  |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     | 56%                 |                     | 22%                 |                     |                     |                     |                     |

Íbúafjöldi á svæðinu sem notar Hornafjarðarflugið er í dag um 3.009 íbúar og er spáð að þeim fjölgi í 3.790 á næstu 10 árum sem er um 26% aukning. Þegar þessar nýtingartölur voru teknar var flogið með 9 sæta vélum 10 sinnum í viku. Í dag er flogið 5 sinnum í viku til Hornafjarðar. Í dag er flogið með stærri vélum og er sætaframboðið 370 sæti á viku. Sætaframboð hefur því aukist en tíðnin er mun minni sem hefur áhrif á íbúa.

↓ Tafla 37: Hornafjarðarflug - sætanýting miðað við 30.1% aukningu farþega

| Flugleggur | 26.08.24 - 01.09.24 | 02.09.24 - 08.09.24 | 09.09.24 - 15.09.24 | 16.09.24 - 22.09.24 | 23.09.24 - 29.09.24 | 30.09.24 - 06.10.24 | 07.10.24 - 13.10.24 | 14.10.24 - 20.10.24 | 21.10.24 - 27.10.24 | 28.10.24 - 03.11.24 | 04.11.24 - 10.11.24 | 11.11.24 - 17.11.24 | 18.11.24 - 24.11.24 | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 23.12.24 - 29.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| HFN-REK-1  | 68%                 | 75%                 | 80%                 | 84%                 | 66%                 | 51%                 | 84%                 | 65%                 | 64%                 | 83%                 | 116%                | 83%                 | 101%                | 121%                | 104%                | 113%                | 118%                | 72%                 | 116%                |
| HFN-REK-2  |                     | 84%                 | 81%                 | 62%                 | 87%                 | 100%                | 100%                | 79%                 | 62%                 | 107%                | 123%                | 108%                | 120%                | 96%                 | 98%                 | 116%                | 95%                 | 58%                 | 130%                |
| HFN-REK-3  |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     | 58%                 |                     | 101%                |                     |                     |                     |                     |
| REK-HFN-1  | 55%                 | 59%                 | 106%                | 67%                 | 64%                 | 71%                 | 75%                 | 91%                 | 67%                 | 106%                | 107%                | 116%                | 126%                | 110%                | 98%                 | 110%                | 106%                | 87%                 | 72%                 |
| REK-HFN-2  |                     | 91%                 | 87%                 | 58%                 | 75%                 | 68%                 | 89%                 | 75%                 | 89%                 | 110%                | 108%                | 108%                | 101%                | 106%                | 83%                 | 101%                | 95%                 | 58%                 | 29%                 |
| REK-HFN-3  |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     | 72%                 |                     | 29%                 |                     |                     |                     |                     |

Með því að uppreikna sætisnýtingu á sama tímabili miðað við 26% aukningu á komandi 10 árum má sjá að umtalsverður fjöldi vikna fer yfir 100 % nýtingu. Sem fyrr segir er búið að auka framboðið sem leysir þessar umframbókanir en tíðnin er aftur á móti minni.

14.2.5 Vestmannaeyjar

Samkvæmt húsnæðisáætlun Vestmannaeyjabæjar er áætlað að árið 2034 verði íbúafjöldi 5.615 miðað við miðspá. Fjöldi íbúa árið 2025 er 4.770 sem þýðir að spáð er aukningu um 845 íbúa að 17,7 %.

Tafla 38: Vestmannaeyjar – Sætanýting

| Flugleggur | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 23.12.24 - 29.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 | 06.01.25 - 12.01.25 | 13.01.25 - 19.01.25 | 20.01.25 - 26.01.25 | 27.01.25 - 02.02.25 | 03.02.25 - 09.02.25 | 10.02.25 - 16.02.25 | 17.02.25 - 23.02.25 | 24.02.25 - 02.03.25 | 03.03.25 - 09.03.25 | 10.03.25 - 16.03.25 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| REK-VEY-1  | 44%                 | 78%                 | 72%                 | 74%                 | 78%                 | 56%                 | 78%                 | 72%                 | 44%                 | 89%                 | 83%                 | 67%                 | 100%                | 50%                 | 97%                 | 0%                  |
| REK-VEY-2  |                     | 33%                 | 33%                 |                     |                     | 89%                 | 78%                 | 100%                |                     |                     |                     | 56%                 | 100%                | 100%                | 89%                 |                     |
| VEY-REK-1  | 0%                  | 78%                 | 61%                 | 52%                 | 83%                 | 67%                 | 78%                 | 78%                 | 61%                 | 56%                 | 78%                 | 44%                 | 81%                 | 56%                 | 83%                 | 11%                 |
| VEY-REK-2  |                     | 33%                 | 100%                |                     |                     | 44%                 | 56%                 | 67%                 |                     |                     |                     | 56%                 | 100%                | 100%                | 100%                |                     |

Á tímabilinu 25. nóvember 2024 til 16. mars 2025 voru 5 vikur þar sem flugleggir milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja voru með 100% sætisnýtingu og í einni vikunni voru öll flug til Vestmannaeyja með 100 % sætanýtingu. Skv. þessu er framboð heilt yfir nægjanlegt miðað við eftirspurn.

Miðað við spá um 17,7% íbúafjölgun á næstu 10 árum mun sætisnýting til Vestmannaeyja aukast enn fremur og verður talsverður fjöldi ferða/vikna sem fara yfir 100% sætisnýtingu miðað við að flogið verði áfram með 9 sæta vél. Hér ber þó að hafa í huga að miklu máli skiptir hvernig aðstæður eru til siglinga á tímabilinu. Ef Herjólfur kemst ekki í Landeyjarhöfn sökum veðurs eða dýpis, aukast bókanir verulega á flugi. Hér er því vert að skoða með aukningu á flugi sér í lagi í febrúar þar sem nýtingin verður komin vel umfram sætaframboð.

Tafla 39: Vestmannaeyjar - Sætanýting miðað við 17,7% aukningu íbúa

| Flugleggur | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 23.12.24 - 29.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 | 06.01.25 - 12.01.25 | 13.01.25 - 19.01.25 | 20.01.25 - 26.01.25 | 27.01.25 - 02.02.25 | 03.02.25 - 09.02.25 | 10.02.25 - 16.02.25 | 17.02.25 - 23.02.25 | 24.02.25 - 02.03.25 | 03.03.25 - 09.03.25 | 10.03.25 - 16.03.25 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| REK-VEY-1  | 52%                 | 92%                 | 85%                 | 87%                 | 92%                 | 65%                 | 92%                 | 85%                 | 52%                 | 105%                | 98%                 | 78%                 | 118%                | 59%                 | 114%                | 0%                  |
| REK-VEY-2  |                     | 39%                 | 39%                 |                     |                     | 105%                | 92%                 | 118%                |                     |                     |                     | 65%                 | 118%                | 118%                | 105%                |                     |
| VEY-REK-1  | 0%                  | 92%                 | 72%                 | 61%                 | 98%                 | 78%                 | 92%                 | 92%                 | 72%                 | 65%                 | 92%                 | 52%                 | 96%                 | 65%                 | 98%                 | 13%                 |
| VEY-REK-2  |                     | 39%                 | 118%                |                     |                     | 52%                 | 65%                 | 78%                 |                     |                     |                     | 65%                 | 118%                | 118%                | 118%                |                     |

14.2.6 Flug Vopnafjörður og Þórshöfn

Þeir íbúar sem líklegir eru til þess að nýta sér flugleiðina Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri eru íbúar í sveitarfélögunum Norðurþing, Tjörneshreppur, Langanesbyggð og Vopnafjarðarhreppur. Samanlagður íbúafjöldi í þessum sveitarfélögum er 4.375 árið 2025.

Norðurþing spáir aukningu íbúa um 393 íbúa miðað við árið 2034, Tjörneshreppur reiknar með fjölgun um 13 íbúa, Langanesbyggð spáir fjölgun um 110 íbúa og Vopnafjarðarhreppur spáir fjölgun um 30 íbúa til ársins 2034.

Tafla 40: Vopnafjörður og Þórshöfn – Sætanýting

| Flugleggur | 02.09.24 - 08.09.24 | 09.09.24 - 15.09.24 | 16.09.24 - 22.09.24 | 23.09.24 - 29.09.24 | 30.09.24 - 06.10.24 | 07.10.24 - 13.10.24 | 14.10.24 - 20.10.24 | 21.10.24 - 27.10.24 | 28.10.24 - 03.11.24 | 04.11.24 - 10.11.24 | 11.11.24 - 17.11.24 | 18.11.24 - 24.11.24 | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 23.12.24 - 29.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| AEY-THO-1  | 7%                  | 0%                  | 5%                  | 16%                 | 3%                  | 5%                  | 1%                  | 12%                 | 3%                  | 11%                 | 4%                  | 6%                  | 8%                  | 7%                  | 4%                  | 7%                  | 11%                 | 5%                  |
| THO-AEY-1  | 9%                  | 3%                  | 5%                  | 8%                  | 4%                  | 11%                 | 6%                  | 15%                 | 12%                 | 16%                 | 8%                  | 4%                  | 11%                 | 13%                 | 4%                  | 7%                  | 4%                  | 0%                  |
| AEY-VPN-1  | 7%                  | 2%                  | 7%                  | 6%                  | 8%                  | 1%                  | 11%                 | 5%                  | 5%                  | 11%                 | 5%                  | 11%                 | 5%                  | 1%                  | 7%                  | 9%                  | 4%                  | 3%                  |
| VPN-AEY-1  | 1%                  | 6%                  | 13%                 | 2%                  | 7%                  | 12%                 | 5%                  | 7%                  | 3%                  | 7%                  | 3%                  | 8%                  | 5%                  | 3%                  | 1%                  | 7%                  | 18%                 | 3%                  |

Fyrir tímabilið 2. september 2024 til og með 5. janúar 2025 var mesta vikulega meðalsætisnýting á milli Akureyrar, Vopnafjarðar og Þórshafnar um 18%.

Miðað við spá um 16,5% íbúafjölgun á næstu 10 árum mun sætisnýting til Vopnafjarðar og Þórshafnar aukast eitthvað en meðalnýting verður mest um 21%. Ekki er því talin þörf á auknu flugi út frá nýtingu.

Tafla 41: Vopnafjörður og Þórshöfn - Sætanýting miðað við 16,5% aukningu íbúa

| Flugleggur | 02.09.24 - 08.09.24 | 09.09.24 - 15.09.24 | 16.09.24 - 22.09.24 | 23.09.24 - 29.09.24 | 30.09.24 - 06.10.24 | 07.10.24 - 13.10.24 | 14.10.24 - 20.10.24 | 21.10.24 - 27.10.24 | 28.10.24 - 03.11.24 | 04.11.24 - 10.11.24 | 11.11.24 - 17.11.24 | 18.11.24 - 24.11.24 | 25.11.24 - 01.12.24 | 02.12.24 - 08.12.24 | 09.12.24 - 15.12.24 | 16.12.24 - 22.12.24 | 23.12.24 - 29.12.24 | 30.12.24 - 05.01.25 |
|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| AEY-THO-1  | 8%                  | 0%                  | 6%                  | 18%                 | 4%                  | 6%                  | 1%                  | 13%                 | 4%                  | 12%                 | 5%                  | 7%                  | 10%                 | 8%                  | 5%                  | 9%                  | 12%                 | 6%                  |
| THO-AEY-1  | 11%                 | 4%                  | 6%                  | 10%                 | 5%                  | 12%                 | 7%                  | 17%                 | 13%                 | 18%                 | 9%                  | 5%                  | 12%                 | 15%                 | 5%                  | 9%                  | 5%                  | 0%                  |
| AEY-VPN-1  | 8%                  | 2%                  | 9%                  | 7%                  | 10%                 | 1%                  | 12%                 | 6%                  | 6%                  | 12%                 | 6%                  | 12%                 | 6%                  | 2%                  | 8%                  | 11%                 | 5%                  | 3%                  |
| VPN-AEY-1  | 2%                  | 7%                  | 15%                 | 2%                  | 9%                  | 13%                 | 6%                  | 9%                  | 4%                  | 8%                  | 3%                  | 10%                 | 6%                  | 3%                  | 2%                  | 9%                  | 21%                 | 3%                  |

**14.3. Ferðaþjónusta og horfur**

Spá Ferðamálastofu fyrir árin 2025 – 2027 gerir ráð fyrir aukningu ferðamanna á tímabilinu. Gert var ráð fyrir 1,7 % vexti á árinu 2025, 7,0 % vexti á árinu 2026 og 4,1 % vexti fyrir árið 2027. Ekki eru til greinagóðar mælingar á því hversu stór hluti erlendra ferðamanna nýtir sér flugsamgöngur innanlands og því erfitt að gera ráð fyrir beinni aukningu af þeim sökum. Allflest sveitarfélög telja að aukning í ferðaþjónustu sé stór þáttur í atvinnuþróun svæðisins. Ekki liggja fyrir upplýsingar um hlutfall ferðamanna í innanlandsflugi en gróflega er áætlað er að hlutfall erlendra ferðamanna sé á bilinu 10 – 20 %.



## 15. Bílastæðagjöld

---

### 15.1. Akureyri og Egilsstaðir

Í byrjun árs 2024 hóf Isavia að rukka bílastæðagjöld á Akureyri og Egilsstöðum. Fyrirkomulag gjaldtöku er að fyrstu 14 klukkustundirnar á hverjum sólarhring eru fríar. Verð fyrstu 7 dagana er 1.750 kr. fyrir hvern byrjaðan sólarhring og næstu 7 daga er greitt 1.350 kr. Eftir 14 daga lækkar gjaldið niður í 1.200 kr. á sólarhring. Ef ekki er greitt fyrir stæðið 48 klst. frá útkeyrslu berst reikningur í heimabanka að viðbættu 1.490 kr. þjónustugjaldi.

### 15.2. Reykjavík

Í Reykjavík eru tvö gjaldsvæði við flugvöllinn, P-1 skammtímastæði og P-2 langtímastæði.

P-1 skammtímastæði eru hugsuð fyrir að sækja á ferðalang eða koma honum í flug. Fyrstu 15 mínúturnar eru fríar á P1 gjaldsvæðinu. Fyrsti klukkutíminn kostar 500 kr. og hver klukkutími eftir það kostar 750 kr.

Á P-2 langtímastæði eru fyrstu 45 mínúturnar á hverjum sólarhring eru fríar. Verð fyrstu 7 dagana er 1.750 kr. fyrir hvern byrjaðan sólarhring og næstu 7 daga er greitt 1.350 kr. Eftir 14 daga lækkar gjaldið niður í 1.200 kr. á sólarhring. Ef ekki er greitt fyrir stæðið 48 klst. frá útkeyrslu berst reikningur í heimabanka að viðbættu 1.490 kr. þjónustugjaldi.

### 15.3. Bílastæðagjöld talin auka álögur á landsbyggðina

Í samtölum við fulltrúa sveitarfélagana var nokkur óánægja með þessa gjaldtöku á bílastæðum við flugvelli. Fannst sveitarstjórnarmönnum þetta vera landsbyggðarskattur sem myndi auka kostnað íbúa og fyrirtækja sem nýta sér flugsamgöngur. Í ljósi þess sem er í kafla 9.2 um teygni, má gera ráð fyrir að bílastæðagjöld hafi áhrif á ákvörðun um það hvort flug verður fyrir valinu frekar en aðrir ferðamátar.

## 16. Helstu atriði sameiginleg út úr svörum sveitarfélaga

---

Almennur samhljómur var í svörum sveitarfélaga að góðar og tíðar flugsamgöngur væri mikilvægar til að viðhalda stöðunni og stuðla að vexti íbúapróunar. Góðar flugsamgöngur viðhalda góðu og fjölbreyttu atvinnuástandi. Mikil áhersla var á að íbúar og atvinnulífið hefðu hag af því að geta ferðast fram og til baka innan dagsins.

Góðar flugsamgöngur voru taldar enn mikilvægri en áður þar sem skorið hefur verið niður í heilbrigðisþjónustu á landsbyggðinni. Jafnframt kom fram mikilvægi áætlunarflugs vegna sjúkraflugs og að góð tíðni flugs minnkaði þörfina á sjúkraflugi. Menn sjá einnig að flugsamgöngur geti aukið vöxt ferðamennsku á svæðum fjarri höfuðborginni.

Hjá sveitarfélögum kom fram almenn ánægja með Loftbrú og töldu að fjölga ætti leggjum sem að boðið væri upp á í Loftbrú. Einnig komu fram hugmyndir um að nýta mætti Loftbrú fyrir íþróttafélög og fyrirtæki.

Sveitarstjórnarmenn í Vestmannaeyjum ítrekuðu mikilvægi flugsamgangna til Vestmannaeyja og vilja að flogið sé til Vestmannaeyja í sex mánuði á ári en ekki þrjá mánuði eins og nú er.

Töldu fulltrúar í Norðurþingi að frekari uppbygging á Þeistareykjum og verkefni Carbfix á Bakka geti verulega breytt því hvort að þörf sé á flugi til Húsavíkur.

Fram kom varðandi flugið til Gjögurs, þar sem farþegar í dag eru afskaplega fáir, að ef farið verði í frekari virkjunarframkvæmdir á Vestfjörðum eins og til dæmi við Hvalárvirkjun í Ófeigsfirði og/eða Kvíslartunguvirkju í Steingrímsfirði þá getur það breytt miklu um þarfir á flugi til Gjögurs.

## 17. Samtöl við flugrekendur

---

### 17.1. Staðan á flugmarki og framtíðin

Í dag eru einungis tveir aðilar starfandi á innanlandsflugmarkaði, Icelandair og Norlandair. Flugaðilar eru sammála um að rekstraumhverfi í fluginu sé orðið erfiðara, kostnaður vegna viðhalds meiri og kröfur að aukast.

Flugrekstraraðilar horfa til þess að vera með svipaðan flugvélakost í rekstri til að geta náð samlegð í þjálfun starfsmanna sinna á vélarnar og viðhaldspáttum.

Flugrekstraraðilar telja að orkuskipti í flugi séu ekki að gerast alveg á næstunni og að það lengist í þeim tíma sem gerir slíkan valkost raunhæfan, en telja að það verði framtíðin.

Rekstraraðilar telja mikilvægt að tímalengd samninga sé sem mest þar sem að það auki fyrirsjáanleika. Um miklar fjárfestingar sé að ræða og tímalengdir samninga hafi áhrif út frá viðhaldsáætlunum.

Norlandair taldi að á ákveðnum flugleiðum gæti það verið best fyrir þarfir íbúa og flugþjónustu í heild að notaður væri ólíkur á flugvélakostur á flugleiðunum til þess hægt væri að tryggja bæði nægilega mikið sætaframboð en einnig mikla flugtíðni. En til þess að það yrði þyrftu núverandi flugfélög að starfa saman eða bjóða saman í flugleiðirnar.

## 18. Niðurstaða

---

### 18.1. Rekstrarumhverfi í flugi

Ljóst er að umhverfi fyrir flugrekstur í innanlandsflugi er erfiður. Í dag eru einungis tvö flugfélög starfandi í innanlandsflugi en það eru Icelandair og Norlandair. Íbúar í Íslandi eru fáiir og grundvöllur til þess að reka flugfélög erfiður. Saga síðustu ára hefur sýnt að þrátt fyrir ríkisstyrki þá hefur ekki gengið vel fyrir flugfélög að halda velli. Á undarförnum árum hefur flugfélagið Ernir farið í gjaldþrot og Mýflug skilaði inn flugrekstrarleyfi sínum og hætti rekstri áður en illa færi. Þetta umhverfi sýnir að flugfélagi dugar ekki einn flugleggur heldur er nauðsynlegt að flugleggir í þeirra rekstri séu tveir eða fleiri.

Aðgengi að flugvélum í heppilegum stærðum fyrir íslenskar aðstæður er takmarkað. Kostnaður við flug og flugrekstur fer vaxandi og varahlutir og auknar kröfur í flugöryggismálum hafa þar mikil áhrif.

### 18.2. Fjárfestingar og tímalengd samninga

Flugrekstur kallar á miklar fjárfestingar og því er fyrirsjáanleiki afar mikilvægur. Það að kaupa og/eða leigja flugvél og koma henni í rekstur getur tekið umtalsverðan tíma. Áður en hægt er að taka hana í notkun þurfa allar skráningar fyrir vélina að liggja fyrir hjá Samgöngustofu og þjálfar þarf flugmenn og flugvirkja á hina nýju vél.

Mikilvægt er að fyrirsjáanleiki sé mikill og góður fyrirvari sé í undirbúningi á flugútboðum til þess að flugrekstraraðilar hafi nægan tíma til að fjárfesta í eða finna heppilegar flugvélar til leigu.

Í dag eru samningar yfirleitt til 3ja ára með möguleika á framlengingu tvisvar sinnum um eitt ár í senn. Samningar hafa jafnframt verið með fyrirvara um að fjárveitingar til málaflokksins skerðist ekki. Reglugerð Evrópusambandsins um flug heimilar ekki samning til lengri tíma en fimm ár. Mikilvægt er að lengja tímabil samninga í a.m.k. fimm ár þar sem það auðveldar rekstraraðilum að fjárfesta í flugvélum, skipuleggja viðhald og skoðanir á flugvélunum og afskriftir innan samnings. Þegar kemur að því að krafa verður gerð um orkuskipti í flugvélum þá þyrfti samningstíminn að vera enn lengri. Vænta má þess að horft verði á breytingar á reglugerð EB til að orkuskipti verði möguleg.

### 18.3. Mikilvægi flugs fyrir íbúa og atvinnuþróun á landsbyggðinni

Í samtölum við sveitarfélögin kemur fram að flugið er mikilvægt fyrir íbúana og fyrir atvinnuþróun. Þegar horft er til atvinnuþróunar er ferðþjónustan í mörgun tilfellum einn af grundvöllum atvinnuuppbyggingar og þar skiptir flugið lykilmáli.

### 18.4. Mikilvægi langs undirbúningstíma í flugútboðum

Ferlið við það að finna flugvél sem hentar flugleið hvort heldur er til kaups eða leigu getur verið mjög krefjandi og tímafrekt. Þegar að heppileg flugvél hefur verið fundin þarf að koma henni í gegnum viðeigandi skráningar hjá Samgöngustofu og svo þarf yfirleitt að þjálfar mannskap til að fljúga flugvélinni sem og þjálfun í viðhaldi vélanna. Af þessum sökum er afar mikilvægt að í útboðum sé gefin rúmur tími til undirbúnings. Tími frá útboði og þess



tíma þegar flug skal hefjast þyrfti að vera um ár svo samkeppnishæfni á flugmarki sé tryggð.

Hinn formlegi undirbúningstími sem Vegagerðin þarf til þess að bjóða út flug er að lámarki 8 mánuðir. Vegagerðin þarf að auglýsa útboðið í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins og það tekur yfirleitt um 2 mánuði. Samningur má ekki taka gildi fyrr en 6 mánuði frá því auglýsing er birt í stjórnartíðindunum.

Þegar kemur að því að krafa verði gerð í flugi um umhverfissvænni orkugjafa þá má reikna með því að þessi tími þurfi að vera mun lengri út af fjárfestingunum og breyttu umhverfi.

### 18.5. Blönduð lausn í flugútboðum

Áhugavert er að skoða hvort að í útboðum skulu horft til svokallaðra blandaðra (hybrid) lausna. Flugfloti flugfélaga er ólíkur og vélarnar sem flugfélögin eiga/nota eru misstórar. Til að tryggja að á flugleið fáið sem best tíðni til áfangastaðar en jafnframt að sætaframboð sé nægjanlegt, gæti verið skynsamlegt að hafa blandaða stærð flugvéla. Þörf er á frekari greiningu ef skoða á hvernig unnt væri að blanda ólíkum vélum með það að markmiði að tryggja sem besta þjónustu fyrir íbúa. Blending lausn gæti þýtt að flugrekstraraðilar þyrftu að breyta flugvélaðstöðu sínum að einhverju leyti, eða fara í samstarf. Samstarf gæti verið í formi undirverktöku.

### 18.6. Samþætting - Búnir til stærri flugpakkar

Í samtölum Vegagerðarinnar við sveitarstjórnendur og hagsmunasamtök kom í ljós mikil áhersla á mikilvægi innanlandsflugs fyrir svæðin. Það var ákall um að skapa rekstrarhæft umhverfi fyrir flugrekstur á Íslandi.

Það er skoðun Vegagerðarinnar að bjóða skuli út stærri flugpakka í einu þannig að útboðseiningin sé rekstrarhæf. Þegar möguleg samþætting flugpakka er skoðuð verður að horfa til þess hver þörfin sé fyrir flugvélaðstöðu á leiðum, út frá fjölda farþega. Æskilegt er að samþætta útboðin og bjóða út eftirfarandi leiðir saman í útboðspakka:

➔ **Pakki 1:** Hornafjörður og Ísafjörður.

➔ **Pakki 2:** Bíldudalur, Gjógur, Grímsey, Vopnafjörður/Þórshöfn og vetrarflug til Vestmannaeyja.

### 18.7. Tengsl milli áætlunarflugs og sjúkraflugs

Það eykur kostnað við sjúkraflug ef innanlandsflug fellur niður eða það verður fækkun á ferðum í innanlandsflugi.

### 18.8. Flug til Vopnafjarðar og Þórshafnar.

Ákveðin rök hafa verið færð fyrir því að breyta skuli flugleiðinni Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri þannig að ekki verður lengur flogið til Akureyrar heldur til Reykjavíkur. Þetta byggir á því að um um 83% ferðamanna í þessu flugi fara áfram til Reykjavíkur samkvæmt skýrslu Innanríkisráðuneytis frá 2014. Samkvæmt könnun á viðhorfum íbúa Langesbyggðar ferðast 76% áfram til höfuðborgarinnar og annarra svæða á suðurhluta landsins. Þess ber þó að geta að í könnun SSNE skiptist svörunun nánast 50/50 milli þess hvort að fljúga ætti til Reykjavíkur eða Akureyrar. Þessi breyting á því að fljúga frá Reykjavík til Þórshafnar og Vopnafjarðar myndi hafa í för með sér umtalsverða kostnaðarhækkun á flugleiðinni og væntanlega auka kostnað við flugleiðina til Grímseyjar. Til þess að gera þessa breytingu þarf verulega aukið fjármagn til verkefnisins.

**18.9. Nýir orkugjafar í flugi**

Í komandi framtíð má reikna með orkuskiptum í flugi. Af samtölum við flugrekstraraðila og aðra er þó ljóst að þess er ekki að vænta á næstu árum. Orkuskiptin eru þó sannanlega það sem koma skal og það gæti haft jákvæð áhrif á aðgengi að flugvélum í heppilegri stærðum fyrir íslenskar þarfir.

## 19. Grafík-myndir

---

|                                                                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Mynd 1 Fjöldi flugfarþega á ríkisstyrktum leiðum árin 2019-2024.....                                                     | 8  |
| Mynd 2: Farþegafjöldi eftir áfangastað árin 2022 til 2024.....                                                           | 11 |
| Mynd 3: Árlegur rekstrarstyrkur fyrir allar flugleiðir árin 2022 til 2024.....                                           | 13 |
| Mynd 4: Styrkur greiddur flugrekendum á ári fyrir hverja flugleið árin 2022-2024.....                                    | 14 |
| Mynd 5: Styrkur reiknaður á hvern farþega fyrir hverja flugleið árin 2022-2024.....                                      | 14 |
| Mynd 6: Hlutfall Loftbrúarfarþega af heildarfjölda flugfarþega í<br>ríkisstyrktu flugi árin 2022 til 2024.....           | 15 |
| Mynd 7: Rekstrarstyrkur ásamt Loftbrúarafslætti á hverja flugleið árin 2022 til 2024 .....                               | 16 |
| Mynd 8: Reiknaður rekstrarstyrkur og Loftbrúarafsláttur á hvern farþega fyrir hverja flugleið<br>árin 2022 til 2024..... | 17 |
| Mynd 9: Nýting Loftbrúar eftir mánuðum árin 2020 til 2024.....                                                           | 21 |
| Mynd 10: Fjöldi notenda Loftbrúar eftir kyni og aldri frá upphafi og út árið 2024.....                                   | 22 |
| Mynd 11: Meðaltal Loftbrúarafsláttur á hvern fluglegg árin 2020 til 2024 .....                                           | 23 |
| Mynd 12: Fjöldi Loftbrúarleggja eftir flugleiðum árin 2020 til 2024.....                                                 | 23 |
| Mynd 13: Þróun Loftbrúarafsláttar eftir flugleiðum árin 2020 til 2024 .....                                              | 24 |
| Mynd 14: Vesturbyggð Íbúafjöldi.....                                                                                     | 30 |
| Mynd 15: Árneshreppur og Kaldrananeshreppur: Íbúafjöldi.....                                                             | 32 |
| Mynd 16: Grímsey: Íbúafjöldi .....                                                                                       | 33 |
| Mynd 17: Norðausturland: Íbúafjöldi.....                                                                                 | 34 |
| Mynd 18: Norðurþing - Grýtubakkahreppur - Þingeyjarsveit: Íbúafjöldi.....                                                | 36 |
| Mynd 19: Hornafjörður og Djúpvogur: Íbúafjöldi.....                                                                      | 38 |
| Mynd 20: Vestmannaeyjar: Íbúafjöldi.....                                                                                 | 40 |
| Mynd 21: Norðanverðir Vestfirðir: Íbúafjöldi.....                                                                        | 41 |
| Mynd 22: Akureyri og nágrenni: Íbúafjöldi.....                                                                           | 44 |
| Mynd 23: Austurland og Langanesbyggð: Íbúafjöldi.....                                                                    | 47 |
| Mynd 24: Markaðshlutdeild lestarsamgangna samanborið við flug<br>út frá ferðatíma með lestum.....                        | 54 |
| Mynd 25: Samband vals á ferðamáta og vegalengdar í Svíþjóð .....                                                         | 55 |

## 20. Grafík-Töflur

|                                                                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tafla 1: Samningar í innanlandsflugi.....                                                                                 | 10 |
| Tafla 2: Vikuleg áætlun í innanlandsflugi að vetri – fjöldi fluga á dag.....                                              | 10 |
| Tafla 3: Reiknaður styrkur á hvern farþega - á verðlagi hvers árs – árin 2022-2024.....                                   | 15 |
| Tafla 4: Rekstrarstyrkur flugs, reiknað niður á farþega og Loftbrúarafsláttur fyrir ríkisstyrkt flug .....                | 16 |
| Tafla 5: Rekstrarstyrkur ásamt Loftbrúarafslætti árin 2022 til 2024.....                                                  | 16 |
| Tafla 6: Reiknaður rekstrarstyrkur og Loftbrúarafsláttur á hvern farþega árin 2022 til 2024.....                          | 17 |
| Tafla 7 Rekstrarstyrkir flugs og afsláttur Loftbrúar uppreiknaður samkvæmt verðlagi vísitölu neysluverðs í júlí 2024..... | 18 |
| Tafla 8: Nýting Loftbrúar frá upphafi til ársloka 2024 .....                                                              | 21 |
| Tafla 9: Nýting Loftbrúar árin 2020 til 2024. Um er að ræða innanlandsflug á öllum flugleiðum. ....                       | 22 |
| Tafla 10: Flugvélategundir í notkun á Íslandi í dag.....                                                                  | 26 |
| Tafla 11: Flugvélar sem voru í notkun .....                                                                               | 26 |
| Tafla 12: Listi yfir helstu flugvélar með undir 50 sætum, notaðar til þjónustu á styttri flugleiðum. ....                 | 27 |
| Tafla 13: Rafmagnsflugvélar í þróun.....                                                                                  | 29 |
| Tafla 14: Vesturbyggð: Íbúafjöldi .....                                                                                   | 30 |
| Tafla 15: Árneshreppur og Kaldrananeshreppur: Íbúafjöldi.....                                                             | 32 |
| Tafla 16: Grímsey: Íbúafjöldi.....                                                                                        | 33 |
| Tafla 17: Norðausturland: Íbúafjöldi.....                                                                                 | 34 |
| Tafla 18: Norðurþing - Grýtbakkahreppur - Þingeyjarsveit: Íbúafjöldi .....                                                | 36 |
| Tafla 19: Hornafjörður og Djúpivogur: Íbúafjöldi.....                                                                     | 38 |
| Tafla 20: Vestmannaeyjar: Íbúafjöldi.....                                                                                 | 40 |
| Tafla 21: Norðanverðir Vestfirðir: Íbúafjöldi.....                                                                        | 41 |
| Tafla 22: Akureyri og nágrenni: Íbúafjöldi.....                                                                           | 44 |
| Tafla 23: Akureyri og nágrenni: Spá um aukningu íbúa.....                                                                 | 45 |
| Tafla 24: Austurland og Langanesbyggð: Íbúafjöldi.....                                                                    | 47 |
| Tafla 25: Austurland og Langanesbyggð: Spá um aukningu íbúa .....                                                         | 48 |



|                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tafla 26: Þættir sem hafa áhrif á eftirspurnarteygni í flugi .....                                             | 50 |
| Tafla 27: Fjöldi farþega í sjúkraflugi 2024.....                                                               | 51 |
| Tafla 28: Fjöldi farþega í sjúkraflugi 2023.....                                                               | 51 |
| Tafla 29: Fjöldi tilvika í almennu flugi með greiðsluþátttöku Sjúkratrygginga .....                            | 52 |
| Tafla 30: Rekstrarkostnaður innanlandsflugvalla 2024.....                                                      | 53 |
| Tafla 31: Nýtingahlutfall eftir flugleiðum fyrir tímabilið<br>2. september 2024 til og með 5. janúar 2025..... | 59 |
| Tafla 32: Bíldudalsflug – Nýting .....                                                                         | 60 |
| Tafla 33: Bíldudalsflug - Sætanyting miðað við 16% aukningu íbúa .....                                         | 60 |
| Tafla 34: Gjögur – Sætanyting.....                                                                             | 61 |
| Tafla 35: Grímsey – Sætanyting.....                                                                            | 61 |
| Tafla 36: Hornafjarðarflug – Sætanyting.....                                                                   | 62 |
| Tafla 37: Hornafjarðarflug - sætanyting miðað við 30.1% aukningu farþega .....                                 | 62 |
| Tafla 38: Vestmannaeyjar – Sætanyting .....                                                                    | 63 |
| Tafla 39: Vestmannaeyjar - Sætanyting miðað við 17,7% aukningu íbúa.....                                       | 63 |
| Tafla 40: Vopnafjörður og Þórshöfn – Sætanyting .....                                                          | 64 |
| Tafla 41: Vopnafjörður og Þórshöfn - Sætanyting miðað við 16,5% aukningu íbúa .....                            | 64 |



Innviðaráðuneyti, 7. október 2025

---

# Arðsemismat samgönguáætlunar

Guðmundur Valur Guðmundsson  
Valtýr Þórisson



Borgarfjarðarvegur (94) , Njarðvíkurskriður

# Ávinningur vegaframkvæmda



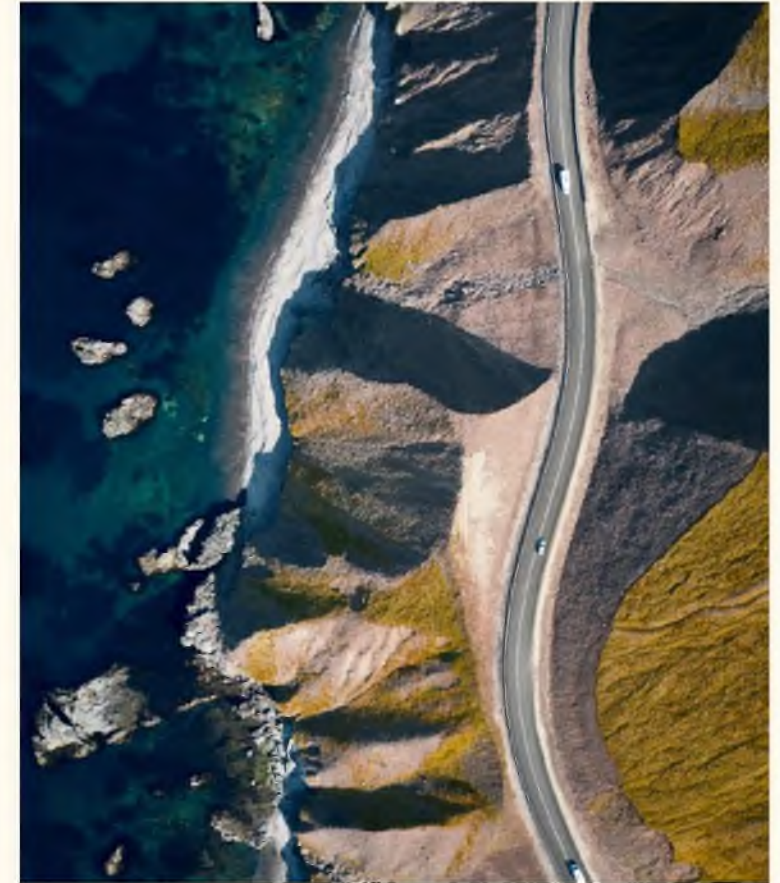




Hringvegur (1) um Hvalnesskriður

# Félagshagfræðilegar greiningar í vegasamgöngum

- Forsendur gefnar út af innviðaráðuneyti og Vegagerðinni í sept. 2023
- Öll verkefni í SGÁ 2026-2040 metin
- Kostnaðar-ábata greining
- Ávinningur metinn, aksturskostnaður, ferðatími, slysakostnaður, áhrif lokana o.s.frv.
- Styður við forgangsöröðun en ekki eingöngu hægt að horfa á arðsemi



Félagshagfræðilegar greiningar í vegasamgöngum  
Forsendur



Stjórnarráð Íslands  
Innviðaráðuneytið

september 2023

# Markmið

1. Greiðar samgöngur
2. Öruggar samgöngur
3. Hagkvæmar samgöngur
4. Umhverfislega sjálfbærar samgöngur
5. Jákvæð byggðaþróun





-----



# Niðurstöður nokkurra verkefna



Tafla 1

Samantekt á niðurstöðum verkefna

| Verkefni                                   | Áætluð<br>sólarhrings-<br>umferð á<br>opnunarári<br>(miðað við<br>2023) | Tekjur/<br>kostnaður | Innri vextir |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------|
| Hringvegur, Fossálar-Breiðbalakvísl        | 1.550                                                                   | 1,8                  | 7%           |
| Biskupstungnabraut um Geysi og Tungufljót  | 2.200                                                                   | 2,1                  | 8%           |
| Hringvegur um Ölfusá                       | 5.500                                                                   | 1,7                  | 7%           |
| Reykjanesbraut, Fitjar – Rósaselstorg      | 14.900                                                                  | 1,6                  | 6%           |
| Grindavíkurvegur, Reykjanesbraut-Seltjörn  | 4.800                                                                   | 2,6                  | 10%          |
| Hringvegur um Kjalarnes                    | 14.000                                                                  | 1,5                  | 6%           |
| Reykjanesbraut,Krýsuvíkurvegur-Hvassahraun | 17.900                                                                  | 3,0                  | 11%          |
| Breiðholtsbraut, Hringvegur-Arnarnesvegur  | 15.500                                                                  | 1,3                  | 6%           |
| Hringvegur um Borgarnes                    | 5.500                                                                   | 2,5                  | 9%           |
| Hringvegur um Holtavörðuvatn               | 1.600                                                                   | 0,6                  | 2%           |
| Vatnsnesvegur                              | 210                                                                     | 0,7                  | 2%           |
| Hringvegur um Hornafjörð                   | 1.100                                                                   | 3,1                  | 11%          |
| Hringvegur, Gljúfursá-Morsá                | 1.300                                                                   | 2,6                  | 13%          |
| Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn            | 870                                                                     | 1,3                  | 6%           |

# Hringvegur um Hornafjörð

- Stofnkostnaður á núvirði
- Heildarávinningur á núvirði
- Mismunur ávinnings og kostnaðar á núvirði
- Tekjur / kostnaður
- Innri vextir

#### 4.2.1 Hringvegur um Hornafjörð

Með framkvæmdinni stýttist Hringvegur um 12 km og einbreiðum brúm á Hringvegnum fækkar um þrjár.

Gert er ráð fyrir að Innheimt verði veggjald til að standa undir fjármögnun verkefnisins.



- Stofnkostnaður: 6.300 m.kr
- Framkvæmdatími 4 ár
- Reiknitími: 40 ár
- Hrakvirði: 30%
- umferð á fyrsta ári ÁDU 1100 ökutæki/sólarhring
  - 80% fólksbílur
  - 10% atvinnuumferð
  - 10% þung ökutæki
  - Árlegur vöxtur umferðar: 2,7%
- ábati 17.490 m.kr
  - aksturkostnaður 9.640 m.kr
  - tímasparnaður 6.034 m.kr
  - slysakostnaður 1.815 m.kr
- Tekjur/kostnaður 3,1
- Innri vextir 11%



# Vatnsnesvegur

- Stofnkostnaður á núvirði
- Heildarávinningur á núvirði
- Mismunur ávinnings og kostnaðar á núvirði
- Tekjur / kostnaður
- Innri vextir

#### ▲ 4.2.2 Vatnsnesvegur

Í tillögu að samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir að endurbyggja og leggja bundið slitlag á Vatnsnesveg á árunum 2027, 2028 og á 2. tímabili áætlunarinnar.

Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 2%.



- Stofnkostnaður: 6.900 m.kr
- Framkvæmdatími 4 ár
- Reiknitími: 40 ár
- Hrakvirði: 30%
- umferð á fyrsta ári ÁDU 210 ökutæki/sólarhring
  - 80% fólksbilar
  - 10% atvinnuumferð
  - 10% þung ökutæki
  - Árlegur vöxtur umferðar: 1,4%
- ábati 4.113 m.kr
  - aksturkostnaður 708 m.kr
  - tímasparnaður 1.973 m.kr
  - slysakostnaður 1.432 m.kr
- Tekjur/kostnaður 0,7
- Innri vextir 2%

# Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn

- Stofnkostnaður á núvirði
- Heildarávinningur á núvirði
- Mismunur ávinnings og kostnaðar á núvirði
- Tekjur / kostnaður
- Innri vextir

## 4.2.3 Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn

Í tillögu að samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir að 2027-2028 verði Hringvegur verði færður á þessum kafla í Reyðarfjarðarbotni auk þess sem byggð verður ný brú yfir Sléttuá og Fossá í stað einbreiðra brúa. Auk þess þarf að tengja Bórdalsheiðarveg nýjum Hringvegi.

Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 6%.



|                       |                                  |
|-----------------------|----------------------------------|
| → Stofnkostnaður:     | 1.200 m.kr                       |
| → Framkvæmdatími      | 1 ár                             |
| → Reiknitími:         | 40 ár                            |
| → Hrakvirði:          | 30%                              |
| → umferð á fyrsta ári | ADU 870 ökutæki/sólarhring       |
|                       | → 80% fólksbílur                 |
|                       | → 10% atvinnuumferð              |
|                       | → 10% þung ökutæki               |
|                       | → Árlegur vöxtur umferðar: 1,4 % |
| → ábati               | 1.494 m.kr                       |
|                       | → aksturkostnaður 0 m.kr         |
|                       | → tímasparnaður 78 m.kr          |
|                       | → slysakostnaður 1.415 m.kr      |
| → Tekjur/kostnaður    | 1,3                              |
| → Innri vextir        | 6%                               |

# Reykjanesbraut, Krýsuv.- Hvassahraun

- Stofnkostnaður á núvirði
- Heildarávinningur á núvirði
- Mismunur ávinnings og kostnaðar á núvirði
- Tekjur / kostnaður
- Innri vextir



#### 4.2.4 Reykjanesbraut, Krísuvíkurvegur Hvassahraun

Í tillögu að samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir að ljúka við breikkun og aðskilnað akstursstefna með vegriði á þessum vegarkafli, en framkvæmdir hófust á árinu 2023.

Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metið 11%.



- Stofnkostnaður: 5.600 m.kr
- Framkvæmdatími 3 ár
- Reiknitími: 40 ár
- Hrakvirði: 30%
- umferð á fyrsta ári ADU 17.800 ökutæki/sólarhring
  - 80% fólksbilar
  - 10% atvinnuumferð
  - 10% þung ökutæki
  - Árlegur vöxtur umferðar: 2,7 %
- ábati 15.242 m.kr
  - aksturkostnaður 0 m.kr
  - tímasparnaður 12.008 m.kr
  - slysakostnaður 3.234 m.kr
- Tekjur/kostnaður 3,0
- Innri vextir 11%

# Hringvegur um Ölfusá

- Stofnkostnaður á núvirði
- Heildarávinningur á núvirði
- Mismunur ávinnings og kostnaðar á núvirði
- Tekjur / kostnaður
- Innri vextir

## 1.2.5 Hringvegur um Ölfusá

Í tillögu að samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir byggingu nýrrar brúar á Ölfusá.

Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 7%.



- Stofnkostnaður: 14.000 m.kr
- Framkvæmdatími: 3 ár
- Reiknitími: 40 ár
- Hrakvirði: 30%
- umferð á fyrsta ári: ADU 5.500 ökutæki/sólarhring
  - 80% fólksbilar
  - 10% atvinnuumferð
  - 10% þung ökutæki
  - Árlegur vöxtur umferðar: 2,7 %
- ábati: 23.643 m.kr
  - aksturkostnaður: 4.861 m.kr
  - tímasparnaður: 17.358 m.kr
  - slysakostnaður: 1.423 m.kr
- Tekjur/kostnaður: 1,9
- Innri vextir: 7%

# Endurbýgging og styrking

- Stofnkostnaður á núvirði
- Heildarávinningur á núvirði
- Mismunur ávinnings og kostnaðar á núvirði
- Tekjur / kostnaður
- Innri vextir

## 1.2.6 Hringvegur, endurbýgging og styrking, ýmsir staðir

Endurbýgging og styrking ýmissa staða á Hringvegi þar sem sléttleiki er ekki góður (IRI>6)

Alls um 100 km.

Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 11%



- Stofnkostnaður: 6.000 m.kr
- Framkvæmdatími 1 ár
- Reiknitími: 20 ár
- Hrakvirdi: 30%
- umferð á fyrsta ári ADU 1.800 ökutæki/sólarhring
  - 80% fólksbilar
  - 10% atvinnuumferð
  - 10% þung ökutæki
  - Árlegur vöxtur umferðar: 2,7 %
- ábati 9.887 m.kr
  - aksturkostnaður 0 m.kr
  - tímasparnaður 2.953 m.kr
  - slysakostnaður 6.934 m.kr
- Tekjur/kostnaður 1,9
- Innri vextir 10% |

# Matstími, ávöxtunarkrafa og hrakvirði

Tafla A1

Grunnforsendur - samanburður

| Heiti                      | Mælieining              | Ísland<br>(útg.1.0) | Danmörk<br>(Teresa) | Noregur<br>(Handbok<br>R-109) | Áthugasemd                                                                                                   |
|----------------------------|-------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Matstími<br>verkefnis      | fjöldi ára              | 40                  | 50                  | 40                            | Matstími á Íslandi                                                                                           |
| Notkunartími<br>mannvirkis | fjöldi ára              | 70                  |                     | 75                            | Stærstu verkefnin á Íslandi eru<br>jardgöng og brýr sem hafa langan<br>notkunartíma.                         |
| Ávöxtunarkrafa             | %                       | 4,0%                | 3,5%                | 4,0%                          | Í Danmörku er notuð 2,5%<br>ávöxtunarkrafa frá ári 35 til árs 70.                                            |
| Hrakvirði                  | % af stofn-<br>kostnaði | 9%                  | -                   | 10%                           | Þar sem ávöxtunarkrafa og matstími<br>á Íslandi og í Noregi eru eins, er<br>hrakvirði svipað í báðum löndum. |



# Aksturskostnaður og tímavirði



**Tafla A2**

Aksturskostnaður og tímavirði vegfarenda

| Heiti                                          | Mælieining             | Ísland<br>(útg. 1.0) | Danmörk<br>(Teresa) | Noregur<br>(Handbok<br>R-109) | Athugasemd                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------|------------------------|----------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aksturskostnaður<br>folksbítfreiðar            | kr./ekinn<br>km        | 54                   | 54                  | 44                            | Tryggingar eru ekki inni í<br>aksturskostnaði enda kemur sá<br>þáttur inn sem slyskostnaður.<br>Tölur frá Danmörku eru notaðar<br>fyrir Ísland að þessu sinni. Tölur<br>frá Noregi eru hækkadar um 20%<br>vegna hækkunar verðlags frá<br>síðustu útgáfu handbókar. |
| Aksturskostnaður<br>flutningabítfreiðar        | kr./ekinn<br>km        | 133                  | 133                 | 114                           | Tölur frá Danmörku eru notaðar<br>fyrir Ísland að þessu sinni.                                                                                                                                                                                                     |
| Aksturskostnaður,<br>meðaltal ökutækja         | kr./ekinn<br>km        | 62                   | 62                  | 51                            | G.r.f. 90% hlutfalli fólksbítfreiða,<br>10% stærri bíla                                                                                                                                                                                                            |
| Fólksbítfreið -<br>tímavirði<br>vegfarenda     | kr./klst*ök<br>utæki   | 3.860                | 3.860               | 3.512                         | Tölur frá Danmörku eru notaðar<br>fyrir Ísland að þessu sinni. Hér er<br>sett fram tímavirði á hverri<br>ökutæki en í TERESA er miðað<br>við 1,34 vegfarendur í hverju<br>ökutæki. Tímavirði vegfarenda<br>er um 60% af tímavirði<br>heildarlauna á Íslandi.       |
| Flutningabítfreið -<br>tímavirði<br>vegfarenda | kr./klst*ök<br>utæki   | 9.980                | 9.980               | 8.815                         | Tölur frá Danmörku eru notaðar<br>fyrir Ísland að þessu sinni.                                                                                                                                                                                                     |
| Greiðfærni -<br>upp/niður veglína              | % igildi<br>styttingar | 10%                  | -                   | -                             | Mikill hæðarmunur veglína er<br>algengur á Íslandi, m.a. þar sem<br>jarðgöng eru til skoðunar.<br>Óhagstæð veglína eykur<br>orkukostnað ökutækja og<br>útbílastur CO <sub>2</sub> .                                                                                |
| Ávinningur af<br>bundnu slitlagi               | % igildi<br>styttingar | 10%                  | -                   | -                             | Ökuhraði á malarvegi er lægri en<br>á bundnu slitlagi sem lengir<br>ferðatíma. Rekstrarkostnaður<br>ökutækis er hærri á malarvegi,<br>sjá m.a.skýrslu Vg. "Breyttar<br>áherslur í vali slitlaga".                                                                  |

# Aðrir þættir – aksturskostnaður og tímavirði

↓ Tafla A2

Aksturskostnaður og tímavirði vegfarenda

| Heiti                              | Mælieining             | Ísland<br>(útg. 1.0) | Danmörk<br>(Teresa) | Noregur<br>(Handbok<br>R-109) | Athugasemd                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------|------------------------|----------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| -                                  |                        |                      |                     |                               |                                                                                                                                                                                                   |
| Greiddfærni -<br>upp/niður veglína | % ígildi<br>styttingar | 10%                  | -                   | -                             | Mikill hæðarmunur veglínu er<br>algengur á Íslandi, m.a. þar sem<br>jarðgöng eru til skoðunar.<br>Óhagstæð veglína eykur<br>orkukostnað ökutækja og<br>útbلاstur CO2.                             |
| Ávinningur af<br>bundnu slitlagi   | % ígildi<br>styttingar | 10%                  | -                   | -                             | Ökuhraði á malarvegi er lægri en<br>á bundnu slitlagi sem lengir<br>ferðatíma. Rekstrarkostnaður<br>ökutækis er hærri á malarvegi,<br>sjá m.a.skýrslu Vg. "Breyttar<br>áherslur í vali slitlaga". |

# Aðrir þættir – aksturskostnaður og tímavirði

- Malarvegir
- Ávinningur metinn með styttri ferðatíma og lægri rekstrarkostnaði ökutækja sem líklega er vanmetinn
- Ekki tekið tillit til umferðaraukningar vegna bættra vega

## 3.8 Yfirborð vega.

Akstur á malarvegum á Íslandi er 2,3% af heildarakstri á vegakerfi Vegagerðarinnar.

Þjónustustig malarvega á Íslandi er mun lægra en æskilegt er talið. Aksturskostnaður ökutækja er hærri á malarvegum m.a. vegna aukins orkukostnaðar og aukins viðhalds ökutækja<sup>10</sup> auk þess að draga úr ferðatíma vegna hærri ökuhraða. Hér er lagt til að nota viðmið fyrir sérstakt akstursgjald sem skilgreint er af ferðakostnaðarnefnd ríkisins í aksturssamningum ríkisstarfsmanna og ríkisstofana. Þar er almennt gjald fyrstu 10 þús. ekna km 141 kr/km. Fyrir sérstakt gjald er 15% álag lagt á almenna gjaldið. Nánari umfjöllun má m.a. sjá í skýrslu um hagkvæmni slitlagagerða frá 2010 en þar er nefnt að þetta sér varlega áætlað<sup>11</sup>. Þegar sérstakt gjald var tekið upp var mismuninum ætlað að standa straum af kostnaðarauka við akstur utanbæjar en á þeim tíma var stærsti hluti vega utan þéttbýlis með malarslitlagi.



# Slysakostnaður

Tafla A3

Ytri kostnaður umferðar

| Heiti                             | Mælieining                                  | Ísland<br>(útg 1.0) |
|-----------------------------------|---------------------------------------------|---------------------|
| Virði tölfraðilegs mannlífs (VSL) | millj.kr.<br>/látinn vegfaranda             | 608                 |
| Alvarlega slasaðir (VSI)          | millj.kr.<br>/alvarlega slasaðan vegfaranda | 122                 |
| Lítill meiðsl                     | millj.kr.<br>/litið slasaðan vegfaranda     | 15                  |
| Eignatjón eingöngu                | millj.kr.<br>/atburð                        | 1,4                 |



| Danmörk<br>(Teresa) | Noregur<br>(Handbok<br>R-109) | Athugasemd                                                                                                                                      |
|---------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 810                 | 467                           | Miðað er við að Ísland sé í efsta flokki meðal þeirra þjóða OECD. Í þessari útgáfu er miðað við 4 m EUR sem er sama tala og notuð er í Svipjóð. |
| 127                 | 149                           | Miðað er við það að VSI á Íslandi sé um 20% af VSL sem er eins og í Noregi en aðeins lægra en viðmið í Danmörku.                                |
| 16                  | 12                            |                                                                                                                                                 |
| -                   | 0,6                           |                                                                                                                                                 |

# Slysakostnaður

↓ Tafla 1.3

Kostnaðar umferðarslysa flokkaður eftir alvarleika.

|            | Eignatjón        | Minniháttar slys  | Alvarleg slys       | Banaslys         |
|------------|------------------|-------------------|---------------------|------------------|
| 4.flokkar  | 0,3%<br>1,8 m.kr | 2,5%<br>15 m.kr   | 15,4%<br>162,8 m.kr | 100%<br>608 m.kr |
| 3. flokkar | 0,3%<br>1,8 m.kr | 2,5%<br>15 m.kr   | 26,8%<br>163 m.kr   |                  |
| 2. flokkar | 0,3%<br>1,8 m.kr | 4,9%<br>29,9 m.kr |                     |                  |
| 1. flokkur | 0,7%<br>4,4 m.kr |                   |                     |                  |

# Losun CO<sub>2</sub>

## 3.6 Losun CO<sub>2</sub>

Samgöngur á landi eru ekki hluti af svokölluðu ETS viðskiptakerfi með kolefniskvóta í ESB. Verð á ETS kvóta er rétt innan við 100 EUR per tonn CO<sub>2</sub>. Stjórnvöld á Íslandi leggja mikla áherslu á að draga úr losun CO<sub>2</sub> frá samgöngum en til að stuðla að því markmiði hafa kaupendur rafbíla á Íslandi notið ívilnunar þar sem virðisaukaskattur af nýjum rafbilum er felldur niður. Fólgið verð CO<sub>2</sub> losunar vegna þessarar ívilnunar er minnst 182 EUR per tonn sem eru um 28 þús. kr.-. Miðað er við þessa tölu við útreikning ávinnings minni losunar CO<sub>2</sub> í vegasamgöngum á Íslandi.

**Aðrar greiningar,  
jarðgangaaðætlun,  
Sundabraut,**





# Mat á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu atvinnusvæða og byggðapróun

- Unnið af Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri í samstarfi við Vegagerðina
- Allir jarðgangakostir metnir með tilliti til þessara þátta.
- 2022 og uppfært í maí 2023
- [tengill á vefsíðu](#)

## JARÐGÖNG Á ÁÆTLUN

*Mat á arðsemi, umferðaröryggi,  
tengingu svæða og byggðapróun*

*Uppfærð útgáfa í maí 2023  
(með Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöngum)*

*Höfundar*

*Hjalti Jóhannesson*

*Jón Þorvaldur Heiðarsson*



# Sundabraut

- Nýr stofnvegur á höfuðborgarsvæðinu frá Sæbraut að Kjalarnesi
- Framkvæmdir boðnar út sem samvinnuverkefni skv. lögum nr. 80/2020
- Öll leiðin boðin út sem ein heild: hönnun, framkvæmd, viðhald og rekstur
- Fjármagnað með gjaldtöku af umferð

# Markmið með Sundabraut

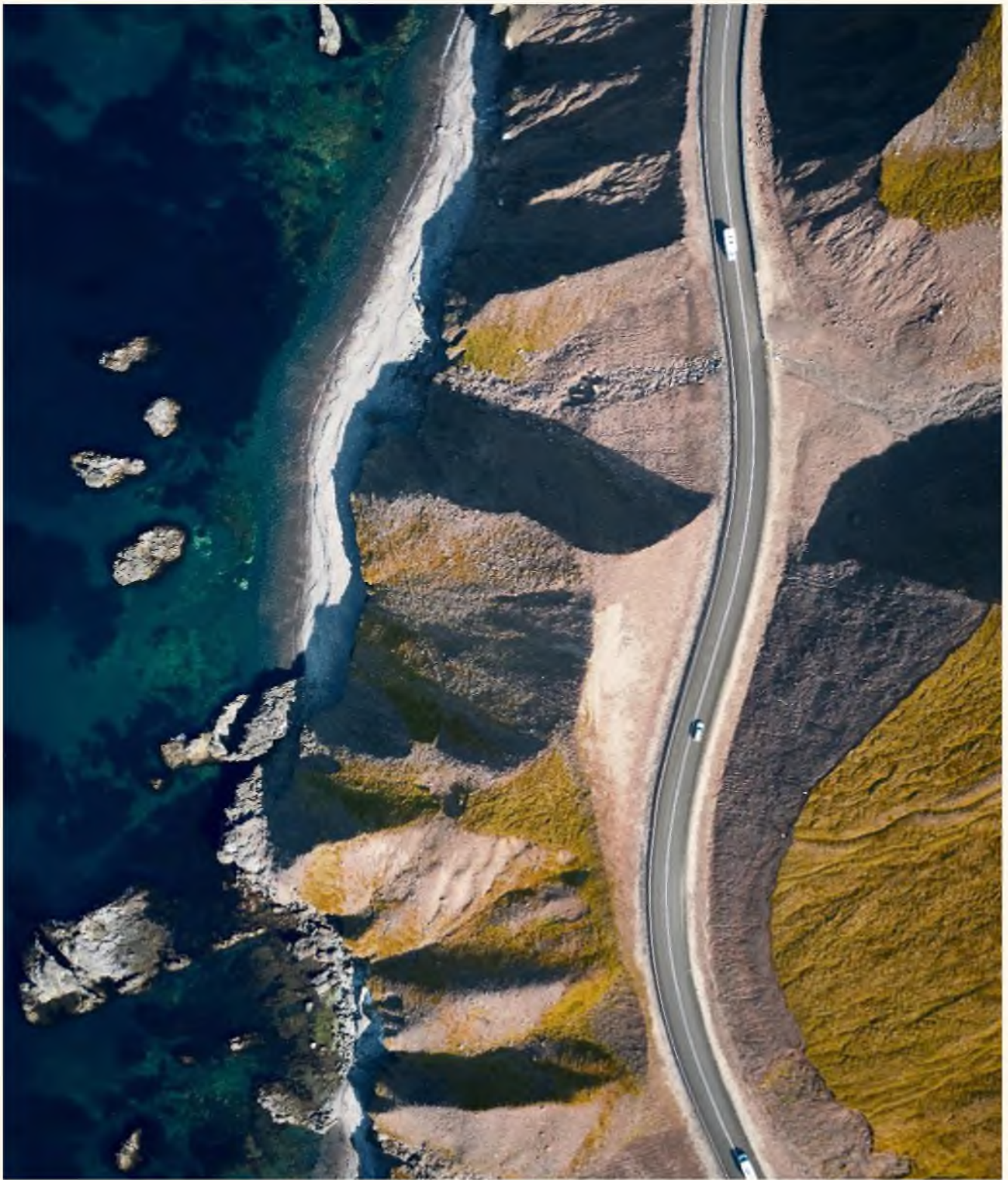
- Bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta á norðurhluta höfuðborgarsvæðisins
  - Bæta tengingu Vestur- og Norðurlands við höfuðborgarsvæðið
  - Auka hagræði fyrir atvinnuumferð
  - Bæta tengingar Grafarvogs við svæðið vestan Elliðaána
  - Dreifa umferð á fleiri leiðir og létta á umferðarþunga
  - Auka samfélagslegan ábata með styttri ferðatíma vegfarenda, minni akstri, minni útblæstri og mengun vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu og innan þess
- ... aukið umferðaröryggi, fjölgun flóttaleiða, bætt aðgengi viðbragðsaðila



# Helstu niðurstöður félagshagfræðilegrar greiningar (2021)

- Greiningin nær til 30 ára
- Þjóðhagslegur ábati Sundabrautar 186 – 236 milljarðar kr.
- Heildarábati notenda 216 – 293 milljarðar kr.
- Innri raunvextir eru metnir á bilinu 11,5 – 12,2%
- Ábata / kostnaðarhlutfall 2,91 – 3,34
- Minni útblástur CO<sub>2</sub>, minni umferðarhávaði og minni mengun eru metin sem jákvæð áhrif um 22 milljarða kr.





## Félagshagfræðilegar greiningar í vegasamgöngum Forsendur

---



Stjórnarráð Íslands  
Innviðaráðuneytið

september 2023



# Lykilsíða

| Númer skýrslu/gerð skýrslu                                 | Fjöldi síðna     | Dagsetning       | Dreifing |
|------------------------------------------------------------|------------------|------------------|----------|
|                                                            | 19               | 4.september 2023 | Opin     |
| Heiti skýrslu                                              |                  |                  |          |
| Félagshagfræðilegar greiningar í vegasamgöngum - forsendur |                  |                  |          |
| Höfundur/ar                                                |                  |                  |          |
| Árni Freyr Stefánsson                                      | Innviðaráðuneyti |                  |          |
| Björn Ágúst Björnsson                                      | Innviðaráðuneyti |                  |          |
| Guðmundur Valur Guðmundsson                                | Vegagerðin       |                  |          |
| Valtýr Þórisson                                            | Vegagerðin       |                  |          |

# Efnisyfirlit

|                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Um félagshagfræðilega greiningu .....</b>                        | <b>2</b>  |
| 1.1 Almennt .....                                                     | 2         |
| 1.2 Um útgáfu forsendna.....                                          | 2         |
| <b>2 Reiknaður ávinningur .....</b>                                   | <b>3</b>  |
| <b>3 Um helstu forsendur .....</b>                                    | <b>4</b>  |
| 3.1 Matstími, notkunartími og hrakvirði. ....                         | 4         |
| 3.2 Ávöxtunarkrafa. ....                                              | 4         |
| 3.3 Tímavirði vegfarenda. ....                                        | 4         |
| 3.4 Aksturkostnaður. ....                                             | 5         |
| 3.5 Slysakostnaður.....                                               | 5         |
| 3.6 Losun CO2.....                                                    | 6         |
| 3.7 Greiðfærni- upp/niður veglína. ....                               | 6         |
| 3.8 Yfirborð vega.....                                                | 6         |
| 3.9 Lokanir vegna ytri aðstæðna .....                                 | 7         |
| 3.10 Umferðarhávaði og loftmengun.....                                | 7         |
| 3.11 Viðhald og rekstur .....                                         | 7         |
| <b>4 Um niðurstöður félagshagfræðilegrar greiningar .....</b>         | <b>9</b>  |
| 4.1 Hvað er þjóðhagslega hagkvæmt verkefni.....                       | 9         |
| 4.2 Dæmi um niðurstöður verkefnis.....                                | 10        |
| 4.2.1 Hringvegur um Hornafjörð.....                                   | 11        |
| 4.2.2 Vatnsnesvegur.....                                              | 12        |
| 4.2.3 Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn.....                            | 13        |
| 4.2.4 Reykjanesbraut, Krísuvíkurvegur-Hvassahraun .....               | 14        |
| <b>Heimildaskrá.....</b>                                              | <b>16</b> |
| <b>Viðauki A – samanburður á forsendum við Noreg og Danmörku.....</b> | <b>17</b> |

# 1 Um félagshagfræðilega greiningu

---

## 1.1 Almenn

Félagshagfræðileg greining er aðferðafræði sem tryggja á hagkvæmni í fjárfestingum í innviðum og gagnsæi við ákvarðanatökur. Bent hefur verið á mikilvægi þess að fara í slíkar greiningar á stórum samgönguverkefnum, með samræmdri aðferðafræði, til að fá samanburð á verkefnum.

Í efnahagslegri greiningu OECD á Íslandi árið 2019 var ein ráðleggingin til að bæta opinberar fjárfestingar sú að framkvæma ítarlegar félagshagfræðilegar greiningar áður en ráðist er í stór innviðaverkefni.

Félagshagfræðileg greining byggir á tveimur grunnþáttum. Kostnaðar-ábata greiningu á þjóðhagslegri hagkvæmni og félagslegri greiningu þar sem lagt er mat á samfélagsáhrif viðkomandi fjárfestingar. Annars vegar eru greindir kostnaðar- og tekjupættir veghaldara og umferðarinnar sem unnt er að verðleggja og hins vegar huglægir þættir sem ekki verður lagt kostnaðarmat á.

Niðurstöður slíkra greininga geta verið ráðgefandi fyrir forgangsroðun framkvæmda og mat á valkostum þó önnur atriði geti einnig ráðið för, m.a. byggða- og umhverfissjónarmið.

## 1.2 Um útgáfu forsendna

Innviðaráðuneytið og Vegagerðin gefa nú í fyrsta sinn út helstu forsendur félagshagfræðilegrar greiningar í vegasamgöngum. Hér er horft til áherslna stjórnvalda á Íslandi í samgönguáætlun og forsendna sem notaðar eru á Norðurlöndunum. Aðferðafræði félagshagfræðilegrar greiningar tekur m.a. mið af leiðbeiningum Evrópuráðsins frá árinu 2015 (European Commission, 2014) <sup>1</sup>. Þá hefur verið horft til aðferðafræði á Norðurlöndunum og þá sérstaklega Danmerkur og Noregs.

---

<sup>1</sup> European Commission, Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects – December 2014.



## 2 Reiknaður ávinningur

---

Margvíslegar forsendur koma til greina við útreikning á ávinningi samgöngumannvirkja. Að jafnaði er útreikningur á ávinningi einskorðaður við nokkra lykilþætti sem varða sparnað á tíma vegfarenda, aksturskostnaði ökutækis og auknu umferðaröryggi. Fleiri forsendur koma til skoðunar þegar stór verkefni á höfuðborgarsvæðinu eru reiknuð í samgöngulíkani þar sem um fjölbreyttari ferðamáta er að ræða, s.s. ferðir í almenningssamgöngum og hjóleiðum, í þeim tilfellum má styðjast við forsendur í hinu danska TERESA líkani<sup>2</sup>. TERESA líkaninu hefur verið beitt á nokkur innviðaverkefni á Íslandi, m.a. Sundabraut (2021)<sup>3</sup> og 1.áfanga Borgarlínu (2020)<sup>4</sup>.

Í nágrannalöndum Íslands eru hagrannsóknir samgangna stundaðar í sérstökum stofnunum, m.a. Transportøkonomisk institutt (TØI) í Noregi. Sú stofnun hefur m.a. nýverið gefið út samanburð á forsendum félags-hagfræðilegrar greiningar í samgöngum í sjö löndum<sup>5</sup>.

Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri hefur unnið að fjölmörgum verkefnum sem tengjast samfélagslegum ábata samgönguframkvæmda og þá vinnur Hagfræðistofnun Háskólans nú að rannsóknum sem tengjast tímavirði í samgöngum svo og mati á tölfræðilegu virði slysa í samgöngum<sup>6</sup>.

Niðurstöður úr félags-hagfræðilegri greiningu fyrir einstök samgönguverkefni eru settar fram á eftirfarandi hátt:

- Stofnkostnaður á núvirði
- Heildarávinningur á núvirði
- Mismunur ávinnings og kostnaðar á núvirði
- Hlutfall ávinnings og kostnaðar (Á-K)
- Innri vextir (%)

---

<sup>2</sup> Center for Transport analytics - <https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa>

<sup>3</sup> Sundabraut Socioeconomic analysis, Mannvit og Cowi, 2021.

<sup>4</sup> Borgarlínan Socioeconomic analysis, Mannvit og Cowi, 2020.

<sup>5</sup> TØI: Internasjonal sammenligning av retningslinjer for samfunnsøkonomiske analyser i transportsektoren: 7 land og 21 temaer.

<sup>6</sup> Hagfræðistofnun Háskóla Íslands. Virði tölfræðilegs lífs og mat á tímavirði, skýrsla R23:01, apríl 2023.

## 3 Um helstu forsendur

---

### 3.1 Matstími, notkunartími og hrakvirði.

Algengur matstími verkefna erlendis er 30 til 60 ár og verður miðað við 40 ára matstíma á Íslandi. Ef notkunartími mannvirkis er lengri en matstími þarf að reikna hrakvirði. Með hliðsjón af hönnun nýrra mannvirkja hjá Vegagerðinni verður hér miðað við 70 ára notkunartíma. Dæmi eru um lengri notkunartíma en 70 ár, sbr. brýr og jarðgöng, en einnig styttri sbr. einbreið veggöng sem kalla á nýfjárfestingu með vaxandi umferð.

### 3.2 Ávöxtunarkrafa.

Tímavirði peninga endurspeglast í ávöxtunarkröfu. Verðtryggðir vextir ríkisskuldabréfa eru um 2% og verður hér miðað við 4% ávöxtunarkröfu í samgönguverkefnum á Íslandi. Almennt hefur ávöxtunarkrafa lækkað síðustu fjóra áratugi, bæði hér á landi og í nágrannalöndunum og víðast hvar er miðað við 3% til 4% í útreikningum á reiknuðum ávinningi<sup>2</sup>.

### 3.3 Tímavirði vegfarenda.

Tímasparnaður getur komið til vegna minni umferðartafa eða styttingar leiðar. Aukin greiðfærni á leið er ígildi styttingar. Metið virði tíma vegfarenda er mikilvæg forsenda reiknaðs ávinnings og eðli málsins samkvæmt eru til margvíslegar greiningar erlendis á þessum þætti þar sem horft er til viðhorfs vegfarenda og launa í viðkomandi landi.

Heildarlaun á starfandi Íslandi árið 2021 voru 823 þús. kr.- á mánuði. Ef miðað er við 160 klst vinnu er tímavirði heildarlauna árið 2021 5.144 kr.-/klst. Metið tímavirði vegfarenda skv. forsendum í TERESA er 2.881 kr./klst sem er 56% af tímavirði heildarlauna. Árið 2022 hækkuðu laun umtalsvert og því er metið tímavirði vegfarenda nú um 50% af tímavirði heildarlauna á Íslandi.

Ítarlega umfjöllun um tímavirði vegfarenda er m.a. að finna í skýrslu Rannsóknarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri<sup>7</sup>. Þar er tímavirði metið út frá greiðsluvilja vegfarenda um veggöng á Íslandi.

---

<sup>7</sup> Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri: „Jarðgöng á áætlun, mat á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu svæða og byggðapróun“, 2022

### 3.4 Aksturskostnaður.

Stytting leiða og aukin greiðfærni draga úr aksturskostnaði ökutækis vegna minni orkunotkunar og slits. FÍB birtir árlega rekstrarkostnað nýrra bifreiða með bensín- eða dísilhreyfil. Ekki eru öll ökutæki ný en meðalaldur bílaflota á Íslandi er 12 ár og því þyrfti að gera ítarlega greiningu á þessum kostnaði hér á landi. Að þessu sinni verður stuðst við tölur frá Danmörku við útreikning á aksturskostnaði.

### 3.5 Slysakostnaður.

Reiknaður slysakostnaður tekur mið af greiðsluviljaaðferð og stefnu stjórnvalda. Rannsóknir á Norðurlöndum eru hér hafðar til hliðsjónar. Markmið stjórnvalda í umferðaröryggi er að Ísland verði í hópi fimm bestu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna í umferðinni á hverja 100.000 íbúa. Reiknaður slysakostnaður á Íslandi tekur því mið af forsendum í þeim löndum Evrópu sem fremst eru í umferðaröryggi. Gert er ráð fyrir að virði tölfræðilegs mannlífs sé 4 m EUR eða 608 millj. kr.

Umferðarslys eru flokkuð eftir alvarleika í eignatjón, minniháttar slys, alvarleg slys og banaslys. Reiknaður slysakostnaður fer eftir því hvort einstakir flokkar séu teknir saman og er þar miðað við hlutfallslega skiptingu sem kemur fram í skýrslu Haraldar Sigbórssonar og Vilhjálms Hilmarssonar frá 2014<sup>8</sup>.

Tafla 1.3

Kostnaðar umferðarslysa flokkaður eftir alvarleika.

|            | Eignatjón        | Minniháttar slys  | Alvarleg slys       | Banaslys         |
|------------|------------------|-------------------|---------------------|------------------|
| 4.flokkar  | 0,3%<br>1,8 m.kr | 2,5%<br>15 m.kr   | 15,4%<br>162,8 m.kr | 100%<br>608 m.kr |
| 3. flokkar | 0,3%<br>1,8 m.kr | 2,5%<br>15 m.kr   | 26,8%<br>163 m.kr   |                  |
| 2. flokkar | 0,3%<br>1,8 m.kr | 4,9%<br>29,9 m.kr |                     |                  |
| 1. flokkur | 0,7%<br>4,4 m.kr |                   |                     |                  |

<sup>8</sup> Haraldur Sigbórsson og Vilhjálmur Hilmarsson (2014). Kostnaður umferðarslysa, (Vegagerðin og Háskólinn í Reykjavík)

### 3.6 Losun CO<sub>2</sub>

Samgöngur á landi eru ekki hluti af svokölluðu ETS viðskiptakerfi með kolefniskvóta í ESB. Verð á ETS kvóta er rétt innan við 100 EUR per tonn CO<sub>2</sub>. Stjórnvöld á Íslandi leggja mikla áherslu á að draga úr losun CO<sub>2</sub> frá samgöngum en til að stuðla að því markmiði hafa kaupendur rafbíla á Íslandi notið ívilnunar þar sem virðisaukaskattur af nýjum rafbílum er felldur niður. Fólgið verð CO<sub>2</sub> losunar vegna þessarar ívilnunar er minnst 182 EUR per tonn sem eru um 28 þús. kr.-. Miðað er við þessa tölu við útreikning ávinnings minni losunar CO<sub>2</sub> í vegasamgöngum á Íslandi.

### 3.7 Greiðfærni- upp/niður veglína.

Ýmis stærri samgönguverkefni á Íslandi snúa að aukinni greiðfærni þar sem veglína er upp í mikla hæð yfir sjó og niður aftur. Dæmi um þetta eru fyrirhuguð veggöng um Fjarðarheiði, Mikladal og Hálfðán. Bætt veglína um veggöng eykur rekstraröryggi vegar auk þess að spara vegfarendum tíma, minnkar aksturskostnað og dregur úr losun CO<sub>2</sub>. Hagkvæm veglína hefur jákvæð áhrif á akstursdrægi rafbíla.

Ýmsar athuganir hafa verið gerðar á áhrifum bættra vega á greiðfærni og er hér mælt með að þar sem sérstakar aðstæður og tilefni sé til verði það metið sérstaklega í hverju verkefni fyrir sig. Dæmi er um að bætt hæðarlega vegar sé metin á þann hátt að 100 m minni hækkun jafngildir 1 km í styttingu vegar.<sup>9</sup>

### 3.8 Yfirborð vega.

Akstur á malarvegum á Íslandi er 2,3% af heildarakstri á vegakerfi Vegagerðarinnar.

Þjónustustig malarvega á Íslandi er mun lægra en æskilegt er talið. Aksturskostnaður ökutækja er hærri á malarvegum m.a. vegna aukins orkukostnaðar og aukins viðhalds ökutækja<sup>10</sup> auk þess að draga úr ferðatíma vegna hærri ökuhraða. Hér er lagt til að nota viðmið fyrir sérstakt akstursgjald sem skilgreint er af ferðakostnaðarnefnd ríkisins í aksturssamningum ríkisstarfsmanna og ríkisstofana. Þar er almennt gjald fyrstu 10 þús. ekna km 141 kr./km. Fyrir sérstakt gjald er 15% álag lagt á almenna gjaldið. Nánari umfjöllun má m.a. sjá í skýrslu um hagkvæmni slitlagagerða frá 2010 en þar er nefnt að þetta sér varlega áætlað<sup>11</sup>. Þegar sérstakt gjald var tekið upp var mismuninum ætlað að standa straum af kostnaðarauka við akstur utanbæjar en á þeim tíma var stærsti hluti vega utan þéttbýlis með malarslitlagi.

---

<sup>9</sup> Dæmi: Jarðgöng koma í stað fjallvegur og er hæð fjallvegur 400 m. Sú lækkun er ígildi 4 km styttingar vegar og kemur þannig inn í félagsdagfræðilega greiningu með styttri ferðatíma og akstursvegalengd.

<sup>10</sup> Vegagerðin/Nýsköpunarmiðstöð: „Breyttar áherslur í vali slitlaga“, 2010

<sup>11</sup> Breyttar áherslur í vali slitlaga. Nýsköpunarmiðstöð Íslands 2010. Ásbjörn Jóhannesson, Guðmundur Heiðreiksson, Ingvi Árnason og Pétur Pétursson.

Ávinningur af breyttu yfirborði vega er því metinn bæði með styttri ferðatíma og minni aksturskostnaðar.

### 3.9 Lokanir vegna ytri aðstæðna

Í umfjöllun Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Akureyri um mat á arðsemi jarðganga frá júní 2022 er lagt til að meta sérstaklega ábata notenda af því að komast leiðar sinnar án lokana. Þetta á sérstaklega við fjallvegi og aðra vegi þar sem ný og betri leið leiðir til færri lokana og minni truflana á umferð.

Hér er miðað við að greiðsluvilji týndrar umferðar sé kr. 5.000 fyrir alla umferð sem reiknast sem ábati og mælikvarði á öryggi að komast leiðar sinnar. Þessi ábati reiknast til viðbótar við mögulegan ábata vegna styttri vegalengda og ferðatíma<sup>12</sup>.

Í Noregi hefur Transportøkonomisk institutt m.a. gefið út sérstaka greinargerð varðandi mat á ábata við að sleppa við að aka ótryggan veg þar sem er skriðuhætta<sup>13</sup>. Tilefni er til nánari greininga á slíku hér á Íslandi.

### 3.10 Umferðarhávaði og loftmengun

Í leiðbeiningum Evrópuráðsins er gert ráð fyrir því að metin séu áhrif vegna umferðarhávaða og loftmengunar við félags-hagfræðilega greiningu.

Þessir þættir eru mikilvægir sérstaklega í þéttbýli og hafa ekki verið reiknaðir sérstaklega fyrir Ísland. Það verður gert í síðari útgáfum.

### 3.11 Viðhald og rekstur

Við endurbætur á vegakerfi og byggingu nýrra mannvirkja sem koma í stað eldri mannvirkja verða breytingar á viðhalds- og rekstrarkostnaði. Í sumum tilfellum koma jarðgöng í stað fjallvega.

Rekstur vegakerfisins felst m.a. í snjómokstri, hálkuvörnum og annarri vetrarþjónustu, merkingar, hreinsun og umhirða vegsvæðis ásamt veglýsingu. Rekstur jarðganga er verulega háður umferðarmagni og notkun ganganna.

Umfang vetrarþjónustu er verulega háð aðstæðum og umferðarmagni og þau gildi sem hér er miðað eiga einungis við um tveggja akreina vegi í dreifbýli.

Til viðhalds telst það sem viðheldur og eykur virði vegamannvirkja og má þar nefna endurnýjun slitlaga og burðarlaga, viðhald og endurbætur brúa og jarðganga.

---

<sup>12</sup> Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri(RHA): „Jarðgöng á áætlun, mat á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu svæða og byggðapróun“, 2022

<sup>13</sup> Menom Economics: Verdsetting av utrygghet ved skred, rapport nr.44/2020. Unnið fyrir Transportøkonomisk institutt.



Sé ekki gerð sérstök grein fyrir viðhalds- og rekstrarkostnaði vega á matstíma félags- hagfræðilegu greiningarinnar þá er miðað við eftirfarandi gildi:

- Sumarþjónusta vega 2 m.kr/km
- Vetrarþjónusta vega 1 m.kr / km
- Rekstur og viðhald jarðganga 150 kr/ökutæki
- Viðhald vega 0,8 % af stofnkostnaði

Einnig má líta þannig á að viðhald vega viðhaldi virði mannvirkjanna og komi því til hækkunar á hrakvirði þeirra og því sé mögulegt að sleppa áætluðum viðhaldskostnaði við félags-hagfræðilegu greininguna.

## 4 Um niðurstöður félagshagfræðilegrar greiningar

---

Félagshagfræðileg greining byggir á tveimur grunnþáttum. Kostnaðar-ábata greiningu á þjóðhagslegri hagkvæmni og félagslegri greiningu þar sem lagt er mat á samfélagsáhrif viðkomandi fjárfestingar. Annars vegar eru greindir kostnaðar- og tekjupættir veghaldara og umferðarinnar sem unnt er að verðleggja og hins vegar huglægir þættir sem ekki verður lagt kostnaðarmat á.

Kostnaðar- og tekjupættir á matstímanum (40 ár) eru færðir til núvirðis og má segja almennt að verkefni geti talist þjóðhagslega hagkvæm ef núvirtur ábati verkefnisins er meiri en núvirtur kostnaður og að innri vextir séu hærri en sú ávöxtunarkrafa sem skilgreind er (4%).

### 4.1 Hvað er þjóðhagslega hagkvæmt verkefni

Hvert verkefni getur verið hagkvæmt á ólíkum forsendum, fækkun slysa, stytting ferðatíma og akstursvegalengda eða minni beinn kostnaður notenda.

Í einhverjum tilfellum koma þó aðrir þættir til, s.s. stækkun vinnusóknarsvæða, bæði í dreifbýli og þéttbýli, aukin atvinnuþátttaka í dreifbýli, nýjar leiðir sem verða til. Erfitt er að meta beinan ávinning af slíku og hefur það ekki verið gert hér.

Í samgönguáætlun eru skilgreind sérstaklega fimm markmið.

- Greiðar samgöngur
- Öruggar samgöngur
- Hagkvæmar samgöngur
- Umhverfislega sjálfbærar samgöngur
- Jákvæð byggðapróun

Félagshagfræðileg greining nær ekki utan um öll þessi markmið en er eins og segir mælikvarði á ákveðna þætti sem nýst getur við mat á verkefnum og forgangsroðun þeirra.

Almennt er verkefni talið vera þjóðhagslega hagkvæmt ef núvirtur nettóábati er jákvæður, þ.e. reiknaður ábati fyrir samfélagið er meiri en kostnaður, og ef innri vextir eru hærri en skilgreind ávöxtunarkrafa sem hér er 4% eins og kemur fram í kafla 3.2.

4.2 Dæmi um niðurstöður verkefna

Í tillögu að samgönguáætlun 2024-2038 hefur verið metin arðsemi þeirra verkefna í samræmi við þær forsendur sem hér eru skilgreindar.

Í töflu 1 má sjá samantekt af niðurstöðum helstu verkefna sem tilgreind eru í tillögu að samgönguáætlun 2024-2038.

Þá eru tekin dæmi af nokkrum verkefnum sem gerð er grein fyrir í tillögum að samgönguáætlun 2024-2038, forsendum þeirra og niðurstöðum á útreikningum á arðsemi þeirra.

Tafla 1  
Samantekt á niðurstöðum verkefna

| Verkefni                                   | Áætluð<br>sólarhrings-<br>umferð á<br>opnunarári<br>(miðað við<br>2023) | Tekjur/<br>kostnaður | Innri vextir |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------|
| Hringvegur, Fossálar-Breiðbalakvísl        | 1.550                                                                   | 1,8                  | 7%           |
| Biskupstungnabraut um Geysi og Tungufljót  | 2.200                                                                   | 2,1                  | 8%           |
| Hringvegur um Ölfusá                       | 5.500                                                                   | 1,7                  | 7%           |
| Reykjanesbraut, Fitjar – Rósaselstorg      | 14.900                                                                  | 1,6                  | 6%           |
| Grindavíkurvegur, Reykjanesbraut-Seltjörn  | 4.800                                                                   | 2,6                  | 10%          |
| Hringvegur um Kjalarnes                    | 14.000                                                                  | 1,5                  | 6%           |
| Reykjanesbraut,Krýsuvíkurvegur-Hvassahraun | 17.900                                                                  | 3,0                  | 11%          |
| Breiðholtsbraut, Hringvegur-Arnarnesvegur  | 15.500                                                                  | 1,3                  | 6%           |
| Hringvegur um Borgarnes                    | 5.500                                                                   | 2,5                  | 9%           |
| Hringvegur um Holtavörðuvatn               | 1.600                                                                   | 0,6                  | 2%           |
| Vatnsnesvegur                              | 210                                                                     | 0,7                  | 2%           |
| Hringvegur um Hornafjörð                   | 1.100                                                                   | 3,1                  | 11%          |
| Hringvegur, Gljúfursá-Morsá                | 1.300                                                                   | 2,6                  | 13%          |
| Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn            | 870                                                                     | 1,3                  | 6%           |

#### 4.2.1 Hringvegur um Hornafjörð

Með framkvæmdinni styttest Hringvegur um 12 km og einbreiðum brúm á Hringveginum fækkar um þrjár.

Gert er ráð fyrir að innheimt verði veggjald til að standa undir fjármögnun verkefnisins.



- Stofnkostnaður: 6.300 m.kr
- Framkvæmdatími 4 ár
- Reiknitími: 40 ár
- Hrakvirði: 30%
- umferð á fyrsta ári ÁDU 1100 ökutæki/sólarhring
  - 80% fólksbílar
  - 10% atvinnuumferð
  - 10% þung ökutæki
  - Árlegur vöxtur umferðar: 2,7%
- ábati 17.490 m.kr
  - aksturkostnaður 9.640 m.kr
  - tímasparnaður 6.034 m.kr
  - slysakostnaður 1.815 m.kr
- **Tekjur/kostnaður 3,1**
- **Innri vextir 11%**

#### 4.2.2 Vatnsnesvegur

Í tillögu að samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir að endurbyggja og leggja bundið slitlag á Vatnsnesveg á árunum 2027, 2028 og á 2. tímabili áætlunarinnar.

Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 2%.



- Stofnkostnaður: 6.900 m.kr
- Framkvæmdatími 4 ár
- Reiknitími: 40 ár
- Hrakvirði: 30%
- umferð á fyrsta ári ÁDU 210 ökutæki/sólarhring
  - 80% fólksbílar
  - 10% atvinnuumferð
  - 10% þung ökutæki
  - Árlegur vöxtur umferðar: 1,4%
- ábati 4.113 m.kr
  - aksturkostnaður 708 m.kr
  - tímasparnaður 1.973 m.kr
  - slysakostnaður 1.432 m.kr
- **Tekjur/kostnaður 0,7**
- **Innri vextir 2%**
-



#### 4.2.3 Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn

Í tillögu að samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir að 2027-2028 verði Hringvegur verði færður á þessum kafla í Reyðarfjarðarbotni auk þess sem byggð verður ný brú yfir Sléttuá og Fossá í stað einbreiðra brúa. Auk þess þarf að tengja Þórdalsheiðarveg nýjum Hringvegi.

Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 6%.



- Stofnkostnaður: 1.200 m.kr
- Framkvæmdatími 1 ár
- Reiknitími: 40 ár
- Hrakvirði: 30%
- umferð á fyrsta ári ÁDU 870 ökutæki/sólarhring
  - 80% fólksbílar
  - 10% atvinnuumferð
  - 10% þung ökutæki
  - Árlegur vöxtur umferðar: 1,4 %
- ábati 1.494 m.kr
  - aksturkostnaður 0 m.kr
  - tímasparnaður 78 m.kr
  - slysakostnaður 1.415 m.kr
- **Tekjur/kostnaður 1,3**
- **Innri vextir 6%**

#### 4.2.4 Reykjanesbraut, Krísuvíkurvegur-Hvassahraun

Í tillögu að samgönguáætlun 2024-2038 er gert ráð fyrir að ljúka við breikkun og aðskilnað akstursstefna með vegriði á þessum vegarkafli, en framkvæmdir hófust á árinu 2023.

Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metið 11%.



- Stofnkostnaður: 5.600 m.kr
- Framkvæmdatími 3 ár
- Reiknitími: 40 ár
- Hrakvirði: 30%
- umferð á fyrsta ári ÁDU 17.800 ökutæki/sólarhring
  - 80% fólksbílar
  - 10% atvinnuumferð
  - 10% þung ökutæki
  - Árlegur vöxtur umferðar: 2,7 %
- ábati 15.242 m.kr
  - aksturkostnaður 0 m.kr
  - tímasparnaður 12.008 m.kr
  - slysakostnaður 3.234 m.kr
- **Tekjur/kostnaður 3,0**
- **Innri vextir 11%**



# Heimildaskrá

1. European Commission, Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects – December 2014.
2. Center for Transport analytics -  
<https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa>
3. Sundabraut Socioeconomic analysis, Mannvit og Cowi, 2021
4. Borgarlínan Socioeconomic analysis, Mannvit og Cowi, 2020.
5. Transportøkonomisk institutt (TÖI): Internasjonal sammenligning av retningslinjer for samfunnsøkonomiske analyser i transportsektoren: 7 land og 21 temaer, rapport 1930 / 2022.
6. Hagfræðistofnun Háskóla Íslands. Virði tölfræðilegs lífs og mat á tímavirði, skýrsla R23:01, apríl 2023.
7. Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA): „Jarðgöng á áætlun, mat á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu svæða og byggðapróun“, 2022
8. Haraldur Sigbórsson og Vilhjálmur Hilmarsson (2014). Kostnaður umferðarslysa, (Vegagerðin og Háskólinn í Reykjavík)
9. Breyttar áherslur í vali slitlaga. Nýsköpunarmiðstöð Íslands 2010. Ásbjörn Jóhannesson, Guðmundur Heiðreiksson , Ingvi Árnason og Pétur Pétursson.
10. Menom Economics: Verdsetting av utrygghet ved skred, rapport nr.44/2020. Unnið fyrir Transportøkonomisk institutt.

# Viðauki A – samanburður á forsendum við Noreg og Danmörku

## Samanburður á forsendum við Noreg og Danmörku

Í meðfylgjandi töflum má sjá samanburð á helstu forsendum sem lagðar eru til hér við forsendur sem notaðar eru við félagshagfræðilegar greiningar í samgönguverkefnum í Noregi og Danmörku.



**Tafla A1**

Grunnforsendur - samanburður

| Heiti                      | Mælieining              | Ísland<br>(útg.1.0) | Danmörk<br>(Teresa) | Noregur<br>(Handbok<br>R-109) | Athugasemd                                                                                                   |
|----------------------------|-------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Matstími<br>verkefnis      | fjöldi ára              | 40                  | 50                  | 40                            | Matstími á Íslandi                                                                                           |
| Notkunartími<br>mannvirkis | fjöldi ára              | 70                  |                     | 75                            | Stærstu verkefnin á Íslandi eru<br>jarðgöng og brýr sem hafa langan<br>notkunartíma.                         |
| Ávöxtunarkrafa             | %                       | 4,0%                | 3,5%                | 4,0%                          | Í Danmörku er notuð 2,5%<br>ávöxtunarkrafa frá ári 35 til árs 70.                                            |
| Hrakvirði                  | % af stofn-<br>kostnaði | 9%                  | -                   | 10%                           | Þar sem ávöxtunarkrafa og matstími<br>á Íslandi og í Noregi eru eins, er<br>hrakvirði svipað í báðum löndum. |

**Tafla A2**

Aksturskostnaður og tímavirði vegfarenda

| Heiti                                         | Mælieining             | Ísland<br>(útg. 1.0) | Danmörk<br>(Teresa) | Noregur<br>(Handbok<br>R-109) | Athugasemd                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------|------------------------|----------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aksturskostnaður<br>fólksbifreiðar            | kr./ekinn<br>km        | 54                   | 54                  | 44                            | Tryggingar eru ekki inni í<br>aksturskostnaði enda kemur sá<br>þáttur inn sem slysakostnaður.<br>Tölur frá Danmörku eru notaðar<br>fyrir Ísland að þessu sinni. Tölur<br>frá Noregi eru hækkaðar um 20%<br>vegna hækkunar verðlags frá<br>síðustu útgáfu handbókar. |
| Aksturskostnaður<br>flutningabifreiðar        | kr./ekinn<br>km        | 133                  | 133                 | 114                           | Tölur frá Danmörku eru notaðar<br>fyrir Ísland að þessu sinni.                                                                                                                                                                                                      |
| Aksturskostnaður,<br>meðaltal ökutækja        | kr./ekinn<br>km        | 62                   | 62                  | 51                            | G.r.f. 90% hlutfalli fólksbifreiða,<br>10% stærri bíla                                                                                                                                                                                                              |
| Fólksbifreið -<br>tímavirði<br>vegfarenda     | kr./klst*ök<br>utæki   | 3.860                | 3.860               | 3.512                         | Tölur frá Danmörku eru notaðar<br>fyrir Ísland að þessu sinni. Hér er<br>sett fram tímavirði á hvert<br>ökutæki en í TERESA er miðað<br>við 1,34 vegfarendur í hverju<br>ökutæki. Tímavirði vegfarenda<br>er um 50% af tímavirði<br>heildarlauna á Íslandi.         |
| Flutningabifreið -<br>tímavirði<br>vegfarenda | kr./klst*ök<br>utæki   | 9.980                | 9.980               | 6.815                         | Tölur frá Danmörku eru notaðar<br>fyrir Ísland að þessu sinni.                                                                                                                                                                                                      |
| Greiðfærni -<br>upp/niður veglína             | % ígildi<br>styttingar | 10%                  | -                   | -                             | Mikill hæðarmunur veglínu er<br>algengur á Íslandi, m.a. þar sem<br>jarðgöng eru til skoðunar.<br>Óhagstæð veglína eykur<br>orkukostnað ökutækja og<br>útblastur CO2.                                                                                               |
| Ávinningur af<br>bundnu slitlagi              | % ígildi<br>styttingar | 10%                  | -                   | -                             | Ökuhraði á malarvegi er lægri en<br>á bundnu slitlagi sem lengir<br>ferðatíma. Rekstrarkostnaður<br>ökutækis er hærri á malarvegi,<br>sjá m.a.skýrslu Vg. "Breyttar<br>áherslur í vali slitlaga".                                                                   |

**Tafla A3**

Ytri kostnaður umferðar

| Heiti                                 | Mælieining                                        | Ísland<br>(útg 1.0) | Danmörk<br>(Teresa) | Noregur<br>(Handbok<br>R-109) | Athugasemd                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Virði tölfræðilegs<br>mannslífs (VSL) | millj.kr.<br>/látinn<br>vegfaranda                | 608                 | 810                 | 467                           | Miðað er við að Ísland sé í efsta<br>flokki meðal þeirra þjóða OECD.<br>Í þessari útgáfu er miðað við 4 m<br>EUR sem er sama tala og notuð<br>er í Svíþjóð. |
| Alvarlega slasaðir<br>(VSI)           | millj.kr.<br>/alvarlega<br>slasaðan<br>vegfaranda | 122                 | 127                 | 149                           | Miðað er við það að VSI á Íslandi<br>sé um 20% af VSL sem er eins og<br>í Noregi en aðeins lægra en<br>viðmið í Danmörku.                                   |
| Lítill meiðsl                         | millj.kr.<br>/lítið<br>slasaðan<br>vegfaranda     | 15                  | 16                  | 12                            |                                                                                                                                                             |
| Eignatjón<br>eingöngu                 | millj.kr.<br>/atburð                              | 1,4                 | -                   | 0,6                           |                                                                                                                                                             |
| Magn CO2 frá<br>ökutækjum             | tonn per<br>millj. ekna<br>km                     | 238                 |                     |                               |                                                                                                                                                             |
| Losunarkostn.<br>CO2                  | kr./tonn                                          | 18.639              | 18.639              | 24.466                        | Á Íslandi er notað sama viðmið<br>og í Danmörku. Í Noregi hækkar<br>verðlag CO2 um 4% á ári en hér<br>er miðað við árið 2023.                               |
| Virði tölfræðilegs<br>mannslífs (VSL) | millj. kr.-<br>/látinn<br>vegfaranda              | 608                 | 810                 | 467                           | Miðað er við að Ísland sé í efsta<br>flokki meðal þeirra þjóða OECD.<br>Í þessari útgáfu er miðað við 4 m<br>EUR sem er sama tala og notuð<br>er í Svíþjóð. |
|                                       |                                                   |                     |                     |                               |                                                                                                                                                             |

# Samkomulag

## um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, f.h. íslenska ríkisins, og Reykjavíkurborg (hér eftir aðilar) munu eiga samstarf á grundvelli samkomulags þessa um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni með það að markmiði að fullkanna kosti á því að reisa og reka þar flugvöll til að gegna hlutverki varaflugvallar, innanlandsflugvallar og flugvallar fyrir æfinga-, kennslu- og einkaflug (hér eftir verkefnið).

### 1. gr.

Verkefnið verður unnið á grunni niðurstaðna skýrslu nefndar undir forystu Eyjólfss Árna Rafnssonar um greiningu valkosta um framtíðarskipan flugvallarmála á SV-horni landsins, sem skilaði skýrslu sinni í nóvember 2019, en byggir jafnframt á vinnu fyrri nefnda um flugvallarmál á höfuðborgarsvæðinu og eftir atvikum á þeim athugunum sem Icelandair Group hefur látið vinna á mögulegu flugvallarstæði í Hvassahrauni.

### 2. gr.

Miðað er við að verkefninu verði lokið fyrir árslok 2024 í samræmi við eftirfarandi:

Á fyrstu tveimur árum verkefnisins verði unnar eftirfarandi rannsóknir sem nauðsynlegar eru til að hægt sé að leggja mat á frekara framhald þess:

- a. Framkvæmdar nauðsynlegar veðurrannsóknir og flugprófanir.
- b. Framkvæmdar nauðsynlegar rannsóknir á vatnsvernd og öðrum umhverfispáttum.
- c. Greindir möguleikar og kostnaður við greiðar landsamgöngur við annars vegar miðborg Reykjavíkur og hins vegar Keflavíkurflugvöll.
- d. Greind áhrif þess á eftirfarandi flugstarfsemi ef hún yrði færð af Reykjavíkurflugvelli yfir á nýjan flugvöll í Hvassahrauni:
  - 1) Áætlunarflug innanlands.
  - 2) Sjúkra- og björgunarflug.
  - 3) Varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll.
  - 4) Atvinnuflug tengt ferðamönnum.
  - 5) Kennslu-, æfinga- og einkaflug.
- e. Greindur áætlaður nýtingarstuðull<sup>1</sup> flugvallar í Hvassahrauni í samanburði við þá flugvelli sem fyrir eru á SV-horninu.
- f. Lagt mat á hve mikið land myndi þurfa að leggja undir flugvöll í Hvassahrauni, það staðsett og kannaðir möguleikar á uppbyggingu þar.

Telji aðilar að fengnum niðurstöðum rannsókna skv. 2. mgr. að þær gefi tilefni til að halda áfram undirbúningi flugvallar í Hvassahrauni verður hafist handa við þau frekari verkefni sem nauðsynleg eru svo hægt verði fyrir lok árs 2024 að taka ákvörðun um hvort af byggingu flugvallarins verði. Meðal þeirra eru:

- a. Unnin drög að hönnun flugvallar í Hvassahrauni.
- b. Unnin drög að nauðsynlegum skipulagsáætlunum í samvinnu við viðkomandi sveitarfélög.

<sup>1</sup> Hlutfall daga sem áætlað er að flugvöllurinn verði opin á ársgrundvelli.

- c. Unnin drög að umhverfismati flugvallar.
- d. Unnin ítarleg stofnkostnaðar-, framkvæmda- og rekstraráætlun fyrir nýjan flugvöll.

### 3. gr.

Aðilar munu hvor um sig leggja 100 m.kr. til fjármögnunar þeirra nauðsynlegu rannsókna sem gerðar verða á næstu tveimur árum í samræmi við 2. mgr. 2. gr. samkomulagsins.

Telji aðilar að fengnum niðurstöðum rannsókna samkvæmt 2. mgr. 2. gr. samkomulags þessa rétt að halda áfram undirbúningi flugvallar í Hvassahrauni, sbr. frekari verkefni sem talin eru upp í 3. mgr. 2. gr. samkomulags þessa, lýsa aðilar því yfir að þeir muni gera með sér samkomulag um skiptingu kostnaðar vegna þeirra verkefna.

### 4. gr.

Skipaður verður starfshópur sem mun bera ábyrgð á nánari útfærslu og framkvæmd fyrri hluta verkefnisins, sbr. 2. mgr. 2. gr. samkomulagsins. Starfshópurinn verður skipaður sex fulltrúum, tveimur frá hvorum aðila og tveimur frá sveitarfélögum á Suðurnesjum, þar af annar frá Sveitarfélaginu Vogum. Sérstakur verkefnisstjóri verður ráðinn til að vinna með hópnum og móta tíma- og verkáætlun. Fulltrúar hagsmunaaðila verða kallaðir til eftir því sem þörf krefur.

Starfshópurinn skal skila aðilum skýrslu sinni um niðurstöður rannsókna skv. 2. mgr. 2. gr. samkomulagsins fyrir lok árs 2021. Aðilar munu að fengnum þeim niðurstöðum taka ákvörðun um framhald verkefnisins, sbr. 3. mgr. 2. gr. samkomulags þessa.

### 5. gr.

Aðilar eru sammála um að stefnt skuli að því að flytja núverandi flugstarfsemi af Reykjavíkurflugvelli yfir á nýjan flugvöll í Hvassahrauni, reynist það vera vænlegur kostur og fyrir liggir niðurstaða um fjármögnun hans.

Aðilar eru sammála um að tryggt verði rekstraröryggi á Reykjavíkurflugvelli á meðan undirbúningi og gerð nýs flugvallar stendur, þar með talið eðlilegt viðhald og endurnýjun mannvirkja í samræmi við ákvæði gildandi samgönguáætlunar Alþingis. Miðað verði við að Reykjavíkurflugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt þar til að nýr flugvöllur er tilbúinn til notkunar.

Reykjavíkurborg lýsir yfir vilja sínum til þess að tryggja nauðsynlegar breytingar á aðalskipulagi Reykjavíkur í samræmi við 2. mgr. 5. gr. samkomulags þessa.

Ef til flutnings Reykjavíkurflugvallar kemur skuldbinda aðilar sig til þess að ganga til frekari samninga um útfærslu þess og nánari tímasetningu, sbr. fyrirvara í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

Ef flugvöllur í Hvassahrauni reynist ekki vænlegur kostur að rannsóknum loknum skv. 2. gr. taki aðilar upp viðræður um málið að nýju.



6. gr.

Samkomulag þetta viku ekki til hliðar samkomulagi innanríkisráðherra og borgarstjóra frá 25. október 2013 um að ráðuneytið og Isavia ohf. hafi forgöngu um að kennslu- og einkaflugi verði fundinn nýr staður í nágrenni borgarinnar.

Reykjavík, 28. nóvember 2019

F.h. Íslenska ríkisins,  
með fyrirvara um samþykki ríkisstjórnar Íslands



Sigurður Ingi Jóhannsson  
samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra

F.h. Reykjavíkurborgar,  
með fyrirvara um samþykki borgarráðs



Dagur B. Eggertsson  
borgarstjóri



|                      |          |
|----------------------|----------|
| INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ |          |
| ML. 17.12.0          | Ársm. SB |
| Innk. 11. Nóv. 2013  |          |
| IRR 13110025         |          |

Ríki, Reykjavíkurborg og Icelandair Group gera með sér svofellt

## Samkomulag um innanlandsflug

Ríki og Reykjavíkurborg hafa undanfarið átt í viðræðum um framtíð flugvallar í Vatnsmýri í tengslum við undirbúning og auglýsingu aðalskipulags Reykjavíkur, sem gerir ráð fyrir að flugstarfsemi víki úr Vatnsmýrinni í áföngum.

Viðræðurnar hafa byggt á því að aðilar eru sammála um að staðsetning innanlandsflugvallar á höfuðborgarsvæðinu sé fyrsti kostur. Sameiginlegir hagsmunir ríkis og borgar eru að tryggja sem besta sátt allra landsmanna um þetta mikilvæga mál og kanna því til fullnustu helstu staðsetningarkosti innanlandsflugs á höfuðborgarsvæðinu.

Viðræðurnar hafa byggt á grunni fyrri samninga milli ríkisins og Reykjavíkurborgar.

Afstaða ríkisvaldsins er að tryggja öryggi í innanlandsflugi með þeim hætti að næstu ár geti flugvöllur í Vatnsmýri sinnt því hlutverki sem honum er ætlað. Til að koma til móts við það og gefa svigrúm fyrir vinnu við að kanna aðra kosti hefur Reykjavíkurborg fallist á að gera þá breytingu á fyrirliggjandi tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur að norður-suður-brautinni verði áfram tryggður sess í aðalskipulagi Reykjavíkur til ársins 2022, í stað 2016 eins og fyrirliggjandi tillaga gerir ráð fyrir.

### Sameiginleg athugun ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group á flugvallarkostum

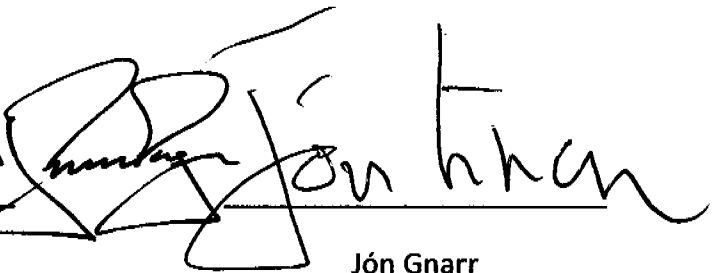
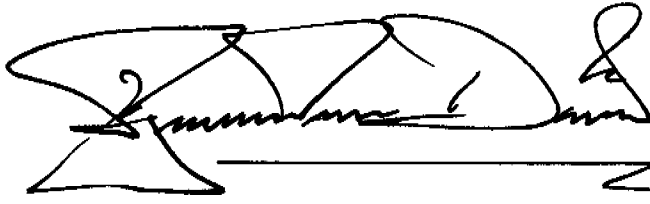
Ríki, Reykjavíkurborg og Icelandair Group eru sammála um að fullkanna aðra kosti til rekstrar innanlandsflugs en framtíðarflugvöll í Vatnsmýri. Aðilar eru einnig sammála um að staðsetning nýs flugvallar á höfuðborgarsvæðinu er fyrsti kostur og hvetja til þess að möguleg ný flugvallarstæði verði ekki útilokuð við endurskoðun á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins sem stendur yfir.

Ábyrgðarmenn verkefnisins eru innanríkisráðherra, borgarstjóri og forstjóri Icelandair Group. Hver aðili um sig tilnefnir einn aðila í stýrihóp verkefnisins sem verður undir formennsku Rögnu Árnadóttur, sem er sameiginlegur fulltrúi samningsaðila. Jafnframt verður settur upp samráðshópur sem fær reglulega upplýsingar um framvindu

vinnunnar. Þar eigi m.a. sæti fulltrúar sveitarfélaga utan höfuðborgarsvæðisins, hagsmunaaðila í flugi, Landspítala, Háskóla Íslands, Háskólans í Reykjavík og fulltrúar áhugahópa með og á móti flutningi flugvallarins.

- i) Stýrihópurinn hefur heimild til að kalla eftir vinnu sérfræðinga sem aðilar samkomulagsins leggja þeim til. Jafnframt er gert ráð fyrir að stýrihópurinn komi sér saman um ráðgjafafyrirtæki með viðtæka reynslu af skipulagi og hönnun flugvalla til að draga fram valkosti og bestu lausnir fyrir mögulegan flugvöll. Athugunin miðist m.a. við lengri brautir, kjörlegu þeirra og aðra þætti sem ekki hafa komið til skoðunar í fyrri athugunum en stuðlað geta að góðri nýtingu vallarins.
- ii) Einnig verði lagt mat á rekstrargrundvöll og möguleg sóknarfæri sem nýr flugvöllur með þróunarmöguleika til framtíðar hefur í för með sér fyrir íbúa, ferðaþjónustu og atvinnulíf.
- iii) Reglulega verði gerð grein fyrir framvindu verkefnisins en lokaskil verði eigi síðar en í árslok 2014.

Gjört í Reykjavík 25. október 2013

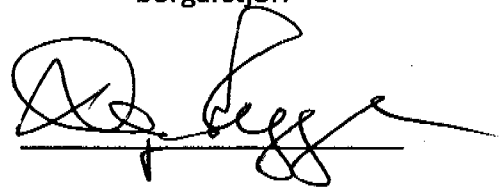


Sigmundur Davíð Gunnlaugsson  
forsætisráðherra

Jón Gnarr  
borgarstjóri

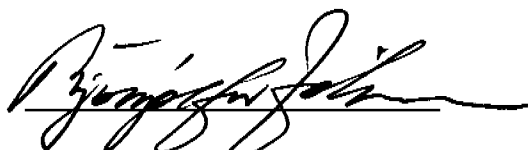


Hanna Birna Kristjánsdóttir  
innanríkisráðherra



Dagur B. Eggertsson  
formaður borgarráðs

með fyrirvara um  
samþykki borgarstjórnar



Björgólfur Jóhannsson  
forstjóri Icelandair Group

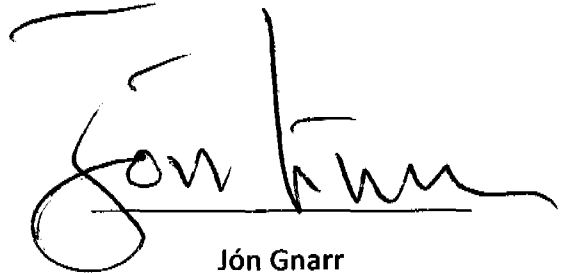
Í framhaldi af undirritun meðfylgjandi samkomulags milli ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group munu ríki og Reykjavíkurborg vinna í samræmi við áður undirritaða samninga. Undirbúningur eftirfarandi verkefna mun þegar hefjast:

- i) Aðilar fylgi eftir auglýstu deiliskipulagi sem gerir ráð fyrir stækkun alþjóðlegu flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Vatnsmýri, enda er starfsemi hennar óháð staðsetningu innanlandsflugs, sbr. yfirlýsingar Ísavia.
- ii) Aðilar ljúki vinnu við endurskoðun á deiliskipulagi fyrir flugvallarsvæðið og að tilkynnt verði um lokun NA/SV-brautarinnar samhliða auglýsingu þess, síðar á þessu ári. Samtímis skal endurskoða nágildandi skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurflogvöll til samræmis.
- iii) Þegar lokun NA/SV brautarinnar hefur verið staðfest verða ný landingarljós tekin í notkun í samræmi við breytt deiliskipulag og nauðsynlegur fjöldi trjáa í Öskjuhlíð felldur í þágu flugstarfseminnar. Aðilar leiti þó sameiginlega leiða til að milda sjónræn áhrif hinna nýju landingarljósa frá fyrirliggjandi tillögum og takmarka fellingu trjáa í Öskjuhlíð. Óháð öðrum verkþáttum sem í samkomulaginu felast munu innanríkisráðuneytið og Ísavia hafa forgöngu um að kennslu- og einkaflugi verði fundinn nýr staður í nágrenni borgarinnar í samræmi við áður gefin fyrirheit vegna endurbyggingar vallarins um síðustu aldamót og skal stefnt að því að framkvæmdir verði hafnar eins fljótt og verða má.

Gjört í Reykjavík 25. október 2013



Hanna Birna Kristjánsdóttir  
innanríkisráðherra



Jón Gnarr  
borgarstjóri

með fyrirv. um  
samb. borgarvæðs



## SAMKOMULAG

um endurbætur á aðstöðu fyrir farþega og þjónustuaðila á Reykjavíkurlugvelli

Innanríkisráðherra og borgarstjórinn í Reykjavík gera með sér samkomulag um að skoða og meta þörf fyrir endurbætur á aðstöðu fyrir farþega og þjónustuaðila á Reykjavíkurlugvelli.

Í því felst:

- Að fallið verði frá fyrri áformum um byggingu samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýri.
- Að undirbúnar verði endurbætur á aðstöðu fyrir farþega, þjónustuaðila og rekstraraðila flugvallarins. Unnið verði eftir samkomulagi við Isavia ohf. um að félagið taki yfir rekstur og eignarhald á núverandi flugstöð Flugfélags Íslands. Að gerð verði viðskiptaáætlun fyrir nýja flugstöð sem miðar að sjálfbærni hennar.
- Að norð-austur/suð-vestur flugbrautin verði lögð af og það land sem við það losnar sunnan vallarins verði skipulagt undir blandaða byggð. Innanríkisráðuneytið auglýsi lokun flugbrautar samhliða auglýsingu deiliskipulags nýrrar flugstöðvar.
- Að deiliskipulagsgerð á svæði flugstöðvarinnar verði hraðað sem kostur er svo unnt verði að hefja áætlaðar endurbætur sem fyrst. Hugmyndir að nýrri flugstöðvarbyggingu hafa verið kynntar í skipulagsráði Reykjavíkurborgar og er stefnt að því að breytt skipulag liggi fyrir að loknu auglýsingaferli í október nk. Staðfesting deiliskipulags, útgáfa byggingaleyfis og afhending lands haldast í hendur.
- Þrátt fyrir að flugskýli 6 (sjóskýli – fastnr. 202-9665 og 202-9665) á Reykjavíkurlugvelli, staðsett næst Skerjafirði, standi á mörkum þess svæðis sem samkomulagið fjallar um, verði flugvallargirðing staðsett þannig að skýli standi innan flugvallargirðingar þar til niðurstaða næst um niðurrif eða flutning. Að flutningi eða niðurrifi loknu færist girðing í þá legu sem öryggissvæði flugbrautar markar.
- Að tryggt verði að endurbætt aðstaða tryggi samkeppni á flugmarkaði og möguleika á að þjónusta fleiri en eitt flugfélag. Endurbæturnar verði hannaðar þannig að þær verði auðveldar til breytinga og brottflutnings, ásamt því að skýrt sé að Reykjavíkurborg verði ekki skuldbundin til greiðslu bóta komi til brottflutnings starfsemi af svæðinu.
- Að allt áætlunarflug færist til endurbættrar flugstöðvar.
- Að tekið verði mið af samgöngustefnu Reykjavíkurborgar á svæðinu við endurbætta flugstöð. Isavia ohf. taki upp gjaldtöku á öllum bílastæðum og tryggð verði endurgjaldslaus aðkoma almenningssamgangna við farþegaaðstöðu.
- Að flugöryggi við notkun austur/vestur flugbrautar verði bætt með því annars vegar að séð verði til þess að gróður í Öskjuhlíðinni skagi ekki upp í hindrunarfleti núverandi flugbrautar og hins vegar að heimiluð verði uppsetning aðflugsljósa fyrir nákvæmnisblindaðflug vestan við brautina. Breytt deiliskipulag vegna aðflugsljósa verði auglýst samhliða breytingum vegna flugstöðvar. Fyrir liggur tillaga garðyrkjustjórans í Reykjavík vegna trjáa sem skaga of hátt upp. Enn fremur verði fundin lausn hvað varðar aðstöðu fyrir nauðsynlegar vélar og tæki vegna rekstrar vallarins á athafnasvæði Isavia ohf. við austanverðan völlinn.
- Að allri umferð herflugvéla og flugi í þágu hertengdrar starfsemi um Reykjavíkurlugvöll verði hætt, að undanskildum þeim tilvikum þegar

Reykjavíkurlugvöllur þjónar hlutverki sem varaflugvöllur og vegna öryggis- og björgunarstarfa.

- Aðilar eru enn fremur sammála um að kannaðir verði möguleikar á hringtengingu strætó um Reykjavíkurlugvöll. Fyrir liggur yfirlýsing af hálfu Isavia ohf. um að slík hringtenging sé möguleg en eftir er að útfæra hana endanlega. Mun endanleg útfærsla taka mið af því hvort Reykjavíkurborg hyggist ráðast í fyllingar í Skerjafirði.

Fjögurra manna starfshópur verði skipaður af innanríkisráðherra og borgarstjóra til þess að vinna að ofangreindum markmiðum:

Ólafur Sveinsson, fulltrúi ráðherra, formaður

Ólöf Örvarsdóttir, fulltrúi borgarstjóra

Hrólfur Jónsson, fulltrúi borgarstjóra

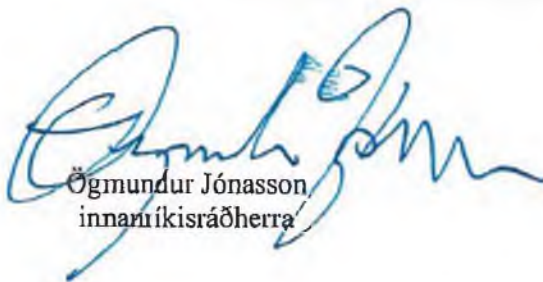
Haukur Hauksson, fulltrúi Isavia ohf.

Starfshópnum er ætlað að fylgja eftir þeim ákvörðunum sem þegar hafa verið teknar samkvæmt samkomulagi þessu og að ganga frá útfærðum tillögum varðandi þau atriði sem eru ófrágengin. Vísað er til samkomulags Reykjavíkurborgar og fjármálaráðuneytisins um landakaup sem undirritað var þann 1. mars 2013 en þar kemur fram að fyrsta greiðsla Reykjavíkurborgar vegna landaupa verði innt af hendi þegar lokun flugbrautarinnar verður gengin í gegn. Meðfylgjandi er mynd sem sýnir fyrirhugaða legu flugvallargirðingarinnar.

Áréttað er að Reykjavíkurborg fer með skipulagsvald á flugvallarsvæðinu samkvæmt skipulagslögum nr.123/2010 og innanríkisráðherra vinnur í samræmi við vilja Alþingis hvað varðar flugvöllinn eins og hann birtist í samgönguáætlun.

*Reykjavík, 19. apríl 2013*

Með fyrirvara um samþykki borgarráðs

  
Ögmundur Jónasson  
innanríkisráðherra

  
Jón Gnarr  
borgarstjóri

Vottar:

  
Ragnheiður Hjartadóttir



2. 2





Núverandi flugvallargirðing

Ný flugvallargirðing

Núverandi mörk ríkis/borgar



Land frá ríki til Reykjavíkurborgar  
samkvæmt samningum árið 2013

## Tillaga að landaskiptum milli Ríkis og Borgar 2013

Unnið af Mannvirkjasviði Isavia ehf  
11. apríl 2013

# SAMKOMULAG

## um samráðsnefnd um málefni Reykjavíkurflugvallar

### Ábyrgðarmenn:

Kristján L. Möller, samgönguráðherra og Hanna Birna Kristjánsdóttir, borgarstjóri.

### Skipun samráðsnefndar:

Í samráðsnefndinni verða sjö fulltrúar. Þrír verða tilnefndir af samgönguráðherra og þrír tilnefndir af borgarstjóranum í Reykjavík. Borgarstjóri og samgönguráðherra sammælast um sjöunda fulltrúann sem jafnframt verður formaður nefndarinnar.

### Hlutverk:

Hlutverk samráðsnefndarinnar er að vera samráðsvettvangur ríkis og borgar um framtíðarstaðsetningu flugvallarins. Nefndinni er sérstaklega ætlað að fylgja eftir þeim aðgerðum sem lagðar voru til af samráðsnefnd um skipulagsmál Reykjavíkurflugvallar undir stjórn Helga Hallgrímssonar.

### Helstu verkefni:

- Að sjá til þess að gerðar séu áætlanir um þær athuganir og rannsóknir sem nauðsynlegar eru vegna mögulegrar staðsetningar Reykjavíkurflugvallar á Hólmsheiði og Lönguskerjum og fylgjast með framgangi þeirra.
- Að gera tillögur um framhald flugvallarmálsins með hliðsjón af niðurstöðum úr rannsóknum.
- Að vinna að samstarfi og samkomulagi milli ríkis og borgar vegna byggingar samgöngumiðstöðvar og annarra mannvirkja á flugvöllinum og í nágrenni hans, þar með talið að skipulagi og frágangi bygginga við núverandi flugstöð.
- Vera vettvangur fyrir umræðu milli aðila um skipulagsmál flugvallarsvæðisins, umhverfismál og önnur málefni í rekstri Reykjavíkurflugvallar sem hafa áhrif á borgarbúa og starfsemi flugvallarins.

### Verkefnisstjóri:

Með nefndinni starfar verkefnastjóri frá samgönguráðuneytinu en kostnaður skiptist milli aðila.

### Til ráðgjafar og samstarfs:

- Helstu hagsmunaaðilar í flugstarfsemi tengdri Reykjavíkurflugvelli.
- Embættismenn skipulags- og samgöngumála á vegum ríkis og borgar.

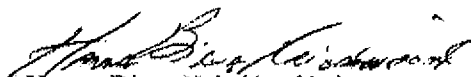
### Efni til hliðsjónar:

- Reykjavíkurflugvöllur – úttekt á framtíðarstaðsetningu, skýrsla samráðsnefndar samgönguráðuneytis og Reykjavíkurborgar, apríl 2007.
- Minnisblað frá Skipulags- og byggingarsviði Reykjavíkurborgar til borgarstjóra um samgöngumiðstöð í Vatnsmýri, dags. 26. október 2007.
- Minnisblað borgarstjóra og samgönguráðherra, dags. 11. febrúar 2005.

### Starfstími:

Starfstími samráðsnefndarinnar er til 1. september 2010.

Reykjavík, 8. apríl 2009

  
Hanna Birna Kristjánsdóttir

  
Kristján L. Möller



## MINNISBLAÐ

### Samgönguráðherra og borgarstjóra um samgöngumiðstöð í Vatnsmýri

Samgönguráðuneytið og Reykjavíkurborg hafa undanfarin misseri unnið að undirbúningi framkvæmda við samgöngumiðstöð í Vatnsmýrinni. Einnig hefur verið unnið að undirbúningi samráðs milli ríkis og Reykjavíkurborgar um framtíðarstaðsetningu flugvallar fyrir innanlandsflug og ákveðið að skipa samráðsnefnd um málefni Reykjavíkurflugvallar.

Framkvæmdir við samgöngumiðstöð eru mikilvægt innlegg opinberra aðila til að skapa atvinnu við núverandi efnahagsaðstæður. Flugstöðir ohf. munu reisa fyrsta áfanga samgöngumiðstöðvar. Staðsetning hennar verður í samræmi við svokallaðan austurvalkost, en unnið hefur verið að skipulagsmálum og fleiri þáttum honum tengdum í nokkurn tíma.

Í samræmi við minnisblað borgarstjóra og samgönguráðherra dags. 11. febrúar 2005 munu samgönguyfirvöld loka NA/SV flugbraut á Reykjavíkurflugvelli en við það skapast svæði til annarra nota, meðal annars fyrir samgöngumiðstöð. Í samræmi við sama minnisblað er ítrekað að samgönguráðherra og borgarstjóri eru sammála um að með byggingu samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýrinni sé ekki verið að taka afstöðu til framtíðar Reykjavíkurflugvallar.

Hlutverk samgöngumiðstöðvar er mikilvægt, hvort sem innanlandsflugvöllur verður áfram í Vatnsmýrinni eða ekki, enda er samgöngumiðstöð ætlað að hýsa alla samgöngustarfsemi í Vatnsmýrinni til framtíðar. Gerðar hafa verið breytingar á samgöngumiðstöðinni og hún aðlöguð að breyttum efnahagsaðstæðum og færri farþegum en gert var ráð fyrir í upphaflegri áætlun.

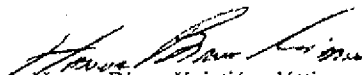
Ríkið og Reykjavíkurborg munu hafa með sér makaskipti á lóðum þannig að ríkið afhendir Reykjavíkurborg jafnverðmætt land í eigu ríkisins gegn lóð Reykjavíkurborgar þar sem samgöngumiðstöð rís.

Ákveðið hefur verið að samgönguráðherra og Reykjavíkurborg muni hvor um sig tilnefna einn fulltrúa til að vera tengilið við þá aðila sem vinna að málefnum samgöngumiðstöðvarinnar, þ.e. Flugstöðir ohf. og Reykjavíkurborg. Verkefni tengiliða er að fylgja eftir og tryggja að niðurstaða fáið varðandi eftirfarandi verkþætti til að unnt verði að hefja framkvæmdir:

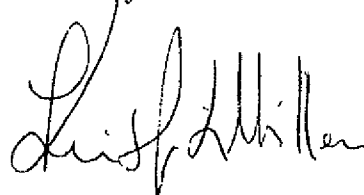
- Skipulagsmál og samráð við aðra lóðareigendur
- Makaskipti á lóðum
- Ákvörðun um stærð húss og fyrirkomulag eignarhalds
- Samgöngumál og bílastæði
- Opnunardagur

Stefna aðilar að því að niðurstaða varðandi alla þessa þætti liggi fyrir svo fljótt sem verða má þannig að framkvæmdir við fyrsta áfanga samgöngumiðstöðvar geti hafist á þessu ári.

Reykjavík, 8. apríl 2009

  
Hanna Birna Kristjánsdóttir

Kristján L. Möller



Reykjavík 11. febrúar 2005

**Minnisblað**  
borgarstjóra og samgönguráðherra

**Efni: Samgöngumiðstöð í Vatnsmýri og Reykjavíkflugvöllur**

Vinnuhópur um samgöngumiðstöð í Reykjavík sem verið hefur að störfum með þátttöku fulltrúa ríkis og Reykjavíkurborgar mun skila af sér niðurstöðu innan tíðar. Horft er til tveggja kosta varðandi staðsetningu samgöngumiðstöðvar, *norðurkosta* eða *hótelskosta*. *Norðurkostur* er á svæði norðan við Hótel Loftleiðir en í *hótelskosti* felst að nýta hluta af núverandi húsnæði Hótel Loftleiða.

Samgönguráðherra og borgarstjóri eru sammála um nauðsyn þess að ná samkomulagi þar sem hagsmunir beggja aðila geta farið saman. Forsendur samkomulags eru eftirfarandi:

1. Samgönguráðherra setji fram í tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun 2005-2008 sérstaka tillögu um fjármögnun Hlíðarfótar sem er forgangsverkefni eigi samgöngumiðstöð að vera í Vatnsmýri.
2. Aðilar fari sameiginlega í skipulagsvinnu á svæði samgöngumiðstöðvar. Jafnframt er það sameiginlegur skilningur aðila að núverandi reit á deiliskipulagi, sem hefur verið merktur flugstöð, verði ráðstafað til annarra þarfa eftir nánara samkomulagi aðila.
3. Samgönguyfirvöld loki NA/SV flugbraut á Reykjavíkflugvelli í síðasta lagi í árslok 2005 og við það muni skapast svæði til annarra nota skv. sérstöku samkomulagi aðila þar um. Þau munu þegar hefja viðræður við núverandi notendur brautarinnar og flugvallarstjórnina á Keflavíkflugvelli um aðra kosti svo flugöryggi verði ekki stefnt í hættu, sbr. bókun samgönguráðherra og borgarstjóra frá 1999.
4. Hert verði á framkvæmd þeirrar stefnumörkunar um aðstöðu fyrir æfinga-, kennslu og einkaflug sem sett var fram í 3. tl. bókunar samgönguráðherra og borgarstjóra frá 1999 vegna Reykjavíkflugvallar.
5. Samgönguráðherra og borgarstjóri eru sammála um að með byggingu samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýrinni sé ekki verið að taka afstöðu til framtíðar Reykjavíkflugvallar.
6. Í því skyni að leggja grundvöll að sameiginlegri niðurstöðu um framtíð flugstarfsemi í Vatnsmýri láti samgönguráðherra, sem yfirmaður samgöngumála, og Reykjavíkurborg, sem ber að annast skipulagsáætlanir í Vatnsmýri, fara fram flugtæknilega, rekstrarlega og skipulagslega úttekt á Reykjavíkflugvelli. Hvor aðili um sig tilnefni tvo fulltrúa til að leggja grunn að úttektinni, sem unnin verði af sjálfstæðum aðilum. Úttektin skal m.a. byggja á samanburði ólíkra valkosta, þ.m.t. einnar-brautarlausn, tveggja-brautalausn og þeim kosti að öll flugstarfsemi hverfi af svæðinu. Tilgangur úttektarinnar er m.a. sá að ná fram mati á lágmarksstærð flugbrauta og athafnasvæðis sem þörf er talin á, eigi flugvöllurinn að þjóna núverandi hlutverki sínu sem miðstöð innanlandsflugsins. Að niðurstöðu fenginni fari fram formlegar viðræður aðila um framtíð flugstarfsemi í Vatnsmýrinni.



Sturla Böðvarsson,  
samgönguráðherra

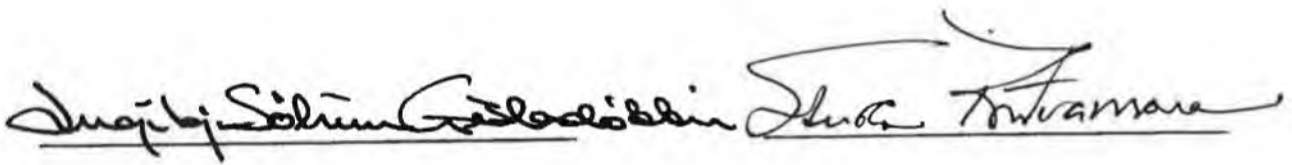


Steinunn Valdís Óskarsdóttir,  
borgarstjóri

## Bókun vegna Reykjavíkurflugvallar

- a) Í samræmi við markaða stefnu í Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016 þar sem kveðið er á um að Reykjavíkurflugvöllur skuli vera miðstöð innanlandsflugs á skipulagstímabilinu, samþykkir Reykjavíkurborg breytingar á aðalskipulagi og deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar.
- b) Samgönguráðuneytið mun leggja áherslu á að dregið verði úr umhverfisáhrifum flugumferðar. Flugumferðarreglur verði styrktar með það að markmiði að draga úr ónæði eins og kostur er og tryggja fyllsta öryggi á hverjum tíma. Áhersla verði lögð á mælingar og að fylgja því eftir að framkvæmd sé í samræmi við flugumferðarreglur. Með nýjum mælum verði fylgst vandlega með umferðarhávaða frá flugvöllinum. Jafnframt verði settar upp myndavélar eða annar sambærilegur búnaður til þess að fylgjast með og tryggja að reglum um flughæð og stefnu í aðflugi og fráflugi sé framfylgt.
- c) Í tillögu að flugmálaáætlun fyrir tímabilið 2000 - 2003, sem samgönguráðherra leggur fyrir Alþingi í haust, verði gert ráð fyrir að snertilendingar í æfinga- og kennsluflugi flytjist á flugvöll í hæfilegri fjarlægð frá Reykjavík. Þar með ætti flugtökum og landingum á Reykjavíkurflugvelli að fækka verulega. Til að ná þessu markmiði kemur annað hvort til greina að breyta eldri flugvöllum eða að byggja nýjan snertilendingaflugvöll. Flugvöllurinn verði hannaður með það í huga að hægt verður að þróa hann til víðtækari nota fyrir t.d. æfinga-, kennslu- og einkaflug.

Reykjavík 14. júní 1999



Ingibjörg Sólrún Gísladóttir  
borgarstjóri

Sturla Böðvarsson  
samgönguráðherra



# Minnisblað

|            |                                      |            |             |
|------------|--------------------------------------|------------|-------------|
| Viðtakandi | Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis | Dagsetning | 23.03.2026  |
| Sendandi   | Innviðaráðuneytið                    | Málsnúmer  | IRN25090072 |

## Svör við spurningum í framhaldi af gestakomum og umfjöllun nefndarinnar um samgönguáætlun

Þetta minnisblað er tekið saman af skrifstofu samgangna hjá innviðaráðuneytinu með vísan til beiðni umhverfis- og samgöngunefndar (dags. 18. febrúar 2026) um svör við spurningum í framhaldi af gestakomum og umfjöllun um samgönguáætlun. Hér birtast spurningar nefndarinnar í númeraröð og svör í kjölfarið skáletruð.

1. Hver er afstaða ráðuneytisins gagnvart þeim sjónarmiðum að framkvæmdir samgöngusáttmálans þurfi að samþykkja sem hluta af samgönguáætlun en ekki aðeins í viðauka/grein, m.a. tilgreindar á korti líkt og aðrar framkvæmdir áætlunarinnar?

*Samgöngusáttmálinn er samningur milli ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um sameiginlega fjármögnun og uppbyggingu til ársins 2040. Uppfærður samgöngusáttmálinn var undirritaður af ráðherrum og sveitarsjórum í ágúst 2024. Framkvæmdafla samgöngusáttmálans er niðurstaða mjög umfangsmikils samtals fulltrúa sveitarfélaga og ríkis.*

*Í 8. gr. samgöngusáttmálans kemur fram að „samgöngu- og sveitasjórnarráðherra [muni] leggja til framlög í samræmi við samkomulagið í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun á gildistíma þess. Jafnframt mun fjármála- og efnahagsráðherra gera ráð fyrir fjárhagsskuldbindingum samkomulags þessa í fjármálaáætlun og frumvörpum að fjárlögum hvers árs.“*

*Aðkoma þingsins að sáttmálanum felst í því að undirritun samgöngusáttmálans var með fyrirvara um samþykki Alþingis á þeim lagabreytingum sem samkomulagið kvað á um, s.s. fjárlögum á hverju ári. Sami fyrirvari er á uppfærslu sáttmálans.*

*Varðandi nánari umfjöllun um verkefni sáttmálans í greinagerð þá getur ráðuneytið tekið undir þau sjónarmið að mögulega væri til bóta að í greinagerð væri nánari umfjöllun um framkvæmdir s.s. tilgreindar á korti.*

*Það hefur tíðkast við vinnslu samgönguáætlunar undanfarið að hafa umfjöllunina hnitmiðaða enda umfjöllunarefnin mörg og umfangsmikil.*

2. Hvaða gögn eru til um hönnun, skipulag, fjármögnun og forgangsroðun á undirgöngum fyrir gangandi og hjólandi á höfuðborgarsvæðinu.

*Hér er svarað fyrir þau undirgöng sem ríkið hefur aðkomu að í gegnum samgöngusáttmálann. Þar er unnið að uppbyggingu svokallaðs stofnhjólanets. Stígar utan þess eru á forræði sveitarfélaga og uppbygging þar því á þeirra vegum.*

### **Hönnun:**

Samkvæmt upplýsingum frá Betri samgöngum er farið eftir hönnunarleiðbeiningum fyrir hjólréiðar í hönnun þeirra stíga sem tilheyra stofnhjólaneti höfuðborgarsvæðisins og eru íjarmagnaðir í gegnum samgöngusáttmálann. Sjá kafla 8.5 í fylgiskjali hönnunarleiðbeiningar-fyrir-hjolaréiðar-2019-12-19-002. Þar kemur m.a. fram hvaða atriði er mikilvægt að hafa í huga þegar undirgöng eru hönnuð, svo sem útfærsla þeirra – en þau þurfa að vera opin og ljört þannig að það sjáist í gegnum þau áður en komið er að þeim. Einnig eru þar að finna kröfur um breiddir og hæð inni í undirgöngunum. Að auki eru settar fram kröfur um hönnun undirgangna í Veghönnunarreglum Vegagerðarinnar 02 Þversnið, kafla 2.2.

### **Skipulag:**

Mislægar lausnir, svo sem undirgöng fyrir gangandi vegfarendur eru sýnd á skipulagsuppdráttum, t.d. aðalskipulagi.

### **Fjármögnun:**

Allar framkvæmdir á vegum samgöngusáttmálans eru íjarmagnaðar með samgöngusáttmálanum.

### **Forgangsröðun:**

Í stofnhjólaneti höfuðborgarsvæðisins er dregin upp skematísk áætlun með grófri forgangsröðun um hjólaleiðir. Hjólaleiðin er ekki nákvæmlega útfærð í þessari áætlun, en þó segir áætlunin nokkuð nákvæmlega til um á hvaða svæði leiðin liggur. Í sumum tilvikum liggur fyrir að þveranir verða leystar með mislægum lausnum og er það þá á áætluninni en í flestum tilvikum eru þveranir metnar þegar kemur að hönnun leiðarinnar, út frá hvernig sé best að leysa hana, t.d. um undirgöng, brú eða í plani. Því liggur ekki nákvæmlega fyrir áætlun um þörf á mislægum lausnum, svo sem undirgöngum, á áætlunum um stofnhjólanet höfuðborgarsvæðisins.

Í stærri stofnvegaverkefnum sem eru íjarmögnuð með íjarmagni samgöngusáttmálans er metið hveju sinni hver þörf er á undirgöngum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Vegagerðin heldur utan um þau stofnvegaverkefni sem eru íjarmögnuð með samgöngusáttmálanum. Undirgöng við stofnvegi eru íjarmögnuð með potti sem kallast „göngubrýr og undirgöng“ og heldur Vegagerðin einnig utan um verkefni sem tilheyra þeim potti.

3. Óskað er eftir heildarmati á flóðavörnum vegna sjávarflóða fyrir landið allt ásamt kostnaðarmati.

Flóðvarnir eru varnir sem eru byggðar til þess að koma í veg fyrir sjávarflóð á byggðum svæðum. Rofvarnir eru varnir til þess að veija mannvirki eða landsvæði fyrir ágang sjávar. Rofvarnirnar eru dýrari mannvirki þar sem gjófstærð miðast við öldulág á staðnum en flóðvarnir er kjarnagarður sem tekur ekki á móti



öldunni heldur einungis flóðvatni. Samkvæmt lögum um sjóvarnir sér Vegagerðin um að veirja strandlínuna fyrir ágangi sjávar. Þegar sveitarfélög kalla eftir sjóvarnaraðgerðum eru aðstæður ástandsmetnar af stofnuninni, en slíkar beiðnir berast yfirleitt þegar rof nálgast byggð eða flóð hefur valdið iðóni. Þegar endurskoðun á samgönguáætlun á sér stað kallar stofnunin eftir umsóknum um gerð sjóvarna frá sveitarfélögum um allt land. Umsóknum er forgangsraðað miðað við eftirfarandi viðmið:

- Hversu mikið ölduálag er til staðar og hvort hættu sé á sjávarflóðum.
- Líkur á iðóni miðað við rothraða, landhæð o.fl.
- Verðmæti mannvirkja borinn saman við kostnað við varnir.

Allar umsóknir eru svo flokkaðar á eftirfarandi hátt m.t.t. afleiðinga:

- a. Mannslíf hugsanlega í hættu og hættu á alijóni mannvirkja
- b. Mannvirki í hættu
- c. Land í hættu (og mannvirki undir ágangi)
- d. Eru til athugunar, geta samt sem áður verið æskileg eða jafnvel nauðsynleg þótt síðar verði.

Ofangreind flokkun var fyrst skilgreind árið 2011 með útgáfu sjóvarnarskýrslu. Síðan þá er að jafnaði búið að veirja 5-6 km af landi á ári hveirju. Í dag eru mjög fáar sjóvarnar umsóknir sem falla undir forgangsflokk A. Forgangsflokk A er stillt upp til framkvæmdar snemma á samgönguáætlun og B þar á eftir. Vegagerðin hefur markvisst reynt að hafa áhrif á skipulagsstigi sveitarfélaga til þess að reyna að sporna við því að skipulögð sé byggð á þekktum flóðasvæðum. Þá eru einnig sett viðmið fyrir lágmarks gólfkóta húsa og ijarlægð frá iðörukambi miðað við rothraða. Ef ekki er farið eftir þessum viðmiðum er það mat Vegagerðarinnar að sveitarfélög skuli bera sjálf allan kostnað við nauðsynlegar varnir enda ákvörðun þeirra að byggja mannvirki sem verða í hættu frá ágangi sjávar. Sama á við þegar sveitarfélög byggja landfyllingar út í sjó, þá er ætlast til þess að sveitarfélögin sjálf greiði fyrir varnir á þeim. Staðan á öllu landinu er almennt góð en þó eru ákveðnir staðir á S og SV landi þar sem flóðahætta er mjög mikil. Undanfarin ár hafa komið nokkrir stórir veðuratburðir sem hafa valdið iðóni á þessum landshlutum.

Vegagerðin hefur hafið vinnu við að gefa út skýrslu fyrir hvert sveitarfélag þar sem allar sjóvarnir eru taldar upp og umsóknir frá sveitarfélaginu flokkaðar í forgangsflokka ásamt kostnaðarmati. Reiknað er með að þessari vinnu iðuki vorið 2027 og mun þá liggja fyrir kostnaðarmat á sjóvörnum fyrir allt landið.

Heildar ríkisframlag til sjóvarna á ári er á bilinu 150-180 milljónir. Ljóst er að sú upphæð dugar ekki til þess að koma til móts við allar beiðnir.

4. Hver er staða LED væðingar fyrir götulýsingu á vegum Vegagerðarinnar? Er til áætlun um LED væðingu?

Búið er að skipta rúmlega helmingi allrar götulýsingar yfir í LED á vegum Vegagerðarinnar. Enn er eftir að skipta um 5.500 götu.jósum út. Miðað við ijarveitingu ársins 2026 verður hægt að skipta um nálægt 1.250 lömpum á þessu

ári. Miðað við iðrveitingar eins og þær liggja fyrir mun taka 4 ár í viðbót að klára útskipti á lömpum. Að því loknu verður farið í að júka útskiptum á sjórnþúnaði.

5. Hver er staða Bláfjallavegar í áætlunum Vegagerðarinnar? Eru einhverjar áætlanir til um hann. Gæti Bláfjallavegur verið þýðingamikill ef rýma þyrfti höfuðborgarsvæðið eða hluta þess vegna náttúruvá?

Bláfjallavegur liggur í gegnum tvö sveitarfélög; Hafnarjörð og Kópavog. Í Aðalskipulagi Hafnarjarðar 2013-2025 er vegurinn sýndur sem tengibraut á skipulagsupprætti. Í Aðalskipulagi Kópavogs 2019-2040 er vegurinn sýndur sem lokaður vegur frá Leiðarenda að Bláfjallaleið með skýringunni „Lokaður vegur vegna vatnsverndar skv. samþykkt í bæjarsjórn Kópavogs 10. september 2019“.

Í tengslum við uppbyggingu á skíðasvæðinu í Bláfjöllum og í samráði við SSH var Bláfjallavegi frá Bláfjallaleið að hellinum Leiðarenda lokað sem mótvægisaðgerð vegna vatnsverndar á svæðinu í febrúar 2020. Árið 2022- 2023 voru unnin frumdrög að endurbótum Bláfjallavegar, sem miðuðu að því að meta til hvaða aðgerðar þyrfti að grípa þannig að ástand vegarins væri viðunandi m.t.t. vatnsverndar. Aðgerðirnar snúast einkum að því að bæta umferðaröryggi vegarins til að lámaka líkur á því að bílar hafni utan vegar. Áætlaður kostnaður við þessar endurbætur er á bilinu 2.700-3.200 m.kr.

Ef að fara á í framkvæmdir á veginum þyrfti fyrst að gera aðalskipulagsbreytingu í Kópavogi. Einnig þyrfti að kanna matsskyldu fyrirhugaðra framkvæmda þar sem að framkvæmdirnar yrðu á vatnsverndarsvæði.

Ekki er minnst á Bláfjallaveg í rýmingaráætlun höfuðborgarsvæðisins. Opnun vegarins myndi auka leiðarval frá suðurhluta höfuðborgarsvæðisins yfir á Suðurlandsveg í gegnum Bláfjallasvæðið. Þannig er ekki útilokað að Bláfjallavegur gæti nýst fyrir almannavarnarástand svo sem vegna náttúruvá.

6. Óskað er eftir minnisblaði um stöðu mála ásamt kostnaðarmati fyrir endurbætur á svokölluðum Flóttamannavegi sem er á milli Kópavogs, Hafnarjarðar og Garðabæjar, sbr. umsagnir þessara sveitarfélaga.

Umbeðið minnisblað er meðfylgjandi. Sjá **Minnisblað\_Ofanbyggðarvegur.pdf**

7. Óskað er eftir gögnum sem til eru varðandi almenningssamgöngur á milli höfuðborgarsvæðisins og byggðarlaga á áhrifasvæði Höfuðborgarsvæðisins. Hver er núverandi staða, nýting og kostnaður og hverjar eru framtíðarsviðsmyndir?

#### **Núverandi staða**

Alls aka fimm akstursleiðir til og frá höfuðborgarsvæðinu frá Suðurnesjum, Suðurlandi og Vestur- og Norðurlandi. Þær eru eins og hér segir:

Frá Suðurlandi aka tvær akstursleiðir, leið 51 og leið 52.

**Leið 51** ekur Selfoss – Hveragerði – Reykjavík sinnir atvinnu- og skólasókn bæði innan Suðurlandsundirlendisins og höfuðborgarsvæðisins. Vagnar á leiðinni munu alfarið ganga fyrir rafmagni frá og með apríl 2026.

Leiðin sinnir einnig tengingu við ferjuáætlun Vestmannaeyjaferjunnar Heiðjólfs í Landeyjahöfn ásamt leið 53. Farþegar sem ferðast til og frá Landeyjahöfn taka leið 51 Reykjavík – Selfoss og leið 53 sem ekur Selfoss – Landeyjahöfn, en farþegar skipta um vagna á Selfossi. Leið 53 mun líkt og leið 51 ganga alfarið fyrir rafmagni frá og með apríl 2026.

Í tímatöflu leiðar 51 eru alls sextán ferðir á dag í hvora akstursátt á virkum dögum og um helgar eru sjö ferðir í hvora átt á laugardögum og sunnudögum.

**Leið 52** ekur Reykjavík – Vík – Höfn og tengir landshluta á Suðurlandi.

Í tímatöflu eru ein ferð á dag í hvora akstursátt þrjá virka daga vikunnar og ein ferð í hvora akstursátt á sunnudögum, eða alls iðjar ferðir á einni viku í hvora átt.

Frá Vestur- og Norðurlandi aka tvær akstursleiðir, leið 50 og leið 57.

**Leið 50** ekur Borgarnes – Akranes – Reykjavík og er eins og leið 51, hönnuð til að sinna atvinnu- og skólasókn frá Vesturlandi.

Akstursleiðin tengist einnig leið 58 frá Stykkishólmi og leið 59 frá Hólmavík og Búðardal við höfuðborgarsvæðið í gegnum Borgarnes. Fyrir notendur á Akranesi sem ætla að ferðast norður þá tengist leið 50 við leið 57 í Borgarnesi.

Í tímatöflu eru alls tólf ferðir á dag á virkum dögum í hvora átt, þar af ellefu ferðir til og frá Borgarnesi og um helgar eru níu ferðir á laugardögum og sjö ferðir á sunnudögum.

**Leið 57** ekur Akureyri – Staðarskáli – Reykjavík og er eins og leið 52, hönnuð til að tengja landshluta nema á Vestur- og Norðurlandi. Þá ekur vagninn til og frá Sauðárkrók um Þveránjall. Akstursleiðin tengist einnig leið 84 frá Skagaströnd í gegnum Blönduós.

Í tímatöflu eru alls ein ferð á dag í hvora átt, eða alls sjö ferðir á einni viku.

Frá Suðurnesjum ekur ein akstursleið, leið 55.

**Leið 55** ekur Keflavíkurlugvöllur – Reykjanesbær – Vogaaflleggjari – Fjörður – Reykjavík og er með tvíþætt hlutverk: annars vegar að sinna atvinnu- og skólasókn og hins vegar að tengja alþjóðaflugvöllinn við höfuðborgarsvæðið.

Akstursleiðin tengist einnig leið 89 frá Suðurnesjabæ (Garður og Sandgerði) í gegnum Miðstöð Reykjanesbæ og leið 87 frá Vogum í gegnum Vogaaflleggjara.

Í tímatöflu eru alls tólf ferðir á dag í hvora átt á virkum dögum og þar af eru fimm ferðir sem aka til og frá að BSÍ og níu ferðir í hvora átt á laugardögum og sjö ferðir í hvora átt á sunnudögum.

### Nýting og kostnaður

Nýtt leiðakerfi tók gildi 1. janúar 2026 og eru því aðeins til gögn um einn mánuð, janúar í því leiðakerfi. Farþegajöldi þeirra leiða sem aka til og frá höfuðborgarsvæðinu í janúar er skv. Eftirfarandi töflu:

| Nr. leiðar | Janúar<br>(farþegar) |
|------------|----------------------|
| 51         | 4.457                |
| 52         | 346                  |
| 55         | 3.775                |
| 57         | 994                  |
| 50         | 2.705                |

Eins og segir að ofan þá eru leiðir 50, 51 og 55 tenging suðvestur hornsins við höfuðborgarsvæðið en leiðir 52 og 57 eru lengri leiðir sem tengja landshluta. Þær aka færri ferðir á dag og viku og því með mun færri farþega. Til samanburðar má skoða heildanjölda farþega á sömu leiðum í janúar árin 2023-2025:

| Nr. leiðar | Jan. 2023<br>(farþegar) | Jan. 2024<br>(farþegar) | Jan. 2025<br>(farþegar) |
|------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 51         | 5.868                   | 5.110                   | 4.072                   |
| 52         | 1.122                   | 818                     | 916                     |
| 55         | 6.068                   | 7.400                   | 6.879                   |
| 57         | 4.803                   | 5.350                   | 3.710                   |

Þar sem um breytt leiðakerfi er að ræða þá eru leiðarnar í janúar 2026 og janúar árin 2023-2025 ekki allar samanburðarhæfar þar sem leið 57 sem var, er í dag leiðir 50 og 57 og leiðir 51 og 52 hafa einnig tekið á sig nýja mynd þar sem leið 51 ók áður á milli Selfoss og Reykjavíkur ásamt því að aka milli Reykjavíkur og Hornaíjarðar. Leið 52 ók áður milli Selfoss og Reykjavíkur ásamt því að aka tvisvar á dag alla daga milli Reykjavíkur og Landeyjarhafnar. Í dag ekur leið 51 einungis á milli Selfoss og Reykjavíkur, leið 52 ekur milli Reykjavíkur og Hornaíjarðar og leið 53 ekur á milli Selfoss og Hvolsvallar ásamt því að aka tvisvar á dag alla daga til Landeyjahafnar.

Kostnaður í janúar 2026 á þeim leiðum sem tengjast höfuðborgarsvæðinu er eftirfarandi:

| Nr. Leiðar | Janúar 2026 (kr.) |
|------------|-------------------|
| 50         | 26.861.699        |
| 57         | 11.282.397        |
| 51+52+53   | 31.073.180        |
| 55         | 15.620.400        |

Leiðir 51, 52 og 53 eru samtvinnnaðar í uppgjöri þar sem vagnar eru í nokkrum tilfellum samnýttir milli leiða og því er einn sameiginlegur kostnaður fyrir þær leiðir.

### **Framtíðarsviðsmyndir**

Helstu verkefni næstu missera varðandi rekstur landsbyggðavagna sem aka á Suðvesturhorni landsins eru eftirfarandi:

- Að færa vagna í orkuskipti með næsta útboði sem verður sett í auglýsingu 2027/2028.
- Áframhaldandi samtal við sveitarfélög vegna uppbygginga stoppistöðva, s.s. vegna aðgengismála.
- Eftirlit tengingar landsbyggðarvagna við almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu.
- Koma á reglulegri endurskoðun leiðakerfis landsbyggðarvagna til að meta og skoða ferðahegðun notenda út frá því hvort leiðakerfið sé að sinna þörfum notenda og að endurmeta ferðatíma vagna út frá umferðarþunga á höfuðborgarsvæðinu.

Ráðuneytið hyggst hejja endurskoðun á stefnu ríkisins í almenningssamgöngum (sjá fylgiskjal Ferðumst saman, 2019) á árinu. Margt hefur breyst frá því stefnan var gerð árið 2019. Þá kemur ríkið nú með beinum hætti að rekstri almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Einnig verður lagt fram heildstætt frumvarp um almenningssamgöngur á haustþingi.

8. Óskað er eftir gögnum sem til eru varðandi almenningssamgöngur á landsbyggðinni utan áhrifasvæðis höfuðborgarinnar. Kostnaður og framtíðarsviðsmyndir. Hafa verið skoðuð samlegðaráhrif á meðal sveitarfélaga á landsbyggðinni og ríkis í almenningssamgöngum til dæmis með því að samnýta akstur skólabíla?

### **Framtíðarsviðsmyndir**

Helstu framtíðarmarkmið Vegagerðarinnar með landsbyggðarvagna sem aka utan áhrifasvæðis höfuðborgarsvæðisins eru eftirfarandi:

- Ljúka við endurskoðun á þeim akstursleiðum sem eftir standa: Snæfellsnes, Dalir, uppsveitir Suðurlands, Norðausturland, Austfirðir og Vestfirðir.
- Að vagnar aki innan vetrarþjónustutíma Vegagerðarinnar og sveitarfélaga.
- Að færa vagna í orkuskipti í takt við uppbyggingu hleðsluinnviða.
- Tengja akstursleiðir við flugvelli með áætlanartflug og ferjuhafnir.
- Áframhaldandi samtal við sveitarfélög að uppbygging stoppistöðva eigi sér stað t.d. á Akureyri, Egilsstöðum, Reyðarfirði og Vík.

### **Sambættur akstur**



Vegagerðin er í dag í samstarti við sveitarfélögin Borgarbyggð og Dalabyggð um samþættan akstur landsbyggðarvagna og skólabíla hjá sveitarfélögunum. Aðkoma Vegagerðarinnar er að veita aðgang að vörumerki Strætó í gegnum samning Vegagerðarinnar við Strætó bs. Í því felst upplýsingagjöf á heimasíðu og þjónustuveri Strætó bs., önnur sérfræðiaðstoð en hönnun leiðakerfis, útgáfa tímataflna og viðhald stoppistöðva. Allur annar rekstur er hjá sveitarfélögunum s.s. hönnun leiðakerfis, launakostnaður vagnsjóra, vagnakostnaður og annar breytilegur kostnaður tengdur framkvæmd þjónustunnar.

Vegagerðin er sveitarfélögum innan handar til leiðbeiningar um að koma á samþættum akstri en aðeins að því marki sem iðjarveitingar til málaflokksins leyfa. Sveitarfélög greiða þann kostnað sem þarf til að koma á fót nýrri samþættri akstursleið, þ.e. hönnun akstursleiðarinnar og öðrum kostnaði sem hlýst af rekstrinum. Fleiri sveitarfélög hafa lýst áhuga á að koma á samþættum akstri í samstarti við Vegagerðina. Það sem hindrar að ýta því í framkvæmd er skortur á iðjarmagni til að reka þær í framhaldinu.

### Kostnaður

Kostnaður leiða á landsbyggðinni sem tengjast ekki höfuðborgarsvæðinu fyrir janúar 2026 er eftirfarandi:

#### Vestur- og Norðurland

| Leið nr. | Akstursleið                          | Kostnaður (kr.) |
|----------|--------------------------------------|-----------------|
| 58       | Borgarnes - Stykkishólmur            | 2.927.202       |
| 59/81    | Borgarnes - Hólmavík / Borgarfjörður | 2.120.076       |
| 82       | Hellissandur - Stykkishólmur         | 2.745.285       |
| 84       | Skagatrönd - Blönduós                | 810.749         |

#### Norður- og Norðausturland

| Leið nr. | Akstursleið             | Kostnaður (kr.) |
|----------|-------------------------|-----------------|
| 56       | Egilsstaðir – Akureyri  | 3.822.556       |
| 78       | Siglufjörður – Akureyri | 5.807.056       |
| 79       | Húsavík – Akureyri      | 6.104.056       |

#### Suðurland

| Leið nr. | Akstursleið                  | Kostnaður (kr.) |
|----------|------------------------------|-----------------|
| 71       | Þorlákshöfn – Hveragerði     | 3.509.380       |
| 72       | Selfoss – Flúðir – Selfoss   | 2.060.538       |
| 73       | Selfoss – Grímsnes – Selfoss | 2.569.113       |

### Suðurnes

| Leið nr. | Akstursleið                     | Kostnaður (kr.) |
|----------|---------------------------------|-----------------|
| 87       | Vogar – Reykjanesbær            | 3.180.880       |
| 89       | Garður/Sandgerði – Reykjanesbær | 4.365.280       |

### Austfirðir

| Leið nr. | Akstursleið                | Kostnaður (kr.) |
|----------|----------------------------|-----------------|
| 91       | Egilsstaðir – Norðljörður  | 4.218.109       |
| 92       | Breiðdalsvík – Norðljörður | *               |
| 93       | Seyðisjörður – Egilsstaðir | 1.456.020       |
| 94       | Þjúpivogur – Höfn          | 1.668.567       |

### Vestfirðir

| Leið nr. | Akstursleið         | Kostnaður (kr.) |
|----------|---------------------|-----------------|
| B        | Flugrúta Bolungavík | 717.869         |
| F        | Flugrúta Bíldudalur | *               |

\*Uppgjör liggur ekki fyrir.

9. Óskað er eftir áætlunum á tímabili aðgerðaáætlunar samgönguáætlunar um uppbyggingu á tengivegum. Hverjir eru matskvarðar og aðferðafræði varðandi forgangsroðun? Er möguleiki á að auka fyrirsjáanleika og gagnsæi við forgangsroðun?

Árlega stillir Vegagerðin upp tengivegaáætlun til fimm ára. Skipting íjárveitingar til tengivega á milli svæða tekur mið af lengd tengivega án bundins slitlags á hverju svæði og umferðarmagni.

Fyrst er tekin lengd tengivega með malarslitlagi og flokkað eftir umferð og svæði. Næst er tekið vægi hvers flokks og margfaldað með miðgildi umferðar í þeim flokki.

Hlutfallsleg skipting og íjárveiting á milli svæða á árinu 2026 er eftirfarandi:

Suðursvæði: 25,6% 552 m.kr.

Vestursvæði: 25,9% 559 m.kr.

Norðursvæði: 36,8% 809 m.kr.  
Austursvæði: 11,8% 260 m.kr.  
**Samtals 2.200 m.kr.**

Við forgangsörðun er lögð áhersla á umferðarmestu tengivegina, en einnig er tekið tillit til ástands veganna, vinnusóknar, skólaaksturs, öryggissjónarmiða, ferðaþjónustu og hversu erfiðir veginir eru í þjónustu. Einnig er leitað álits frá sveitartfélögum og samtökum þeirra á hverju svæði varðandi forgangsörðina og val verkefna.

Á árunum 2026-2027 eru í gangi eða fyrirhugaðar framkvæmdir við þessa vegi undir tengivegaáætlun:

Suðursvæði:

Hagabraut, Landvegur-Reiðholt. 7 km  
Landeyjavegur, Þúfa-Ártúnsvegur. 3 km  
Einholtsvegur, Drumboddsstaðavegur.-Hrunamannavegur. 7,5 km

Vestursvæði:

Laxárdalsvegur, Lambeyrar-Sýslumörk. 10,3 km  
Örygshafnarvegur, Hvalsker-Sauðlauksdalur. 4 km  
Örlygshafnarvegur um Hvallátur. 2 km  
Steinadalsvegur, Vestjarðavegur-Ólafsdalur. 7 km

Norðursvæði:

Vatnsdalsvegur, Hringvegur-Kornsá. 9 km  
Skagavegur, Harrastaðir-Brunanáma. 7 km

Austursvæði:

Stokksnesvegur, Hringvegur-Hornsvegamót. 4 km

Á árunum 2028-2030 er fyrirhugað að heija framkvæmdir við þessa vegi undir tengivegaáætlun:

Suðursvæði:

Meðallandsvegur, 5 km  
Skálavegur, 3 km  
Dímonarvegur, 3 km  
Rangárvallavegur, 5 km  
Urriðafossvegur, 3 km  
Önundarholtsvegur, 3 km  
Hrunavegur, 2,5 km  
Einholtsvegur, 6,5 km

Vestursvæði:

Laxárdalsvegur, 10,3 km  
Heydalsvegur, 12 km

Rauðasandsvegur, 5 km  
Drangnesvegur, 2,5 km  
Ýmsir vegir – klæðing við bæjarhlöð

Norðursvæði:

Svarfaðardalsvegur, 7 km  
Sæmundarhlíðarvegur, 7 km  
Hegranesvegur, 7 km  
Viðidalsvegur, 4 km  
Svínvetningabraut, 6 km

Austursvæði:

Hlíðarvegur, 7 km  
Ýmsir vegir – klæðing við bæjarhlöð

10. Óskað er eftir minnisblaði sem [Austurfrétt](#) vísar í varðandi ástand Fjarðarheiðar og kostnað við endurbætur á veginum. Er gert ráð fyrir kostnaði við endurbætur á Fjarðarheiði í Samgönguáætlun?

Sjá minnisblað í fylgiskjali

**20260105\_Mbl\_Seyðisjarðarvegur\_Fjarðarheiði.pdf.**

Ekki er gert ráð fyrir kostnaði við endurbætur á Fjarðarheiði í tillögu að samgönguáætlun.

11. Hvað býr að baki því að skilgreina leið Herjólfss frá Landeyjum til Vestmannaeyja sem almenningssamgöngur en ekki sem hluti af grunnkerfi samgangna ríkisins?

Samgöngur með feijum hafa allt frá því á fyrstu samgönguáætluninni (2003-2014) verið skilgreindar sem almenningssamgöngur og rekstur þeirra fjármagnaður af fjárlagalið almenningssamgangna.

Í fyrstu stefnu ríkisins í almenningssamgöngum, Ferðumst saman, frá 2019 var þannig áfram gert ráð fyrir að almenningssamgöngur milli byggða væru skilgreindar í landi, lofti og á sjó. Tílefni mótunar heildarstefnu um almenningssamgöngur milli byggða á Íslandi var að tengja saman skipulag á ferðamátunum þremur í lofti, láði og legi.

Feijur er víða í nágrannalöndum skilgreindar sem almenningssamgöngur og ríkisframlög til þeirra byggja á svokölluðu PSO (Public Service Obligation) regluverki Evrópusambandsins.

Feijuleiðir og eftirtaldar hafnir eru hluti af grunnnetinu líkt og það er skilgreint í tillögu að samgönguáætlun:

- Vestmannaeyjar – Landeyjahöfn/Þorlákshöfn,
- Hrísey – Árskógsströnd,
- Grímsey – Dalvík,

- *Stykkishólmur – Bjánslækur.*

*Þar að auki er rekin ferjuleið milli Neskaupsstaðar og Mjóaljarðar.*

12. Óskað er eftir yfirliti yfir hjólréiða- og göngustíga sem sveitarfélög hafa óskað eftir að framkvæma í samstarfi við Vegagerðina ásamt áætlun um framkvæmdir.

*Árlega stillir Vegagerðin upp hjóla- og göngustígaáætlun til fimm ára. Framkvæmdir og þjónusta við hjóla- og göngustíga meðfram þjóðvegum eru á forræði sveitarfélaga. Sveitarfélög sækja um styrk fyrir hönnun og framkvæmdir á hjóla- og göngustígum til Vegagerðarinnar. Stígarnir þurfa að vera á skipulagi og með leyfi landeiganda. Verkefnin þurfa að fara í umferðaröryggisrýni og hönnun þeirra skal miðast við nýjustu útgáfu hönnunarleiðbeininga fyrir hjólréiða. Vegagerðin hefur getað samþykkt flestar styrkbeiðnir sem uppfylla skilyrði undanfarin ár. Samtals eru þetta um 90 km sem Vegagerðin hefur styrkt frá árinu 2012. Meðaltal síðustu 5-7 ára eru ca. 9 km ári sem koma til framkvæmda. Undanfarin 2 ár voru umsóknir vegna framkvæmda töluvert hærri en iðarveitingar og því þurfti að seinka styrkveitingu vegna nokkra verkefna. Styrkur hefur verið veittur til hönnunar þeirra framkvæmda sem seinkar.*

*Á árunum 2026-2027 eru í gangi eða fyrirhugaðar framkvæmdir við hjóla- og göngustíga hjá eftirfarandi sveitarfélögum meðfram þessum þjóðvegum undir hjóla- og göngustígaáætlun:*

*Stígar eru merktir með \* þar sem sveitarfélag vill framkvæma meira eða fyrr.*

*Suðursvæði:*

*Grímsnes- og Grafningshreppur meðfram Biskupstungnabraut \**  
*Sveitarfélagið Árborg, meðfram Eyrarbakka-vegi \**  
*Sveitarfélagið Vogar, milli Voga og Vogastapa (Reykjanesbraut) Reykjanesbær, milli Vogastapa og Ytri Njarðvíkur (Reykjanesbraut)*

*Vestursvæði:*

*Akraneskaupstaður, meðfram Akraíjallsvegi*  
*Borgarbyggð, meðfram Hringvegi í Borgarnesi \**  
*Grundarfjörður, meðfram Snæfellsnesvegi*

*Norðursvæði:*

*Akureyrarbær, brú á Glerá meðfram Hringvegi*  
*Þingeyjarsveit, umhverfis Mývatn*

*Austursvæði:*

*Múlaþing, meðfram Seyðisjarðarvegi að Gufufoss*  
*Fjarðabyggð, meðfram Norðjarðarvegi að Álveri \**



Á árunum 2029-2030 eru fyrirhugaðar framkvæmdir við hjóla- og göngustíga hjá eftirfarandi sveitarfélögum meðfram þessum þjóðvegum undir hjóla- og göngustígaáætlun:

Stígar eru merktir með \* þar sem sveitarfélag vill framkvæma meira eða fyrir.

Suðursvæði:

Rangárþing eystra, meðfram Hringvegi \*  
Rangárþing ytra, meðfram Hringvegi  
Grímsnes- og Grafningshreppur meðfram Biskupstungnabraut  
Sveitarfélagið Árborg, meðfram Eyrarbakkavegi \*  
Sveitarfélagið Vogar, meðfram Reykjanesbraut við Hvassahraun  
Suðurnesjabær, meðfram Sandgerðisvegi \*  
Suðurnesjabær, meðfram Garðskagavegi \*

Vestursvæði:

Borgarbyggð, meðfram Hringvegi í Borgarnesi \*

Norðursvæði:

Fjallabyggð, meðfram Ólafsjarðarvegi \*  
Akureyrarbær, meðfram Hringvegi  
Eyjarjarðarsveit, meðfram Hringvegi  
Svalbarðsstrandarhreppur, meðfram Grenivíkurvegi  
Þingeyjarsveit, umhverfis Mývatn  
Hörgársveit, meðfram Hringvegi

Austursvæði:

Fjarðabyggð, meðfram Norðjarðarvegi að álveri \*

13. Hver voru ríkisframlög til Faxaflóahafna, Kópavogshafnar, Hafnarfjarðarhafnar og hafna Fjarðabyggðar áður en ríkissjóður hætti að veita þeim ríkisstyrk til að raska ekki tilhlýðilegri samkeppni milli hafna skv. ákvæðum EES samningsins? Óskað er eftir upplýsingum um framlög þess tíma og uppreiknuð að núvirði.

Þessar upplýsingar liggja ekki fyrir.

14. Eru fyrirhugaðar hafnarframkvæmdir fyrir árin 2026 og 2027 á áætlun?

Að svo stöddu liggur ekkert fyrir sem gæti tafið þær hafnarframkvæmdir sem eru á árunum 2026 og 2027 í tillögu að samgönguáætlun. Þar af leiðandi er gert ráð fyrir að þær verði tilbúnar til framkvæmda á tilgreindum tíma.

Flug / ISAVIA

1. Óskað er eftir yfirliti yfir gildandi samninga og efndir á einstökum ákvæðum samninga á milli Reykjavíkurborgar og ISAVIA

Innviðaráðuneytið hefur spurst fyrir hjá Isavia Innanlandsflugvöllum (Isl) hvort félagið hafi gert einhverja samninga við Reykjavíkurborg. Skv. þeim upplýsingum er eina samkomulagið þess efnis að Isl mun fylgjast með vexti tíjóa í Öskjuhlíðinni og upplýsa borgina um nauðsynlegar tjáfellingar. Sé verið að vísa til samninga Reykjavíkurborgar og ríkis, sem Isl er í einhverjum tilfellum falin framkvæmd á fylgir hér samantekt helstu atriða, í tímaröð, nýjasta samkomulagið fyrst. Gegnumgangandi er að flugöryggi skuli ekki stefnt í hættu.

a. **Samkomulag um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni, 28. nóvember 2019.**

Fyrri hluti rannsóknanna í Hvassahrauni skv. 2. mgr. 2. gr. lauk með skýrsluskilum starfshóps í september 2024.

Skv. 3. mgr. 2. gr. þurfa aðilar samkomulagsins að taka afstöðu til þess hvort þeir teji niðurstöður rannsóknanna gefi tilefni til að halda áfram undirbúningi flugvallar í Hvassahrauni.

Formlega hafa aðilar samkomulagsins ekki tekið afstöðu til þess og ætla má að eldsumbrotin á Reykjanesskaga sé ástæða þess. Þessi ákvörðun er forsenda áframhaldandi vinnu skv. samkomulaginu.

Rekstraröryggi á Reykjavíkurlflugvelli verði tryggt. Í aðalskipulagi hefur Reykjavíkurborg heimilað starfsemi flugvallarins í Vatnsmýri til 2032.

Ýmis önnur atriði sem snúa að rekstrar- og jafnvel flugöryggi hafa ekki gengið að fullu eftir s.s. aðflugsjósin við Ægissíðu og tjáfellingar í Öskjuhlíð, sjá nánar síðar. Þá hefur Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur sett fram kröfur í drögum að nýju starfsleyfi sem dregið er í efa að lagastöð sé fyrir.

Eðlilegt viðhald og endurnýjun mannvirkja í samræmi við ákvæði gildandi samgönguáætlunar Alþingis hefur gengið eftir.

b. **Samkomulag ríks og Reykjavíkurborgar í framhaldi af samkomulagi milli ríks, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group, 25. október 2013.**

Samkomulagið áréttar gildi eldri samninga og að þegar heijist undirbúningur eftirfarand verkefna:

i. **Stækkun flugsjórnarmiðstöðvar.** Verkefni er lokið.

ii. „Aðilar íjúki vinnu við endurskoðun á deiliskipulagi fyrir flugvallarsvæðið og tilkynnt verði um lokun NA/SV-brautar samhliða auglýsingu þess, síðar á þessu ári. Samhliða skal endurskoða núgildandi skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurlflugvöll til samræmis“.

Nýtt deiliskipulag var auglýst á árinu en ekki varð af lokun NA/SV-brautarinnar. Í kjölfar ráðherraskipta í nóvember 2014 var tekist á um málið fyrir dómstólum og í kjölfar dóms Hæstaréttar er brautinni lokað í júlí 2016. Endurskoðun skipulagsregla fyrir Reykjavíkurlflugvöll er enn í vinnslu.

iii. „Þegar lokun NA/SV brautarinnar hefur verið staðfest verða ný lendingarjós tekin í notkun í samræmi við breytt deiliskipulag og nauðsynlegur fjöldi tíjóa í Öskjuhlíð felldur í þágu flugstarfseminnar. Aðilar leiti þó sameiginlega leiða til að milda sjónræn áhrif hinna nýju lendingarjósa frá fyrirliggjandi tillögum og takmarka fellingu tíjóa í Öskjuhlíð. Óháð öðrum verkþáttum sem í samkomulaginu felast munu innanríkisráðuneytið og Isavia hafa forgöngu um að kennslu- og einkaflugi verði fundinn nýr

staður í nágrenni borgarinnar í samræmi við áður gefin fyrirheit vegna endurbyggingar vallarins um síðustu aldamót og skal stefnt að því að framkvæmdir verði hafnar eins fjótt og verða má“.

Í samkomulagi frá 13. apríl 2013 er ákvæði um aðflugsjós og gróður í Öskjuhlíð. Þar segir „Að flugöryggi við notkun austur/vestur flugbrautarinnar verði bætt með því annars vegar að séð verði til þess að gróður í Öskjuhlíðinni skagi ekki upp í hindranafleti núverandi flugbrautar og hins vegar að heimiluð verði uppsetning aðflugsjósa fyrir nákvæmnisblindflug vestan við brautina“.

Aðflugsjós við Ægissíðu: Ekki hefur verið hægt að seiða upp umrædd aðflugs-/lendingarjós annars vegar vegna þess að gera þarf smávægilegar deiliskipulagsbreytingar og hins vegar hefur borgin ekki fallist á þær útlitstillögur sem gerðar hafa verið.

Trén í Öskjuhlíðinni: Um framgang þessa þáttar er vísað til skýrslu innviðaráðherra um lokun austur/vesturbrautar

Reykjavíkurlflugvallar, þingskjal 273 – 139. mál 157.

löggjafarþingi. Tekið skal fram að enn hafa ekki öll tré sem skaga upp í hindranafleti núverandi flugbrautar verið felld, aðeins þau sem sköguðu upp í svo kallaðan VSS flöt. Aðflugshorn og þröskuldur flugbrautar eru enn í hámarki.

Kennslu- og einkaflug: Mikið var gert til að finna kennslu- og einkaflugi heppilegan stað í nágrenni Reykjavíkur. Vísað er til 2. tl. hér aftar um nánari upplýsingar.

c. **Samkomulag ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group um innanlandsflug, 25. október 2013.**

Megin efni samningsins er sameiginleg athugun ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group á flugvallarkostum. Skipaður var stýrihópur undir formennsku Rögnu Árnadóttur sem annaðist um verkefnið og skilaði af sér skýrslu í júní 2015.

d. **Samkomulag um endurbætur á aðstöðu fyrir farþega og þjónustuaðila á Reykjavíkurlflugvelli, 19. apríl 2013.**

Samgöngumiðstöð: Fallið hefur verið frá áformum um samgöngumiðstöð.

Flugstöð: Endurbætur á núverandi flugstöð hafa ekki gengið eftir.

Sjálfbær viðskiptaáætlun og samningar hafa ekki nást.

NA/SV flugbrautin verði lögð af. Sjá lið b. ii. hér að framan.

Nýi Skeijajörður. Í samkomulaginu kemur fram að skipulögð verði blönduð byggð á landi sem losnar sunnan vallarins við lokun NA/SV brautarinnar. Óhjákvæmilega fylgir byggðinni að færa þarf flugvallargirðinguna. Samkomulaginu fylgir mynd sem sínir legu nýrrar flugvallargirðingar. Girðingin hefur ekki verið færð en unnið er að útfærslu á frágangi á lóðamörkum.

Deiliskipulagsgerð á flugstöðvarsvæði gekk eftir.

Flugskýli 6 standi innan flugvallargirðingar þar til skýlið fer. Skýlið er enn til staðar.

Bílastæði. Isavia hefur tekið upp gjaldtöku á öllum bílastæðum og endurgjaldslausu aðkomu almenningssamgangna við flugstöðina.

Trén í Öskjuhlíðinni: Sjá lið b.iii. hér að framan.

Aðflugsjós við Ægissíðuna og deiliskipulag: Sjá lið b.iii. hér að framan.

Aðstaða fyrir vélar og tæki. Ekki hefur verið unnið í þessu atriði.

Umferð herflugvéla verði hætt. Herflugvélar nota ekki Reykjavíkurlflugvöll

nema í undantekningartilvikum.

Hringtenging strætó um Reykjavíkurlugvöll. Unnið er að veglagningu fyrir suðurenda flugvallarins í tengslum við Fossvogsbrú.

Starfshópur til að vinna að ofangreindu: Á ekki lengur við.

- e. **Minnisblað samgönguráðherra og borgarsjóra um samgöngumiðstöð í Vatnsmýri, 8. apríl 2009.**  
Líta verður svo á að minnisblaðið sé að mestu fallið úr gildi þar sem fallið var frá áformum um samgöngumiðstöð í samkomulaginu 19. apríl 2013.
  - f. **Samkomulag um samráðsnefnd um málefni Reykjavíkurlugvallar, 8. apríl 2009.**  
Líta verður svo á að samkomulagið sé að mestu fallið úr gildi með síðari samkomulögum, einkum þar sem fallið var frá áformum um samgöngumiðstöð í samkomulaginu 19. apríl 2013 og farið var í rannsóknir á Hólmsheiði og Lönguskeiðum með samkomulagi ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group um innanlandsflug, 25. október 2013.
  - g. **Minnisblað borgarsjóra og samgönguráðherra um samgöngumiðstöð í Vatnsmýri og Reykjavíkurlugvöll, 11. febrúar 2005.**  
Líta verður svo á að minnisblaðið sé að mestu fallið úr gildi þar sem fallið var frá áformum um samgöngumiðstöð í samkomulaginu 19. apríl 2013, ákvæði um æfinga-, kennslu- og einkaflug var áréttað í iii.-lið samkomulags ríks og Reykjavíkurborgar í framhaldi af samkomulagi milli ríks, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group, 25. október 2013.
  - h. **Bókun vegna Reykjavíkurlugvallar, 14. júní 1999.**  
Breytingar á aðalskipulagi og deiliskipulagi Reykjavíkurlugvallar gengu eftir.  
Flugumferðarreglur voru styrktar en ójóst er, vegna þess hve langt er um liðið, hvernig hjóðmælingum og eftirfylgni var háttað. Nú vinnur Ísl að uppsetningu á hjóðmælikerti með stöðugum mælingum á nokkrum mælistöðum, möguleikum almennings til að fylgjast með, tilkynna hávaða o.fl.  
Um snertilendingar í æfinga- og kennsluflugi er vísað til 2.tl. hér aftar.
2. Óskað er eftir upplýsingum um efndir ríkisins á samningum um Reykjavíkurlugvöll varðandi æfinga-, kennslu- og einkaflug, staða undirbúnings, kostnaðaráætlun og tímalínu.
- Kennslu- og einkaflug á illa heima innan um mikla umferð stórra véla í millilandaflugi. Þar sem kostnaðarsamt er að byggja upp og reka flugvöll er mikilvægt þegar um kennslu- og einkaflug er að ræða að leita samlegðar með annarri flugstartsemi.
- Vikið er að æfinga-, kennslu- eða einkaflugi í eftirfarandi skjölum:
- Í c) lið bókunar samgönguráðherra og borgarsjóra frá 14. júní 1999 segir.

- c) Í tillögu að flugmálaáætlun fyrir tímabilið 2000 - 2003, sem samgönguráðherra leggur fyrir Alþingi í haust, verði gert ráð fyrir að snertilendingar í æfinga- og kennsluflugi flytjist á flugvöll í hæfilegri fjarlægð frá Reykjavík. Þar með ætli flugtökum og landingum á Reykjavíkurflugvelli að fækka verulega. Til að ná þessu markmiði kemur annað hvort til greina að breyta eldri flugvöllum eða að byggja nýjan snertilendingaflugvöll. Flugvöllurinn verði hannaður með það í huga að hægt verður að þróa hann til viðtækari nota fyrir t.d. æfinga-, kennslu- og einkaflug.

Í tillögu að flugmálaáætlun fyrir tímabilið 2000-2003 sem samgönguráðherra lagði fyrir Alþingi 21.12.1999 var gert ráð fyrir, sbr. greinargerð með tillögunni, að farið yrði í veðurfarsmælingar vegna staðavals á nýjum æfingaflugvelli við Reykjavík strax á árunun 2000 og 2001. Í greinargerðinni sagði síðan,

„Árið 2004 er ráðgert að júka fyrri áfanga við byggingu æfingaflugvallar í nágrenni Reykjavíkur. Flugvöllurinn verður með tveimur flugbrautum, flugturni og nauðsynlegum flugleiðsögubúnaði. Heildarkostnaður er áætlaður 220 milj. kr. Árið 2003 er ráðgert að veirja 124,5 milj. kr. til þessa verkefnis“.

Framangreint var samþykkt af Alþingi.

Í skýrsla samgönguráðherra um framkvæmd flugmálaáætlunar 2002 segir,

„Unnið var áfram á árinu 2002 að undirbúningi fyrir gerð nýs æfingaflugvallar á höfuðborgarsvæðinu og var varið til þess verkefnis á árinu 1,9 milj. kr.“.

Í greinargerð með tillögu til þingsályktunar um iðjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2003–2006 segir:

„Unnið hefur verið að undirbúningi við flutning æfingaflugsins en ekki hefur verið tekin ákvörðun um hvort það yrði flutt á aðra flugvelli eða nýr flugvöllur lagður. Ef ákveðið verður að gera nýjan flugvöll er heildarkostnaður áætlaður 310 milj. kr. Reiknað er með að veirja 274 milj. kr. í þetta verkefni á tímabilinu 2003–2006“.

Í meðförum Alþingis lækkaði framlagið til æfingaflugvallar í 20,1 m.kr. og jóst að ekki yrði um nýjan flugvöll að ræða heldur þyrfti að breyta eldri flugvelli. Einkum var horft til Sandskeiðs og Stóra-Kropps.

- Í 4. tl. minnisblaðs samgönguráðherra og borgarsjóra frá 11. febrúar 2005 segir.
  4. Hert verði á framkvæmd þeirrar stefnumörkunar um aðstöðu fyrir æfinga-, kennslu og einkaflug sem sett var fram í 3. tl. bókunar samgönguráðherra og borgarsjóra frá 1999 vegna Reykjavíkurflugvallar.

Í skýrslu samgönguráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar 2005 segir,

„**Aðrir flugvellir og landingarstaðir.** Framkvæmdir á þessum lið hafa beðið eftir niðurstöðu vinnuhóps um svonefnda „sjúkraflugvelli“. Reynt var samhliða að fá upplýsingar um hvaða vellir væru mest notaðir af einkafluginu, þannig að hægt væri að beina þessu litla jármagni sem liðnum er ætlað á þá staði sem nýtast sem flestum. Til ráðstöfunar á þessum lið á árinu 2005



voru 18,5 milj. kr. Framkvæmt var fyrir 6,5 milj. kr., aðallega á Stóra-Kroppi.

**Æfingaflugvöllur.** Til stóð að endurbyggja vélflugbrautina á Sandskeiði þannig að hún gæti tekið við hlutverki æfingafflugvallar. Sandskeið er innan vatnsverndarsvæðis höfuðborgarsvæðisins, svokallað ijar svæði A, og lýtur þar af leiðandi ströngum skilmálum varðandi framkvæmdir. Leggja varð töluverða vinnu í að afla gagna og gera skýrslu til Skipulagsstofnunar til að fá staðfest að ekki þyrfti að gera fullkomið umhverfismat. Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi sveitarsjórna skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga, nr. 73/1997. Í umsögn þeirra kom fram að aðalskipulag svæðisins hefur ekki verið staðfest og geti þau ekki gefið leyfi fyrir framkvæmdinni fyrr en því er lokið. Kostnaður við hönnun og öflun leyfa ásamt rekstri veðurstöðva á árinu 2005 varð 1,3 milj. kr., en ráðstöfunarfé var 19,9 milj. kr.“

Í skýrslu Krisíjans L. Möllers samgöngu- og sveitarsjórnarráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar 2008 segir,

„Á Stóra-Kroppi voru framkvæmdir við gerð akbrauta og flughlaðs. Verkið var boðið út og samið við lægsttjóðanda. Kostnaður á árinu 2008 nam 17,4 milj. kr. og ráðgert er að verkinu „júki á árinu 2009“ og „Gert var ráð fyrir á árinu 2008 að koma upp aðstöðu fyrir flugmenn og flugkennara á Stóra-Kroppi, en verkefninu varð að fresta til ársins 2009 þegar framkvæmdum við flughlaðið lýkur“,

og um Sandskeið segir,

„Lokið var við uppsetningu á veðurstöð á Sandskeiði“.

Í skýrslu innanríkisráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar 2009 segir,

“ Á Stóra-Kroppi var lokið við gerð akbrauta og flughlaðs sem var útboðsverk. Kostnaður við þessi verkefni á árinu 2009 nam 27,5 milj. kr. og til ráðstöfunar voru 32,1 milj. kr.“ og „Á Stóra-Kroppsflugvelli var á árinu sett upp aðstaða fyrir flugmenn, flugkennara og flugnema. Um er að ræða lítið gámahús með snyrtingu, biðstofa og herbergi ætlað flugradíóþjónustu og aðstöðu fyrir flugkennara. Vatnsveitu- og fráveitulögnum er ekki lokið, en verður frágengið á árinu 2010. Kostnaður á árinu 2009 varð 1,7 millj. kr.“

- Í iii) lið skjals sem undirritað var af innanríkisráðherra og borgarsjórá í framhaldi af samkomulagi ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group um innanlandsflug þann 25. október 2013 segir,

- iii) Þegar lokun NA/SV brautarinnar hefur verið staðfest verða ný landingarljós tekin í notkun í samræmi við breytt deiliskipulag og nauðsynlegur fjöldi trjáa í Öskjuhlíð felldur í þágu flugstarfseminnar. Aðilar leiti þó sameiginlega leiða til að milda sjónræn áhrif hinna nýju landingarljósa frá fyrirbyggjandi tillögum og takmarka fellinguna trjáa í Öskjuhlíð. Óháð öðrum verkþáttum sem í samkomulaginu felast munu innanríkisráðuneytið og Isavia hafa forgöngu um að kennslu- og einkaflugi verði fundinn nýr staður í nágrenni borgarinnar í samræmi við áður gefin fyrirheit vegna endurbýggingar vallarins um síðustu aldamót og skal stefnt að því að framkvæmdir verði hafnar eins fljótt og verða má.

*Í tilvísuðu samkomulagi ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group er kveðið á um stýrihóp undir formennsku Rögnu Árnadóttur sem kanni til fullnustu helstu staðsetningarkosti innanlandsflugs á höfuðborgarsvæðinu. Stýrihópurinn skoðaði iðjórar nýjar staðsetningar, Bessastaðanes, Hólmsheiði, Hvassahraun og Löngusker og skilaði af sér skýrslu í júní 2015 þar sem Hvassahraun var talinn álitlegasti kosturinn,*

*Vorið 2018 skipaði samgöngu- og sveitarsjórnarráðherra síðan stýrihóp til að greina valkosti um framtíðarskipan flugvallamála á SV-horni landsins og kostnaðargreina þá kosti sem til skoðunar hafa verið sem eru flugvellir í Vatnsmýri og í Keflavík og nýr flugvöllur í Hvassahrauni. Stýrihópurinn skilaði af sér skýrslu í nóvember 2019,*

*Í beinu framhaldi af skýrsluskilunum var eftirfarandi samkomulag gert.*

- *Í inngangi, 2. og 6. gr. samkomulags samgöngu- og sveitarsjórnarráðherra og borgarsjóra um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni þann 28. nóvember 2019 segir.*

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, f.h. íslenska ríkisins, og Reykjavíkurborg (hér eftir aðilar) munu eiga samstarf á grundvelli samkomulags þessa um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni með það að markmiði að fullkanna kosti á því að reisa og reka þar flugvöll til að gegna hlutverki varaflugvallar, innanlandsflugvallar og flugvallar fyrir æfinga-, kennslu- og einkaflug (hér eftir verkefnið).

2. gr.

Miðað er við að verkefninu verði lokið fyrir árslok 2024 í samræmi við eftirfarandi:

Á fyrstu tveimur árum verkefnisins verði unnar eftirfarandi rannsóknir sem nauðsynlegar eru til að hægt sé að leggja mat á frekara framhald þess:

- Framkvæmdar nauðsynlegar veðurrannsóknir og flugprófanir.
- Framkvæmdar nauðsynlegar rannsóknir á vatnsvernd og öðrum umhverfisþáttum.
- Greindir möguleikar og kostnaður við greiðar landsamgöngur við annars vegar miðborg Reykjavíkur og hins vegar Keflavíkurlugvöll.
- Greind áhrif þess á eftirfarandi flugstarfsemi ef hún yrði færð af Reykjavíkurlugvelli yfir á nýjan flugvöll í Hvassahrauni:
  - Áætlunarflug innanlands.
  - Sjúkra- og björgunarflug.
  - Varaflugvöllur fyrir Keflavíkurlugvöll.
  - Atvinnuflug tengt ferðamönnum.
  - Kennslu-, æfinga- og einkaflug.
- Greindur áætlaður nýtingarstuðull flugvallar í Hvassahrauni í samanburði við þá flugvelli sem fyrir eru á SV-horninu.
- Lagt mat á hve mikið land myndi þurfa að leggja undir flugvöll í Hvassahrauni, það staðsett og kannaðir möguleikar á uppbyggingu þar.

og

6. gr.

Samkomulag þetta vikur ekki til hliðar samkomulagi innanríkisráðherra og borgarstjóra frá 25. október 2013 um að ráðuneytið og Isavia ohf. hafi forgöngu um að kennslu- og einkaflugi verði fundinn nýr staður í nágrenni borgarinnar.

*Umræddar rannsóknir hafa farið fram og var þeim gerð skil í skýrslu starfshóps dagsettri í september 2024.*

*Eftir að eldsumbrot hófust á Reykjanesskaga hefur Hvassahraun ekki verið talinn álitlegur kostur þrátt fyrir niðurstöður skýrslunnar og hafa samningsaðilar ekki tekið formlega afstöðu til framhalds málsins.*

3. Hver er staða á hættumati og áhættumati varðandi Hvassahraun. Hver eru næstu skref og tímalína í málinu?

*Veðurstofa Íslands vann árið 2023 skýrsluna „Hvassahraun - Hættumat vegna eldgosa og jarðskjálfta“ fyrir starfshóp um rannsóknir á byggingu flugvallar í Hvassahrauni.*

*Skv. nýlegum upplýsingum frá stofnuninni er áætlað að gefa áhættumat fyrir Reykjanesskagann út í nokkrum skýrslum með vorinu.*

4. Óskað er eftir skilgreiningu á brautarlengdum, öryggissvæðum og öðrum þörfum og viðmiðum varaflugvalla.

*Vísað er í leiðbeiningaefni um hönnun flugvalla sem framkvæmdasjóri flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins (EASA) hefur gefið út með vísan í reglugerð (ESB) 2018/1139 sbr. ákvörðun 2025/004/R, dags. 16. maí 2025 „Issue 7 of the Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design, (CS-ADR-DSN)“, (326 bls).*

*Í reglugerð 75/2016 (um kröfur og sjórnsýslumeðferð er varða flugvelli samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 sem innleiðir reglugerð framkvæmdasjórnarinnar (ESB) nr. 139/2014 frá 12. febrúar 2014 um kröfur og sjórnsýslumeðferð er varða flugvelli samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008) eru varaflugvellir ekki skilgreindir sérstaklega, aðeins flugvellir. Hugtakið „varaflugvöllur“ er hins vegar notað fyrir annan flugvöll en áætlaðan áfangastað, sem flugmönnum er skylt að reikna með að þeir þurfi að lenda á, ef ekki er lendum á áætluðum áfangastað. Þar af leiðandi eru ekki til skilgreiningar á brautarlengdum, öryggissvæðum og öðrum þörfum og viðmiðum varaflugvalla. Varaflugvellir þurfa að uppfylla sömu kröfur og hverjir aðrir flugvellir.*

*Kröfur til flugvallar eru margs konar og ráðast af ýmsum þáttum, ekki síst hvaða flugvélum og umferð honum er ætlað að þjóna, sbr. CS-ADR-DSN. Til einföldunar er flugvelli gefinn kóði sem ákvarðast af viðmiðunarlengd brautar og vænghafi þeirra flugvéla sem honum er ætlað að þjóna. Þessi kóði ræður miklu um kröfur til viðkomandi flugvallar en þó ekki öllu. Þegar flugsjóri tilgreinir varaflugvöll þarf hann að taka tillit til áætlaðrar lendingarþyngdar, veður- og brautarskilyrða á staðnum og annarra þeirra atriða sem ráða því hvort hann geti nýtt sér flugvöllinn. Flugvöllur getur þannig nýst tilteknu flugi sem varaflugvöllur í dag en ekki á morgun.*

*Varaflugvöllur þarf að uppfylla sömu kröfur og hinn upphaflega áætlaði áfangastaður að teknu tilliti til að þar kunna að vera önnur veður- og brautarskilyrði og þyngd flugvélar kann að vera önnur þegar þangað kemur. Af framansögðu er jóst að ekki er hægt að tilgreina ákveðna brautarlengd fyrir varaflugvöll. Hins vegar hefur gjarnan verið miðað við að til að þjóna þeirri flugumferð sem um Keflavíkurflugvöll fer sé æskileg brautarlengd að lágmarki*

2.000 – 2.400 m.

Öryggissvæði eru skilgreind bæði meðfram flugbrautum og við enda þeirra. Til hvorrar hliðar þurfa að vera 70 eða 140 m. eftir brautarlengd með heimild niður í allt að 30 m. á styðstu brautum eftir aðflugsbúnaði. Við enda þurfa að vera að lágmarki 30 eða 60 m. eftir aðflugsbúnaði en mælt er með mun lengri öryggissvæðum, allt frá 90 upp í 240 m.

Aðrar þatir og viðmið sem flugvellir þurfa að uppfylla eru íjölbreytt og breytileg eftir því hvaða þjónustu flugvellið er ætlað að veita. CS-ADR-DSN íjallar um þær kröfur sem regluverkið setur á hvern flugvöll fyrir sig en eins og fram hefur komið skilgreinir síðan hver flugsjóri fyrir sig þatir síns flugs háð ýmsum aðstæðum. Í CS-ADR-DSN eru ýmis önnur atriði tilgreind, svo sem um kröfur til flugbrauta, öryggissvæða, akbrauta, flughlaða, einangrunar- og afisingarsvæða. Þá er íjallað um kröfur um hindranafleti sem seiða hæðartakmarkanir út fyrir flugvöllinn og um sjónræna leiðsögu. Sem dæmi um rýmisfrekt sjónrænt kerti þá eiga aðflugsjós fyrir nákvæmnisaðflug helst að ná 900 m. frá flugbrautarenda. Að endingu er íjallað um aðstöðu fyrir slökkvilið, aðkomuvegi, girðingar o.fl. sem einnig kallar á rými. Að auki gerir ýmis konar rafrænn flugleiðsögubúnaður kröfur um hindrana- og truflanalaust rými til að fyrirbyggja truflanir á rafeindamerkjum.

## Minnisblað

### Framkvæmdir á Seyðisfjarðarvegi (93) um Fjarðarheiði.

Seyðisfjarðarvegur (nr. 93) um Fjarðarheiði er hæsti fjallvegur á stofnvegakerfi landsins og er um 25 km langur. Vegurinn er eina vegtenging Seyðisfjarðar og er sérstaklega erfiður í vetrarþjónustu. Hann er brattur beggja vegna heiðarinnar (brekkur með um og yfir 10% halla). Vegurinn var endurbyggður og lagður bundnu slitlagi í áföngum á tímabilinu 1987-1997. Kaflinn við Heiðarvatnið var færður og endurbyggður árið 2009 í tengslum við virkjanaframkvæmdir í Fjarðará. Á undanförnum árum hefur ekki verið lagt í mikla vinnu við skoðun og greiningu á endurbótum á veginum þar sem fyrir hefur legið að jarðgöng myndu leysa hann af hólmi innan tíðar. Þær upplýsingar sem hér eru settar fram eru því settar fram á grunni fremur lítilla upplýsinga. Þó liggur fyrir eldri umferðaröryggisúttekt sem horft hefur verið til við þær framkvæmdir sem þó hefur verið farið í.

### Umferðaröryggisaðgerðir á vegi og öryggissvæði vegar

Eins og fram hefur komið er fyrirliggjandi eldri umferðaröryggisúttekt. Nokkuð af þeim atriðum sem þar koma fram hafa verið framkvæmdar en eftirstandandi aðgerðir sem hafa það að markmiði að bæta umferðaröryggi á núverandi vegi og öryggissvæði eru áætlaðar að kosti um **500 m.kr.** Aðgerðirnar felast í meginatriðum í að setja niður vegríð og minnka bratta vegfláa og lagfæringum á öryggissvæði.

### Styrkingar og endurbætur miðað við núverandi vegbreidd

Vegurinn er missiginn, með hjólförum, kantskemmdum, burði er víða ábótavant og slitlag er lélegt. Styrking og endurbætur miðað við núverandi vegbreidd er áætlað að kosti um **1.500-2.000 m.kr.** en sementsfesta þarf mestan hluta af honum.

### Vegbreidd

Seyðisfjarðarvegur er 6,5-7 metra breiður og samræmist ekki þeim kröfum sem um hann eru gerðar, en vegur af þessari gerð ætti að vera 9 metra breiður skv. vegaskrá. Kostnaður við slíka framkvæmd er gróflega áætlaður um 6.000-7.000 m.kr. Minni breikkun eða í 8 metra myndi auka öryggi verulega frá því sem nú er og er talið að kostnaður við slíka breikkun og endurbyggingu sé gróflega reiknaður 4.000-5.000 m.kr. Ljóst er að núverandi vegstæði mun ekki fullnægja kröfum um langhalla og verður að skoða það sérstaklega komi til framkvæmda.

### Samantekt

Umferðaröryggisúrbætur og styrking og endurbætur miðað við núverandi vegbreidd: Um **2.000-2.500 m.kr**

Endurbygging vegar miðað við 8 metra vegbreidd: Um **4.000-5.000 m.kr**

Endurbygging vegar miðað við 9 metra vegbreidd: Um **6.000-7.000 m.kr**





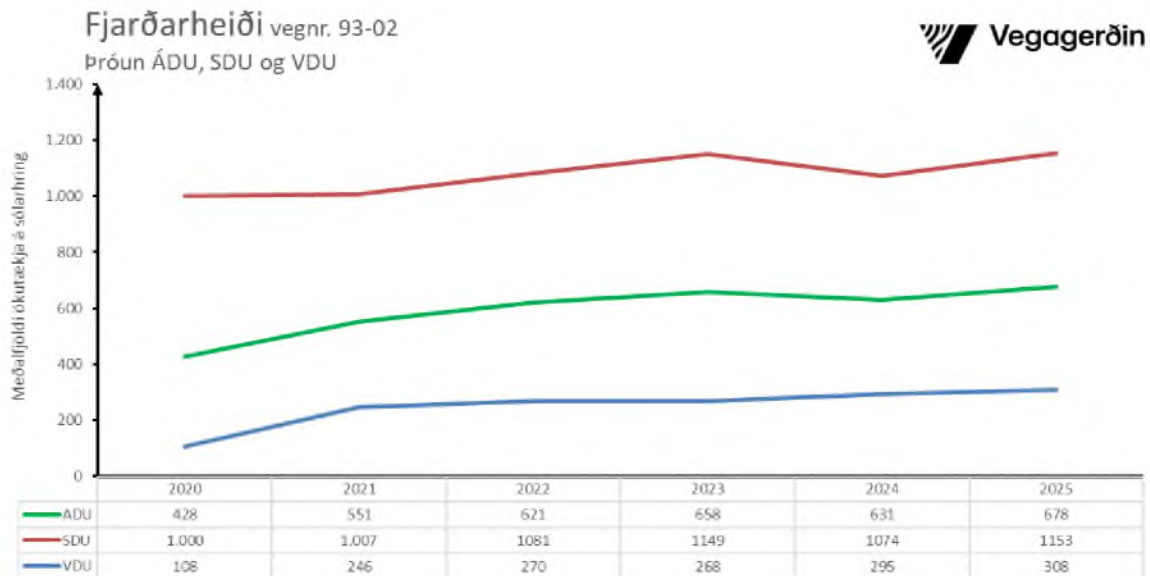
## Umferðartölur á Fjarðarheiði

Eftirfarandi mynd sýnir þróun umferðar á Fjarðarheiði frá árinu 2020 til 2025.

Þess skal getið að árið 2020 gætti enn áhrifa Covid-19.

Í umferðarspá sem unnin var árið 2021 í tengslum við hönnun

Fjarðarheiðarganga er gert ráð fyrir að ÁDU á Fjarðarheiði verði um 1100 bílar árið 2031 eða við þá áætlaða opnun ganga.



ÁDU – Árdagsumferð, meðalumferð á dag yfir árið.

SDU – Sumardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september.

VDU – Vetrardagsumferð, meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember.



## HÖNNUNARLEIÐBEININGAR FYRIR HJÓLREIÐAR

Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og  
Vegagerðarinnar

19.12.2019



Þessar hönnunarleiðbeiningar eru unnar af samstarfshópi um þróun samgöngukerfa fyrir hjólreiðar samkvæmt samkomulagi milli sveitarélaganna á höfuðborgarsvæðinu og Vegagerðarinnar.<sup>1</sup>

**FULLTRÚAR SVEITARFÉLAGA OG VEGAGERÐARINNAR Í SAMSTARFSHÓPNUM:**

- Kristinn J. Eysteinnsson, Reykjavík. Formaður hópsins.
- Baldur Pálsson, Seltjarnarnes
- Bjarki Valberg, Kópavogur.
- Björg Helgadóttir, Reykjavík.
- Guðbjörg Brá Gísladóttir, Garðabær.
- Helga Stefánsdóttir, Hafnarfjörður.
- Katrín Halldórsdóttir, Vegagerðin
- Tómas G. Gíslason, Mosfellsbær

**EFLA VERKFRÆÐISTOFA VAR RÁÐGJAFI SAMSTARFSHÓPSINS:**

- Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir
- Arna Kristjánsdóttir
- Bryndís Friðriksdóttir
- Ragnar Gauti Hauksson
- Sigurður Örn Jónsson

**LÓSMYNDIR**

Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir nema annað sé tekið fram.

---

<sup>1</sup> Samkomulag svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar frá 17. apríl 2015.

## EFNISYFIRLIT

|                                               |           |
|-----------------------------------------------|-----------|
| <b>EFNISYFIRLIT</b>                           | <b>3</b>  |
| <b>1 INNGANGUR, BAKGRUNNUR OG SAMRÁÐ</b>      | <b>6</b>  |
| 1.1 Inngangur                                 | 6         |
| 1.2 Bakgrunnur                                | 6         |
| 1.3 Samráð og áhrif laga og reglugerða        | 6         |
| <b>2 HANNAÐ OG SKIPULAGT FYRIR REIÐHJÓL</b>   | <b>8</b>  |
| 2.1 Reiðhjól eru ökutæki                      | 8         |
| 2.2 Hönnun og skipulag fyrir alla             | 8         |
| 2.3 Einstefna eða tvístefna?                  | 8         |
| 2.4 Umferðaröryggi                            | 9         |
| 2.5 Hjólastígakerfið                          | 9         |
| 2.6 Hönnunarforsendur, umferð og hraði        | 10        |
| <b>3 VAL Á ÚTFÆRSLU</b>                       | <b>11</b> |
| <b>4 RÝMISÞÖRF HJÓLREIÐAMANNSINS</b>          | <b>13</b> |
| <b>5 ÚTFÆRSLA HJÓLALÉIÐA</b>                  | <b>15</b> |
| 5.1 Stígur án aðskilnaðar frá gangandi umferð | 15        |
| 5.2 Blönduð umferð akandi og hjólandi         | 16        |
| 5.3 Hjólareinar                               | 17        |
| 5.4 Hjólastígar                               | 19        |
| 5.5 Hjólareinar í dreifbýli                   | 23        |
| <b>6 UPPBYGGING STÍGA OG UMHVERFI ÞEIRRA</b>  | <b>24</b> |
| 6.1 Yfirborð og uppbygging                    | 24        |
| 6.2 Hæð í landi                               | 25        |
| 6.3 Þverhalli                                 | 26        |
| 6.4 Niðurföll                                 | 26        |
| 6.5 Litað yfirborð                            | 26        |
| 6.6 Öryggissvæði                              | 27        |
| 6.7 Lýsing                                    | 29        |
| <b>7 FERILL OG SÝN</b>                        | <b>30</b> |
| 7.1 Hönnunarhraði                             | 30        |
| 7.2 Halli                                     | 31        |
| 7.3 Radíus                                    | 31        |
| 7.4 Sjónlengdir                               | 33        |
| 7.5 Stöðvunarsjónlengd                        | 35        |
| <b>8 ÚTFÆRSLA GATNAMÓTA</b>                   | <b>36</b> |
| 8.1 Hringtorg                                 | 36        |
| 8.2 Ljósagatnamót                             | 38        |
| 8.3 Biðskylda og stöðvunarskylda              | 42        |
| 8.4 Gangbrautir og gangbrautarljós            | 45        |

|           |                                                       |           |
|-----------|-------------------------------------------------------|-----------|
| 8.5       | Mislægar lausnir _____                                | 46        |
| 8.6       | Mót stíga _____                                       | 49        |
| <b>9</b>  | <b>SÉRLAUSNIR</b> _____                               | <b>51</b> |
| 9.1       | Við bílastæði _____                                   | 51        |
| 9.2       | Við biðstöðvar _____                                  | 52        |
| 9.3       | Hjólreiðar á móti einstefnu _____                     | 55        |
| 9.4       | Lokanir á götum og stígum _____                       | 57        |
| 9.5       | Hjólavænar hraðahindranir _____                       | 58        |
| 9.6       | Dregið úr hraða hjólreiðamanna _____                  | 60        |
| 9.7       | Hjólasterði _____                                     | 61        |
| 9.8       | Leiðamerki og vegvísar _____                          | 63        |
| 9.9       | Fótstig við ljósastýrð gatnamót _____                 | 64        |
| 9.10      | Hjólavísar _____                                      | 64        |
| <b>10</b> | <b>DÆMI UM NÝLEGAR ERLENDAR ÚTFÆRSLUR</b> _____       | <b>65</b> |
| 10.1      | Hágæða hjólastígar _____                              | 65        |
| 10.2      | Hjólagötur _____                                      | 66        |
| 10.3      | 2-1 vegir _____                                       | 67        |
| <b>11</b> | <b>HEIMILDIR</b> _____                                | <b>68</b> |
| <b>12</b> | <b>VIÐAUKI – HÖNNUNARVIÐMIÐ, LÁGMARKSVIÐMIÐ</b> _____ | <b>71</b> |
| <b>13</b> | <b>VIÐAUKI – GÁTLISTI VIÐ HÖNNUN HJÓLALÉIÐA</b> _____ | <b>72</b> |





# 1 INNGANGUR, BAKGRUNNUR OG SAMRÁÐ

## 1.1 Inngangur

Leiðbeiningar um hönnun fyrir hjólréiðar eru settar fram með það að markmiði að tryggja með samræmdum hætti örugga og greiða umferð hjólréiðamanna. Þetta er í samræmi við markmið svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og skipulagsáætlaða allra sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og stjórnvalda um að bæta aðstæður til hjólréiða.

Á undanförunum árum hefur verið allmikil uppbygging innviða fyrir reiðhjól, oft sameiginlegir stígar fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, en í einhverjum tilfellum stígar og reinar eingöngu ætlaðar hjólréiðamönnum. Við þær framkvæmdir hefur að miklu leyti verið stuðst við leiðbeiningar Reykjavíkurborgar frá 2012 en einnig leiðbeiningar annarra þjóða.

## 1.2 Bakgrunnur

Með samkomulagi svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar<sup>2</sup> voru skilgreind ákveðin verkefni. Eitt þeirra er „Próun stofnleiða hjólréiða – næstu skref“ og er liður í því að vinna sameiginlegar leiðbeiningar byggðar á leiðbeiningum Reykjavíkurborgar frá 2012 og ólokinni sambærilegri vinnu Vegagerðarinnar frá svipuðum tíma. Þessar hönnunarleiðbeiningar eru afrakstur þeirrar vinnu.

## 1.3 Samráð og áhrif laga og reglugerða

Leitað var eftir athugasemdum frá almenningi og notendum eldri leiðbeininga með tilkynningu á heimasíðu Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) sem send var á valda aðila og deilt á Facebook haustið 2017. Athugasemdir bárust frá sex aðilum og voru þær tvíþættar: Annars vegar varðandi sjónlengdir, hæðarlegu, greiðfærni og öryggi. Hins vegar ósk um að hjólastígakerfið verði flokkað þannig að gera megir meiri kröfur til stofnstíga en annarra leiða, ekki ósvipað flokkun þjóðvegakerfisins. Segja má að eldri leiðbeiningar hafi að mestu verið í samræmi við óskir þeirra sem sendu inn athugasemdir en í einhverjum tilfellum var skerpt á texta og í örfáum tilfellum var ekki talið rétt að bregðast við athugasemdunum.

Vorið 2018 voru endurskoðaðar leiðbeiningar gefnar út sem drög. Frá þeim tíma hafa borist fleiri athugasemdir og ábendingar sem tekið hefur verið tillit til.

Á vinnslutíma leiðbeininganna voru haldnir fundir með fulltrúum Vegagerðarinnar, Samgöngustofu, Lögreglunnar, Landssamtaka hjólréiðamanna og Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins.

Ný umferðarlög voru samþykkt í byrjun sumars 2019 og með þeim breytingum festust í sessi ýmis hugtök og skilgreiningar varðandi hjólréiðar sem búið er að taka tillit til í leiðbeiningunum. Þegar

<sup>2</sup> Samkomulag svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar frá 17. apríl 2015.

hugtakið reiðhjól er notað í leiðbeiningunum er átt við skilgreiningu á reiðhjóli samkvæmt samþykktum umferðarlögum.

Leiðbeiningar um hönnun fyrir hjóltreiddar eru unnar í samræmi við bestu þekkingu og reynslu nágrannaþjóða.

Samgönguráðuneytið vinnur nú að uppfærslu á reglugerð um umferðarmerki og skilti og þegar niðurstöður þeirrar vinnu liggur fyrir verða þessar hönnunarleiðbeiningar uppfærðar með tillit til þeirrar reglugerðar.

## 2 HANNAÐ OG SKIPULAGT FYRIR REIÐHJÓL

### 2.1 Reiðhjól eru ökutæki

Það fyrsta sem þarf að hafa í huga við hönnun og skipulag fyrir hjólræiðar er að reiðhjól eru ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Þrátt fyrir að íslensk lög heimili að hjólað sé á gangstéttum þá er það ekki ásættanleg lausn á stofnleiðum hjólræiða. Hjólræiðamenn eru gestir á göngustígum og verða því að taka fullt tillit til gangandi á sameiginlegum stígum og haga hraða í samræmi við það. Til þess að raunhæft verði að nota reiðhjól til samgangna þarf að bera virðingu fyrir ferðamátanum. Það felst meðal annars í því að tryggja samfelldar, greiðar og öruggar hjólræiðir. Auk þess þarf að sinna rekstri og viðhaldi af sömu ábyrgð og fyrir önnur samgöngukerfi, svo sem með því að ryðja og sópa stíga, upplýsa um lokanir og merkja hjólræiðir.

### 2.2 Hönnun og skipulag fyrir alla

Hjólræiðamenn eru ekki einsleitir hópur. Hjólræiðamenn geta verið ungir, gamlir, sprækir, hægir, með fulla hreyfigetu, með skerta hreyfigetu og svo framvegis. Eins eru fararskjótarinn mismunandi. Algengust eru hefðbundin reiðhjól en notkun aftanívagna og kassa-/vöruhjóla hefur færost í vöxt. Notkun rafmagnshjóla, hjóla með hjálparmótor (0,25 kW), hefur einnig aukist á undanförunum árum og á vafalítið eftir að aukast enn frekar. Slík hjól gera fleirum fært að hjóla oftar og lengra og auka þannig enn á breidd hópsins.

Rafmagnsvespur sem ekki eru gerðar til hraðari aksturs en 25 km/klst. flokkast hér á landi sem létt bifhjól í flokki I og er notkun þeirra, samkvæmt umferðarlögum, heimil á göngu- og hjólastígum. Rafmagnsvespur sem eru hannaðar fyrir hraðari akstur en 25 km á klst. flokkast sem létt bifhjól í flokki II, ekki er heimilt að ferðast á þessum rafmagnsvespum á hjólastígum. Ýmis önnur vélknúin ökutæki sem ekki flokkast sem létt bifhjól flokkast sem reiðhjól í umferðarlögunum (77/2019), til dæmis rafmagnshlaupahjól eða tvíhjóla ökutæki á einum öxli.

Skipulag og hönnun þarf að taka mið af öllum vegfarendum óháð atgervi, aldri eða fararskjóta. Í þessu samhengi er mikilvægt að hafa í huga að þó svo að ferðast sé á hjóli er ekki sjálfgefið að hjólræiðamaðurinn geti gengið. Reiðhjól getur verið hjálpertæki fyrir hreyfihamlaða.

### 2.3 Einstefna eða tvístefna?

Hjólaréin er sérrein fyrir reiðhjól, á sama hátt og aðrar sérreinar eru fyrir t.d. almenningssamgöngur. Á hjólaréin er því ávallt einstefna. Á hjólastígum getur ýmist verið einstefna eða tvístefna.

Æskilegt er að hjólræið, einstefnustígur samsíða götu eða rein, sé beggja vegna vegar. Hjólastígar með tvístefnu ættu alla jafna að liggja um græn svæði fjarri umferð. Það getur þó komið til greina að leggja hjólastíg með tvístefnu við umferðargötu. Við slíka útfærslu þarf að vera langt á milli gatnamóta,

gatnamót ljósastýrð, bílastæði ekki í götu og engar innkeyrslur eru á lóðir. Mikilvægt er þá að hæfileg fjarlægð, öryggissvæði, sé milli tvístefnu hjólastígs og akbrautar.

## 2.4 Umferðaröryggi

Umferðaröryggi ætti að vera ráðandi þáttur við skipulag og hönnun hjólaleiða. Tryggja þarf góða lýsingu og sjónlengdir miðað við umferðarhraða allra vegfarenda. Yfirborð stíga á að vera gott og vel við haldið til að bæta þægindi og öryggi hjólandi vegfaranda. Eins er mikilvægt að að ryðja snjó og hálkuverja (t.d. með salti) og sópa í burtu sandi á stígum..

Þar sem leið hjólandi sker leið akandi eða gangandi er mikilvægt að öllum sé ljóst hver eigi forgang og hver eigi að víkja en jafn mikilvægt er að stuðla að lágum umferðarhraða. Eftir því sem hraðinn er lægri þeim mun víðara verður sjónsviðið, vegfarendur verða líklegri til að taka tillit hver til annars og eiga auðveldara með að bregðast við ef á þarf að halda. Afleiðingar óhappa verða ekki eins alvarlegar sé hraðinn lágur.

Ef hjólaleið er lengri en þörf er á, hæðarbreytingar meiri en á göngu- eða akstursleið, lýsingu ábótavant eða ef hjólreiðamenn upplifa hjólaleiðina af einhverjum orsökum ekki nógu örugga, eru líkur á því að menn velji frekar að hjóla á götunni eða aðra hættulegri leið.

## 2.5 Hjólastígakerfið

Hjólastígar eru flokkaðir í stofnstíga, tengistíga og aðra stíga. Líkt og stofnbrautir vegakerfisins, tengja stofnstígar saman sveitarfélög, innviði þeirra og atvinnusvæði. Stofnstígar hjólreiða eru hjólareinar eða hjólastígar. Í undantekningartilfellum getur hluti stofnleiðar hjólreiða verið í bland við umferð akandi. Stofnstíganetið er tiltölulega gróft með möskvastærð 500-750 m en getur verið þéttara á miðsvæðum. Leitast ætti við að halda þverunum í lágmarki. Stofnstígakerfi hjólreiða á að vera aðlaðandi, auðratað, auðskilið, greiðfært og öruggt. Almenn ætti að miða við að hjólaleið í stofnstígakerfinu sé ekki meira en 25 % lengri en loftlína eða að minnsta kosti jafn bein og leið bíls. Vegvísar og leiðamerkingar eru notaðar á stofnstíga.

Aðrir stígar eru almenna stígakerfið sem liggur innan hverfa og tengir saman heimili, skóla, verslanir, biðstöðvar almenningsvagna, atvinnuhúsnæði o.s.frv. Þeir stígar geta verið hjólastígar eða hjólareinar en oft er um blandaða göngu- og hjólastíga að ræða. Í íbúðargötum þar sem umferð er lítil og ekki hröð má reikna með að hjólað sé á götu í bland við aðra umferð.

Tengistígar tengja stofnstíga saman og við almenna stígakerfið. Þeir eru sambærilegir stofnstígum en blöndun ferðamáta, akandi og hjólandi sem og gangandi og hjólandi er ásættanlegri, nema umferð hjólandi sé þeim mun meiri svo sem við skóla eða stóra vinnustaði (tafla 1).

Æskilegar breiddir og lágmarksbreiddir mismunandi útfærslna eru skilgreindar út frá rýmisþörf vegfarenda og umferðaröryggi og frá þeim ætti ekki að víkja. Lágmarksbreidd hjólastígs er sú sama hvort sem um stofnstíg eða annan stíg er að ræða. Í einhverjum tilfellum getur þurft að endurskilgreina notkun á rými til að koma hjólaleið fyrir, t.d. breyta götu í einstefnugötu eða fella niður samsíða bílastæði en í öðrum tilfellum getur þurft að færa hjólaleið annað.



Við landmótun og skipulag hverfa er mikilvægt að huga strax að sjónlengdum við gatnamót og stígamóta hvort sem um eiginlega hjólastíga er að ræða eða göngustíga sem gert er ráð fyrir að hjólað sé eftir. Taka þarf tillit til þess að gróður vex þannig að gróður sem vel sést yfir eða framhjá í upphafi getur orðið hindrun ef ekki er hugað að því í upphafi.

## 2.6 Hönnunarforsendur, umferð og hraði

Hvort sem um stofnstíg, tengistíg eða annan stíg er að ræða þarf að líta til núverandi og áætlaðrar umferðar hjólandi, gangandi og akandi við ákvörðun á fyrirkomulagi hjólaleiðar og breiddar hennar. Þar sem ætla má að umferð hjólandi eða gangandi eigi eftir að aukast þarf að gera ráð fyrir að hægt sé að aðskilja þessa ferðamáta síðar þó svo að það sé ekki gert strax, eða jafnvel breikka þá stíga síðar.

Miðað er við að hraði á stofn- og tengistígum utan þéttbýlis eða fjarri byggð sé hærri en þar sem byggð er þéttari (kaflí 7.1). Þegar hannaðir eru göngustígar sem gert er ráð fyrir að hjólað sé eftir ætti að velja hönnunarhraða líkt og um hjólastíg væri að ræða. Hámarkshraði er ekki sérstaklega skilgreindur á hjólastígum en hann ætti þó aldrei að vera meiri en á aðliggjandi götu. Á hjólarein gildir hámarkshraði viðkomandi götu.

### 3 VAL Á ÚTFÆRSLU

Við val á útfærslu hjólaleiðar er litið til hámarkshraða og ársdagsumferðar ökutækja á viðkomandi götu. Oft er miðað við að umferð á hámarksklukkustund sé einn tíundi hluti ársdagsumferðar. Ákvörðun um útfærslu hjólaleiðar er einnig háð flokki hennar eða fjölda hjólreiðamanna. Viðmið um fjölda hjólreiðamanna er aðeins hugsað til hækkunar á flokki, þ.e.a.s. í þeim tilfellum sem hjólaleið er ekki hluti stofnleiðar en ætla má að umferð hjólreiðamanna þar verði mikil eins og t.d. við skóla, íþróttahús eða stóra vinnustaði. Þessu er lýst í töflunni hér á eftir.



**MYND 1** Efri, vinstri: Sameiginlegur göngu- og hjólastígur. Efri, hægri: Hjólarein.  
Neðri, vinstri: Hjólastígur með tvístefnu. Neðri, hægri: Hjólastígur með einstefnu.

Tafla 1 er til viðmiðunar og endurspeglast það m.a. í því að ekki eru skýr skil á milli lausna. Atriði eins og fjöldi hjólréðamanna, raunverulegur hraði vélknúinnar umferðar, fjöldi tenginga/gatnamóta, sjónlengdir og fjöldi þunga ökutækja hafa einnig áhrif á val á útfærslu. Eins er mikilvægt að huga að samfelldni í vali á lausnum, jafnvel þó að umferðarhraði eða fjöldi vélknúinna ökutækja sé mismunandi á mismunandi hlutum leiðarinnar.

**TAFLA 1** Val á fyrirkomulagi hjólaleiðar. Valið byggir á umferð og hraða vélknúinnar umferðar og flokki hjólaleiðar. Ekki eru skýr skil á milli lausna. Taka þarf tillit til fleiri þátta eins og samhengi leiða, raunverulegs hraða umferðar, fjölda tenginga, sjónlengda og fjölda þunga ökutækja. Eðlilegt er að horfa nokkur ár fram í tímann þegar umferð akandi og hjólandi er áætluð.

|                             | Hámarkshraði vélknúinnar umferðar [km/klst] | Sólarhrings-umferð vélknúinna ökutækja [ökut/klst] | Flokkur hjólaleiðar               |                                     |                                           |
|-----------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------|
|                             |                                             |                                                    | Stofnleið eða >50 hjól á max klst | Tengileið eða 25-75 hjól á max klst | Aðrar leiðir                              |
| Um grænt svæði, fjarri götu | -                                           | 0                                                  | Hjólástígur                       | Hjólástígur                         | Hjólástígur eða saman með gangandi umferð |
| Samhlíða götu               | Göngu hraði - 40 km/klst                    | 1-4.000                                            | Blönduð umferð                    | Blönduð umferð                      | Blönduð umferð                            |
|                             |                                             | 2.500-10.000                                       | Hjólarein                         | Hjólarein                           | Blönduð umferð                            |
|                             |                                             | >9.000                                             | Hjólástígur                       | Hjólarein                           | Hjólarein                                 |
|                             | 50-60 km/klst                               | 1-8.000                                            | Hjólástígur                       | Hjólarein                           | Hjólarein                                 |
|                             |                                             | >6.000                                             | Hjólástígur                       | Hjólástígur                         | Hjólarein                                 |
|                             | 60-70 km/klst                               | 1-5.000                                            | Hjólástígur, helst fjærri götu    | Hjólástígur, helst fjærri götu      | Hjólarein                                 |
|                             |                                             | >5.000                                             | Hjólástígur, helst fjærri götu    | Hjólástígur, helst fjærri götu      | Hjólástígur eða saman með gangandi umferð |
|                             | ≥70 km/klst                                 | >2.500                                             | Hjólástígur, helst fjærri götu    | Hjólástígur, helst fjærri götu      | Hjólástígur eða saman með gangandi umferð |

*Blönduð umferð:* Hjólréðamenn og önnur umferð deila akbrautinni.

*Hjólarein:* Afmörkuð í gótustæðið með þykkri línu. Á hjólarein ríkir einstefna.

*Hjólástígur:* Er ýmist við hlið akbrautar eða fjarri götu. Er eingöngu fyrir umferð hjólandi.

*Saman með gangandi umferð:* Hjólréðamenn deila stig með gangandi vegfarendum og ber að víkja fyrir þeim.

## 4 RÝMISÞÖRF HJÓLREIÐAMANNSINS

Viðmiðunarbreyddir við hönnun sem settar eru fram í kafla 5 um útfærslur, byggja á upplýsingum úr þessum kafla. Mikilvægt er að gera stíg þannig að veggir, girðingar eða aðrar slíkar hindranir séu ekki innan áhrifasvæðisins, en sé það óhjákvæmilegt skal hafa stíga breiðari.

Eins þarf að hafa í huga rými fyrir snjóruðning og að hjólréiðamaður tekur meira pláss á leið upp brattar brekkur þar sem erfiðara er fyrir hann að halda beinni stefnu. Hjólareinar upp brekku geta því þurft að vera breiðari en annars staðar.

**TAFLA 2** Grunnstærðir reiðhjól.

|                                   | Breidd<br>[m] | Lengd<br>[m] | Hæð<br>[m] | Augnhæð<br>[m] |
|-----------------------------------|---------------|--------------|------------|----------------|
| Venjulegt reiðhjól                | 0,75          | 2,0          | 2,1        | 1,5            |
| - með barnavagn<br>(eða vöruhjól) | 0,9           | 3,0          | 2,1        | -              |
| Recumbent hjól*                   | 1,0           | 2,5          | -          | 1,15           |

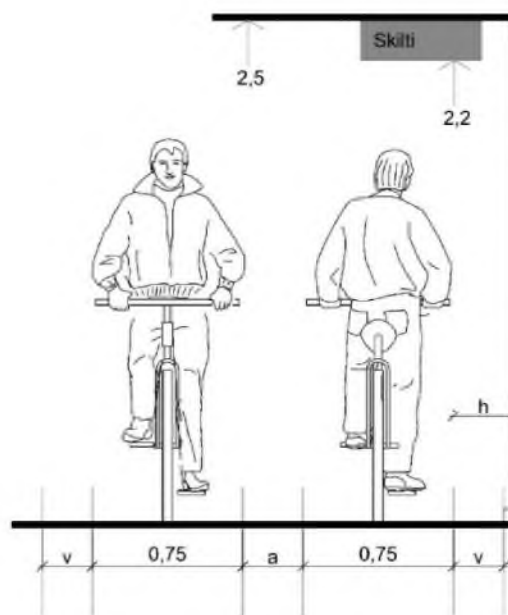
\* hjólréiðamaður liggur útaf á recumbent-hjóli

**MYND 2** Rýmisþörf hjólréiðamanna.

a = fjarlægð milli tveggja vegfarenda á hreyfingu.

v = fjarlægð milli vegfaranda á hreyfingu og kants  $\leq 0,2$  m á hæð.

h = fjarlægð milli vegfaranda á hreyfingu og hliðarhindrunar (t.d. staura) eða kants  $>0,2$  m á hæð.



**TAFLA 3** Fjarlægðir við ákvörðun á rýmisþörf. Gefin eru upp tvö gildi í hverju tilfelli, æskileg fjarlægð og lágmarksfjarlægð.

|    |                                                                | Hjólastígur     |                |                 |                |
|----|----------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
|    |                                                                | Einstefna       |                | Tvístefna       |                |
|    |                                                                | Æskilegt<br>[m] | Lágmark<br>[m] | Æskilegt<br>[m] | Lágmark<br>[m] |
| v  | frá enda slítlags                                              | 0,10            | 0,00           | 0,10            | 0,00           |
|    | frá kantsteini, rífflum eða sambærilegu                        | 0,25            | 0,10           | 0,25            | 0,10           |
| h* | frá stakri hindrun nærri en 0,2m (staurar, tré)                | 1,00            | 0,50           | 1,00            | 0,50           |
|    | frá langsum hindrun nærri en 0,2m (grindverk, handrið, veggur) | 0,65            | 0,50           | 0,65            | 0,50           |
| a  | milli tveggja hjólréiðamanna                                   |                 |                | 0,75            | 0,30           |
|    | milli hjólastígs og göngustígs                                 | 0,50            | 0,10           | 0,50            | 0,10           |
|    | milli hjólastígs og akbrautar (≤50 km/klst)                    | 0,50            | 0,10           | 1,50            | 0,70           |

\*hugsanlega stærra með fram samfelldri hindrun til að hafa rúm fyrir snjóruðning. Samkvæmt hönnunarleiðbeiningum Vegagerðarinnar á að vera 1 m frá kanti reiðhjólstígs að umferðarskilti eða ljósastólpa



## 5 ÚTFÆRSLA HJÓLALEIÐA

### 5.1 Stígur án aðskilnaðar frá gangandi umferð

Stígur án aðskilnaðar gangandi vegfarenda og hjólréiðamanna ætti aðeins í undantekningartilfellum að vera hluti skilgreinds leiðakerfis hjólréiðamanna og helst aldrei hluti stofnleiðar. Stíginn má merkja með skilti C15.11 og sambærilegu yfirborðsmerki sbr. 31.gr reglugerðar (nr. 289/1995) um umferðarmerki og notkun þeirra.



Sé hjólréiðamönnum ætlað að deila stíg með gangandi án nokkurs aðskilnaðar er um göngustíg að ræða og hjólréiðamenn í raun gestir á stígnum og ber þeim samkvæmt umferðarlögum að taka fullt tillit til gangandi vegfarenda og víkja fyrir þeim. Æskilegt er að hönnunarkröfur sameiginlegs stígs gangandi og hjólandi séu sambærilegar og kröfur til hjólastígs hvað varðar halla, beygjuradíusa og sjónlengdir.

MYND 3 C15.11

Mikilvægt er að taka tillit til áætlaðs fjölda bæði gangandi og hjólandi vegfarenda við ákvörðun á breidd stígsins. Lágmarksbreidd sameiginlegs stígs er 3,0 m sem miðar við að hjólréiðamaður komist fram hjá tveimur mönnum sem ganga hlið við hlið (lágmarksbreidd utan þéttbýlis er 2,5 m). Eftirfarandi tafla er til leiðbeiningar um það hvenær ætti að skilja að gangandi og hjólandi vegfarendur og hver æskileg lágmarksbreidd stíganna er.

**TAFLA 4** Lágmarksbreidd sameiginlegs stígs (S), göngustígs (G) og hjólastígs (H) og leiðbeiningar hvenær ætti að skilja að gangandi og hjólandi vegfarendur. Sé göngustígur þétt upp við samfellda hliðarhindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé a.m.k. 0,5 m breiðari en hér kemur fram.

| Breidd [m]        |         | Gangandi á klst* |               |               |               |               |  |
|-------------------|---------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--|
|                   |         | <15              | 15-50         | 50-100        | 100-200       | >200          |  |
| Hjólandi á klst * | <15     | S: 3,0           | S: 3,0        | S: 3,0        | S: 3,5        | S: 3,5        |  |
|                   | 15-50   | S: 3,0           | S: 3,0        | G: 2,0 H: 2,5 | G: 2,0 H: 2,5 | G: 2,5 H: 2,5 |  |
|                   | 50-100  | S: 3,0           | G: 2,0 H: 2,5 | G: 2,0 H: 2,5 | G: 2,0 H: 2,5 | G: 2,5 H: 2,5 |  |
|                   | 100-300 | S: 3,5           | G: 2,0 H: 2,5 | G: 2,0 H: 2,5 | G: 2,0 H: 2,5 | G: 2,5 H: 2,5 |  |
|                   | 300-750 | G: 2,0 H: 3,0    | G: 2,0 H: 3,0 | G: 2,0 H: 3,0 | G: 2,0 H: 3,0 | G: 2,5 H: 3,0 |  |
|                   | >750    | G: 2,0 H: 3,5    | G: 2,0 H: 3,5 | G: 2,0 H: 3,5 | G: 2,0 H: 3,5 | G: 2,5 H: 3,5 |  |

\* Áætluð umferð á hámarksklukkustund. Eðlilegt er að horfa nokkur ár fram í tímann við áætlun umferðar.



**MYND 4** Stígur sem hjólréiðamenn deila með gangandi vegfarendum. Laugardalur Reykjavík.

## 5.2 Blönduð umferð akandi og hjólandi

Umferð hjólréiðamanna og vélknúinnar umferðar er og verður víða í bland. Sú umfjöllun sem hér fer á eftir á við á skilgreindum hjólaleiðum.

Þar sem umferð er lítil og hraði lágur geta vélknúin ökutæki og hjólréiðamenn deilt akrein. Sú lausn gefur ólíkum ferðamátum kost á meira samspili. Samkvæmt umferðarlögum (77/2019) eiga hjólandi vegfarendur að hjóla í einfaldri röð. Þar sem nægilegt rými mega tveir þó hjóla samhliða ef það er unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra vegfarendur.



**MYND 5** Hjólað í bland við aðra umferð. Sóltún í Reykjavík (Mynd: Erik Kærgaard)

Hjólréiðamönnum finnst þeir oft ekki eins öruggir við þessar aðstæður, þ.e. í bland við aðra umferð, eins og á sér afmörkuðu svæði. Rannsóknir hafa aftur á móti sýnt að þar sem umferðarhraði er lítill og umferð ekki of mikil er þetta öruggur kostur.

Þar sem gert er ráð fyrir umferð hjólréiðamanna í bland við aðra umferð er mikilvægt að tryggja að hraðatakmarkanir séu virtar. Hraðahindranir ættu að vera þannig að þær hafi sem minnst áhrif á hjólréiðamenn nema sérstök ástæða sé til (sjá kafla 9.5 um hjólavænar hraðahindranir).

Þar sem breidd götu er minni en 6,5 m eða mikið um samsíða bílastæði ætti hámarkshraði ekki að vera meiri en 30 km/klst. Skábílastæði eða hornrétt bílastæði, sem bakkað er út úr beint út á götu, ættu helst ekki að vera þar sem skilgreind hjólaleið liggur (stofnleið eða tengileið).

Ef leiðin er hluti stofnleiðar er mjög mikilvægt að auðkenna leiðina með skilti og/eða yfirborðsmerkingum. Þetta er bæði til að vekja athygli á veru hjólréiðamanna og til að hjólréiðamenn nái að fylgja leiðinni.

### 5.3 Hjólareinar

Hjólareinar eru samkvæmt umferðarlögum (77/2019) skilgreindar á eftirfarandi hátt: „*Sérrein í götustæði sem ætluð er umferð reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I og merkt þannig.*“

Hjólareinar eru sérreinar fyrir hjólandi vegfarendur og skulu þær auðkenndar með hjólatákni á hjólareinina. Ekki er heimilt að hjóla á hjólarein gegn umferðarstefnu frekar en á öðrum akreinum götunnar.

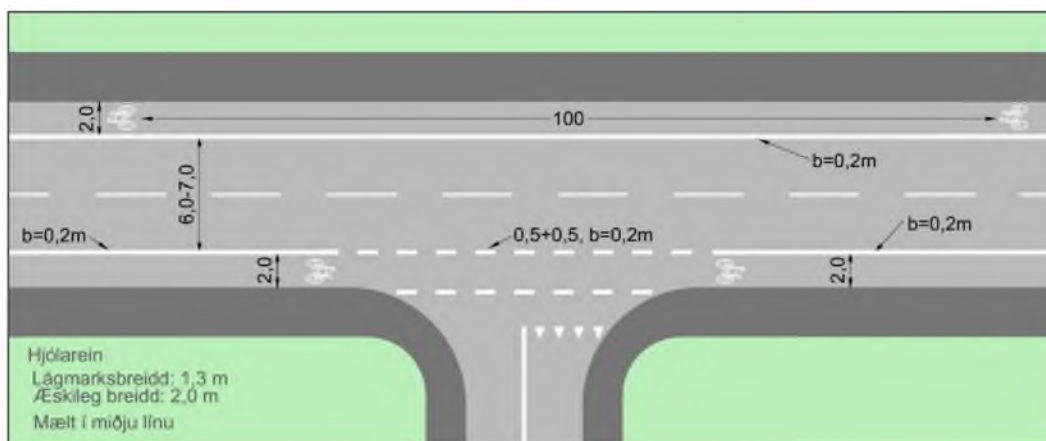
Æskileg breidd hjólareinar er 2,0 m en lágmarksbreidd 1,3 m, mælt frá kanti í miðja línu.

**TAFLA 5** Viðmiðunarbreidd hjólareina.

|           | Æskileg breidd [m] | Lágmarks breidd [m]* |
|-----------|--------------------|----------------------|
| Hjólarein | 2,0                | 1,3                  |

Hjólareinar eru afmarkaðar í götustæði með óbrotinni deililínu á beinum kafla og með brotinni deililínu við byrjun og enda, sem og þar sem ökutæki þurfa að þvera hjólareinina (eins og t.d. við innkeyrslur). Deililínurnar eru 0,2 m breiðar og óbrotin deililína fyrir hjólarein er 0,5 m lína með 0,5 m bili (0,5+0,5).

Hjólareinar skal merkja með máluðu eða mössuðu reiðhjóli og a.m.k. 100 m fresti og alltaf eftir hver gatnamót og annað rof á leiðinni. Stærð merkisins skal vera í samræmi við breidd hjólareinarinnar og stefna þess gefur til kynna í hvaða átt skuli ferðast. Rétt er að hafa í huga að svona merkingar geta verið hálar í bleytu, sérstaklega þegar merkin eru þar sem hjólréiðamenn beygja eða hægja á sér. Æskilegt er að nota gripaukandi íblöndunarefni í merkingunum.



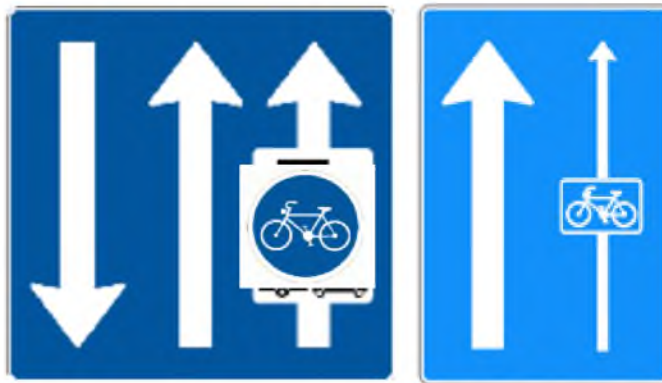
**MYND 6** Skýringarmynd af yfirborðsmerkingum hjólareina.

Nota má litað yfirborð þar sem ástæða er til að vekja sérstaka athygli á umferð hjólréiðamanna, t.d. yfir gatnamót (sjá kafla 6.5 um litað yfirborð).

Ef samsíða bílastæði eru við götuna eða biðstöðvar þarf að huga sérstaklega að breiddum og öryggissvæðum (sjá kafla 9.1 um bílastæði og 9.2 um biðstöðvar).

Merkja skal hjólaréin með viðeigandi akreinaurki (G04.31) sem sýna fjöldi akreina. Skilti C13.11 (Hjólréiðastígur) er sett sem táknmynd á akreinaurkið eins og sýnt er á mynd 7.

Í sérverkefni Vegagerðarinnar þar sem fjallað var um mannvirki og lagaumhverfi var stungið upp á að merkja hjólaréin með skilti sem sýnt er á mynd 7.



**MYND 7** Til vinstri: Samsett mynd af akreinaurki G04.31 með táknmynd C13.11. Til hægri: Hugmynd að nýju skilti fyrir hjólaréin.

Betra getur verið að hjóla í blandaðri umferð en að notast við of mjóar hjólaréin, því falskt öryggi getur annars skapast bæði fyrir hjólandi og akandi. Við þröngar aðstæður þar sem engu að síður er vilji til að afmarka hjólaréin mætti hugsanlega breyta götunni í einstefnugötu fyrir vélknúin ökutæki (sjá kafla 9.3 um hjólréiðar á móti einstefnu). Þar sem umferðarskilyrði eru rétt, mætti fjarlægja miðlínu og þrengja að umferð vélknúinnar umferðar og afmarka hjólaréin af rétttri stærð. Þetta fyrirkomulag hefur ekki verið notað á Íslandi en nýtur vaxandi vinsælda víða annarsstaðar og er kallað 2-1 vegur (sjá kafla 10.3 um 2-1 vegi).



**MYND 8** Hjólaréin á Ásbraut í Kópavogi í aðra áttina.

Þrátt fyrir að stofnkostnaður við hjólaréin sé lítill í samanburði við hjólastíga þá er viðhaldskostnaður gjarnan meiri vegna þess hve merkingarnar eyðast fljótt. Við flestar aðstæður eru hjólastígar betri valkostur en hjólaréin.



## 5.4 Hjólastígar

Hjólastígar eru skv. umferðarlögum (77/2019) skilgreindir á eftirfarandi hátt:

*„a. Sá hluti vegar sem eingöngu er ætlaður umferð reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I, er merktur þannig og er greinilega aðskilinn frá akbraut, t.d. með umferðareyju eða kantsteini.*

*b. Stígur sem er ekki hluti vegar og eingöngu ætlaður umferð reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I og er merktur þannig. „*

Hjólastígar geta hvort heldur sem er verið samsíða akbraut eða fjarri umferð. Í báðum tilfellum er mikilvægt að breidd hjólastígs sé nægjanleg til að hjólríðamaður geti tekið fram úr öðrum hjólríðamanni eða að tveir hjólríðamenn geti mæst.

Gatnamót eru veiki hlekkurinn þegar að því kemur að halda því umferðaröryggi sem ávinnst með gerð hjólastígs. Útfærslu gatnamóta verður því að vanda (sjá kafla 8 um útfærslu gatnamóta).

Með tilliti til umferðaröryggis er æskilegt að einstefna sé á hjólastíg sem liggur samsíða götu. Þar af leiðandi er æskilegt að hann sé hafður beggja vegna götu. Hætta er á að ökumenn séu ekki viðbúnir hjólríðamanni sem kemur úr „öfugri“ átt við gatnamót.

Sé hjólastígur og göngustígur í nágrenni götu þá er almenna reglan sú að sá hluti sem ætlaður er reiðhjólum er nær götunni en göngustígurinn fjær. Við sjó eða strandsvæði er almenna reglan sú að sá hluti sem ætlaður gangandi sé nær ströndinni en hjólríðamenn fjær. Áningastaðir eru hafðir þeim megin sem göngustígurinn er eða á milli stíganna. Hjólastígar með einstefnu eru oftast þétt upp við götu þó að á því séu undantekningar.



**MYND 9** Hjólastígur aðskilinn frá göngustíg með breiðri graseyju. Myndin er tekin við Fossvog. (Mynd: Erik Kærgaard).



Hjólastígar með tvístefnu eru oftast fjarri umferð en í undantekningartilvikum eru slíkir stígar gerðir samsíða umferðargötu. Sé það gert ætti helst að vera minnst 1,5 m milli götu og hjólastígs, en í minnsta lagi 0,7 m miðað við að hámarkshraði götu sé ekki hærri en 50 km/klst. Sé ætlunin að hafa trjágróður á svæðinu milli götu og hjólastígs þarf breiddin að vera a.m.k. 2 m, auk þess að gæta verður að sjónlengdum í beygjum. Liggi hjólastígur nærri götu með mikilli og hraðri umferð má íhuga hvort ástæða sé til að setja vegrið milli götu og hjólastígs. Sé það gert er mikilvægt að sú hlið sem snýr að hjólréiðamönnum valdi þeim ekki hættu (Sjá kafla 6.6 um öryggissvæði).

Ekki er mælt með leggja hjólastíg með tvístefnu samsíða götu nema í undantekningartilvikum vegna umferðaröryggis við gatnamót. Hjólastíg með tvístefnu samsíða umferðargötu á alls ekki að leggja ef hliðarvegir og innkeyrslur liggja þétt. Þeir eiga frekar við ef langt er á milli gatnamóta og engar innkeyrslur eins og til að mynda við stórar umferðaræðar þar sem gatnamótum er alla jafna stýrt með umferðarljósum.

Æskileg breidd hjólastígs með einstefnu er a.m.k. 2,2 m en lágmarksbreidd er 1,8 m. Breidd kantsteins er ekki meðtalin. Lágmarksbreidd hjólastígs með tvístefnu er 2,5 m. Ef ekki er hægt sökum þrengsla að koma fyrir stíg sem uppfyllir viðmiðin, má á köflum, fara með breiddina niður í að lágmarki 1,3 m, sem rúmar þá aðeins einn hjólréiðamann. Svo mjór stígur hefur í för með sér áskoranir við rekstur og viðhald svo sem við snjómokstur og sópun.

Í kafla 5.1 er fjallað um hvenær æskilegt er að aðskilja umferð gangandi og hjólandi vegfarenda og hver æskileg breidd göngustígs og hjólastígs er miðað við þá umferð sem gert er ráð fyrir á stígnum.

Hjólastíg með tvístefnu sem er að minnsta kosti 2,5 m skal skipta í tvennt með fullbrottinu miðlínu (L23), þ.e. 1 m línu og 3 m bili (1+3). Breidd línunnar er 0,1 m. Þar sem sjónlengdir eru skertar eða af öðrum ástæðum er þörf á meiri varúð er máluð hálfbrottin lína (L21) 3 m línu og 1 m bili (3+1), 1 m löng lína og 1 m bil (1+1). Breidd línunnar er eftir sem áður 0,1 m. Sé stígur með tvístefnu mjórri en 2,5 m ætti ekki að merkja miðlínu á hann.

Hjólastígar eru merktir með máluðu hjólamerki eftir hver gatnamót og annað rof (t.d. þar sem göngustígar þvera hjólastíginn) sem og skilti nr. C13.11, C15.21 eða C15.22. Skiltið þarf að staðsetja þannig að ekki skapist hætta af því fyrir hjólréiðamenn eða gangandi vegfarendur. Að auki þarf að merkja hjólastíginn með máluðu reiðhjóli á um 100-200 m fresti eftir aðstæðum. Ef einstefna er á hjólastíg er til viðbótar við hjólamerkið sett ör sem táknar stefnu umferðar á hjólastígnum. Skilti er þá aðeins þannig að hjólréiðamenn sem koma úr réttri átt sjá það.

Æskilegt er að hæð kantsteins milli götu og hjólastígs sé 5-12 cm.

**TAFLA 6** Viðmiðunarbreyddir mismunandi hluta stígs.

|                |                      | Æskileg breidd [m] | Lágmarks breidd [m] |
|----------------|----------------------|--------------------|---------------------|
| Hjólastígur    | Tvístefnustígur      | ≥2,5               | 2,5                 |
|                | Einstefnustígur      | ≥2,2               | 1,8*                |
| Göngu-stígur** | Göngustígur          | ≥2,0               | 2,0                 |
|                | Sameiginlegur stígur | ≥3,0               | 3,0                 |

\* Algjört lágmark, 1,3 m. Eins stuttan kafla og hægt er. Skoða sérstaklega áhrif á rekstur og viðhald.

\*\* Sé göngustígur þétt upp við samfellda hindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé a.m.k. 0,5 m breiðari en hér kemur fram.



**MYND 10** Skilti C15.21

Sé ætlunin að hafa annan gróður en gras á milli hjólastígs og göngustígs er æskilegt að fjarlægðin milli stíganna sé a.m.k. 1,5 m. Gæta þarf að því við val á gróðri að að lágmarki 0,5 m þurfa að vera frá brún hjólastígs að gróðri. Ef fjarlægð er minni en 1 m ætti svæðið að vera með föstu yfirborði, t.d. steinlagt.

Þar sem göngu- og hjólastígur liggja þétt saman er æskilegt að göngustígur liggi hærra en hjólastígur þar sem hæðarmunurinn, 2-5 cm, er aflíðandi, sjá mynd 11. Mála má heila hvíta línu á göngustíginn við kantstein sem notuð er til að skilja að gangandi vegfarendur og hjólríðamenn og þar sem stígarnir mætast ef stígarnir eru í sömu hæð. Þetta er til að auðvelda þeim sem eru sjónskertir að skynja skilin og draga úr líkum á að menn misstígi sig.



**MYND 11** Hjólastígur með einstefnu aðskilinn frá göngustíg með hæðarmun. Myndin er tekin í Borgartúni. Hér mætti vera ör til að sýna einstefnu. (Mynd: Erik Kærgaard).

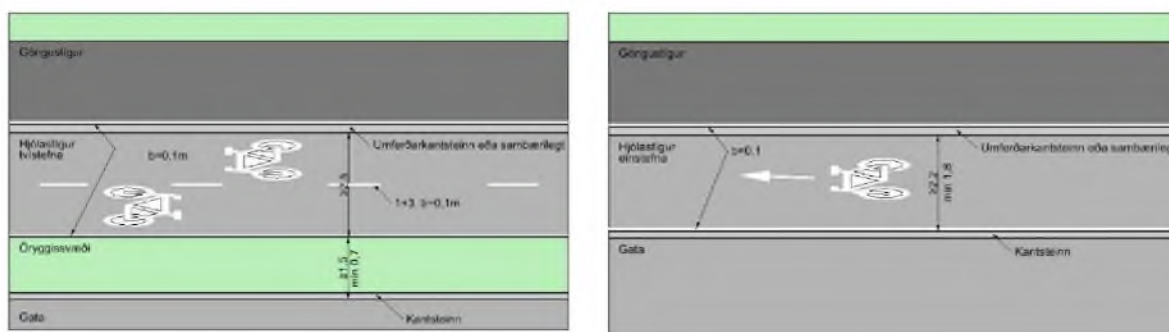
Við sérstakar aðstæður getur komið til greina að hafa hjólastíg og gangstétt sem liggja þétt saman í sömu hæð. Þetta á t.d. við þar sem gönguleið þverar hjólastíginn og þar sem þröngt er þannig að hjólastígur og gangstétt ná ekki nægjanlegri breidd. Þá er máluð heil lína á milli stíganna, 0,1 m breidd.

Vel fer á því að hafa gangstéttina eða göngustíginn með öðru yfirborðsefni en hjólastígurinn, t.d. gangstétt hellulögð eða steipt en hjólastígur malbikaður, eins og sjá má á mynd 12.



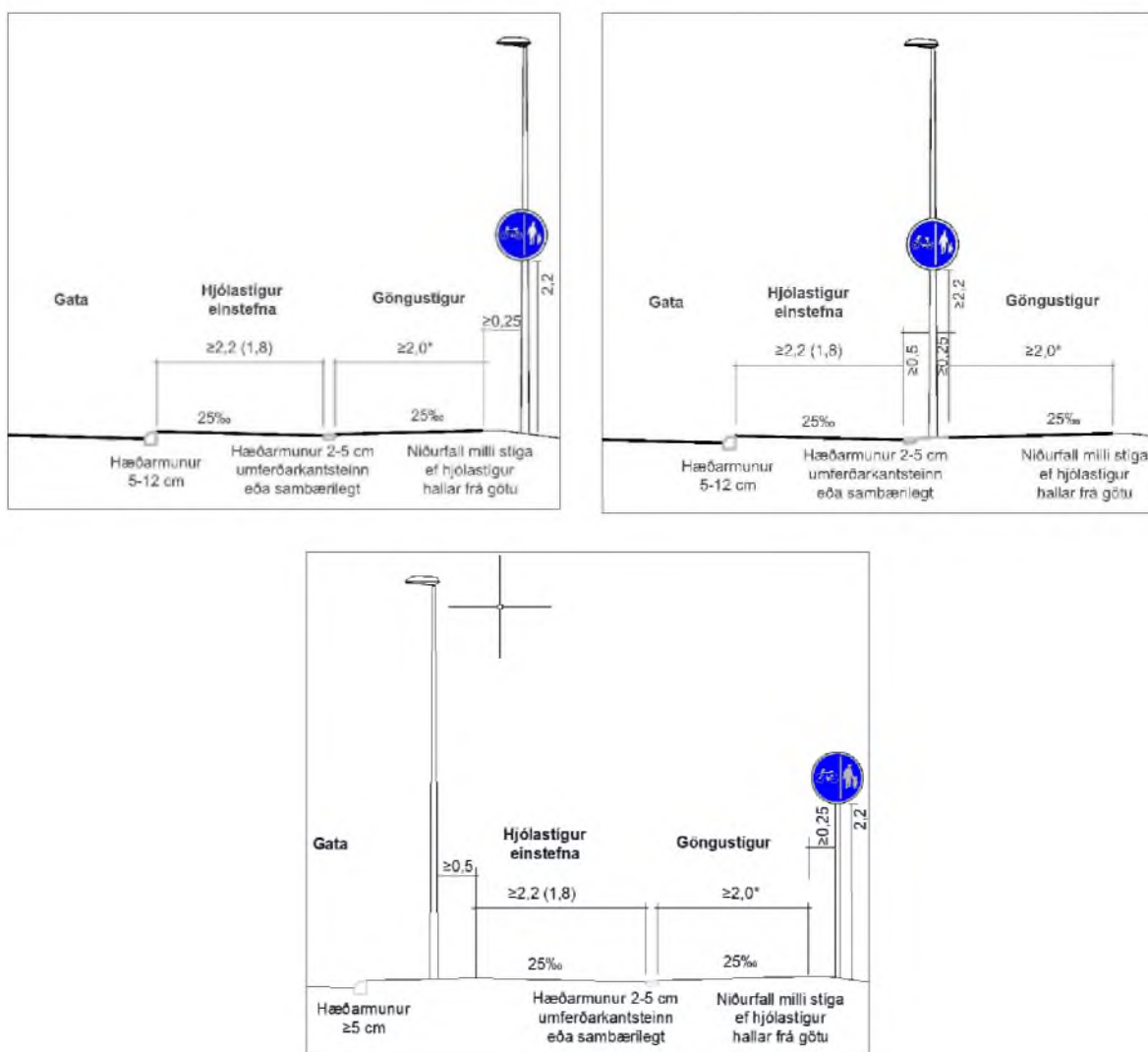
**MYND 12** Hjólastígur við hlið gangstéttar á Háleitisbraut. Aðskilnaður með mismunandi efni og hvítri málaðri línu. Aðskilnaður frá götu ætti að vera meiri.

Mynd 14 sýnir teikningar af útfærslu tvístefnu hjólastíg og einstefnu hjólastíg við götu.

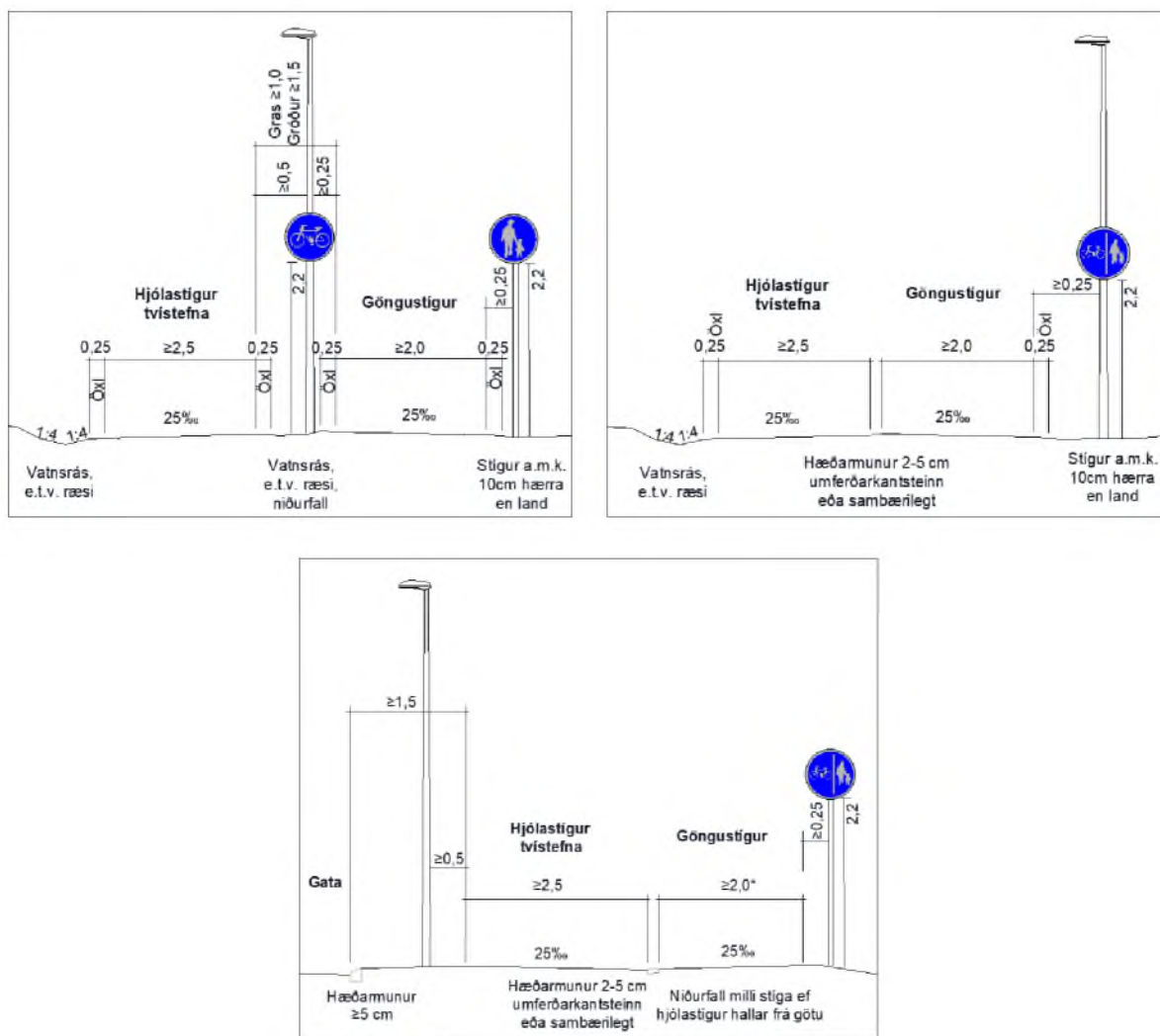


**MYND 13** Hjólastígur með tvístefnu við götu (vinstri mynd). Hjólastígur með einstefnu við götu (hægri mynd).

Myndir 15 sýnir þversnið af einstefnu hjólastíg samsíða göngustíg og mynd 16 sýnir þversnið af tvístefnu hjólastíg samsíða göngustíg.



**MYND 14** Hjólastígur með einstefnu við götu. \* Sé göngustígur þétt upp við samfellda hindrun svo sem girðingu eða húsvegg er æskilegt að hann sé 0,5 m breiðari en hér kemur fram.  
Vinstri: Götulýsing við bakkant. Hægri: Götulýsing milli stíga. Neðri: Götulýsing við götu.



**MYND 15** Hjólastígur með tvístefnu. Vinstri: Fjarri götu, bil á milli stíga. Hægri: Fjarri götu, hæðarmunur á milli stíga. Neðri: Við götu, hæðarmunur á milli stíga (Við götu með hámarkshraða minna eða jafnt og 50 km/klst á fjarlægð milli akbrautar og tvístefnu hjólastígs að vera í minnsta lagi 0,5 m).

## 5.5 Hjólareinar í dreifbýli

Merkja má vegaxlir á þjóðvegum í dreifbýli, ef þær eru með bundnu slitlagi og a.m.k. 1,5 m að breidd, sem sérrein fyrir hjólandi umferð. Í stað kantlínu skal setja 200 mm breiða deililínu, L31 eða L32 eftir atvikum, og merkja skal öxlina með viðeigandi merkingum fyrir hjólarein. Þessa lausn má nota þar sem ÁÐU ≤ 5.000 bílar á sólarhring og ef skiltaður hámarkshraði er ≤ 70 km/klst.



## 6 UPPBYGGING STÍGA OG UMHVERFI ÆIRRA

### 6.1 Yfirborð og uppbygging

Yfirborð hjólaleiða, hvort heldur sem er hjólastíga sem hjólaeina, á að vera slétt, a.m.k. jafngott og yfirborð næstu götu. Malbik, slitlag 11 (SL11) eða enn fínna hentar best. Til greina kemur að nota endurunnið malbik að hluta, allt að 20-30 %.



**MYND 16** Yfirborð hjólastíga á að vera slétt. Malbik hentar vel (Mynd Erik Kjærgaard).

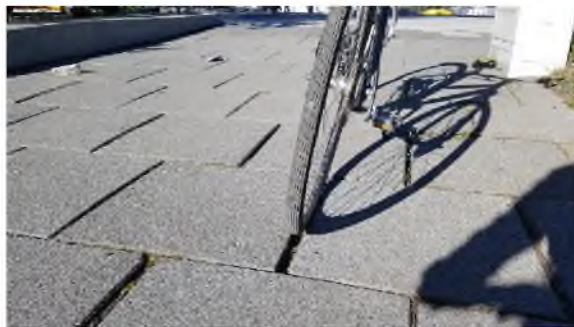
Forðast ber að nota hellu- og steinlagnir á hjólastígum því þær eiga það til að aflagast. Ef hjólaleið liggur um steinlögð svæði ber að huga sérstaklega vel að undirbyggingu og sléttleika steinlagnarinnar. Eins hefur sýnt sig að betra er að leggja steina ská á ferðastefnu t.d. með fiskibeinamynstri.

Slitlag er oft ójafnt og illa farið við vegkant og þarf því að lagfæra yfirborðið áður en hjólaein er merkt. Oft eru til að mynda dældir í kringum niðurföll sem þarf þá að lagfæra.

Óslétt eða illa farið yfirborð getur haft þau áhrif að frekar er hjólað á akbraut en á hjólastíg.



**MYND 17** Hellulagður hjólastígur með fiskibeinamynstri.



**MYND 18** Aflöguð hornrétt hellurlögn sem skapar hættu fyrir hjólréiðamenn.

Tryggja þarf að vatn safnist ekki fyrir á hjólaleiðum. Það skapar hættu hvort sem er í blautu veðri eða frosti. Í einföldustu tilfellunum getur þurft að gera við holur og dældir en í einhverjum tilvikum getur þurft að endurbæta styrktarlag hjólaleiða eða koma fyrir nýjum niðurföllum/svelgjum.



Undirbygging hjólaleiða þarf að vera frostþolin og bera umferð viðhalds- og rekstartækja, t.d. snjómoksturstækja. Að lágmarki 60 cm styrktar-/burðarlag ætti að vera undir nýjum malbikuðum stígum en við vissar aðstæður getur þurft að jarðvegskipta dýpra. Tryggja þarf að vatn safnist ekki undir styrktar-/burðarlagi t.d. með því að fleyga klöpp. Nánari upplýsingar um hönnun eða kröfur undirbyggingar má t.d. sjá í leiðbeiningum norsku Vegagerðarinnar (N200 Vegbygging Statens vegvesen, 2018).

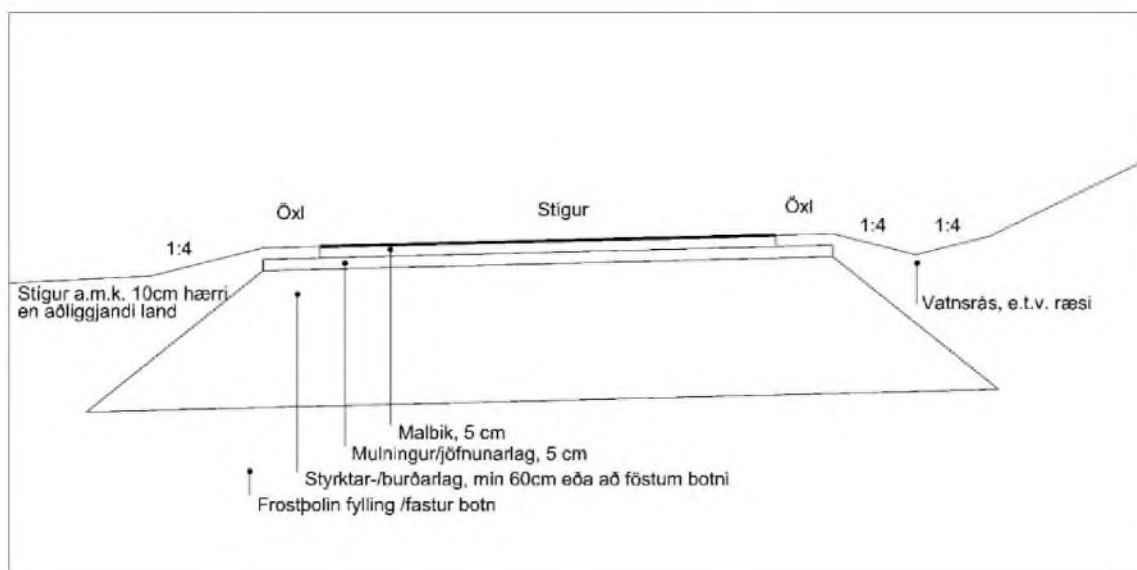
Ef malbikaður hjólastígur þverar malarveg er æskilegt að 5-10 m af veginum séu malbikaðir í hvora átt frá stígnum til að draga úr líkum á að lausir steinar berist inn á hjólastíginn og til að koma í veg fyrir að það brotni úr og grafist undan stígnum.

## 6.2 Hæð í landi

Í opnu landi og þar sem ekki er sérstakur farvegur fyrir yfirborðsvatn á stígurinn að standa minnst 10 cm upp úr landi þegar hann er nýr. Þannig fæst betri afvötnun af stígnum í lengri tíma því jarðvegurinn í kring hækkar með tímanum vegna sands og sinu.

Meta þarf hvort ástæða sé til að koma fyrir ræsi utan stígsins eða niðurfalli við hann til að koma í veg fyrir uppsöfnun yfirborðsvatns.

Þar sem stígarnir liggja þétt saman með hæðarmun á milli stíganna er göngustígurinn hafður ofar en hjólastígurinn.

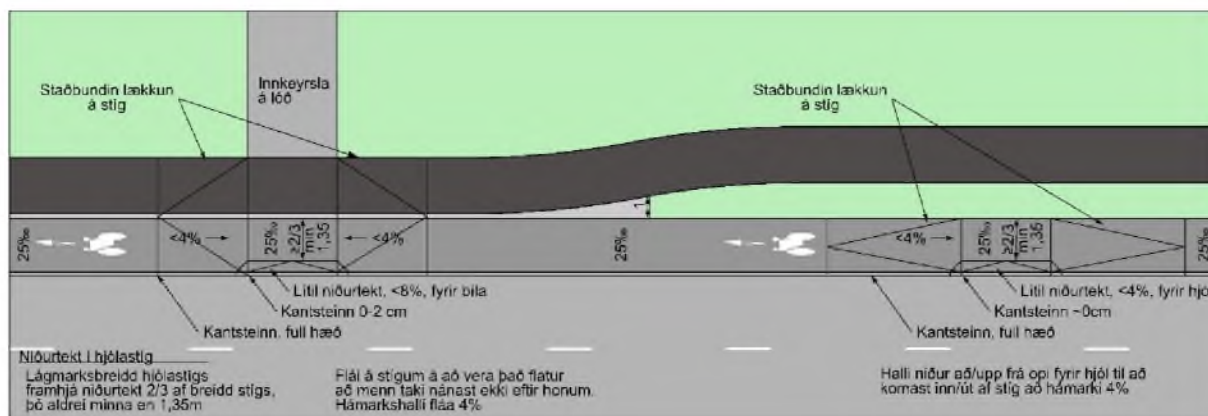


**MYND 19** Lega stígs í landi. Ef stígur er í skeringu þarf að gera ráð fyrir rás utan við stíginn, hugsanlega með ræsi. Ef stígurinn liggur í landi þarf hann að vera að minnsta kosti 10 cm hærri en land í kring.

### 6.3 Þverhalli

Hjólástígur ætti helst að vera einhalla. Þverhalli ætti ekki að vera meiri en 2,5-3 % og minnsti sniðhalli 2,0 % til að tryggja afvötnun.

Of mikill þverhalli veldur óstöðugleika og þannig hættu og óþægindum hjá þeim sem eru á rafskutlum eða kassa-/vöruhjólum með sama hætti og hjá þeim sem eru í hjólástól. Því er mikilvægt að halda réttum og jöfnum þverhalla á stíg líka þar sem eru niðurtektir svo sem við innkeyrslur á lóðir og gönguþveranir. Æskilegt er að a.m.k. 2/3 hlutar af breidd stígs séu með réttum þverhalla, þó aldrei minna en 1,35 m. Til að ná því getur þurft að lækka stíg staðbundið framhjá niðurtektinni eða teygja niðurtektina inn í götuna (mynd 20).



**MYND 20** Þverhalli við niðurtektir. Dæmi um útfærslu niðurtektar í hjóla og göngustíg við innkeyrslu á lóð (vinstri) og op til að hleypa umferð inn á hjólástíg t.d. við T-gatnamót (hægri) (sjá mynd 40).

Ekki skal auka þverhalla í beygjum umfram 3 %. Æskilegt er að þverhalli stíga sé inn að miðju í beygjum. Þar sem rásir í beygju er minni en 50 m er nauðsynlegt að hallinn sé inn að miðju. Lengd þverhallabreytingar skal vera þannig að hún líti eðlilega út í landi. Þverhallabreyting frá -2,5 % til +2,5 % getur átt sér stað á um 20 m.

### 6.4 Niðurföll

Niðurföll á hjólaleið þurfa að vera þannig að ekki sé hættu á að hjólreiðamenn renni til, festist eða fipist við að hjóla yfir ristina. Vegna þessa er æskilegt að niðurföll séu staðsett til hliðar og að „rimlarnir“ liggi þvert á akstursstefnu (eða á ská).

Mikilvægt er að halda rusli og drasli í skefjum þar sem hjólreiðamenn sveigja af leið til að þurfa ekki að hjóla í slíkum aðstæðum. Það getur skapað hættu í umferðinni. Einnig þarf að tryggja afvötnun gatna við hlið hjólástígs svo ekki sé ausið vatni yfir hjólreiðamenn.

### 6.5 Litað yfirborð

Litað yfirborð er ýmist notað samfelld eftir hjólástíg eða til áherslu. Almennt er ekki ástæða til að hafa hjólareinar eða hjólástíga litaða nema til áherslu, þ.e. þar sem mest hættu er á óhöppum eða sérstök ástæða er til að vekja athygli á veru hjólreiðamanna.

Litur áherslusvæða á hjólaleiðum vegna öryggis skal vera grænn (NCS 0560-G40Y). Yfirborð hjólastígs eða hjólareinar ætti ekki að vera litað nema þar sem hjólreiðamenn eru í forgangi. Þetta er til að ekki séu gefin villandi skilaboð um forgang.

Liturinn getur verið hvort sem er bundinn slitlagsefninu eða málaður á. Mikilvægt er að flöturinn sé ekki háll eða verði það í bleytu.

Dæmi um staði þar sem vel getur farið á því að nota litað yfirborð til áherslu er þar sem umferð bíla þverar hjólarein, á hjólabox við ljósaðstýrð gatnamót eða þar sem ekki verður komist hjá því að hjólastígur með tvístefnu þveri hliðargötu við gatnamót.

Á ljósaðstýrðum gatnamótum ætti ekki að nota litað yfirborð á hjólastíg eða hjólareinar yfir gatnamótin nema þá í mesta lagi yfir þá leggi sem eru víkjandi ef ljósin eru óvirk. Þetta er þar sem rannsóknir hafa sýnt að líkurnar á að að hjólað sé yfir á rauðu ljósi aukast ef litað yfirborð er notað of mikið á gatnamótum.



**MYND 21** Litað yfirborð hjólareinar (NCS 0560-G40Y).

## 6.6 Öryggissvæði

Skoða þarf hvort eitthvað í umhverfi stígs geti valdið hjólreiðamönnum hættu ef þeir af einhverjum sökum missa stjórn á hjólinu og hjóla út fyrir stíg, svo sem hæðarmunur, umferð vélknúinna ökutækja, vatn, staurar, grjót, tré og mannvirki. Alltaf er best ef hægt er að fjarlægja það sem veldur hættu. Vegrið eða girðing eru notuð til varnar ef áhættan er meiri en skaðinn sem hlýst af því að hjóla á vörnina. Í einhverjum tilfellum er betra að tryggja að hindrunin sé vel sýnileg t.d. með lýsingu, endurskini og/eða gátaskildi frekar en að setja upp vörn.

Dæmi um staði þar sem girðing er notuð ef að stígur er minna en 1,5 m frá:

- Vatni sem er dýpra en 0,5 m
- Fláa sem er brattari en 1:1,5 og hæðarmunur meiri en 1 m
- Fláa sem brattari en 1:3 og hæðarmunur meiri en 2 m.

Girðingin ætti að vera að lágmarki 1,1 m á hæð miðað við yfirborð stígs og eins langt frá stíg og hægt er, að lágmarki 0,5 m. Stundum eru girðingar notaðar til að stýra umferð gangandi eða hjólandi að öruggum leiðum líkt og við biðskýli strætó (sjá kafla 9.2).

Vegrið er notað til að skilja akandi umferð frá gangandi og hjólandi vegfarendum ef minna en 3 m eru milli stígs og akvegjar með hámarkshraða 60 km/klst eða meira, eða ef hjólandi umferð er innan öryggissvæðis vegar. Ef vegrið er notað við stíg þarf stígurinn að vera utan virknibreiddar vegriðsins. Frágangur vegriðsins á að miða að því að lágmarka afleiðingarnar ef að hjólréiðamaður lendir ofan á eða á bakhlið þess. Bakhliðin þarf að vera hjólavæn, þ.e. engar hvassar brúnir eða slíkt sem geta verið hættuleg. Nánari upplýsingar um kröfur og hönnun vegriða vegna umferðar gangandi – og hjólandi má finna í leiðbeiningum norsku Vegagerðarinnar Rekkverk og vegens sideområder (Statens vegvesen. 2014).



**MYND 22** Girðing ver vegfarendur falli.

Þéttur gróður samfelldur meðfram stíg getur valdið óöryggi hjá hjólréiðamönnum jafnvel þó svo að sjónlengdir séu uppfylltar. Þetta á sérstaklega við í myrkri og þar sem gróður er báðum megin stígs. Með tilliti til þessa er æskilegt að samfelldur gróður yfir lengri kafla sé ekki nær stíg en 3 m jafnvel þó að lágmarks fjarlægðin sé skilgreind 0,5 m.



**MYND 23** Gróður of nærri stíg og skertar sjónlengdir geta valdið óöryggi hjá vegfarendum. Göngu- og hjólastígur í Fossvogi (Mynd: Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir).

## 6.7 Lýsing

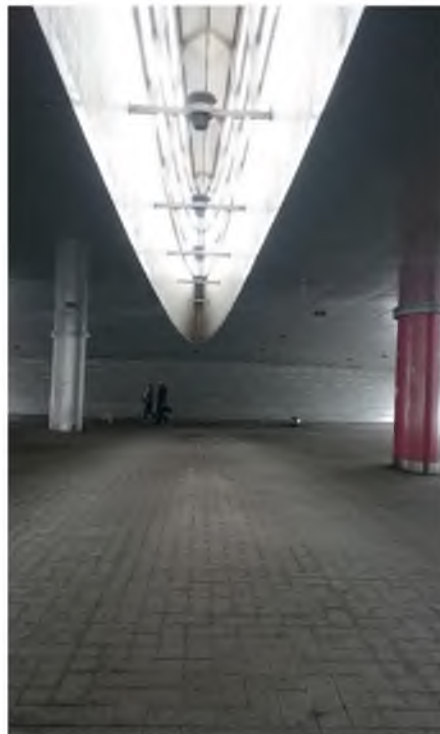
Meginhlutverk lýsingar á stígum er að bæta umferðaröryggi, öryggistilfinningu og þægindi vegfarenda. Allar skilgreindar stofn- og tengileiðir ættu að vera upplýstar a.m.k. jafn vel og næsta gata. Sjá leiðbeiningar Vegagerðarinnar um lýsinginu utan þéttbýlis.

Stöðvunarvegalengd eykst með auknum hraða sem getur haft áhrif á þörf fyrir lýsingu. Þannig getur verið þörf fyrir meiri lýsingu þar sem ætla má að hjólað sé hratt. Eins þarf lýsing á stígum á vera nægjanleg þegar draga á úr hraða hjólandi vegfarenda.

Huga þarf sérstaklega að lýsingu við þveranir gangandi- og hjólandi yfir akbraut til að ökumenn sjái þverunina vel.

Lýsing á stíg ætti að vera sem jöfnust og birta lýsingar þannig að litir séu sem réttastir. Hvoru tveggja hefur áhrif á öryggistilfinningu vegfarenda.

Í undirgöngum er best ef sem mest dagsbirta nær að berast inn í þau t.d. með því að hafa þau breið eða með opi á þaki. Óæskilegt er að of mikill munur sé á birtu inni í göngum og utan þeirra. Slíkt getur valdið því að menn blindast meðan augun eru að jafna sig á birtumuninum. Með tilliti til öryggis getur verið nauðsynlegt að lýsa stíg í undirgöngum jafnvel á þeim tíma sem bjart er úti. Birta í undirgöngum er mjög mikilvæg með tilliti til öryggistilfinningar vegfarenda.



**MYND 24** Birtu hleypt inn í undirgöng með opi. Helsinki, Finnland.



## 7 FERILL OG SÝN

Leiðbeiningar í þessum kafla eiga fyrst og fremst við stíga fjarri götu. Hjólareinar og hjólastígar sem liggja samsíða og þétt upp við götu fylgja ferli götunnar.

Um viðmiðunarstærðir er að ræða.



**MYND 25** Hjólastígur fjarri götu í Elliðaárdal. (Mynd: Ragnar Gauti Hauksson)

### 7.1 Hönnunarhraði

Viðmiðunarhraði við hönnun hjólaleiða á jafnsléttu ætti að vera:

- 40 km/klst fyrir stofn-/tengileiðir utan þéttbýlis.
- 30 km/klst fyrir stofn-/tengileiðir innan þéttbýlis.
- 20 km/klst fyrir aðrar leiðir.

Hönnunarhraði er aukinn um 2 km/klst fyrir hvert % í halla og er þannig 40 km/klst þar sem er 5% halli. ef viðmiðunin er 30 km/klst á jafnsléttu. Ekki er gert ráð fyrir hærri hönnunarhraða en 40 km/klst á hjólastígum.

## 7.2 Halli

Æskilegt er að langhalli á hjólaleiðum sé  $\leq 3\%$ . Þar sem halli er meiri er æskilegt að a.m.k. 5 m langur kafli næst mótum stíga og við gatnamót sé 3 % eða flatara.

Við hönnun skal leitast við að hafa hæð stígs sem jafnasta og forðast óþarfa hæðarbreytingar. Betra er að hafa halla í lengri brekkum breytilegan þannig að hallinn neðst sé meiri en hallinn efst. Þannig nýtist kraftur hjólreiðamannsins betur og hann heldur jafnari hraða upp brekkuna.

**TAFLA 7** Viðmiðanir um hámarks lengd brekku eftir því hver hallinn er.

Miðað er við lárétta lengd.

| % halli | Hámarks lengd -<br>æskilegt [m] | Hámarks lengd -<br>ásættanleg [m] |
|---------|---------------------------------|-----------------------------------|
| 3       | Ótakmarkað                      | Ótakmarkað                        |
| 5       | 100                             | 200                               |
| 7       | 30                              | 100                               |
| 10      | 15                              | 30                                |

Sums staðar verður ekki hjá því komist að hafa tröppur. Eins eru stundum hannaðar tröppur fyrir gangandi vegfarendur sem hjólreiðamenn geta nýtt sér ef sett er nett renna í kantinn. Hallinn á slíkum tröppum má ekki vera meiri en  $25^\circ$  (47 %) því ella verður erfitt að hafa stjórn á hjóli á leið niður og við að ýta því upp.



**MYND 26** Renna fyrir hjól í tröppum. Brú yfir lestarteina í Þrándheimi, Noregi.

Alltaf ætti að reyna að bjóða annan kost en tröppur þó að leiðin verði þá óhjákvæmilega mun lengri, enda geta tröppur útilokað vissa hópa eins og fólk með barnavagna, í hjólastól, á rafskutlum og vöruhjólum.

Mikill halli og krappar beygjur hafa neikvæð áhrif á öryggi hjólreiðamanna. Þetta er sérstaklega mikilvægt að hafa í huga við tengingar við brýr og undirgöng.

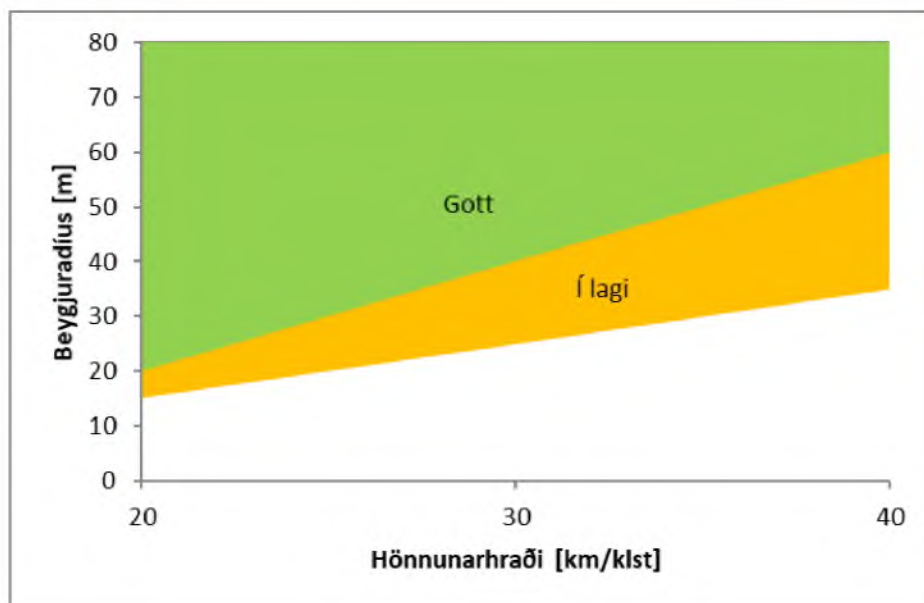
## 7.3 Radíus

Beygjuradíus hefur bein áhrif á það hversu hratt er hægt að hjóla eftir stígnum. Ef beygjuradíus verður mjög lítill (<5 m) hefur hann einnig áhrif á stöðugleika hjólreiðamannsins og þannig það pláss sem hann þarf.

Æskilegt er að beygjuradíus á stíg sé ekki krappari en 40 m. Niður brekkur getur þurft að miða við enn stærri radíus þar sem hönnunarhraði er hærri. Þetta er sérstaklega mikilvægt ef um stofnleið er að ræða (sjá kafla 7.1 um hönnunarhraða).

Við erfiðar aðstæður eða þar sem ekki er ætlast til að farið sé hratt getur beygjuradíus farið niður í um 15 m.

Stærð háboga- og lágboga ákvarðast af útliti og sjónlengdum en þeir ættu samt ekki að vera minni en 50 m.



**MYND 27** Lágmarks beygjuradíus sem fall af hönnunarhraða. Hönnunarhraði er háður gerð

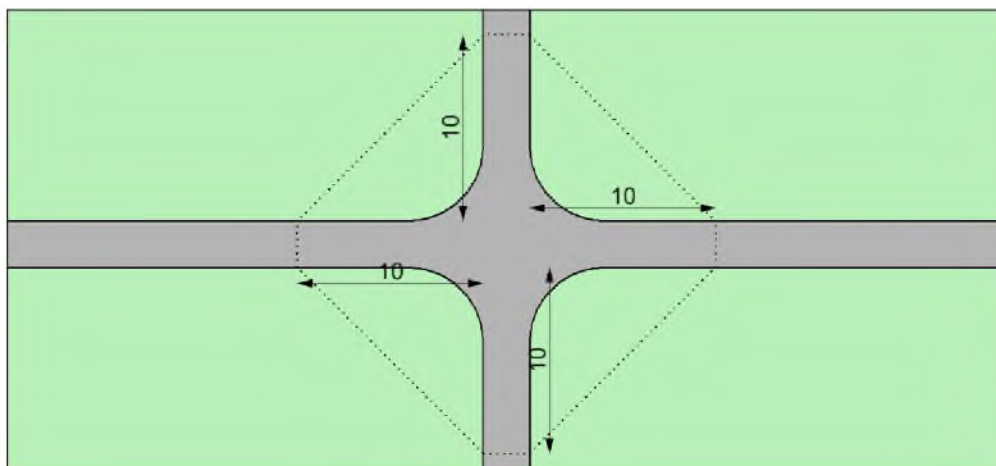
## 7.4 Sjónlengdir

Til að stuðla að öryggi hjólréiðamanns og til að auka þægindi hans skal leitast við að hjólréiðamaður sjái u.þ.b. jafn langt fram á stíginn og hann nær að ferðast á 8-10 sekúndum. Fyrir hönnunarhraða 20 km/klst þýðir það sýn fram á við um 50 m en fyrir 30 km/klst merkir það 75 m á jafnsléttu. Mikilvægt er að taka tillit til þessa við hönnun t.d. með því að fjarlægja eða klippa gróður og lækka eða fjarlægja vegg.



**MYND 28** Sameiginlegur stígur þar sem sjónlengdir eru ekki nægjanlegar. Reykjavík við Kringlumýrarbraut.

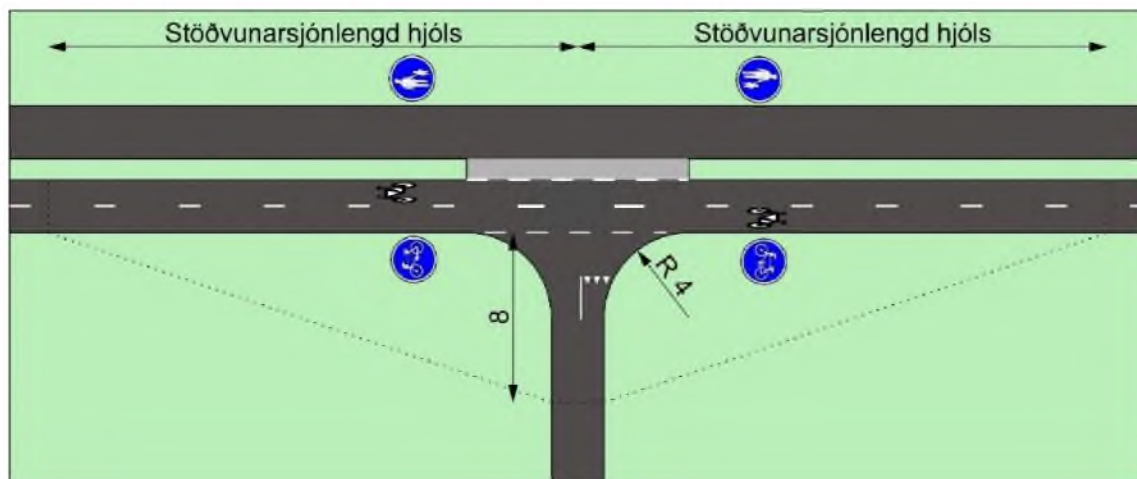
Þar sem tveir stígar mætast er miðað við að í 10 m fjarlægð sjáist a.m.k. 10 m inn eftir hinum stígnum (mynd 29).



**MYND 29** Sýn á mótum stíga.

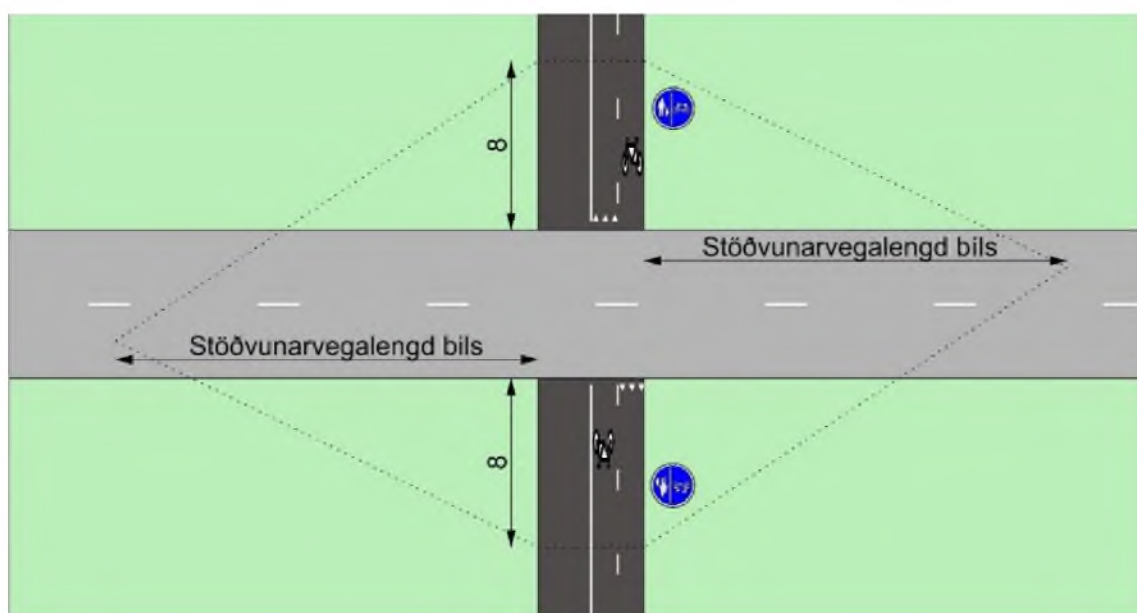
Ef annar stígurinn er víkjandi ætti notandi hans að sjá sem nemur stöðvunarsjónlengd inn eftir hinum stígnum í um 8 m fjarlægð (mynd 30).





**MYND 30** Sýn á mótum stíga þar sem annar stígurinn er víkjandi en hinn hefur forgang. Upplýsingar um stöðvunarsjónlengd hjóls eru á mynd 33.

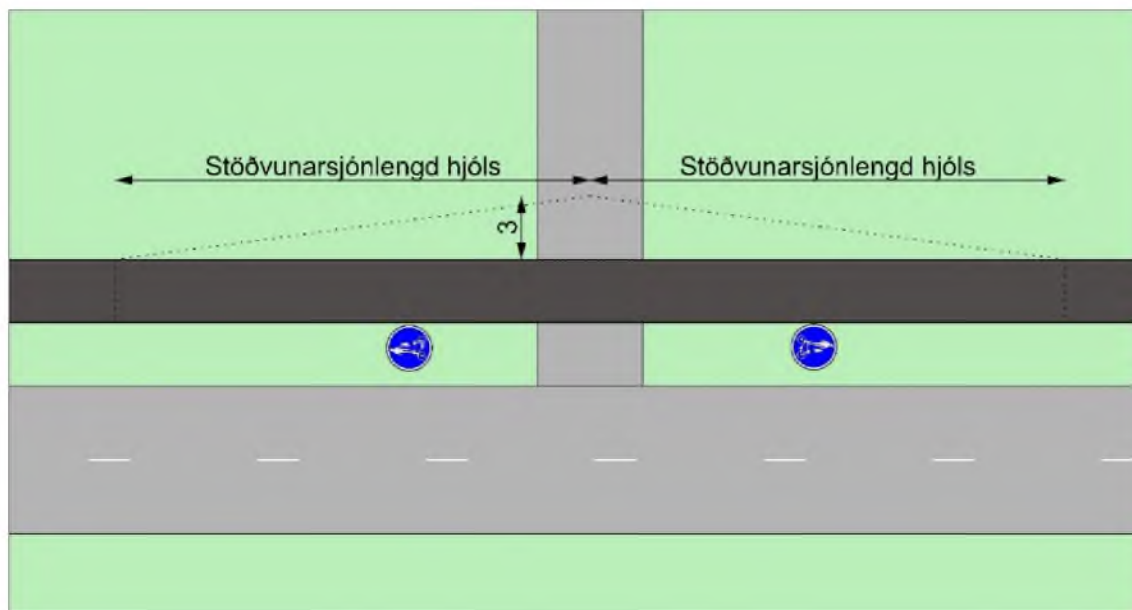
Þar sem hjólastígur liggur að götu hefur umferð á götunni forgang og þá er miðað við að hjólreiðamaður sjái 8 metrum frá götukanti í báðar áttir eftir götunni sem nemur stöðvunarvegalengd bíls (mynd 31). Stöðvunarvegalengd bíls á jafnsléttu þar sem hönnunarhraði er 50 km/klst er 44 m en 20 m sé hann 30 km/klst (Vegagerðin. 2010).



**MYND 31** Sýn á mótum stígs og umferðargötu. Innan svæðisins sem markast af punktalínunum ætti ekkert að hindra útsýni hjólreiðamanns og ökumanns. Stöðvunarvegalengd bíls er t.d. 20 m miðað við 30 km/klst á jafnsléttu en 44 m við 50 km/klst (Vegagerðin.2010).

Þar sem umferðargata og stígur mætast skal miða við að ökumaður í 3 m fjarlægð frá kanti stígsins sjái sem nemur stöðvunarsjónlengd reiðhjólans (mynd 32).





**MYND 32** Sýn á mótum stígs og hliðargötu. Innan svæðisins sem markast af punktalínunum ætti ekkert að hindra útsýni hjólréðamanns og ökumanns.

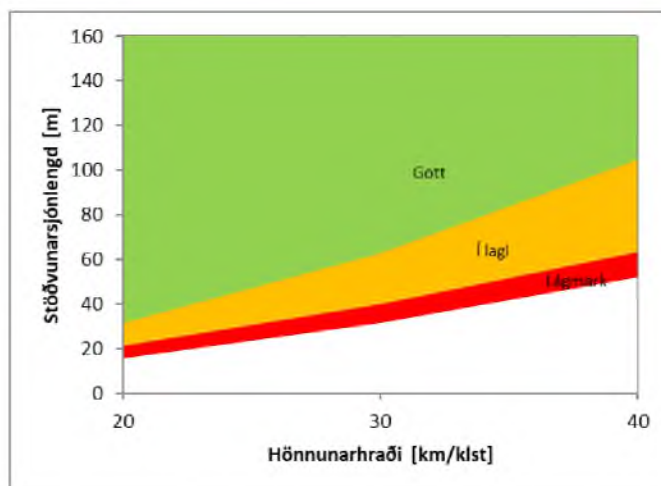
Nauðsynlegt getur verið að vekja athygli ökumanna á því að þeir eigi að víkja fyrir umferð á hjólastíg. Það má til dæmis gera með hraðahindrun og/eða upphækkun stígs yfir götu. Í einhverjum tilfellum getur þurft umferðarljós eða biðskyldu-/stöðvunarskyldumerki. Það sama á við þegar hjólréðamönnum ber að víkja fyrir umferð á götunni (sjá kafla 8 um útfærslu gatnamóta og 9.6 um hvernig draga má úr hraða hjólréðamanna).

## 7.5 Stöðvunarsjónlengd

Mynd 33 sýnir stöðvunarsjónlengd sem fall af hönnunarhraða hjóllaleiðarinnar en hönnunarhraði er háður halla (sjá kafla 7.1 um hönnunarhraða).

Í flokknum *gott* er miðað við að hjólréðamaður hafi 2 sekúndur til að bregðast við og hægi á sér um 1,5 m/s á hverri sekúndu. Í flokknum *í lagi* er viðbragðstíminn sá sami en það er bremsað mun skarpar eða 3 m/s á hverri sekúndu. Í flokknum *lágmark* er miðað við að viðbragðstíminn sé 1 sekúnda en áfram er hægt á sér um 3 m/sek á hverri sekúndu.

Nauðsynlegt að gera ráð fyrir samfellu í hönnun hjólastíga þannig að eftir langa brekku komi ekki krappar beygjur eða gatnamót. Þetta er jafnframt mikilvægt að hafa í huga við hönnun undirganga og brúa.



**MYND 33** Stöðvunarsjónlengd sem fall af hönnunarhraða. Hönnunarhraði er háður gerð hjóllaleiðar og halla.

## 8 ÚTFÆRSLA GATNAMÓTA

Mikilvægt að vanda útfærslu gatnamóta þannig að stuðlað sé að góðu samspili og sambandi milli allra vegfarendahópanna. Liður í því er að hægja á umferð þannig að allir vegfarendur sjái vel til og sjáist tímanlega.

Samkvæmt umferðarlögum (77/2019) skal hjólréiðamaður sýna sérstaka aðgát við vegamót og þar sem akbraut og stígur skerast.

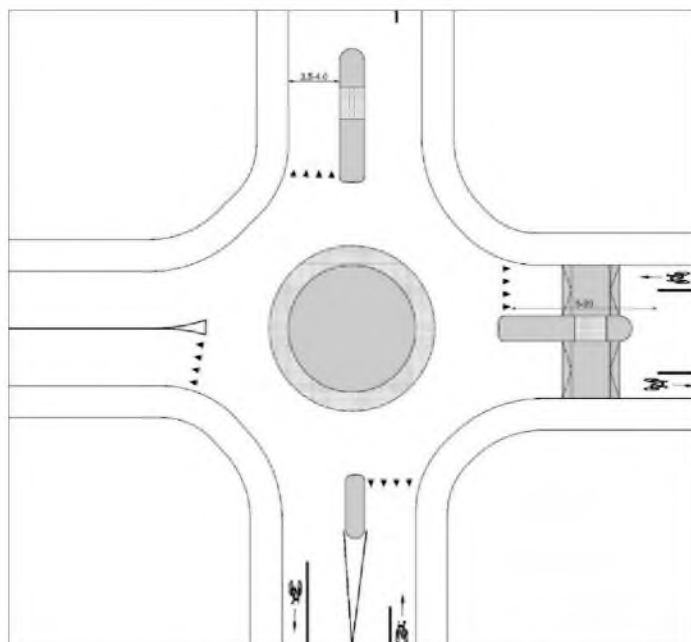
Huga þarf sérstaklega að því að skilti, girðingar, kyrrstæðir bílar og strætisvagnar nærri gatnamótum skyggi ekki fyrir útsýni vegfarenda.

### 8.1 Hringtorg

Þar sem umferð hjólréiðamanna er á hjólarein eða í bland við aðra umferð utan gatnamóta er best með tilliti til umferðaröryggis að hjólréiðamenn séu í bland við aðra umferð í hringtorginu. Þetta er að því gefnu að hringtorgið sé einfalt og umferð bíla ekki meiri en 6-8 þúsund ökutæki á sólarhring (mynd 34). Sé umferð bíla meiri en það, hringtorgið tvöfalt eða ef hjólastígur er með tvístefnu, er því betur farið að umferð hjólréiðamanna sé leidd á hjólastíg sem þverar leggi hringtorgsins nokkuð frá hringtorginu sjálfu, sjá mynd 36.

Hjólarein skal enda framan við gangbraut áður en komið er að hringtorgi, um 20 m framan við hringtorg (~3 bíllengdir), en byrja síðan aftur strax eftir að breiddin er orðin nægjanleg og ekki er hætt á að stærri ökutæki aki/beygi yfir hjólareinina. Sé hjólastígur með einstefnu er hann annað hvort færður niður í hjólarein um 30-50 m áður en komið er að hringtorginu (mynd 35) eða færður frá götunni og látinn þvera arma hringtorgsins fjær hringtorginu. Í einhverjum tilfellum getur verið ástæða til að gefa þeim sem kjósa færi á að vera áfram fjær umferðinni með því að opna leið inn á göngustíg. Hjólréiðamaðurinn er þá þar sem ávallt á forsendum gangandi umferðar. Þetta er sérstaklega mikilvægt þar sem ætla má að mörg börn fari um á hjóli.

Hjólareinar eru ekki æskilegar í hringtorgum. Þær staðsetja hjólréiðamenn utan við umferð vélknúinna ökutækja og auka líkurnar á árekstrum við inn- og útkeyrslur. Eins breiðkar hjólarein svæðið sem bílar geta keyrt á og getur þannig stuðlað að meiri hraða í hringtorginu.

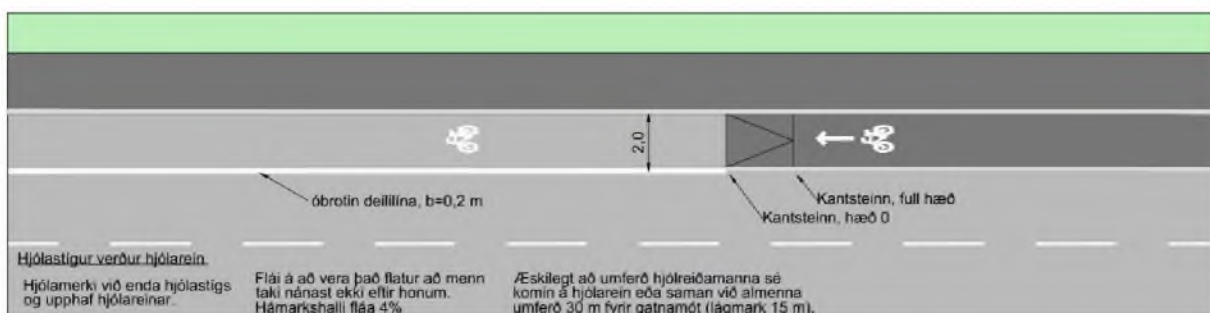


#### Hringtorg ÁDU<8000 ökutæki á sólarhring

- Ef hjólaþreinar eru í aðliggjandi götum þá:
  - Hætta þær í síðasta lagi við göngubætur, en helst 30 m fyrir hringtorg (lágmark 15 m).
  - Byrja aftur strax og breidd er orðin nægjanleg.
- Leita leiða til að draga úr hraða umferðar í og við hringtorg.
- Innkeyrslur eins þröngar og mögulegt er. Eiga helst ekki að rúma hjól og ökutæki hlið við hlið.

**MYND 34** Útfærsla hjólaþreina við einfalt hringtorg þar sem umferð er minni en 8000 ökutæki á sólarhring.

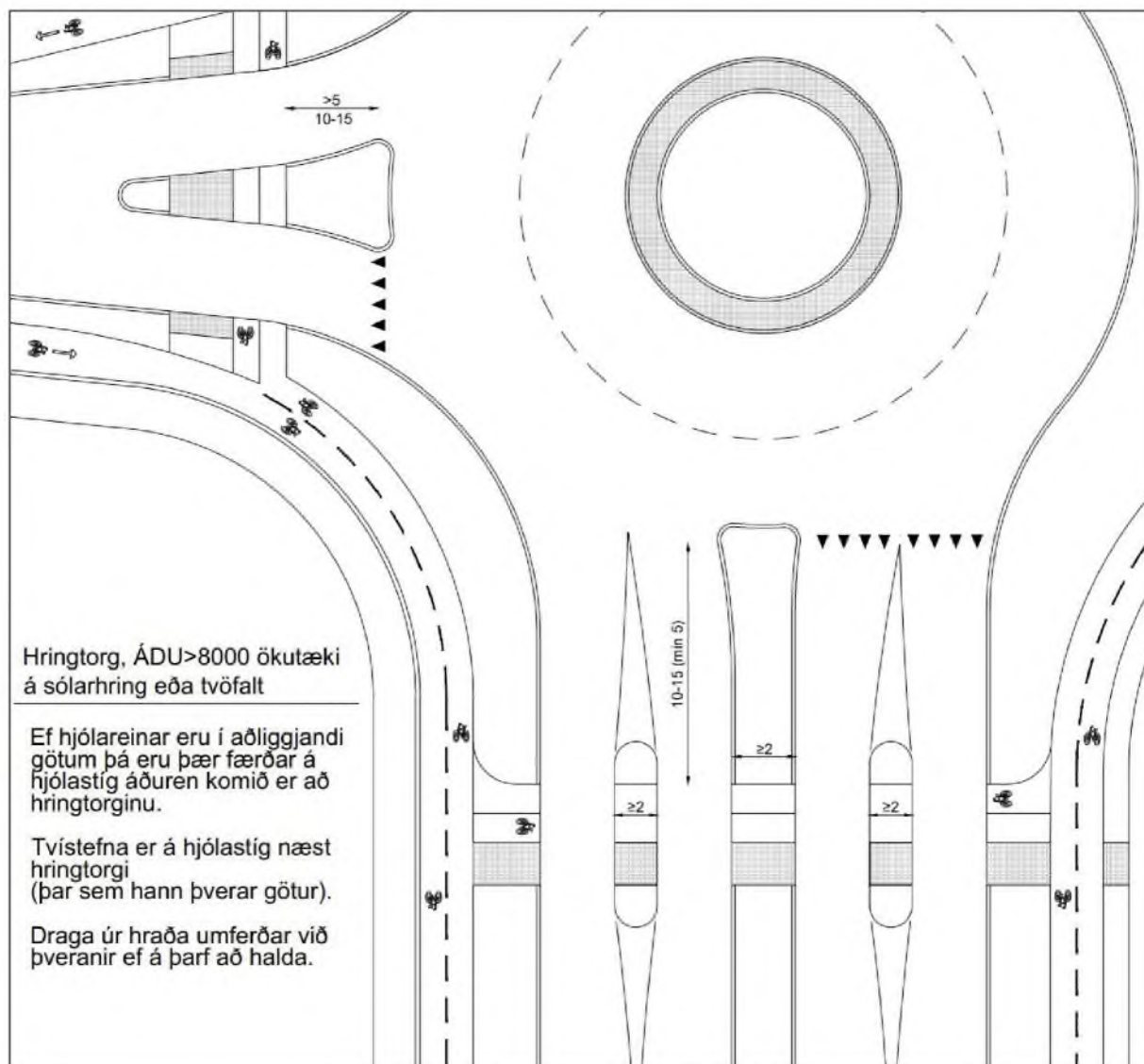
Reynslan í Danmörku er að meirihluti slysa á hjólandi vegfarendum í hringtorgum tengist ökutækjum á leið inn í hringtorgið. Til að stuðla að auknu öryggi hjólaþreimanna í hringtorgum er því mikilvægt að vélknúinn umferð geti ekki ekið of greitt um hringtorgið.



**MYND 35** Hjólaþreini færður á hjólaþrein t.d. fyrir gatnamót með hringtorgi eða umferðarljósum. Mikilvægt er að umferð bíla komi ekki aftan að hjólaþreimönnum heldur hafi þeir skjól af stignum til að byrja með.

Sé umferð vélknúinna ökutækja meiri en 6-8 þúsund ökutæki á sólarhring, hjólaþreini með tvístefnu eða hringtorg tvöfalt skal umferð hjólaþreimanna vera að lágmarki 15 m fjarlægð frá hringtorginu (mynd 36). Þannig kemur það ökuðum ekki eins mikið á óvart að hjólaþreimenn komi úr „öfugri“ átt. Best er þó alltaf að hafa einstefnu á hjólaþreinum sem eru við götu. Með tilliti til umferðaröryggis ætti umferð hjólaþreina alltaf að vera víkjandi gagnvart umferð vélknúinna ökutækja þar sem hjólaþreini þverar arm hringtorgs. Eftir sem áður er mikilvægt að draga úr hraða vélknúinna ökutækja í og við hringtorgið, sérstaklega þar sem hjólaþreini þverar akstursleiðir vélknúinna ökutækja.

Ekki er æskilegt að hafa óvarða þverun fyrir gangandi og hjólandi yfir tvær akreinar í sömu akstursstefnu. En ef þverunin þarf að vera þar engu að síður er mælt með að hafa einnig eyju á milli akreina í sömu akstursstefnu.



**MYND 36** Útfærsla hjólastígs við tvöfalt hringtorg, þar sem hjólastígur er með tvístefnu og/eða þar sem umferð er meiri en 6-8 þúsund ökutæki á sólarhring. Hjólastígur vikur fyrir umferð bíla.

Fyrir nánari útfærslu hringtorga er bent á leiðbeiningar Vegagerðarinnar um hringtorg.

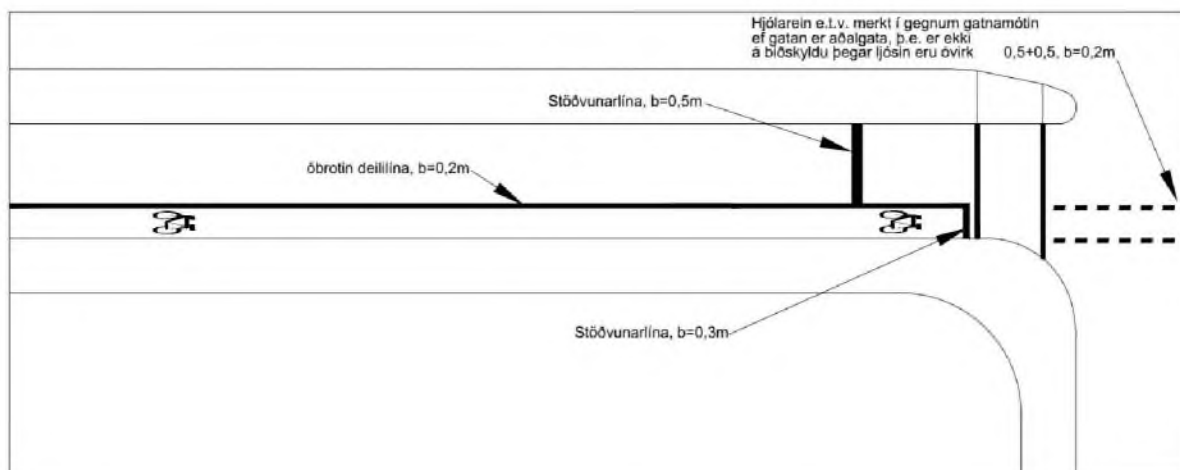
## 8.2 Ljósagatnamót

Æskilegt er að leið hjóleiðamanna sé varin á ljósagatnamótum. Í Danmörku eru algengustu slys á hjólreiðamönnum á ljósagatnamótum þegar bíll beygir til hægri eða vinstri í veg fyrir hjólreiðamann (þegar báðir aðilar eru með grænt ljós).

Þar sem eru hjólastígar með einstefnu eða hjólareinar er í flestum tilfellum betra að hjólreiðamenn séu hluti almennrar umferðar á ljósagatnamótum, þ.e.a.s. í bland við aðra umferð eða á hjólareinum. Með því móti er stuðlað að góðu sambandi og samspili hjólreiðamanna og ökumanna. Hjólastíg með einstefnu er þá breytt í hjólarein, um 30 m (lágmark 15 m) áður en komið er að gatnamótunum (mynd 35). Eins og rætt var um í kaflanum um hringtorg, þá getur verið ástæða til að gefa þeim sem kjósa slíkt færi á að vera áfram fjær umferðinni með því að opna leið inn á göngustíg. Hjólréiðamaðurinn er þá

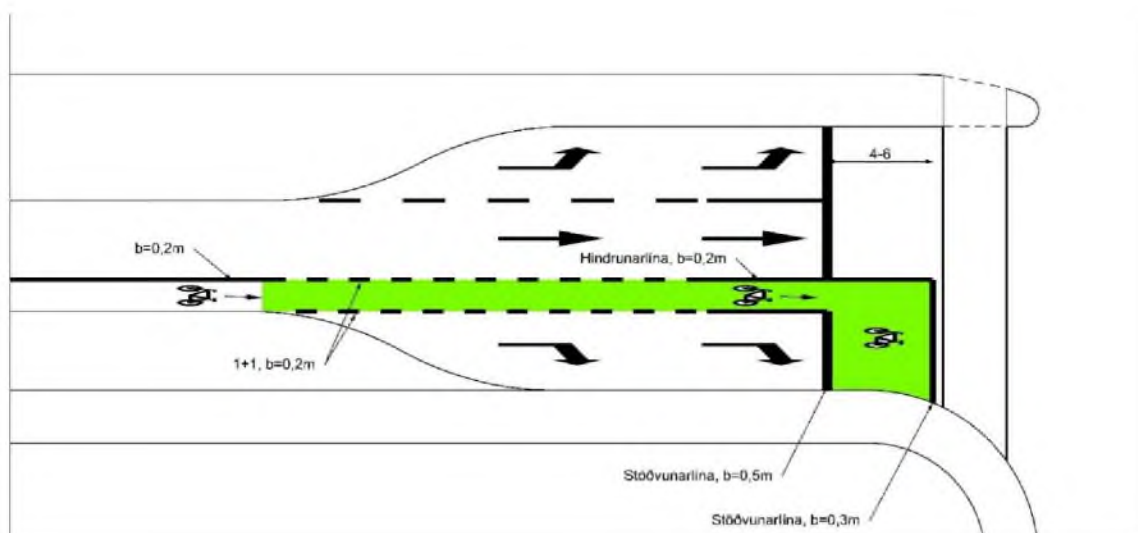
þar á forsendum gangandi umferðar. Þetta er sérstaklega mikilvægt þar sem ætla má að mörg börn fari um á hjóli eða gatnamótin mjög stór.

Breidd stöðvunarlínu fyrir hjólréiðamenn er 0,3 m. Á öllum ljósagatnamótum er æskilegt að stöðvunarlína vélknúinna ökutækja sé 4-6 m aftan við stöðvunarlínu hjólréiðamanna (mynd 37). Það eykur sýnileika hjólréiðamanna og eykur þannig öryggi þeirra. Í danskri rannsókn kom fram að við að færa stöðvunarlínu vélknúinna ökutækja fjær gatnamótunum þá fækkaði óhöppum þar sem bílar beygja til hægri og í veg fyrir hjólréiðamenn um 35 % og slösuðum hjólréiðamönnum fækkaði um helming.



**MYND 37** Stöðvunarlína fyrir bíla fjær gatnamótum en stöðvunarlína fyrir hjólréiðamenn. Hjólarein mörkuð, a.m.k. síðustu 10 m að stöðvunarlínu.

Þar sem er sérstök hægribeyguakrein fyrir vélknúin ökutæki má gera hjólabox fyrir framan hægribeyguakreinina til að auka enn frekar á sýnileika hjólréiðamanna. Ekki er æskilegt að hafa hjólabox fyrir framan aðrar akreinar (mynd 38).



**MYND 38** Hjólarein og hjólabox við ljósaþyrð gatnamót. Hjólarein liggur beint áfram en þeir sem beygja til hægri flétta sig fram hjá hjólréiðamönnum. Litað yfirborð notað til að vekja athygli á hjólareininni.



Þar sem umferð akandi og hjólandi er blönduð má merkja hjólarein síðustu 10-50 m að gatnamótunum. Þannig komast hjólreiðamenn greiðar fram að stöðvunarlínunni og sýnileiki þeirra eykst. Æskilegt er að hjólareinin sé að minnsta kosti jafn löng og lengsta röð bíla sem menn búast við. Hjólarein getur legið milli akreinar beint áfram og til hægri ef þannig ber við (Mynd 38). Þurfa þá ökumenn að flétta sig í gegnum umferð hjólreiðamanna hyggist þeir beygja til hægri.

Færsla stöðvunarlínu vélknúinna ökutækja aftur í götuna minnkar ekki rýmd gatnamótanna að því gefnu að það sé gert á öllum leggjunum þar sem rýmingartíminn er háður mismuni á akstursvegalengd bílanna en svæði til uppsöfnunar verður styttra.

Til greina kemur að hjólabox sé með lituðu yfirborði til að vekja enn frekari athygli á því. Ef það er gert skal það vera í samræmi við lýsingu í kafla 6.4 um litað yfirborð.

Þar sem hjólastígur með tvístefnu þverar götu á ljósastýrðum gatnamótum er stígurinn alltaf látni halda sér í gegnum gatnamótin. Helst ætti leið hjólreiðamanna að vera varin en ef ekki þarf að haga útfærslunni þannig að ökumenn og gangandi vegfarendur séu meðvitaðir um að hluti hjólreiðamanna kemur „öfugt“ að gatnamótunum (Mynd 39).



**MYND 39** Ljósagatnamót með sér ljós ætluð hjólreiðamönnum og sér ljós ætluð gangandi. Háleitisbraut, Reykjavík.

Sérstök umferðarljós fyrir hjólandi vegfarendur eru ekki nauðsynleg en geta stuðlað að meira öryggi, minni töfum og greiðari umferð hjólreiðamanna. Þau koma líka í veg fyrir misvísandi skilaboð til hjólreiðamanna um hvaða ljósum þeir eiga að fylgja. Þau sýna einnig akandi vegfarendum sem eru að beygja að hjólandi umferð sé með grænt ljós. Á stórum gatnamótum þar sem gert er ráð fyrir að hjólreiðamenn fylgi ljósum fyrir akandi þarf að passa að grænt ljós logi nógu lengi, þ.e. að hjólandi komist alla leið yfir gatnamótin á grænu ljósi.

Með sér umferðarljósum fyrir hjólreiðamenn er hægt að stjórna betur græntíma hvers hóps vegfarenda fyrir sig en rýmingartími mismunandi hópa er ekki sá sami. Eins er hægt að hleypa hjólreiðamönnum fyrr af stað líkt og oft er gert fyrir þá sem eru gangandi og gefa hjólreiðamönnum þannig aukinn forgang en auka á sama tíma öryggi þeirra.

Séu sér ljós fyrir hjólréiðamenn þá er hægt að hafa sérstakan fasa í ljósaðstýringunni þar sem grænt er samtímis á öllum hjóla ljósum en rautt á alla aðra. Stýring sem þessi hefur áhrifa á tafir bíla en gefur umferð hjólréiðamanna forgang. Til að þetta virki vel má ljósaðstýringin ekki vera langur og hugsanlega þarf fasinn þar sem grænt er á alla sem eru hjólandi að vera tvisvar í hringnum. Þetta getur verið praktísk lausn til að bæta öryggi gatnamóta þar sem er mikil umferð hjólandi og stór hluti akandi og hjólandi beygir á gatnamótunum og/eða þar sem pólitískur áhugi er á að gefa hjólréiðamönnum forgang á kostnað vélknúinna ökutækja.

Þar sem eru sér umferðarljós fyrir hjólréiðamenn er mikilvægt að ökumaður sem beygir sjái ljósið sem ætlað er hjólréiðamanni svo hann haldi ekki að hjólréiðamaðurinn hjóli á móti rauðu ljósi. Það er sem sagt þörf á „aukaljósi“ handan akbrautar og stefna þess ætti frekar að vera þannig að ökumenn bíla sjái það en hjólréiðamennirnir.

Þó svo að ekki séu sér ljós fyrir hjólréiðamenn þá er hægt að haga stillingu almennra umferðarljósa þannig að hún henti hjólréiðamönnum. Það má til dæmis gera með því að

- Hafa skynjara sem skynja hjólréiðamenn á umferðarstýrðum ljósum.
- Hafa skynjara fyrir hjólréiðamenn alllangt fyrir gatnamót en einnig við stöðvunarlínu.
- Nota stuttan ljósaðstýring.
- Haga stillingu grænnar bylgju þannig að hjólréiðamenn njóti hennar (m.v. 20 km/klst hraða) á sama tíma og vélknúin ökutæki.
- Gera græna bylgju sérstaklega fyrir hjólréiðamenn.

Sé grænt ljós fyrir hjólréiðamann virkjað með hnappi, t.d. við gangbrautarljós, eða ef um sér ljós fyrir hjólréiðamenn er að ræða, er æskilegt að hnappurinn sé staðsettur þannig að hjólréiðamaður þurfi ekki að stíga af hjólinu til að ýta á hann en á sama tíma skagi hjólið ekki út í götu. Þetta þýðir að hnappurinn má ekki vera lengra en 0,3 m frá stígnum og verður að vera a.m.k. 1 m frá brún akbrautar. Til að það sé gerlegt þarf annað hvort staurinn að vera í þessari fjarlægð eða að hnappurinn sé á slá, sem oft er heppilegra.

Mikilvægt er að skynjarar, hvort sem er á hjólastíg eða götu skynji hjólréiðamenn. Reynslan erlendis og jafnvel hér heima er sú að skynjarar virka ekki alltaf eins og skyldi. Því getur verið kostur, jafnvel þó svo að grænt ljós fyrir hjólréiðamenn sé virkjað með skynjara, að hafa einnig hnapp. Hnappurinn ætti þá helst að vera þannig að ljós lýsi ef skynjari hefur virkað, þ.e.a.s. þegar hefur verið kallað eftir grænu ljósi. Ef ljósið lýsir ekki þá hefur hjólréiðamaður færi á að kalla eftir því með því að ýta á hnappinn.

Séu umferðarljós umferðarstýrð er æskilegt að skynjarar fyrir hjólréiðamenn séu bæði við stöðvunarlínu og nokkru áður en komið er að gatnamótum þannig að hjólréiðamenn þurfi ekki að nema staðar þegar þeir koma að ljósum.

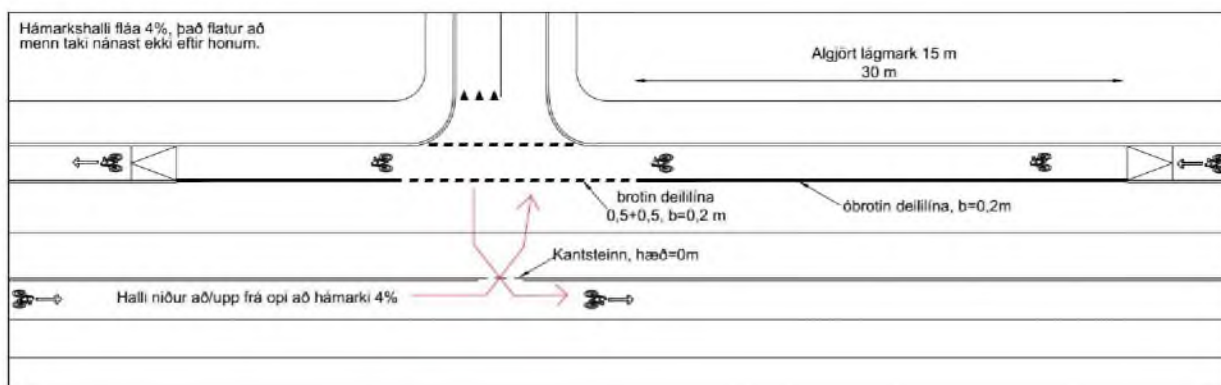
Í handbókinni Cykel ITS Løsningsskatalog. ITS løsninger for signalanlæg (Grontmij. 2015) er fjallað um ýmsar aðgerðir til að bæta aðstæður fyrir hjólréiðamenn við umferðarljós.

### 8.3 Biðskylda og stöðvunarskylda

Lykilatriði á gatnamótum með biðskyldu eða stöðvunarskyldu er að allir vegfarendur skynji af umhverfinu hver staða þeirra er, þ.e.a.s. hver hefur forgang og hverjum ber að víkja. Til að ná þessu fram má t.d. nota hellur, eyjar, hraðahindranir, litað yfirborð og yfirborðsmerkingar. Í sumum tilvikum getur þurft að hægja á hjólréiðamönnum, t.d. með sveigju á aðkomu þeirra að gatnamótunum (sjá kafla 9.6 um hvernig draga má úr hraða hjólréiðamanna).

Útfærslu hjólaraina um smærri gatnamót með biðskyldu/stöðvunarskyldu má sjá á mynd 40. Hjólréiðamenn á aðalvegi þurfa að vera sýnilegir frá hliðarvegi a.m.k. sem nemur stöðvunarsjónlengd hjólréiðamannsins fyrir gatnamótin (sjá kafla 7.4 um sjónlengdir).

Þar sem hjólastígur með einstefnu liggur að gatnamótum eru tvær lausnir. Annars vegar, í flestum tilfellum æskilegt, er að blanda umferð á hjólastígnum saman við umferð götunnar á hjólarain í gegnum gatnamótin. Hins vegar að hjólastígurinn liggja áfram gegnum gatnamótin, þá aðeins fjær (sjá mynd 42).



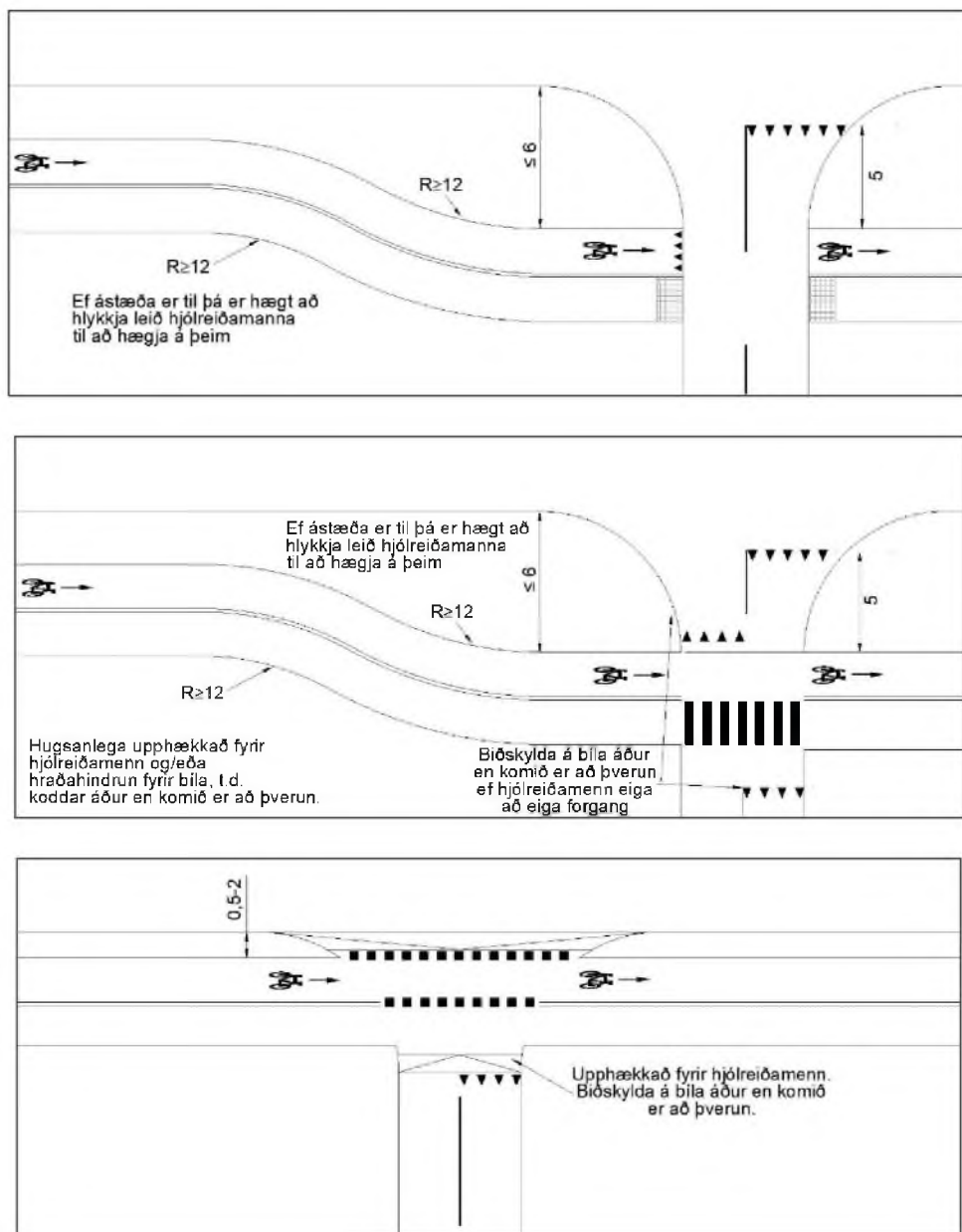
**MYND 40** Hjólastígur beinist inn í umferð á hjólarain áður en komið er að gatnamótum þar sem biðskylda er á hliðargötu. Niðurtekt/op er í kantsteini við T-gatnamót til að hleypa hjólréiðamönnum af og inn á hjólastíg (Mynd 41). Passa þarf að pollar myndist ekki við opið. Rauðu örvarnar eru tákn til útskýringar en ekki hluti vegmerkinga.



**MYND 41** Niðurtekt í hjólastíg til að hleypa hjólreiðamönnum af og inn á hjólastíg. Passa þarf að þverhalli stígsins sé réttur framhjá niðurtektinni. Ef á þarf að halda er stígurinn lækkaður staðbundið.

Sé hjólastígur samsíða aðalgötu og tvístefna á honum er æskilegt að hann þveri hliðargötuna um 6 m frá gatnamótunum, svo að bílar sem beygja inn í götuna hafi rétt sig af og ökumenn eigi auðveldara með að sjá hjólreiðamenn sem koma úr báðum áttum í þveruninni. Ef það er ekki hægt er æskilegt að þverunin sé eins nærri gatnamótunum og hægt er, helst 0,5 m en aldrei meira en 2,0 m.

Þverunin getur verið upphækkuð fyrir hjólreiðamenn en nauðsynlegt er að gefa skýrt til kynna með biðskyldumerkingum hver á forgang. Öruggst er að hjólreiðamenn víki, en með nægjanlegum sjónlengdum og lágum hraða er stuðlað að auknu samspili vegfarendanna.



**MYND 42** Hjólastígar með einstefnu þverar hliðargötu. Efst: Stígur 6 m frá, hjólríðamenn víkja fyrir akandi. Miðja: Stígur 6 m frá, biðskylda á ökumenn. Neðst: Stígur við götu, biðskylda á ökumenn.





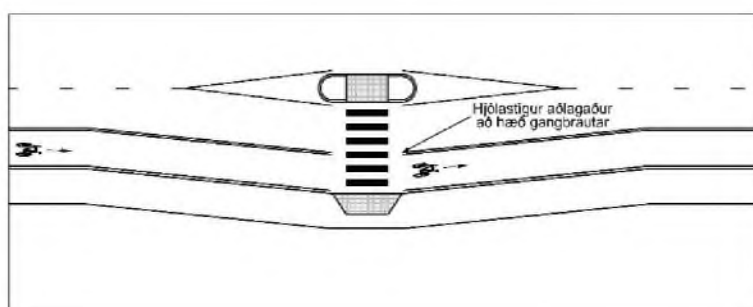
**MYND 43** Biðskylda á öikumenn við stíg og aftur við götu líkt og á mynd 42, miðju.

Þar sem tvístefnu hjólastígur þverar akbraut á forgangsstýrðum gatnamótum getur verið nauðsynlegt að vara öikumenn við með viðvörðunarskilti að hjólandi vegfarendur geta komið úr báðum áttum. Þetta á sérstaklega við á gatnamótum þar sem einungis er hægt að beygja til hægri því þá eru öikumenn með athyglina á umferð sem kemur frá vinstri og geta gleymt hjólandi vegfarendum sem koma frá hægri.

#### 8.4 Gangbrautir og gangbrautarljós

Ef gangbraut þverar hjólastíg eða hjólarein þá er gangbrautin einnig merkt þar og hjólreiðamönnum ber að stöðva við gangbrautina, líkt og öikumönnum vélknúinna ökutækja.

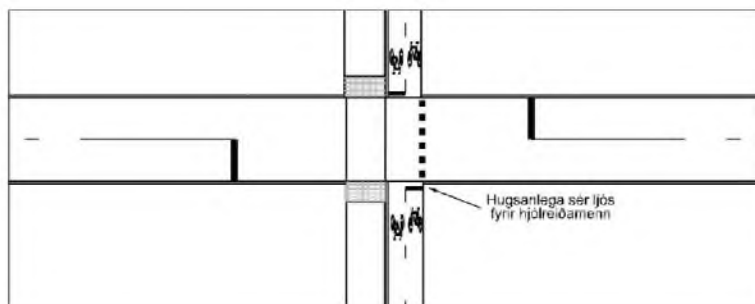
Við slíkar aðstæður þarf að aðlaga hæð hjólastígsins að hæð gangbrautarinnar og gönguleiðarinnar þannig aðgengi allra sé tryggt (Mynd 44).



**MYND 44** Hjólastígur mætir gangbraut. Sambærileg útfærsla er einnig möguleg fyrir hjólarein.

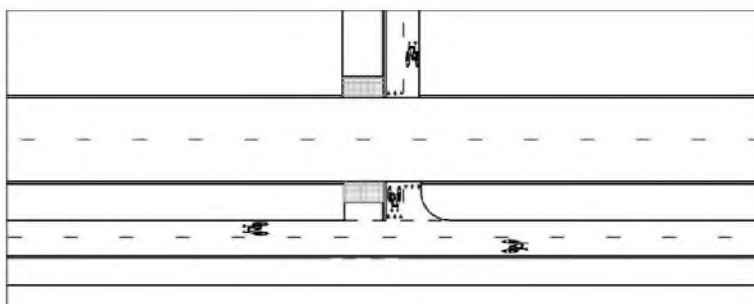
Séu gangbrautarljós á gangbrautinni þá gilda gangbrautarljósin einnig fyrir hjólreiðamenn og þarf að merkja stöðvararlínu fyrir þá sem eru hjólandi og tryggja að þeir sjái ljósin.

Ef hjólastígur þverar götu á gangbrautarljósum þá er æskilegt að halda umferð gangandi og hjólandi vegfarenda aðskilinni yfir götuna (Mynd 45). Til greina kemur að hafa sér ljós fyrir hjólreiðamenn og sér fyrir gangandi vegfarendur þar sem rýmingartími fyrir gangandi er mun lengri en fyrir hjólandi.



**MYND 45** Hjólastígur og göngustígur liggja yfir götu á ljósum.

Ef hjólastígur þverar götu við ómerkta þverun er einnig æskilegt að halda umferð gangandi og hjólandi vegfarenda aðskilinni yfir götuna (Mynd 43). Gangandi og hjólandi vegfarendur víkja nema að skilgreind hafi verið biðskylda á ökumenn með tilheyrandi skilti og yfirborðsmerkingu.



**MYND 46** Hjólastígur og göngustígur liggja yfir götu við ómerkta þverun.

## 8.5 Mislægar lausnir

Þar sem ætlunin er að greiða sérstaklega fyrir för hjólandi vegfarenda eða til að tryggja öryggi fer best á því að umferð hjólmanna sem þverar umferð bíla sé aðskilin í plani frá umferð vélknúinna ökutækja, þ.e. fari um brú eða undirgöng. Þetta á sérstaklega við þar sem saman fer mikil umferð og hár hraði vélknúinna ökutækja. Í leiðbeiningum um gönguþveranir (Reykjavíkurborg og Vegagerðin. 2014) er fjallað um við hvaða aðstæður æskilegt er að þveranir séu mislægar.

Við hönnun slíkra mannvirkja er mikilvægt að hafa leiðbeiningar um halla, beygjuradíusa og sjónlengdir til hliðsjónar (sjá kafla 7 um feril hjólastígs).



**MYND 47** Opin og björt undirgöng í Nijmegen, Hollandi. (Mynd: Ragnar Gauti Hauksson)

Undirgöng þurfa að vera opin og björt þannig að það sjáist í gegnum þau áður en komið er að þeim. Undirgöng (og brýr) ættu að vera breiðari en stígur sem liggur að þeim og aldrei mjórri en 4 m. Breiddaraukningin er þeim mun meiri eftir því sem göngin eru lengri. Forðast ætti að hafa kantstein inni í undirgöngum nema til að skilja að gangandi og hjólandi umferð, og nota þá fláakantstein.

Hafa þarf í huga að stoðveggir, veggir undirganga og handrið á brúm skyggja á sýn fram á við ef leiðin er ekki bein.

Með því láta handrið á brú halda áfram og sveigja út eftir að brú hefur tengst landi er dregið úr líkum á að hjólað sé á enda brúarhandriðsins og dregið úr neikvæðum áhrifum á upplifun af breidd brúarinnar (hliðarhindrun).

Skoða þarf í hverju tilfelli fyrir sig hvort hentar betur brú eða undirgöng. Alla jafna þarf hjólreiðamaður að yfirvinna minni hæðarmun með undirgöngum en með brú.

Varðandi hönnun brúa er vísað í leiðbeiningar dönsku vegagerðarinnar um brýr fyrir stíga (Vejdirektoratet. 2011).



**MYND 48** Óheppileg hönnun brúarhandriðs. Handrið brúar hallar inn og þrengir að rými vegfarenda. Eins geta hjólréiðamenn hjólað á handriðsenda eða framhjá því, ofan í ána. Við Elliðaárósa. (Mynd: Erik Kærsgaard)



## 8.6 Mót stíga

Þar sem stígar mætast er ekki alltaf auðvelt að segja til um hver á réttinn. Mikilvægt er að tryggja nægar sjónlengdir við mót stíga svo gott samspil eigi sér stað milli gangandi og hjólandi vegfarenda (sjá kafla 7.4 um sjónlengdir). Séu sjónlengdir nægjanlegar ættu vegfarendur í flestum tilfellum að komast nokkuð óhindrað leiðar sinnar.

Þar sem göngu- og/eða hjólastígar mæta stofnhjólastíg eiga mót stíganna að vera sem næst hornrétt og merkt á skýran hátt. Þar sem tveir hjólastígar mætast gildir grunnreglan í umferðarlögum um hægri forgang (77/2019). Ef vekja þarf athygli á stígamótum, er hægt að grípa til aðgerða eins og að merkja stígamótin t.d. með lituðu yfirborði og ef sjónlengdir eru ekki uppfylltar jafnframt með þverlínunum í ákveðinni fjarlægð frá mótunum (sjá kafla 9.6).

Hringtorg á stígamótum þarf að sjást vel og vera þannig útbúið að ekki skapist hættu þó svo að hjólað sé á eða yfir miðeyju og því ætti ekki að nota kantstein heldur aflíðandi steinlögn.



**MYND 49** Hringtorg á mótum stíga. Miðeyja mótuð með litaðri steinlögn sem hækkar að miðju. Lýsing mætti vera betri.

Á sumum stígamótum getur hentað að láta gangandi vegfarendur fá forgang yfir hjólastíg. Þessir staðir geta verið við skóla, við elliheimili eða þar sem er mikill straumur gangandi, eins og við verslunarkjarna eða skiptibiðstöðvar strætisvagna. Merkja skal þessi stígamót sem gangbrautir með yfirborðsmerkingum og skilti.

Auka má öryggi sjónskertra við stígamót með áherslufleti (doppuhellum) og mælst er til að þær séu notaðar þegar gangbrautir eru á stígamótum. Áherslufletir geta líka verið á stígamótum sem ekki eru merkt sem gangbrautir.

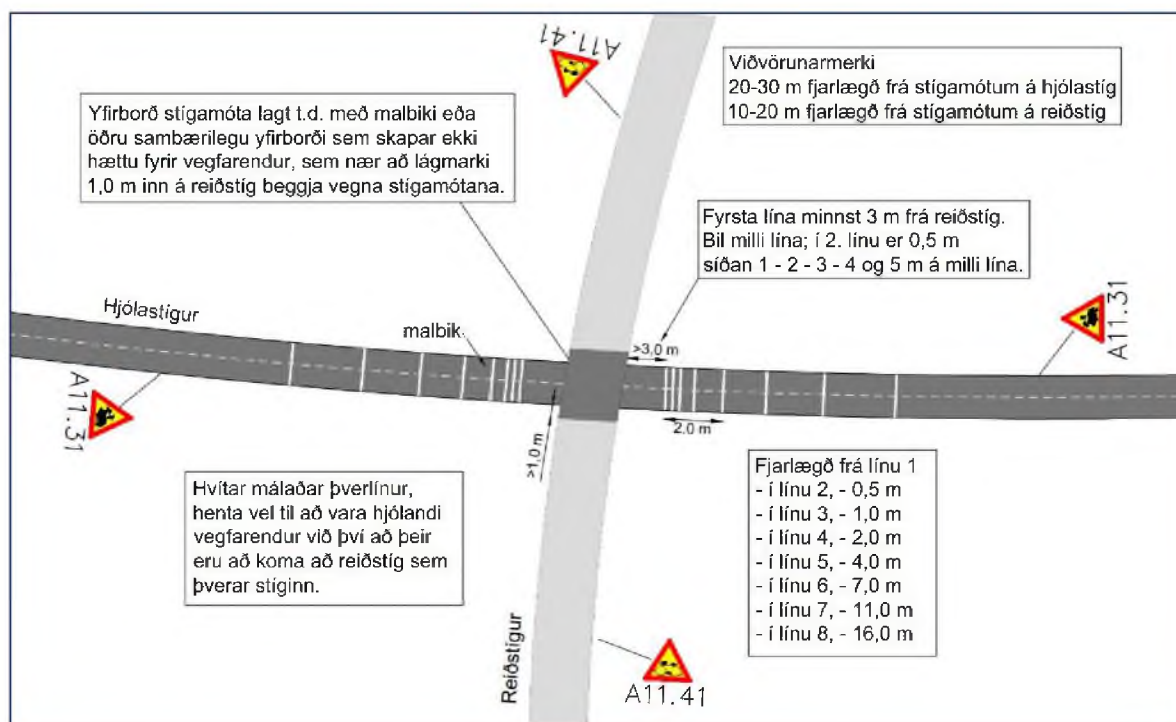
Skýrar merkingar og nægjanlegar sjónlengdir við stígamót auka öryggi bæði gangandi og hjólandi vegfarenda og stuðla að betra samspili þeirra.





**MYND 50** Gönguþverun yfir hjólastíg merkt sem gangbraut. Hér vantar gangbrautarskilti til að veita gangandi vegfarendum forgang. Áherslufletir sitthvoru megin við gönguþverunina. (Mynd: Ragnar Gauti Hauksson)

Ávallt skal reyna forðast að hjólastígur og reiðstígar liggi hlið við hlið og að þeir stígar þveri hvorn annan. Þar sem hjólastígur og reiðstígur mætast er æskilegt að hjólandi vegfarendur víki. Til að draga úr hraða hjólandi eru þverlínur eða buldurspelir málaðar með tilteknu millibili og í ákveðinni fjarlægð frá reiðstíg (Mynd 51). Yfirborð stígamóta er lagt t.d. með malbiki eða öðru sambærilegu yfirborði sem skapar ekki hættu fyrir vegfarendur, sem nær að lágmarki 1,0 m inn á reiðstíg beggja vegna stígamótana. Nota má viðvörðunarkerki til að upplýsa og/eða vara vegfarendur við stígamótin.



**MYND 51** Stígamót hjólastígs og reiðstígs.

## 9 SÉRLAUSNIR

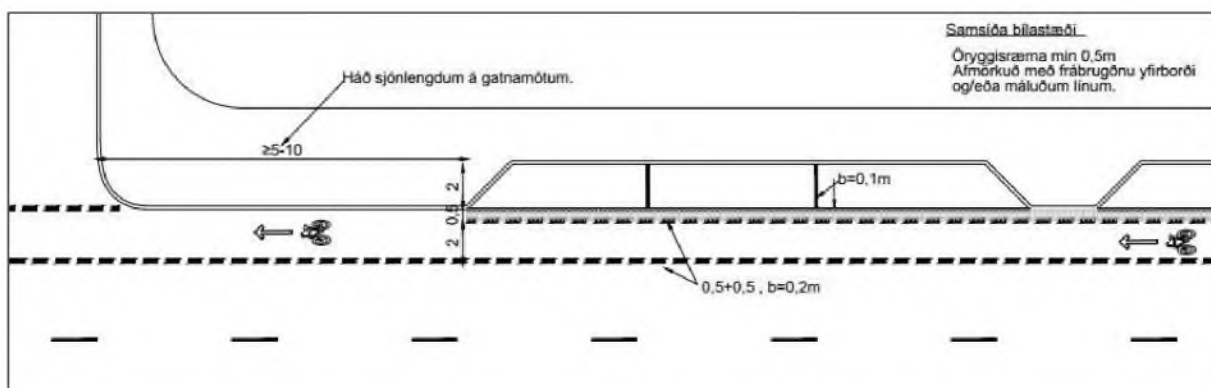
### 9.1 Við bílastæði

Þar sem ekki verður komist hjá því að hafa samsíða bílastæði er mikilvægt að hafa öryggisræmu milli hjólareinar/hjólástígs og bílastæða. Öryggisræma ætti að minnsta kosti að vera 0,5 m breið, helst 1 m.

Öryggisræman þarf að vera vel afmörkuð frá hjólareininni/hjólástígnunum, helst með frábrugðnu yfirborði eins og hellum en einnig er hægt að gera það með máluðum línunum.

Það fer eftir aðstæðum hvort heppilegra er að hjólarein sé götumegin við bílastæðin eða gangstéttarmegin (bakvið).

Ef einungis er um fá stæði að ræða er æskilegt að hjólarein liggi áfram framhjá stæðunum götumegin. Ef bílastæðin eru mörg og engar aðrar hindranir fyrir hendir, t.d. innkeyrslur eða gatnamót, getur verið betra að færa hjólareinina bakvið bílastæðin, inn á hjólástíg.

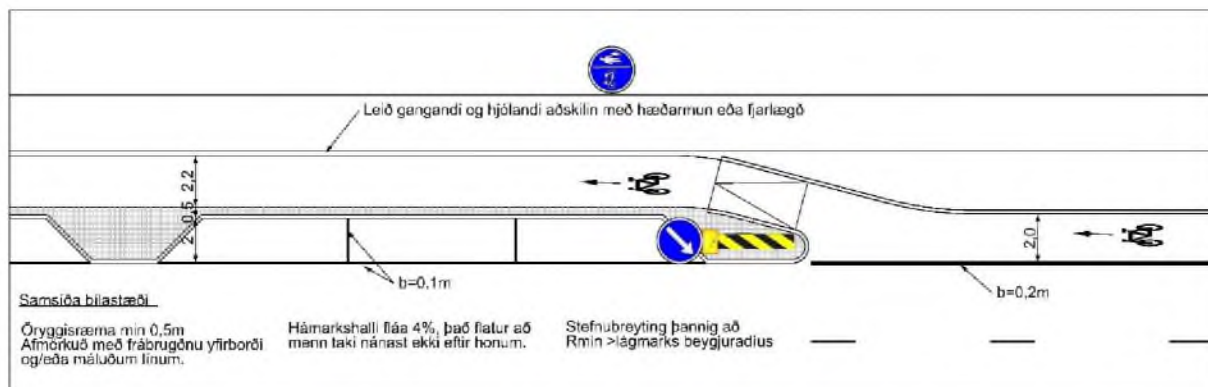


**MYND 52** Hjólarein meðfram samsíða bílastæðum.

Sé hjólástígur milli bílastæða og gönguleiðar, er mjög mikilvægt að bílastæðin séu ekki nær gatnamótum en 30 m þannig að ökumenn og hjólreiðamenn nái því sambandi sem nauðsynlegt er áður en þeir koma að gatnamótunum. Liggi hjólarein framhjá bílastæðum götumegin er nægjanlegt að bílastæði séu ekki nær gatnamótum en 5-10 m, meðal annars eftir því hvort gangbraut sé við gatnamótin.

Hjólaleið skal ekki að liggja aftan við bíla sem er lagt á ská eða hornrétt á götu vegna slyshættu. Erlendis benda menn á þann möguleika að nota skástæði sem bakkað er í til að ökumenn hafi betri yfirsýn yfir hjólaleiðina þegar þeir aka úr bílastæði. Þetta er útfærsla sem ekki hefur verið reynd hér á landi en getur gagnast í einhverjum tilfellum.

Í Danmörku hefur reynslan sýnt að þrátt fyrir að bann við því að leggja bílum í götu leiði til hærri umferðarhraða, þá fækkar slysum á hjólandi vegfarendum.



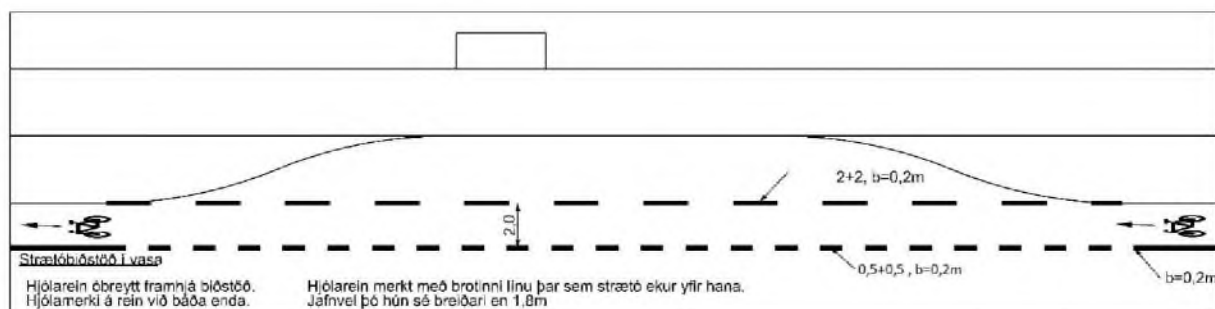
**MYND 53** Dæmi um hvernig hjólarein verður að hjólastíg.



**MYND 54** Hjólastígur með einstefnu við samsíða bílastæði. Öryggisræma milli bílastæðis og hjólastígs. Helsinki, Finnland.

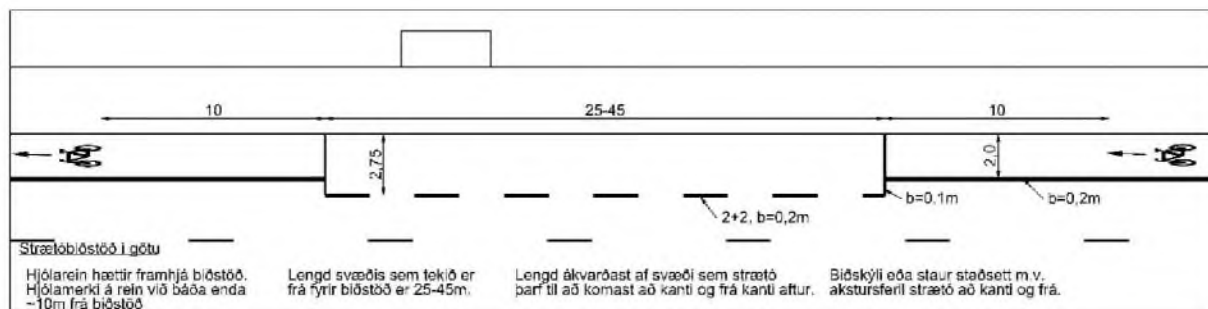
## 9.2 Við biðstöðvar

Hjólaréin getur legið framhjá biðstöð sem er í útskoti (mynd 55) en þar sem strætó stoppar í götu er hjólaréinin látin enda en svæði strætisvagnabiðstöðvarinnar afmarkað sérstaklega (mynd 56).



**MYND 55** Hjólaréin liggur fram hjá biðstöð í útskoti.





**MYND 56** Hjólarein endar hjá biðstöð. Svæði strætó er merkt sérstaklega.

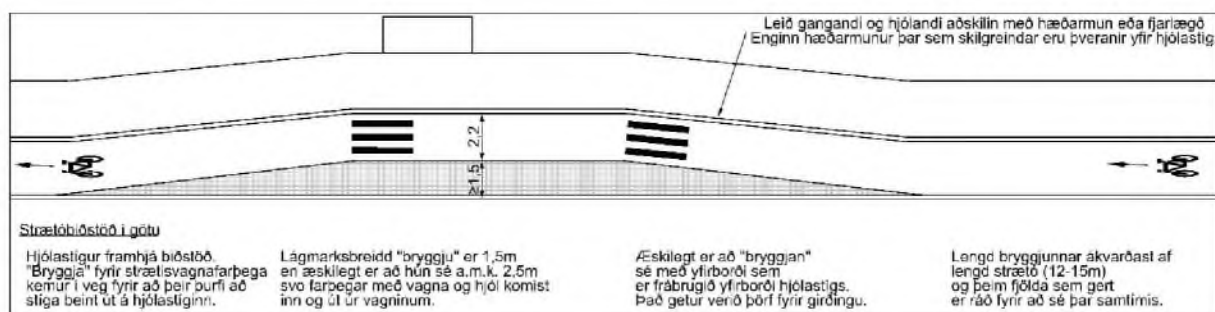


**MYND 57** Biðstöð strætó við götukant þar sem er hjólarein.

Þar sem er hjólastígur, er æskilegt að hann liggi aftan við biðstöð. Hægt er að færa hjólarein á hjólastíg og aftur fyrir biðskýli. Er það þá gert með sama hætti og sýnt var á mynd 53 í kaflanum um bílastæði.

Kosturinn við að færa umferð hjólréiðamanna af hjólarein og á hjólastíg á bak við biðskýli er að hjólréiðamenn halda för sinni óhindrað áfram og strætó þarf ekki að þvera hjólareinina en ókosturinn er sá að leiðin verður hlykkjótt og gangandi vegfarendur á leið milli biðstöðvar og göngustígs þurfa að þvera hjólastígin.

Oft kemur plássleysi í veg fyrir hægt sé að hafa hjólastíg fyrir aftan biðstöð. Þá getur samt verið lausn að útbúa litla „bryggju“ sem farþegar nota sem skjól á leið inn og út úr vagninum (mynd 58).



**MYND 58** Hjólastígur framhjá biðstöð. Bryggja útbúin fyrir farþega þannig að ekki sé stigið inn og út úr vagni á hjólastíg.



**MYND 59** Hjólastígur liggur aftur fyrir biðstöð. Girðing, milli hjólastígs og biðstöðvar/bryggju, stýrir hvar gengið er yfir hjólastíginn.

Ef ekki er hægt að útbúa bryggju þurfa farþegar að stíga beint út á hjólastíg. Hjólreiðamönnum ber að víkja fyrir farþegum þegar aðstæður eru með þessum hætti. Þetta fyrirkomulag er neyðarlausn sem skapar hættu bæði fyrir farþega og hjólreiðamenn. Í Danmörku hefur gefist vel að merkja gangbrautir yfir hjólastíginn þar sem gera má ráð fyrir að farþegar komi út úr vagninum og stöðvunarlínu fyrir hjólreiðamenn til að minna þá á að víkja.

Um hönnun biðstöðva er fjallað í hönnunarreglum Strætó (Strætó. 2016).



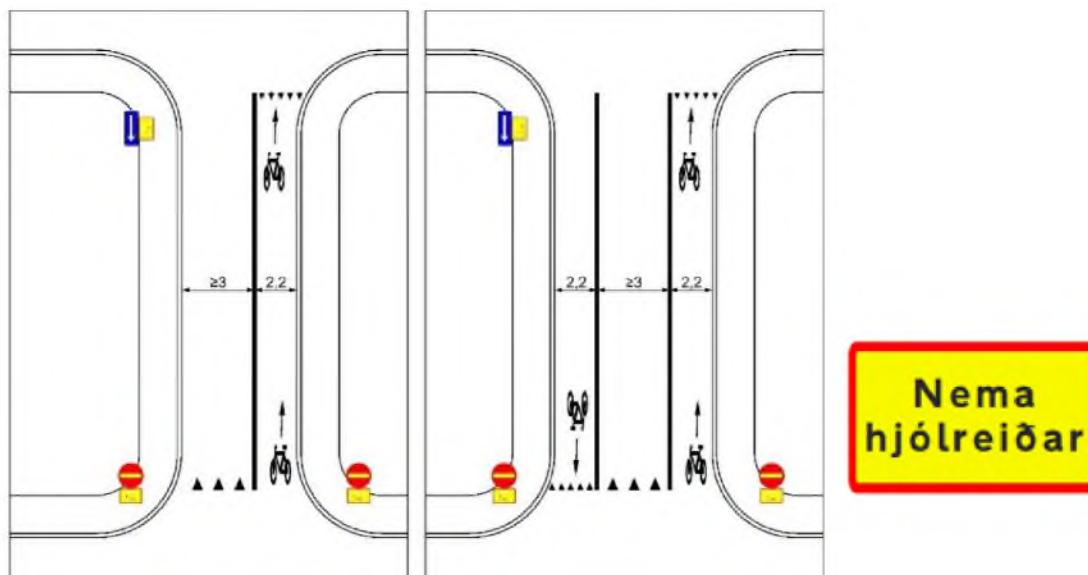
**MYND 60** Strætóbiðstöð í Kaupmannahöfn. Strætófarþegar stíga beint út á hjólastíg, hjólreiðamenn víkja.



### 9.3 Hjólreiðar á móti einstefnu

Umferð á sérrein hjólreiðamanna getur verið heimil þó innakstur vélknúinna ökutækja sé bannaður. Huga þarf sérstaklega að útfærslu í endum götunnar til að stuðla að sem bestu öryggi, sjá mynd 61.

Sé hjólarein afmörkuð getur verið ástæða til að merkja hana með hjólatákni oftar en á 100 m fresti.



**MYND 61** Hjólað á móti einstefnu. Vinstri: Hjólarein afmörkuð á móti umferð en annars hjólað í bland við aðra umferð. Hægri: Hjólarein afmörkuð fyrir báðar áttir. Hjólareinina þarf að merkja með viðeigandi skilti. Á undirmerki stendur „Nema hjólreiðar“.



**MYND 62** Hjólreiðamenn undanþegnir banni við innakstri á einstefnugötu í Osló. Hjólarein afmörkuð. Samsíða bílastæði hægra megin við skilgreinda einstefnu.



**MYND 63** Einstefna, nema fyrir hjólreiðamenn í Kaupmannahöfn. Sams konar skilti er notað við hinn enda götunnar með skilti um að innakstur sé bannaður.

## 9.4 Lokanir á götum og stígum

Mikilvægt er að lýsing sé með þeim hætti að ekki skapist hætta af þeim búnaði sem notaður er til að loka leiðinni og að aðdragandi hindrunar sé merktur með varúðarmerkingu a.m.k. 10 m áður en komið er að hindrun (Mynd 64). Til viðbótar eiga að vera endurskinsborðar á slám og staurum og öðru sem notað er. Grjóthnullungar eru bannaðir til lokana þar sem þeir sjást illa og geta valdið slæmum slysum ef hjólað eða ekið er á þá.

Við útfærslu þarf að gæta þess að tæki sem notuð eru við viðhald, t.d. til að sópa og ryðja snjó, komist um án vandkvæða. Úrval hindrana sem hægt er að fella niður eða opna með fjarstýringu eykst stöðugt. Ef ekki er hægt að fjarlægja hindrun þarf hindrunarfrí breidd að vera að lágmarki 2 m en annars 1,5 m.

Séu notaðar tvær þverslár, eins og oft er, þarf bilið á milli þeirra að vera 1,5-2,0 m, ef þær skarast ekki, en annars lengra. Þetta er til að lengri hjól og hjól með aftanívagna komist framhjá.



**MYND 64** Varúðarmerking um 10 m áður en komið er að hindrun á stíg og endurskin á staur. Hindrunin er ætluð til að loka fyrir akandi umferð bifreiða. Hjólastígur í Óðinsvéum, Danmörku.

Bílastæðahús og sumar lóðir eru oft á tíðum afgirt með aðgangsstýrðum hliðum. Ef búist er við hjólandi umferð, t.d. að hjólastæðum, er mikilvægt að útbúa hjáleið framhjá hliðinu (Mynd 65).



**MYND 65** Hjáleið fyrir hjólandi umferð framhjá hliðum. Belfast, Norður Írlandi. (Mynd: Ragnar Gauti Hauksson)



## 9.5 Hjólavænar hraðahindranir

Hraðahindranir á götu þar sem er hjólaleið er æskilegt að útfæra þannig að þær hafi sem minnst áhrif á hjólreiðamenn.

Best er að beita láréttum aðgerðum og/eða búa þannig um að hjólreiðamenn komist framhjá hraðahindrun um hjáleið.

Í 30 km hverfum reynist vel að þrengja að umferðinni þannig að ekki sé hægt að fara fram úr hjólreiðamanni ef bíll kemur á móti.

Afmarka má bílastæði þannig að gatan sé ekki of breið þegar ekki eru bílar í bílastæðunum.

Þrengja má götur staðbundið með eyrum og miðeyjum. Ef ætlunin er að þrengja þær niður í eina akrein, t.d. með eyju er mikilvægt að breiddin sé ekki meiri en nauðsynlegt er vegna vetrarviðhalds þannig að ökumenn reyni ekki að aka fram úr í þrengingunni. Til þess að ökutæki komist með góðu móti fram úr hjólreiðamanni þarf akbrautarbreiddin að vera a.m.k. 3,85 m. Aftur á móti reyna margir ökumenn að aka fram úr reiðhjóli þrátt fyrir að breidd sé allt niður í 3 m.

Hjáleið framhjá hraðahindrun, t.d. þrengingu, auðveldar hjólreiðamönnum að komast óhindrað framhjá henni en kemur líka í veg fyrir þá hættu sem skapast þegar ökumenn reyna að aka framúr hjólreiðamanni við of þröngar aðstæður (mynd 66). Breidd slíkrar hjáleiðar ætti að vera um 1,5 m. Mikilvægt er að hægt sé að þrífa og ryðja hjáleiðina. Ekki er kostur að hjáleiðin sé of breið því þá er hætt við að ökumenn keyri um hana eða leggi í henni. Hjáleiðina ætti að merkja með hjólamerki á yfirborð og í einhverjum tilfellum skilti C13.11.



**MYND 66** Hjáleið fyrir hjólandi vegfarendur framhjá þrengingu í Utrecht, Hollandi. (Mynd: Ragnar Gauti Hauksson)

Koddar eru dæmi um hraðahindrun sem flestir hjólreiðamenn komast í flestum tilfellum auðveldlega framhjá (mynd 67). Vegna fláans á koddanum þarf bilið á hjáleiðinni ekki að vera eins breitt og ef kantsteinn er beggja vegna. Mikilvægt er að bilið sé ekki of breitt því þá er hætt við að ökumenn sveigi í veg fyrir hjólreiðamenn til að komast hjá hraðahindruninni.



**MYND 67** Koddi og þrenging við strætisvagnabiðstöð. Rofabær, Reykjavík. (Mynd: Ragnar Gauti Hauksson)

Þar sem ekki verður komist hjá því að nota hraðahindranir ættu þær að vera þannig að hægt sé að hjóla mjúklega yfir þær (mynd 68).



**MYND 68** Dæmi um hraðahindranir. Efri myndirnar eru frá Hollandi og þær neðri frá Danmörku. (Myndir: Ragnar Gauti Hauksson)



## 9.6 Dregið úr hraða hjólréðamanna

Almennt séð á ekki að vera þörf fyrir að draga úr hraða hjólréðamanna á sérstökum hjólastígum þó sú staða geti komið upp.

Dæmi um staði þar sem getur þurft að draga úr hraða hjólréðamanna eru staðir þar sem:

- Umferð gangandi og hjólandi skarast, eins og við strætisvagnabiðstöðvar eða í vistgötum þar sem almennur hámarkshraði er 15 km/klst en gönguhraði sé gangandi vegfarandi nærri.
- Hjólastígur liggur að götu og hjólréðamönnum er ætlað að víkja fyrir annarri umferð.
- Hjólréðamenn koma of hratt að gatnamótum.
- Á stígum sem hjólandi deila með gangandi.

Besta leiðin til að draga úr hraða hjólréðamanna er að leggja hlykk á leið þeirra. Til að ná hraða hjólréðamanns niður í um 15 km/klst þarf að fara niður í rás 7 m (Vejdirektoratet. 2013).



**MYND 69** Dregið úr hraða hjólréðamanna á göngustíg með hlykk. Ártúnsholt í Reykjavík.

Æskilegt er að reyna að draga úr hraða hjólréðamanna í þrepum og hafa í huga að það getur verið erfitt fyrir hjólréðamenn að halda jafnvægi við hraða undir 12 km/klst.

Þverslár eru stundum notaðar en geta verið hjólréðamönnum hættulegar. Séu þær notaðar er mikilvægt að lýsing við þær sé í lagi og endurskinsborðar séu á þeim. Nánar er fjallað um þverslár í kafla 9.4 um lokanir á götum og stígum.

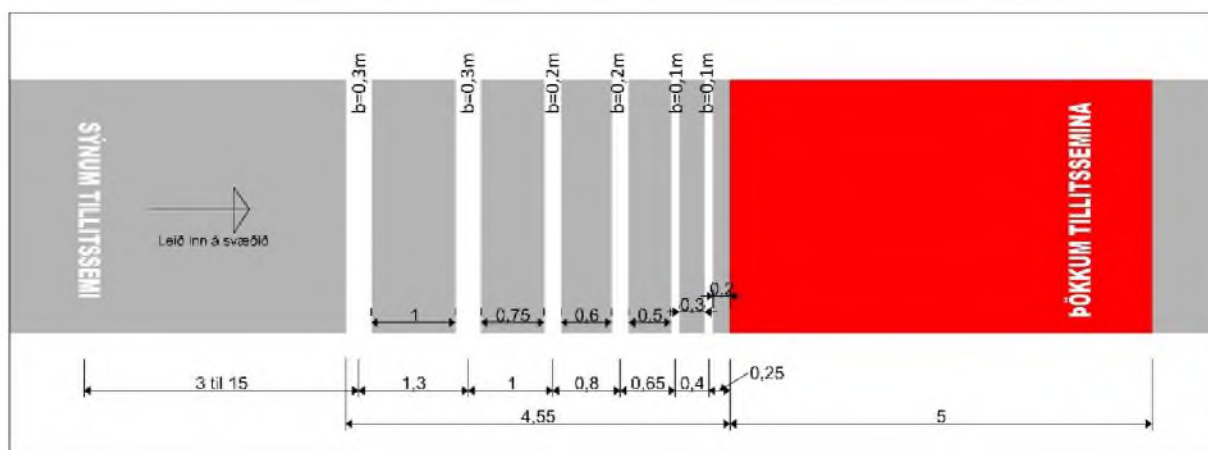
Fyrir utan hlykki og þverslár er t.d. hægt að nota breytt yfirborð eða kröftugan halla. Það verður samt að fara varlega því hraðahindrunin má ekki valda hættu.

Varðandi nánari útfærslu er vísað í 5. kafla leiðbeininga dönsku vegagerðarinnar um hraðahindranir (Håndbog om fartdæmpere, Vejdirektoratet 2013).

Á sameiginlegum stígum gangandi og hjólandi getur verið ástæða til að minna vegfarendur á að sýna gagnkvæma tillitssemi án þess að vera með eiginlega hraðahindrun. Ef umferð hjólréiðamanna er mikið vandamál á sameiginlegum stíg er rétt að skoða hvort ástæða sé til að aðskilja gangandi og hjólandi vegfarendur eða beina hjólréiðamönnum aðra leið. Sjá kafla 5.1 um stíga án aðskilnaðar frá gangandi vegfarendum.



**MYND 70** Merkingar til að vekja athygli vegfarenda á að sýna tillitssemi. Myndirnar eru teknar í Garðabæ.



**MYND 71** Fyrirkomulag merkinga til að vekja athygli vegfarenda á að sýna tillitssemi. Mikilvægt er að merkingarnar séu ekki hálar.

## 9.7 Hjólastæði

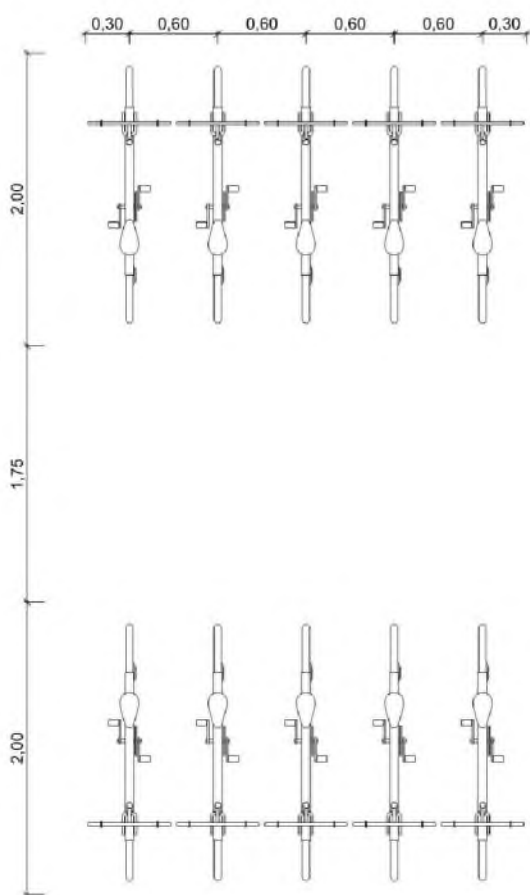
Hjólastæði ættu að vera sem næst áfangastað og þá frekar á fleiri stöðum en færri. Staðsetning hjólastæða hefur mikil áhrif á það hvort stæðin eru notuð. Best er ef þau eru í leiðinni að áfangastað þ.e.a.s. að ekki þurfi að fara framhjá áfangastað til að komast að hjólastæðunum.

Gera ætti ráð fyrir hjólastæðum við skóla, íþróttamannvirki, samkomustaði, verslunarkjarna og matvörubúðir, stóra vinnustaði, samgöngumiðstöðvar og biðstöðvar almenningssamgangna.

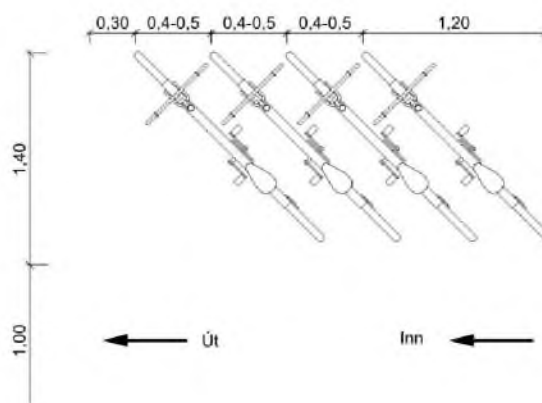
Nauðsynlegt er að stæðin séu þannig staðsett að notendur þeirra upplifi sig og hjólin sín örugg. Sem þýðir m.a. að lýsing við þau þarf að vera góð og þau staðsett þannig að vel sjáist til þeirra. Til að hjólið sé öruggt ætti hjólastæði að vera þannig að það styðji vel við hjólið og hægt sé að læsa grindinni fastri. Sé hjólastæði í halla ætti að koma því þannig fyrir að hjóli sé lagt þvert á hallann.

Skipta má hjólastæðum í skammtíma- og langtímastæði. Gerðar eru meiri kröfur til nálægðar við áfangastað við skammtímastæði en langtímastæði geta verið lengra frá áfangastað en í staðinn er gerð meiri krafa um þægindi og öryggi. Langtímastæði eru gjarnan yfirbyggð, jafnvel aðgangsstýrð og/eða vöktuð. Við langtímastæði er æskilegt að hafa rafmagnstengla svo hægt sé að hlaða rafmagnshjól.

Nánari upplýsingar um hönnun og fyrirkomulag hjólastæða má fá í hjólastæðahandbók dönsku hjólasamtakanna, Cykelparkeringshåndbog (Dansk Cyklist forbund. 2007), og einnig í hjólastæðahandbók Osloár (Offentlig Sykkelparkering, Oslo kommune 2019).



**MYND 72** Rýmisþörf hjólastæða hornrétt á gönguleið.



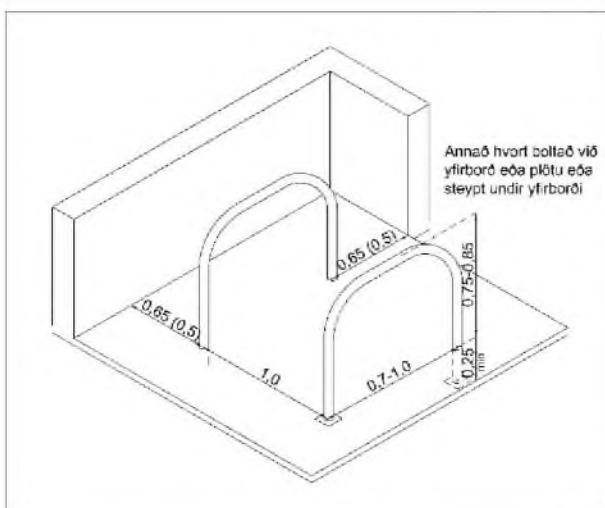
**MYND 73** Rýmisþörf hjólastæða ská á gönguleið þar sem gengið er inn á einum stað en út á öðrum.



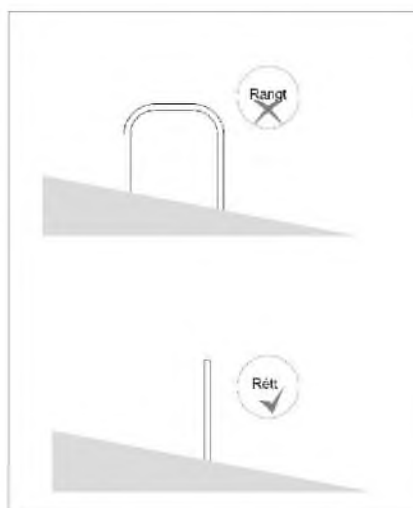
**MYND 74** Afgirt og yfirbyggð hjólastæði sem styðja vel við hjólið og hægt er að festa hjól við með lás.



**MYND 75** Hjólastæði sem styðja vel við hjólið og hægt er að festa hjól við með lás.



**MYND 76** Hjólastæði sem styðja vel við hjól og fyrirkomulag hjólastæða í halla.



## 9.8 Leiðamerki og vegvísar

Fjallað er um fyrirkomulag merkinga og vegvísana á hjólaleiðum í leiðbeiningunum Lykillleiðir á höfuðborgarsvæðinu. Merkingar og vegvísun (Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu. 2016).



## 9.9 Fótstig við ljóssastýrð gatnamót

Á stofnstígum er mælt með fótstígum fyrir hjólandi vegfarendur við ljóssastýrð gatnamót. Fótstigin auðvelda hjólandi að nema staðar og taka af stað, sérstaklega þeim sem eru í hjólaskóm sem festast við pedalana. Mikilvægt er að fótstigin séu ekki inn á gangsvæði gangandi vegfarenda.



**MYND 77** Fótstig við ljóssastýrð gatnamót á stofnhjólaleið í Kaupmannahöfn. (Mynd: Ragnar Gauti Hauksson)



**MYND 78** Fótstig við ljóssastýrð gatnamót á stofnhjólaleið í Gautaborg / Mölndal. (Mynd: Google Maps)

## 9.10 Hjólavísar

Ein leið til þess að auðkenna hjólaleið í blandaðri umferð akandi og hjólandi er að merkja hjólavísa á götuna. Tilgangur hjólavísa er að leiðbeina hjólreiðamönnum um staðsetningu á götunni, t.d. við samsíða bílastæði og áminning til ökumanna um að taka tillit til hjólreiðamanna.

Hjólavísar hafa verið notaðir hér á landi, meðal annars í Reykjavík og í Mosfellsbæ, enn merkingarnar eru ekki skilgreindar í nágildandi umferðarlögum (77/2019) eða í reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra (289/1995). Til stendur að uppfæra reglugerðina árið 2020.



**MYND 79** Hjólavísar á Langholtiavegi í Reykjavík.



## 10 DÆMI UM NÝLEGAR ERLENDAR ÚTFÆRSLUR

### 10.1 Hágæða hjólastígar

Hágæða hjólastígar er það sem á dönsku hefur verið kallað *supercykelsti* og á ensku *Supercycle Highway*. Slíkir stígar gera hjólandi vegfarendum kleift að ferðast lengri vegalengdir á öruggan og skilvirkan hátt, t.d. á milli sveitarfélaga eða að atvinnusvæðum utan þéttbýlis. Hágæða hjólastígar tengjast innra hjólastíganeti sveitarfélaga þegar komið er inn í þéttbýli.



**MYND 80** Hágæða hjólastígur í nágrenni Nijmegen í Hollandi. (Mynd: Kristinn J. Eysteinnsson)

Ekki eru sérstakar hönnunarreglur fyrir hágæða hjólastíga heldur gilda um þá sömu reglur og aðra hjólastíga en meiri áhersla er lögð á gæði útfærslna með tilliti til öryggis og greiðleika leiðarinnar.

Hér á eftir eru nokkur atriði til að hafa í huga við hönnun þeirra:

- Hönnunarhraði 30-40 km/klst.
- Hjólastígur í sérými aðskilinn frá umferð akandi og gangandi.
- Hjólastígur með einstefnu eða tvístefnu.
- Hjólastígur er breiðari en annars, helst a.m.k. 3,0 m auk axla. Mælt er með 3,5-4,0 m breidd.
- Samhangandi leið og auðratað. Gjarnan má auðkenna leiðina t.d. með merki eða lit.
- Sem styst leið.
- Tryggja sýn miðað við hönnunarhraða.
- Forðast krappar beygjur.
- Forðast langar og brattar brekkur, hámark 7% halli og þá bara stutta vegalengd.
- Lýsing nauðsynleg.
- Eins fáir þveranir stíga, gatna eða vega og hægt er. Helst mislægar þveranir eða forgangur á aðra umferð með öruggum hætti.
- Lágmarka stopp og tafir á leiðinni. Að hámarki eitt stutt stopp, u.þ.b. 10-15 sek, á hvern km eða eitt langt stopp, u.þ.b. 30-40 sek, á hverja tvo km.
- Slétt og gott yfirborð.

- Skapa eða leita eftir skjóli fyrir veðri og vindum eins og hægt er án þess að það komi niður á sýn fram á við eða öryggisfinningu vegfarenda.
- Gott viðhald og þjónusta allt árið um kring svo sem hálkuvarnir, snjómokstur, sópun og snyrting gróðurs.

## 10.2 Hjólagötur

Hjólagötur eru götur eða stígar ætluð reiðhjólum þar sem vélknúin ökutæki mega aka en á forsendum hjólandi og mega aðeins leggja í merkt og afmörkuð bílastæði. Ökutæki sem aka eftir hjólagötu mega ekki aka hraðar en hjólríðamaður hjólar eða 30 km/klst ef enginn er nærri. Í Danmörku heita slíkar götur cykelgade, en í Hollandi fietsstraat. Til að hjólagata virki sem skyldi þarf umferð hjólandi að vera töluverð og umferð akandi ekki mikil, helst minni en 500 ökutæki á sólarhring. Æskileg breidd milli kantsteina á hjólagötu er 4,5 m.

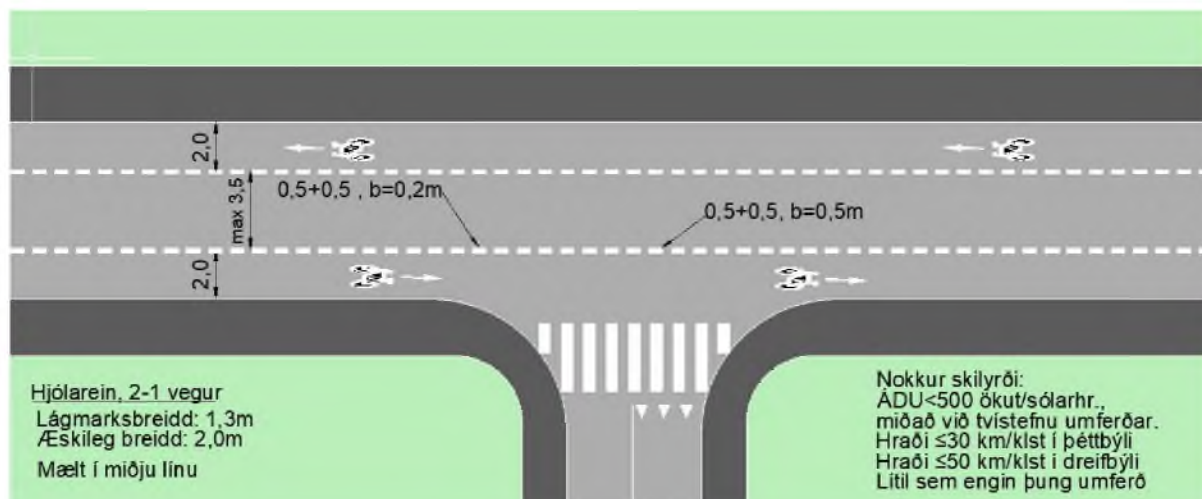
Hjólagötur eru ekki skilgreindir í núgildandi umferðarlögum (77/2019) eða reglugerð um umferðarmerki (289/1995). Hægt er að gera hjólagötu með því að banna umferð vélknúinna ökutækja með umferðarmerki B03.11. Hugsanlega með undirmerki sem leyfir umferð vissra, t.d. hreyfihamlaða eða vörulosun á ákveðnum tímum.



**MYND 81** Hjólagata í Amsterdam. Hjólandi í forgangi. Akstur vélknúinna ökutækja á forsendum hjólandi vegfarenda.

### 10.3 2-1 vegir

Á 2-1 vegi þurfa báðir ökumenn að víkja til hliðar inn á hjólarein þegar tveir bílar mætast, eftir að hafa fullvissað sig um að enginn hjólreiðamaður sé fyrir. Þetta fyrirkomulag útheimtir að umferð vélknúinna ökutækja sé minni en 500 ökutæki á hámarksklukkustund og hámarkshraði sé að hámarki 30 km/klst innan þéttbýlis en að hámarki 50 km/klst utan þéttbýlis. 2-1 vegir henta ekki þar sem er strætóleið eða mikil umferð þungra ökutækja. Miðjувæði fyrir akandi á að hámarki að vera 3,5 m svo ekki gæti misskilnings um hvort tveir bílar geti mæst innan svæðisins. Umframbreidd ætti frekar að nota til að breikka hjólareinarnar, gangstéttar eða öryggisræmu milli hjólareinar og samsíða bílastæða.



**MYND 82** 2-1 vegur. Myndin sýnir einnig hvernig hjólarein er afmörkuð um gatnamót þar sem biðskylda eða stöðvunarskylda er á umferð á hliðargötu og gangbraut framan við. Þurfi ökutæki að víkja inn á hjólarein er hún afmörkuð með brotinni línu jafnvel þó hún sé breiðari en 1,8 m.



**MYND 83** 2-1 vegur í rólegri íbúðargötu í Hollandi.



## 11 HEIMILDIR

1. Alta Planning+Design. 2004. *San Francisco's Shared Lane Pavement Markings: Improving Bicycle Safety. Final Report. February 2004*. San Francisco Department of Parking & Traffic. Bandaríkin.  
<https://nacto.org/wp-content/uploads/2010/08/San-Franciscos-Shared-Lane-Pavement-Markings-Improving-Bicycle-Safety.pdf> (30.10.2017)
2. Celis Consult. 2014. Håndbog i cykeltrafik. En samling af de danske vejregler på cykelområdet. Maj 2014. Danmörk.  
[http://www.celis.dk/Haandbog\\_i\\_Cykeltrafik\\_Web\\_High.pdf](http://www.celis.dk/Haandbog_i_Cykeltrafik_Web_High.pdf) (30.10.2017)
3. City of Los Angeles. 2010. *2010 Bicycle Plan. Technical Design Handbook*. Department of City Planning Los Angeles. USA.  
<https://nacto.org/wp-content/uploads/2012/05/LA-CITY-BICYCLE-PLAN-TDH.pdf> (30.10.2017)
4. CROW. 2007. Design manual for bicycle traffic. Record 25. Holland.
5. CROW. 2016. Design manual for Bicycle Traffic. Record 28. Holland.
6. Dansk Cyklist Forbund. 2007. *Cykelparkeringshåndbog*. Danmörk  
<http://www.cyklistforbundet.dk/Alt-om-cykling/Cykling/Parkering> (15.12.2017)
7. Federal Highway Administration. 2009. *MUTCD-Manual on Uniform Traffic Control Devices*. Bandaríkin.  
Kafli 9.C9 fjallar um hjólavísa.  
[https://mutcd.fhwa.dot.gov/html/2009r1r2/html\\_index.htm](https://mutcd.fhwa.dot.gov/html/2009r1r2/html_index.htm) (30.10.2017)
8. Grontmij. 2015. *Cykel ITS løsningskatalog. ITS løsninger for signalanlæg. Supercykelstier*. Danmörk.  
<http://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2016/03/ITS-Cykel-L%C3%B8sningskatalog.pdf> (7.12.2017)
9. Koucky & partners. 2012. *Cykelexpressrutter – en kunskapsöversyn och förslag till definition*. Svíþjóð.  
<https://www.trafikverket.se/contentassets/13c570f298cb4f3cb75ba2a165545001/cykelexpressrutter.pdf> (3.1.2018)
10. NACTO, National Association of City Transportation Officials. *Urban Bikeway Design Guide*.  
<https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/> (30.10.2017)
11. Oslo kommune. 2017. *Oslostandarden for sykkeltilrettelegging*. Noregur.  
<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13255100-1536228895/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Oslostandarden%20for%20sykkeltilrettelegging.pdf> (3.11.2017)
12. Oslo kommune. 2019. *Offentlig Sykkelparkering*.  
<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13257127-1551773455/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Sykkelparkering%20-%20Veileder%20for%20offentlig%20sykkelparkering.pdf> (19.08.2019)
13. *Reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra* (nr. 289/1995).  
<https://www.reglugerd.is/reglugerdir/allar/nr/289-1995> (3.11.2017)
14. Reykjavíkurborg og Vegagerðin. 2014. *Gönguþveranir*. Ísland  
[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Leidbeiningar\\_gangbrautir/\\$file/2015-01-13\\_Leidbeiningar\\_gangbrautir.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Leidbeiningar_gangbrautir/$file/2015-01-13_Leidbeiningar_gangbrautir.pdf) (3.11.2017)
15. Statens vegvesen. 2014. *Rekkverk og vegens sideområder*. Normal. Håndbok N101. Noregur.  
[https://www.vegvesen.no/\\_attachment/69909/binary/1140041?fast\\_title=H%C3%A5ndbok+N101+Rekkverk+og+vegens+sideomr%C3%A5der.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/69909/binary/1140041?fast_title=H%C3%A5ndbok+N101+Rekkverk+og+vegens+sideomr%C3%A5der.pdf) (7.12.2017)
16. Statens vegvesen. 2014. *Sykkelhåndboka*. Håndbok V122. Noregur.  
[https://www.vegvesen.no/\\_attachment/69912/binary/964012?fast\\_title=H%C3%A5ndbok+V122+Sykkelh%C3%A5ndboka.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/69912/binary/964012?fast_title=H%C3%A5ndbok+V122+Sykkelh%C3%A5ndboka.pdf) (3.11.2017)
17. Statens vegvesen. 2014. *Veglygging*. Normal Håndbok N200. Noregur.  
[https://www.vegvesen.no/\\_attachment/188382/binary/980128?fast\\_title=Håndbok+N200+Vegbygging+%2821+MB%29.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/188382/binary/980128?fast_title=Håndbok+N200+Vegbygging+%2821+MB%29.pdf) (7.12.2017)
18. Strætó. 2016. *Hönnunarreglur fyrir stoppistöðvar Strætó bs*.  
<https://www.straeto.is/uploads/files/418-a7cf3d66c9.pdf> (7.12.2017)
19. Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu. 2016. *Lykilleiðir á hcfuðborgarsvæðinu. Merkingar og vegvísun. Leiðbeiningar*. Garðabær, Hafnarfjörður, Kópavogur, Mosfellsbær, Reykjavík og Seltjarnarnes. Apríl 2016  
<http://ibuagatt.hafnarfjordur.is/meetingsearch/displaydocument.aspx?itemid=02635977922156259605&meetingid=1604022F%20%20%20%20%20%20&filename=&cc=Document> (1.11.2017)
20. Sveriges Kommuner och Landsting (& Trafikverket). *Vägars och gators utformning. Stödande kunskap*. 2016.  
[https://trafikverket.ineko.se/Files/sy-SE/14438/RelatedFiles/2016\\_083\\_vagar\\_och\\_gators\\_utformning\\_stodjande\\_kunskap.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sy-SE/14438/RelatedFiles/2016_083_vagar_och_gators_utformning_stodjande_kunskap.pdf) (19.08.2019)

21. Trafikkontoret. 2007. *Utvärdering av olika utformningar av separeringen mellan gående och cyklister. Kortversion*. Februari 2007. Svíþjóð.  
[http://www.stockholm.se/Global/Frist%C3%A5ende%20webbplatser/Trafikkontoret/Tillg%C3%A4nglighet/Rapporter%20o%20utv%C3%A4rder/Utvärder%20utformn%20av%20sep%20gaende%20o%20cykl\\_kortvers.pdf](http://www.stockholm.se/Global/Frist%C3%A5ende%20webbplatser/Trafikkontoret/Tillg%C3%A4nglighet/Rapporter%20o%20utv%C3%A4rder/Utvärder%20utformn%20av%20sep%20gaende%20o%20cykl_kortvers.pdf) (3.11.2017)
22. Trafikverket. 2014. *Snabba cykelstråk. Idéer och inspiration*. Svíþjóð  
[https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11545/RelatedFiles/2014\\_052\\_Snabba\\_cykelstrak\\_ideer\\_och\\_inspiration.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11545/RelatedFiles/2014_052_Snabba_cykelstrak_ideer_och_inspiration.pdf) (3.1.2018)
23. Transport for London. *Cycling. Design Standards*. England.  
<https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/streets-toolkit#on-this-page-2> (3.11.2017)
24. Umferðarlög (1987 nr50 30.mars)  
<https://www.althingi.is/lagas/nuna/1987050.html> (3.11.2017)
25. Vägverket. 2009. *Separering av fotgångare och cyklister. Förstudie inom SNE-RPD. Publikation 2009:154*. Svíþjóð.  
[https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11140/RelatedFiles/2009\\_154\\_separering\\_av\\_fotgangare\\_och\\_cyklister\\_forstudie.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11140/RelatedFiles/2009_154_separering_av_fotgangare_och_cyklister_forstudie.pdf) (3.11.2017)
26. Vegagerðin. 2010. *Veghönnunarreglur*. Ísland.  
<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/leidbeiningar-og-stadlar/veghonnunarreglur/> (3.11.2017)
27. Vejdirektoratet. 2010. *Trafikarealer, Ly. Vejkræds*. Danmark.  
<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2fTrafikarealer+by%2fkryds+i+byomrader%2f&status=Uden+status%7cVedtaget%7cG%3a6ldende&sb=title&sd=asc&texttype=&docId=vd-20101203132023819-full> (3.11.2017)
28. Vejdirektoratet. 2011. *Geometrisk uafornning af stibroer*. Danmark.  
<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2fTrafikarealer+by%2f&docId=vd-anlaeg-stibro-full> (7.12.2017)
29. Vejdirektoratet. 2012. *Grundlag for uafornning af trafikarealer*. Danmark  
<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2ffaelles+for+by+og+land%2f&status=G%3a6ldende%7cUden+status%7cVedtaget&sb=title&sd=asc&docId=vd-anlaeg-vejgeo-grundlag2-full> (3.11.2017)
30. Vejdirektoratet. 2013. *Trafikarealer, Ly. Håndbok om fartdæmpere*. Danmark  
<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?texttype=&t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2fTrafikarealer+by%2fFartdaempere+i+byomrader%2f&docId=vd-anlaeg-fart-daempere2013-full> (3.11.2017)
31. Vejdirektoratet. 2014. *Håndbog, Trafiksikkerhed. Ejfakter af vejtekniske virkemidler, 2.udgave*. Rapport nr 507. Danmark  
[http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/802/H%C3%A5ndbog%20trafiksikkerhed\\_web.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/802/H%C3%A5ndbog%20trafiksikkerhed_web.pdf) (30.10.2017)
32. Vejdirektoratet. 2016. *Trafikarealer, Ly. Stikræds*. Danmark.  
<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2fTrafikarealer+by%2fkryds+i+byomrader%2f&status=Uden+status%7cVedtaget%7cG%3a6ldende&sb=title&sd=asc&texttype=&docId=vd-2016-0061-full> (3.11.2017)
33. Vejdirektoratet. 2016a. *Trafikarealer, Ly. Krydsninger mellem stier og veje*. Danmark  
<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2fTrafikarealer+by%2f&status=G%3a6ldende%7cUden+status%7cVedtaget&sb=title&sd=asc&docId=vd-2016-0062-full> (3.11.2017)
34. Vejdirektoratet. 2016b. *Supercyklistier*. Danmark  
[http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2fTrafikarealer+by%2f&status=Uden+status%7cVedtaget%7cG%3a6ldende&sb=title&sd=asc&texttype=Vejdir\\_h%C3%A5ndbog&docId=vd-2016-0098-full](http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2fTrafikarealer+by%2f&status=Uden+status%7cVedtaget%7cG%3a6ldende&sb=title&sd=asc&texttype=Vejdir_h%C3%A5ndbog&docId=vd-2016-0098-full) (3.11.2017)
35. Vejdirektoratet. 2016c. *Trafikarealer, Ly. Tværprofiler i Ly*. Danmark  
<http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?schultzlink=vd-2016-0053> (3.11.2017)





## 12 VIÐAUKI – HÖNNUNARVIÐMIÐ, LÁGMARKSVIÐMIÐ

**TAFLA 8** Lágmarksbreidd mismunandi hjólaleiða, sjá nánar kafla 5

|            |             | Hjólastígur,<br>einstefna | Hjólastígur,<br>tvístefna | Hjólareinar | Sameigin-<br>legur stígur |
|------------|-------------|---------------------------|---------------------------|-------------|---------------------------|
| Breidd [m] | Æskileg [m] | 2,2                       | ≥2,5                      | 2,2         | ≥3,0                      |
|            | Í lagi [m]  | 1,8*                      | 2,5                       | 1,5         | 3,0                       |

\* Algjört lágmark 1,35m. Eins stuttan kafla og hægt er. Skoðað sérstaklega áhrif á rekstur og viðhald

**TAFLA 9** Viðmið um halla, beygjuradíus og sjónlengdir miðað við hönnunarhraða, sjá nánar kafla 7.

| Halli [%]                             |          | <1         | <2 | <3 | <4 | <5  | ≥5                           |
|---------------------------------------|----------|------------|----|----|----|-----|------------------------------|
| Lengd brekku,<br>hámark [m]           | Æskileg  | Ótakmarkað |    |    |    | 100 | Sjá<br>nánar<br>kafla<br>8.2 |
|                                       | Í lagi   | Ótakmarkað |    |    |    | 200 |                              |
| Hönnunarhraði<br>[km/klst]            |          | 20         | 22 | 24 | 26 | 28  | 30                           |
| Beygjuradíus,<br>neðri mörk [m]       | Æskilegt | 20         | 24 | 28 | 32 | 36  | 40                           |
|                                       | Í lagi   | 15         | 17 | 19 | 21 | 23  | 25                           |
| Sýn fram á við,<br>neðri mörk [m]     | Æskilegt | 56         | 61 | 67 | 72 | 78  | 83                           |
|                                       | Í lagi   | 44         | 49 | 53 | 58 | 62  | 67                           |
| Stöðvunarsjónlengd,<br>neðri mörk [m] | Gott     | 32         | 37 | 43 | 49 | 56  | 63                           |
|                                       | Í lagi   | 21         | 25 | 28 | 32 | 36  | 40                           |
|                                       | Lágmark  | 16         | 19 | 21 | 25 | 28  | 31                           |

| Halli [%]                             |          | <1         | <2 | <3 | <4  | <5  | ≥5                           |
|---------------------------------------|----------|------------|----|----|-----|-----|------------------------------|
| Lengd brekku,<br>hámark [m]           | Æskileg  | Ótakmarkað |    |    |     | 100 | Sjá<br>nánar<br>kafla<br>8.2 |
|                                       | Í lagi   | Ótakmarkað |    |    |     | 200 |                              |
| Hönnunarhraði<br>[km/klst]            |          | 30         | 32 | 34 | 36  | 38  | 40                           |
| Beygjuradíus,<br>neðri mörk [m]       | Æskilegt | 40         | 44 | 48 | 52  | 56  | 60                           |
|                                       | Í lagi   | 25         | 27 | 29 | 31  | 33  | 35                           |
| Sýn fram á við,<br>neðri mörk [m]     | Æskilegt | 83         | 89 | 94 | 100 | 106 | 111                          |
|                                       | Í lagi   | 67         | 71 | 76 | 80  | 84  | 89                           |
| Stöðvunarsjónlengd,<br>neðri mörk [m] | Gott     | 63         | 70 | 78 | 87  | 95  | 105                          |
|                                       | Í lagi   | 40         | 44 | 49 | 53  | 58  | 63                           |
|                                       | Lágmark  | 31         | 35 | 39 | 43  | 48  | 52                           |

## 13 VIÐAUKI – GÁTLISTI VIÐ HÖNNUN HJÓLALEIÐA

|                                      |                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Skipulagsáætlanir og leiðaval</b> |                                                                                                                                                                                              |
|                                      | Er leiðin inni á hjóleiðaáætlun sveitarfélags?                                                                                                                                               |
|                                      | Er leiðin í samræmi við áætlanir aðalskipulags?                                                                                                                                              |
|                                      | Er leiðin í samræmi við deiliskipulagsáætlanir á svæðinu?                                                                                                                                    |
|                                      | Er leiðin heppilegasta leiðin miðað við eftirspurn, áfangastað, tengingar við aðrar leiðir og samfelldni leiðar.                                                                             |
|                                      | Er hjólaleið samhangandi og auðrötuð?                                                                                                                                                        |
| <b>Val á lausn</b>                   |                                                                                                                                                                                              |
|                                      | Hvernig leið er þetta, stofnleið, tengileið eða önnur leið?                                                                                                                                  |
|                                      | Hver er núverandi umferð á nærliggjandi götu? En eftir 10 ár?                                                                                                                                |
|                                      | Hver er hámarkshraði á nærliggjandi götu? Er ekið í samræmi við hámarkshraða?                                                                                                                |
|                                      | Verður leiðin mikið notuð? En eftir 10 ár?                                                                                                                                                   |
|                                      | Hvernig eru aðliggjandi stígar útfærðir?                                                                                                                                                     |
|                                      | Þarf að taka tillit til sérstakra aðstæðna eins og nálægðar við skóla, stóran vinnustað, fjölda aldraðra eða fatlaðra.                                                                       |
| <b>Útfærsla</b>                      |                                                                                                                                                                                              |
|                                      | Er breidd stígs nægjanleg fyrir þá umferð sem gert er ráð fyrir?                                                                                                                             |
|                                      | Er þverhalli réttur? En við niðurtektir og innkeyrslur?                                                                                                                                      |
|                                      | Hvert rennur ofanvatn? Er þörf fyrir ræsi? Liggur stígur hærra en land?                                                                                                                      |
|                                      | Er jarðvegur í kring frostnæmur? Þarf hugsanlega að jarðvegsskipta dýpra?                                                                                                                    |
|                                      | Þolir undirbygging stígsins þá umferð sem gert er ráð fyrir svo sem vegna reksturs og viðhalds? Þarf að styrkja hann sérstaklega vegna ökutækja sem aka eða leggja ólöglega á stígunum?      |
|                                      | Er halli á stíg eins lítill og hægt er? Er hægt að draga úr hæðarbreytingum?                                                                                                                 |
|                                      | Er beygjuradís í samræmi við hönnunarhraða stígs og halla?                                                                                                                                   |
| <b>Umferðaröryggi og aðgengi</b>     |                                                                                                                                                                                              |
|                                      | Er sýn fram á veginn í samræmi við hönnunarhraða á stíg og halla? Skyggir gróður, stoðveggir, grindverk eða önnur mannvirki á?                                                               |
|                                      | Eru stöðvunarsjónlengdir uppfylltar við gatnamót? Við stígamót? Við innkeyrslur? Skyggja kyrrstæðir bílar, gróður, stoðveggir, grindverk eða önnur mannvirki á? Þarf að draga úr hraða?      |
|                                      | Er eitthvað í upplýsingum um umferðarslys síðustu ára sem gefur tilefni til að bregðast við ( <a href="http://www.samgongustofa.is">www.samgongustofa.is</a> - slysakort)?                   |
|                                      | Er umferð gangandi eða hjólandi það mikil að ástæða er til að skilja að umferð gangandi og hjólandi þó svo að ekki sé um skilgreinda hjólaleið að ræða?                                      |
|                                      | Er ljóst af hönnun og útfærslu hver á forgang við stígamót? En við gatnamót?                                                                                                                 |
|                                      | Eru skil milli hjólastígs og göngustígs nóg skörp fyrir sjóndapra? Er hætta á að gangandi villist inn á hjólastíg? Er hætta á að gangandi misstígi sig þar sem hæðarmunur er milli stíganna? |

|                                     |                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                     | Er einhverstaðar hliðarhindrun nær en 0,5 m frá stíg? Skilti? Girðing? Mannvirki?                                                                                          |
|                                     | Er öryggisræma milli hjólastígs / hjólareinar og samsíða bílastæða a.m.k. 0,5 m?                                                                                           |
|                                     | Er þörf á girðingu eða vegriði vegna fallhættu?                                                                                                                            |
|                                     | Er þörf á vegriði til að skilja að akandi og hjólandi?                                                                                                                     |
|                                     | Er þörf á girðingu til að stýra leið gangandi eða hjólandi? T.d. við biðskýli strætó.                                                                                      |
|                                     | Getur niðurfall eða ræsi valdið árekstrar- eða fallhættu fyrir hjólréiðamann?                                                                                              |
|                                     | Er hætt á að gróður vaxi of nærri stíg eða skerði sjónlengdir?                                                                                                             |
|                                     | Er stígur nægjanlega vel upplýstur? En þveranir?                                                                                                                           |
|                                     | Komast hjól með aftanfögn eða stærri hjól svo sem þríhjól um?                                                                                                              |
| <b>Útfærsla gatnamóta</b>           |                                                                                                                                                                            |
|                                     | Er umferð bíla hröð og/eða mikil? Er þörf á meiri aðskilnaði milli akandi og hjólandi?                                                                                     |
|                                     | Er hægt að hafa leið hjólréiðamanna á umferðarljósum á sér fasa (varin leið)?                                                                                              |
|                                     | Er lengd á grænu ljósi og rýmingartími í samræmi við hraða hjólréiðamanna?                                                                                                 |
|                                     | Stöðva hjólréiðamenn framur en ökumenn við umferðarljós, þannig að vel sjáist til þeirra?                                                                                  |
|                                     | Er nægur aðdragandi að því að blanda umferð hjólréiðamanna saman við umferð akandi þar sem það er gert fyrir gatnamót?                                                     |
| <b>Annað</b>                        |                                                                                                                                                                            |
|                                     | Er hætt á að ökumenn aki inn á hjólarein þar sem hjólastígur breytist í hjólarein?                                                                                         |
|                                     | Þarf að gera ráð fyrir hjólastæðum? Ætti einhver hluti þeirra að vera yfirbyggður? Þarf að gera ráð fyrir stærri stæðum fyrir kassahjól, hjólavagna eða önnur stærri hjól? |
|                                     | Eru viðeigandi leiðamerki á stofnleið?                                                                                                                                     |
| <b>Rekstur, viðhald og verktími</b> |                                                                                                                                                                            |
|                                     | Komast ökutæki sem sinna snjómokstri, sópun og öðru viðhaldi um? Eru staurar, eða skilti staðsett þannig að þau séu ekki fyrir? En hnappar á umferðarljósum?               |
|                                     | Er einhversstaðar gert ráð fyrir mjóum grasræmum (<1m) sem hætt er við að þrífist illa?                                                                                    |
|                                     | Hvernig er gert ráð fyrir að hjólandi komist um á meðan á framkvæmd stendur? En gangandi? En til og frá biðstöðvum strætó                                                  |

## Minnisblað Elliðarvatnsvegur



Samantekt á hönnunarforsendum, útfærslu og áætluðum kostnaði vegna lagfæringa á Elliðavatnsvegi sem liggur í gegnum Hafnarfjörð, Garðabæ og Kópavog.

### 1. Forsaga

Elliðarvatnsvegur, frá Kaldárselsvegi að Vífilstaðavegi, er vegur í veghaldi Vegagerðarinnar. Kaldárselsvegur er í veghaldi Hafnarfjarðarbæjar og Vífilstaðavegur er í veghaldi Garðabæjar. Elliðavatnsvegur er því ekki hluti af samhangandi stofnvegakerfi Vegagerðarinnar á höfuðborgarsvæðinu. Í tengslum við breytingu á vegalögum árið 2007 féll Elliðavatnsvegur því ekki lengur undir skilgreingu á stofnvegum á höfuðborgarsvæðinu og hefur því staðið til að skila honum til viðkomandi sveitarfélaga. Ástand Elliðavatnsvegar frá Kaldárselsvegi að Vífilstaðavegi var hins vegar með þeim hætti að ekki var unnt að skila honum til sveitarfélaganna. Í tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun 2024-2038 sem ekki var afgreidd af Alþingi var gert ráð fyrir fjármagni til endurbóta á Elliðavatnsvegi með það að markmiði að viðkomandi sveitarfélög gætu tekið við veghaldi Elliðavatnsvegar.

Undanfarin ár hefur ekki legið fyrir sameiginleg sýn þeirra þriggja sveitarfélaga sem Elliðavatnsvegur tengir saman varðandi legu og hlutverk vegarins. Vegagerðin hefur hins vegar átt í samtali við Kópavogsbæ, Garðabæ og Hafnarfjörð og á fundi í mars 2025 var stofnaður vinnuhópur þessara aðila sem hafði það hlutverk að skoða framtíðar hlutverk Elliðavatnsvegar og hvort og hvernig hann gæti talist hluti af stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins. Minnisblað þetta tekur saman niðurstöðu vinnuhópsins.

Með aukinni umferð á höfuðborgarsvæðinu ásamt stækkun byggðar við Elliðavatnsveg í Hafnarfirði, Garðabæ og í efri byggðum Kópavogs hefur umferð um veginn aukist jafnt og þétt og í dag er ástand vegarins og umferðaröryggi ekki ásættanlegt. Á sama tíma umferð aukist á Reykjanesbraut og þar með þörfin fyrir stofnveg samhliða Reykjanesbraut. Vegagerðin hefur lagt áherslu á að sveitarfélögin sem vegurinn tengir saman séu sammála um hlutverk og útfærslur ef hann á að verða hluti af stofnvegum á höfuðborgarsvæðinu.



## 2. Hönnunarforsendur og útfærsla

Eftir samráð Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna var samkomulag um að horft yrði til Ásvallabrautar í Hafnarfirði sem fyrirmynd um útfærslu vegarins.



Ellidavatnsvegur frá Kaldárselsvegi að Arnarnesvegi. Bláar línur sýna stofnvegi og skilgreiningu á Ellidavatnsvegi sem stofnvegi frá Kaldárselsvegi að Arnarnesvegi.

Síða 2 / 4

### **Lega Ellidavatnsvegur**

Ellidavatnsvegur liggur frá vegamótum Ásbrautar og Reykjanesbrautar að Arnarnesvegi og verður þannig stofnvegur sem tengir saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Heildar lengd vegarins yrði rúmlega 8,5 km. Vegurinn er í mis góðu ásikomulagi og endurspeglast það í tillögum að endurbótum vegarins. Ástand vegarins er einna verst frá Kaldárselsvegi að Vífilstaðaveg.

Leitast verður við að halda jarðraski í lágmarki, á þeim svæðum sem ekki er unnt að uppfylla lágmarkssjónlengdir verði miðdeilir á veginum til að koma í veg fyrir framúrakstur við ófullnægjandi aðstæður og auka þannig umferðaröryggi. Skoðaðir verða möguleikar á því að draga úr mestu hlykkjunum á veginum sem eru einna helst í nágrenni við tengingu vegarins inn í Heiðmörk.

Vegagerðin

### **Hönnunarforsendur**

#### *Vegtegund*

Skv. nýlegum talningum aka um 4.000 ökutæki á sólarhring. Ársdagsumferð árið 2024 hefur verið metin um 4.500 ökutæki/sólarhring næst Urriðaholti. Samkvæmt umferðarspám sem voru gerðar vegna undirbúnings á framkvæmdum á Reykjanesbraut milli

Álftanesvegur og Lækjargötu, er umferðarspá fyrir 2040 á Elliðavatnsvegi milli Kaldárselsvegur og Vífilstaðavegar 7.000-12.000 ökutæki. Mun minni umferðaraukningu er spá á Elliðavatnsvegi austan Vífilstaðavegar en sú aukning fer eftir skipulagsáformum Garðabæjar og Kópavogsbæjar á þessu svæði.

Gengið er út frá því að Ofanbyggðarvegur verði C10 vegur; það er vegur með 3,5 m breiðar akreinar og 1,5 m breiðar axlir (heildarbreidd 10 m). Þar sem sjónlengdir eru ekki uppfylltar er æskilegt að setja meðdeili á milli akstursstefna og þarf þá vegurinn að breikka sem nemur miðdeilinum.

Ekki er gert ráð fyrir kantsteinum nema við gatnamót. Þar sem ekki er gert ráð fyrir kantsteinum verður vatn látið renna út í kanta. Þar sem kantsteinar eru beggja vegna akbrautar verður hugað að afvötnun.

### Hraði

Hönnunarhraði: 70 km/h Leyfilegur hámarkshraði allt að 60 km/h

Síða 3/4

### Hönnunarfarartæki

ÖFU 18,75m. Miða má við minni hönnunarfarartæki inn á hliðarsvæði vegarins svo sem íbúðarreiti í samráði við viðkomandi sveitarfélag.

### Lýsing

Vegurinn verður upplýstur. Leitast verður við að staurar verði tiltölulega lágir og lýsing ekki dreifð. Þveranir fyrir óvarða vegfarendur verða lýstar sérstaklega. Undirgöng verða upplýst.

### Vegamót

Vegagerðin

Gert er ráð fyrir vegamótum við Kaldárselsveg, við golvöllin hjá Oddi, við Urriðaholt, við Maríuhella, við Vífilstaðavatn, við Markarveg og við Vatnsendaveg/Rjúpnaveg. Nokkur þessara gatnamóta eru ekki til í dag og nokkur þarf að endurbæta. Horft er til þess að setja hringtorg á nokkrum stöðum. Stærð hringtorga verður 39 m að ytra þvermáli, sem er sambærileg hringtorgum á Ásvallabraut, en hringtorg á þjóðvegum eru almennt 43 m að ytra þvermáli.

### Þveranir fyrir óvarða vegfarendur

Leitast verður við að hafa þveranir í undirgöngum. Undirgöng skulu falla vel að landi og vera og staðsett þannig m.t.t. stígatenginga að þau dragi úr þörf óvarinna vegfarenda að þvera Elliðavatnsveg. Gert er ráð fyrir alls 3 undirgöngum; við Urriðaholt, við Maríuhella og við Vífilstaðavatn.

### Stígar fyrir gangandi- og hjólandi vegfarendur

Elliðavatnsvegur er vinsæl leið meðal hjólreiðamanna yfir sumartímann. Einnig eru fjölsótt útivistarsvæði í nágrenni vegarins. Lagt er til að leggja sameiginlegan göngu- og hjólastíg meðfram veginum sem tengir saman Hafnarfjörð, Garðabæ og Kópavog.

### 3. Kostnaður

Engin hönnun hefur átt sér stað á veginum og gatnamótum við hann. Næstu skref er að hefja frumdragavinnu, sem er fyrsta hönnunarstigið, til að ná utan um umfang framkvæmda á Elliðavatnsvegi og gatnamótunum á leiðinni. Kostnaður er því mjög óljós en ætla má að hann geti verið af stærðargráðunni 5-10 miljarðar, háð útfærslum og hversu mörg gatnamót þarf að endurgera.



# Ferðumst saman

## Heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða

## HVAÐ ER STEFNA?

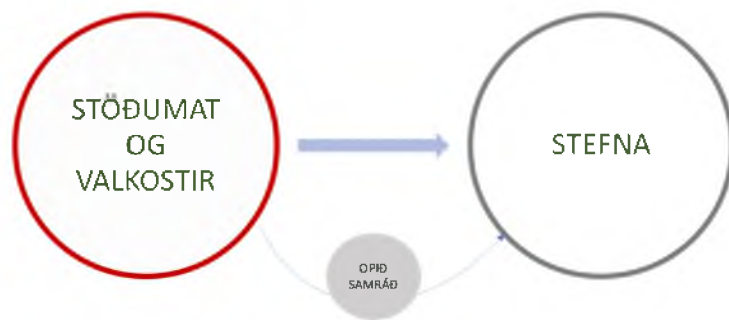
*Stefna felur í sér umfjöllun og ákvörðun um framtíðarsýn, markmið og árangur af starfsemi yfir tiltekið tímabil, ávinning á tilteknu sviði eða sjónarmið og gildi sem byggt skal á. Stefna nær yfir tiltekið tímabil og er ætlað að stuðla að heildstæðri áætlanagerð, fyrirsjáanleika við töku ákvarðana um aðgerðir, árangursmati og markvissu eftirliti.*

*Innan stjórnarsýslunnar vísar hugtakið stefna einkum til þeirra pólitísku áherslna og umbóta sem stjórnvöld hyggjast framkvæma og greint er frá í stefnum fyrir einstök málefnasvið og málaflokka. Framkvæmdin kemur fram í aðgerðaáætlunum, ákvörðunum og athöfnum stjórnvalda, reglugerðum og lögum.*

*Undanfari stefnunnar er stöðumat sem felur m.a. í sér greiningu á lykilviðfangsefnum og eftir atvikum valkostum sem unnið er í samráði við hagsmunaaðila. Í stöðumatinu er hagsmunaaðilum gefinn kostur á að taka þátt og leggja fram sjónarmið um áherslur, mögulegar lausnir eða leiðir að árangri í tilteknu viðfangsefni. Á þeim grunni útfæra stjórnvöld stefnu, þingsályktun eða lagafrumvarp til frekari umræðu og samráðs.*

*Í stefnu eru sett fram framtíðarsýn stjórnvalda, meginmarkmið og markmið ásamt fyrsta mati á áhrifum þeirra.*

**| Stefna er hluti af stefnumótunarferli stjórnvalda |**





## EFNISYFIRLIT

|       |                                                                            |    |
|-------|----------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.    | INNGANGUR .....                                                            | 4  |
| 2.    | FERÐUMST SAMAN – HEILDARSTEFNA Í ALMENNINGSSAMGÖNGUM<br>MILLI BYGGÐA ..... | 6  |
| 2.1   | FRAMTÍÐARSÝN .....                                                         | 6  |
| 2.2   | MEGINMARKMIÐ .....                                                         | 7  |
| 2.3   | MARKMIÐ .....                                                              | 8  |
| 2.3.1 | MARKMIÐ 1 – Greiðar samgöngur.....                                         | 9  |
| 2.3.2 | MARKMIÐ 2 – Öruggar samgöngur .....                                        | 10 |
| 2.3.3 | MARKMIÐ 3 – Hagkvæmar samgöngur .....                                      | 11 |
| 2.3.4 | MARKMIÐ 4 – Umhverfislega sjálfbærar samgöngur .....                       | 13 |
| 2.3.5 | MARKMIÐ 5 – Jákvæð byggðapróun.....                                        | 14 |

# 1. Inngangur

Heildar stefnumörkum í almenningssamgöngum milli byggða á Íslandi er hér lögð fram í fyrsta sinn. Tilefni móttunar heildarstefnu um almenningssamgöngur milli byggða á Íslandi er að tengja saman skipulag á ferðamatunum þremur í lofti, láði og legi þannig að þeir styrki hver annan og stuðli þannig að bættu heildarkerfi og um leið auknu aðgengi og lífsgæðum um land allt.

Ríki, sveitarfélög og einkafyrirtæki reka almenningssamgöngur á Íslandi með ýmsum hætti. Stefna þessi miðast við þá aðkomu og þær leiðir sem ríkið kemur að með beinum hætti, þ.e. milli byggða. Almenningsamgöngur innan einstakra sveitarfélaga eru enda á forræði þeirra. Í þessu skjali er tekin sú stefna að skilgreina þá samgöngujónustu sem *býður upp á reglubundna farþegaflutninga á ákveðinni leið eftir fyrirfram birtri áætlun að lágmarki 9 mánuði á ári og séu samfélagslega mikilvægir fyrir byggðir landsins*, sem almenningssamgöngur.

Almenningssamgöngur eru ekki aðeins samgöngumál heldur stuðla með beinum eða óbeinum hætti að öðrum markmiðum ríkisins svo sem á sviði byggða- og umhverfismála. Þannig tilgreina bæði byggðaáætlun fyrir árin 2018-2024 og aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018-2030 almenningssamgöngur sem áherslumál. Stefnan sem hér er mörkuð er hluti samgönguáætlunar.

Almenningssamgöngur þrífast best á fjölmönnum svæðum þar sem byggð er þétt. Ísland er á hinn bóginn bæði fámennnt auk þess sem íbúaféttleiki utan höfuðborgarsvæðisins er einn sá lægsti í Evrópu. Það þýðir að rekstur almenningssamgangna mætir óvída meiri áskorunum en einmitt hér og er byggðaþróun mikilvæg ástæða fyrir aðkomu ríkisins að almenningssamgöngum á landsbyggðinni.

Núverandi skipulag almenningssamgangna milli byggða byggist á þróun sem hefur átt sér stað yfir áratuga skeið. Samgöngumátarnir þrír: flug, ferjur og almenningsvagnar hafa verið skipulagðir og reknir að stærstum hluta hver á sinn hátt og ekki endilega með heildarsýn í huga. Við innleiðingu þessarar stefnu er Vegagerðinni falin framkvæmd verkefnisins.

Stefna þessi er unnin á vegum samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og byggist hún á niðurstöðum stöðumats sem unnið var að mestu á árinu 2018 og að hluta í kjölfar samráðs á árinu 2019. Hægt er að kynna sér stöðumatið og valkosti sem fóru í Samráðsgátt stjórnvalda, endurskoðað í kjölfar samráðs á þessum [tengli](#).

## Lykilviðfangsefni

Almenningssamgöngur hafa verið og verða áfram mikilvæg stoð byggðar í landinu með því að tengja byggðir og auka aðgengi og jafnræði íbúa.

Til framtíðar er mikilvægt að þjónustan styrkist, farþegum fjölgi og að hún geti þróast í takt við breyttar þarfir, væntingar og geti nýtt sér þá möguleika sem tækninýjungar fela í sér. Aukin notkun og hlutdeild almenningssamgangna er þar að auki umhverfisvæn og stuðlar að því að markmið ríkisins í loftslagsmálum náist.

Til þess að ná þessu fram þarf að vinna að eftirfarandi lykilviðfangsefnum á næstu árum:

1. Heildstætt leiðakerfi á lofti, láði og legi tengist saman og bjóði samþættar leiðir milli staða.
2. Gott aðgengi verði að upplýsingum um leiðir milli áfangastaða og farmiðkaup verði auðvelduð.
3. Tryggja að ferðamátinn sé samkeppnishæfur.
4. Öryggi farþega á ferðalögum sem og á biðstöðvum, flugstöðum og ferjuhöfnum verði tryggt.
5. Aðgengi allra að þjónustunni, þar með talið fatlaðs fólks og hreyfihamlaðs, verði eins og best verður kosið.
6. Tryggja samræmingu ferðamátanna og örugga framkvæmd þjónustunnar.

## 2. Ferðumst saman – heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða

Tilgangur almenningssamgangna er margvíslegur en í stuttu máli snýst hann um bætt aðgengi fólks að vinnu, skóla eða til að sækja þjónustu og menningu óháð því hvort það noti bíl. Annar mikilvægur tilgangur er að bjóða almenningi umhverfisvænan og hagkvæman valkost til ferða.

### Hlutverk almenningssamgangna

Almenningssamgöngur hafa það grunnhlutverk að tryggja aðgengi og hreyfanleika fólks, óháð fjárhag. Öflugar almenningssamgöngur milli byggða tengja þær saman, jafna stöðu fólks, styrkja og stækka atvinnu- og skólasóknasvæði og auka aðgengi að verslun og þjónustu. Í almenningssamgöngum sameinast margir um ferðir sem eykur afkastagetu innviða og dregur úr umferðartöfum. Almenningsamgöngur á sjó og í lofti geta rofið einangrun svæða sem ekki hafa trygga eða færa vegtengingu og tryggja að ferðatími þeirra sem lengst búa frá miðstöð stjórnsýslu á höfuðborgarsvæðinu sé ásættanlegur.

### 2.1 FRAMTÍÐARSÝN

**Ísland verði í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tækni tengir byggðir og Ísland við umheiminn í jafnvægi við umhverfið.**

Í samgönguáætlun koma fram sameiginleg framtíðarsýn og tvö meginmarkmið sem sett hafa verið fyrir alla málaflokka samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins. Er þetta hluti af samþættingu áætlana.

Framtíðarsýn um almenningssamgöngur er að heildstætt almenningssamgöngukerfi þjóni og tengi byggðir og stuðli með því að bættum lífsgæðum. Með því er stutt við atvinnu- og skólasókn og aðgengi að opinberri þjónustu auðveldað í nærumhverfi sem og að miðlægri þjónustu sem er að finna á höfuðborgarsvæðinu.

### Hlutverk samgangna

Góðar samgöngur og fjarskipta- og upplýsingatækni eru forsendur þess að í landinu búi sjálfstæð nútímaþjóð. Samgöngur hafa mikil áhrif á þróun byggðar og atvinnumála á Íslandi. Rannsóknir sýna að þróun byggðar í landinu og þróun samgöngukerfisins haldast í hendur og hafa áhrif hvor á aðra.

Samkeppnishæfni landsins á alþjóðamörkuðum á mikið undir greiðum samgöngum hvort sem er innanlands eða milli Íslands og annarra landa. Því er mikilvægt að líta á allt samgöngukerfið

sem eina heild og tengsl hinna ýmsu hluta þess, svo sem vegakerfis, hafna og flugvalla, frekar en að einblína á hvern þátt fyrir sig.

Samgöngukerfið er lífæð hverrar þjóðar og mikilvægi þess verður seint ofmetið. Samgöngur snúast ekki aðeins um flutning fólks og farms á landi, sjó og í lofti heldur hefur samgöngum einnig ávallt fylgt flutningur upplýsinga og hugmynda. Þar hefur orðið bylting og mun upplýsingatæknin ráða miklu um þróun samgangna í framtíðinni.

Samgöngur snerta daglegt líf íbúa og ákvarðanir stjórnvalda skipta miklu máli. Mikilvægt er að stjórnvöld hafi skýr markmið, framtíðarsýn og mælikvarða til að ná markmiðum.

## 2.2 MEGINMARKMIÐ

Meginmarkmið áætlana í samgöngu- og sveitastjórnámálum eru:

|          |                                                                       |          |                                                        |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------------------------------------|
| <b>1</b> | <b>Þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa mæti þörfum samfélagsins</b> | <b>2</b> | <b>Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt</b> |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|----------|--------------------------------------------------------|

Eins og áður segir hafa sameiginleg framtíðarsýn og tvö meginmarkmið verið sett fyrir alla málaflokka samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og er það hluti af samþættingu áætlana. Við mótnun framtíðarsýnar og meginmarkmiða var unnið með breiðum hópi fulltrúa atvinnulífs og stjórnsýslu ríkis og sveitarfélaga. Farið hefur verið yfir tækifæri, áskoranir og forgangsroðun vegna tækni framfara og áhrif þeirra, samþættingu samgöngu-, fjarskipta-, sveitarstjórnar- og byggðamála og skipulag opinberrar þjónustu á málefnasviðum ráðuneytisins.

|          |                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1</b> | <b>Þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa mæti þörfum samfélagsins</b> | Meginmarkmiðið felur meðal annars í sér eftirfarandi:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|          |                                                                       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Samgöngu- og fjarskiptakerfi mynda samþætta heild til hagsbóta fyrir einstaklinga og atvinnulíf.</li><li>• Grunnnet samgangna og fjarskipta á landi, í lofti og sjó er skilgreint og byggt upp með hliðsjón m.a. af öryggi, vinnusóknarsvæðum, tengingu landshluta og Íslands við umheiminn.</li><li>• Samgöngur og fjarskipti geri landsmönnum kleift að nálgast opinbera grunnþjónustu á sem stystum tíma og á öruggan hátt.</li><li>• Öryggisáætlanir í samgöngum og fjarskiptum eru uppfærðar reglulega og árangur mældur.</li></ul> |



# 2

## Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt

Meginmarkmiðið felur meðal annars í sér eftirfarandi:

- Við forgangsröðun aðgerða verði tekið tillit til óska sveitarstjórna og sóknaráætlana landshluta.
- Skipulag og forgangsröðun samgangna og fjarskipta um land allt taki tillit til umhverfisgæða og lýðheilsu.
- Uppbyggingu heildstæðs almenningssamgöngukerfis um allt land.
- Sjálfstjórn og ábyrgð sveitarfélaga virt og tryggð verði sem jöfnust réttindi og aðgengi íbúa að þjónustu.

Uppbygging heildstæðs almenningssamgöngukerfis um allt land er þannig hluti af meginmarkmiði um sjálfbærar byggðir um land allt um leið og það stuðlar að framgangi flestra hinna markmiðanna.

### 2.3 MARKMIÐ

Lögbundin markmið stefnu í samgöngumálum á Íslandi eru að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar, umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðapróun. Almenningsamgöngur stuðla að öllum þessum markmiðum.

Áherslur til stuðnings heildstæðu kerfi almenningssamgangna sem settar eru fram í þessari stefnu mótuðust á grunni greiningar og samtals við hagsmunaaðila bæði fyrir og eftir opið samráð á Samráðsgátt stjórnvalda.

Í skjalinu „*Ferðumst saman – stöðumat og valkostir*“ eru áherslur til stuðnings heildstæðu almenningssamgöngukerfi. Þessar áherslur eru hér tengdar við lögbundin markmið samgönguáætlunar:

|          |                            |          |                                           |
|----------|----------------------------|----------|-------------------------------------------|
| <b>1</b> | <b>Greiðar samgöngur</b>   | <b>2</b> | <b>Öruggar samgöngur</b>                  |
| <b>3</b> | <b>Hagkvæmar samgöngur</b> | <b>4</b> | <b>Umhverfislega sjálfbærar samgöngur</b> |
| <b>5</b> | <b>Jákvæð byggðapróun</b>  |          |                                           |

### 2.3.1 MARKMIÐ 1 – Greiðar samgöngur

Almenningssamgöngur eru mikilvægur þáttur við að stuðla að greiðum samgöngum. Samþætting ferðamátanna þriggja gefur almenningi kost á fjölbreyttari og skilvirkari möguleikum til þess að komast leiðar sinnar með hagkvæmum hætti.

1

| Greiðar almenningssamgöngur |                                                                    |            |                    |                               |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------|--------------------|-------------------------------|
| Mælikvarðar                 |                                                                    | Staða 2018 | Æskileg staða 2024 | Ábyrgð                        |
| A                           | Fjöldi flughreyfinga í áætlunar/leiguflugi innanlands <sup>1</sup> | 31.852     | 37.500             | Isavia                        |
| B                           | Fjöldi ferða með ferjum                                            | 5.000      | 5.100              | Vegagerðin / Vestmannaeyjabær |
| C                           | Fjöldi ferða með almenningssvögnum <sup>2</sup>                    | 79.000     | 84.000             | Vegagerðin                    |

Fjöldi ferða sem í boði eru gefur til kynna heildartíðni kerfisins. Tíðni ferða er góður mælikvarði á greiðar almenningssamgöngur.

#### Helstu áherslur til að ná ofangreindu markmiði

Miðað er við að vinna að eftirfarandi áherslum til að bæta þjónustu almenningssamgangna og gera þær aðgengilegri og meira aðlaðandi fyrir notendur.

- 1) Heildstætt leiðakerfi almenningssamgangna milli byggða verði skilgreint m.t.t. samræmdra þjónustuviðmiða og samvirkni leiða.
- 2) Heildstætt leiðakerfi sé rýnt reglulega m.t.t. notkunar og vilja íbúa. Mikilvægt er að kanna hvernig fólk hagar ferðum sínum svo hægt sé að bregðast við og aðlaga þjónustu ef aðstæður breytast.
- 3) Vinna að því að koma á fót gagnvirkri upplýsingaveitu um heildstætt almenningssamgöngukerfi á landi, lofti og legi<sup>3</sup>.
- 4) Auka skal áherslu á markaðssetningu þjónustunnar.

<sup>1</sup> Hver leggur í innanlandsflugi er tvöfaldur á við millilandaflug (flugtak og landing).

<sup>2</sup> Þ.e. þeirra sem reknir eru með beinum opinberum rekstrarstyrk.

<sup>3</sup> Samanber aðgerð 10 í aðgerðaáætlun í loftslagsáætlun.

- 5) Leita skal leiða til þess að tryggja að aðgengi fatlaðs fólks og hreyfihamlaðs að almenningssamgöngum milli byggða verði eins og best verður á kosið.

### Áhrif á íslenskt samfélag

Áherslurnar eiga það sameiginlegt að þær stuðla allar að bættu og auðveldara aðgengi að þjónustunni. Gagnvirk sameiginleg upplýsingaveita allra samgöngumáta auðvelda erlendum og innlendum notendum aðgengi að þjónustunni til mikilla muna og auðvelda þeim að nýta þá kosti sem í boði eru. Markaðssetning þjónustunnar er að sama skapi mikilvæg, bæði til þess að upplýsa notendur um hvað þeim stendur til boða en ekki síst til að ná til þeirra sem að jafnaði nota ekki almenningssamgöngur. Að lokum er mikilvægt að tryggt sé eins og kostur er að bæði fatlað fólk og hreyfihamlað njóti almenningssamgangna milli byggða til jafns við ófatlað fólk.

Sömuleiðis er það ljóst að fjölgun þeirra sem nýta sér almenningssamgöngur hefur jákvæð þjóðhagsleg áhrif hvort sem litið er til umhverfismála, slits á vegum eða á afkomu hins almenna borgara sem fær tækifæri til þess að tileinka sér bíllausan lífstíl.

### 2.3.2 MARKMIÐ 2 – Öruggar samgöngur

Samkvæmt tölulegum gögnum eru ferðir í almenningssamgöngum öruggari en t.d. ferðir í einkabíl eða á bifhjóli. Þannig minnka líkur á umferðartengdum slysum fyrir hvern þann sem kys að taka ferðalög með almenningssamgöngum fram yfir að aka sjálfur. Þannig stuðlar öflugt almenningssamgöngukerfi með beinum hætti að öruggari samgöngum.

Um leið er mikilvægt að innviðir og farartæki ferðamátanna stuðli að því að öryggi farþega sé eins og best verður á kosið.

2

| Öruggar almenningssamgöngur |                                                            |            |                    |                     |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------|------------|--------------------|---------------------|
| Mælikvarðar                 |                                                            | Staða 2018 | Æskileg staða 2024 | Ábyrgð              |
| A                           | Látnir í almenningssamgöngum                               | 1          | 0                  | Samgöngustofa       |
| B                           | Hlutfall biðstöðva sem standast hönnunar- og öryggiskröfur | Ekki þekkt | 90%                | Vegagerðin / Isavia |

## Helstu áherslur til að ná ofangreindu markmiði

Öruggar almenningssamgöngur eru lykilatriði fyrir trausti almennings á þeim. Helstu áherslur til að vinna að framgangi markmiðsins eru:

- 1) Tryggja skal að farartæki í heildstæðu almenningssamgöngukerfi séu eins örugg og unnt er. Öryggisútbúnaður farartækja skal fylgja tækniþróun og ávallt vera í fremstu röð.
- 2) Greina skal leiðir til þess að auka gæði og öryggi biðstöðva allra samgöngumáta með samræmdum hönnunarleiðbeiningum og kröfum. Á helstu skiptistöðvum kerfisins ætti að tryggja aukna þjónustu og upplýsingagjöf.
- 3) Miða skal við að þeir innviðir sem sinna leiðakerfi almenningssamgangna séu í forgangi þegar kemur að vetrarþjónustu. Við allar framkvæmdir og viðhald sé sérstaklega tekið tillit til þjónustunar og leitað leiða til þess að truflun á henni verði sem minnst.

## Áhrif á íslenskt samfélag

Mikilvægi öruggra samgangna verður seint ofmetið enda hvert mannlíf ómetanlegt. Tölfræðin segir að að aukin notkun almenningssamgangna ein og sér er mikilvægt framlag að öruggari samgöngum.

Þær áherslur sem hér eru tilgreindar í átt á auknu öryggi miða ekki síst að innviðum almenningssamgangna sem og farartækjum. Þannig miða þær við það að hámarka þann öryggisábata sem þjónustan getur stuðlað að. Þar fyrir utan stuðla þær að því að auka öryggistilfinningu notenda, hvort sem er á ferðalaginu sjálfu eða við bið á biðstöð.

Náist þær áherslur sem mælikvarðar markmiðsins stefna að þýðir það öruggara almenningssamgöngukerfi sem stuðlar með virkum þætti að því að minnka tjón samfélagsins vegna umferðarslysa.

### 2.3.3 MARKMIÐ 3 – Hagkvæmar samgöngur

Almenningssamgöngur stuðla að hagkvæmum samgöngum með ýmsum hætti. Á þéttbýlum svæðum stuðla þær að því að auka afkastagetu innviða og draga þannig úr umferðartengdum töfum. Á sumum stöðum eru þær hagkvæmar lausnir til þess að rjúfa einangrun þar sem vegtenging er skert tímabundið, m.a. vegna vetrarófærðar. Að lokum er miðað við að almenningssamgöngur séu hagkvæmur valkostur fyrir landsmenn til þess að komast leiðar sinnar.

Fjármagn eru takmörkuð gæði í opinberri þjónustu. Því er mikilvægt að það nýtist sem best og ávallt sé leitað leiða til að hámarka gæði og þjónustu eins og hægt er.

Farþegatekjur eru mikilvægur hluti fjármögnunar almenningssamgangna. Það getur því verið erfið ákvörðun fyrir þá sem reka þjónustuna að lækka fargjöld. Á sama tíma er þjóðhagslegur

ávinningur af rekstri þjónustunnar mjög tengdur því hversu vel hún er nýtt. Kostnaður einstaklinga, fargjöld, eru augljós áhrifaþáttur á það hvort hún er valin eður ei.

3

Hagkvæmar almenningssamgöngur

| Mælikvarðar |                                                                               | Staða 2018 | Æskileg staða 2024 | Ábyrgð     |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------------|------------|
| A           | Verðlag innanlandsflugs samanborið við þróun almenns verðlags. (2018=100)     | 100        | 100 eða lægra      | Hagstofan  |
| B           | Verðlag í almenningssvögnum samanborið við þróun almenns verðlags. (2018=100) | 100        | 100 eða lægra      | Vegagerðin |

Verð almenningssamgangna er mikilvægur áhrifaþáttur á notkun þeirra og um leið samkeppnishæfi við valmöguleikann að „aka einn í bíl“. Mikilvægt er að skoða alla möguleika að í þá átt að auka samkeppnishæfni þjónustunnar, þ.m.t. farmiðaverð, uppbyggingu gjaldskrár, aukin kostnaðarþátttaka auk afsláttakorta fyrir þá sem ferðast mikið.

### Helstu áherslur til að ná ofangreindu markmiði

Helstu leiðir til að ná markmiðum um hagkvæmni eru:

- 1) Greina þarf leiðir til þess að ferðalög með almenningssamgöngum séu samkeppnishæf við valmöguleikann að „aka einn í bíl“, þ.m.t. uppbyggingu gjaldskrár og almenn fargjöld.
- 2) Tryggja að leiðakerfi og þjónusta ferðamátanna þriggja sé samþætt. Mikilvægt er að saman fari fjárhagsleg ábyrgð og ábyrgð á skipulagningu þjónustunnar.
- 3) Greiðna leiðir til þess að styrkja lagaumhverfi almenningssamgangna svo það styðji betur við þjónustuna. Sömuleiðis verður löggjafinn að vera vakandi fyrir tækifærum sem þróun á sviði samgöngulausna geta veitt og að tryggja að löggjöf fylgi með, styðji við en hindri ekki framgang þeirra<sup>4</sup>.

### Áhrif á íslenskt samfélag

Skilvirkur rekstur almenningssamgangna er lykilþáttur í því að þjónustan nái að vaxa og dafna, öllum til hagsbóta. Tækifæri eru til að nýta nýjar lausnir á sviði samgöngu- og deiliþjónustu við

<sup>4</sup> Sbr. aðgerð 10 í aðgerðaáætlun í loftslagsmálum.



að útvíkka þjónustusvæði almenningssamgangna þannig að landsmenn hafi aðgang að henni skammt frá heimili sínu.

Samkeppnishæf fargjöld og einfölduð verðskrá er augljós leið til þess að styrkja samkeppnishæfni almenningssamgangna.

#### 2.3.4 MARKMIÐ 4 – Umhverfislega sjálfbærar samgöngur

Almenningssamgöngur er lykilþáttur í loftslagsmarkmiðum stjórnvalda enda eru þær umhverfisvæn valkostur í ferðalögum milli byggða.

4

Umhverfislega sjálfbærar almenningssamgöngur

| Mælikvarðar |                                                                 | Staða 2018 | Æskileg staða 2024 | Ábyrgð                      |
|-------------|-----------------------------------------------------------------|------------|--------------------|-----------------------------|
| A           | Kolefnislosun á hvern farþegakm. í innanlandsflugi              | Staðan nú  | -10%               | Vegagerðin / rekstraraðilar |
| B           | Kolefnislosun á hvern farþegakm. í ferjusiglingum               | Staðan nú  | -10%               | Vegagerðin                  |
| C           | Kolefnislosun á hvern farþegakm. vegna aksturs almenningssvagna | Staðan nú  | -10%               | Vegagerðin                  |

Þeir mælikvarðar sem tilgreindir eru undir þessu markmiði miða allir að því að almenningssamgöngur stuðli með beinum hætti að minni losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Margs konar vistvæn farartæki eru nú þegar í boði og líklegt er að á næstu árum muni þeim fjölga og að þeir verði samkeppnishæfir bæði í tækni og verði við þá kosti sem notaðir eru í dag.

#### Helstu áherslur til að ná ofangreindu markmiði

- 1) Stuðla að því að farartæki í almenningssamgöngukerfinu séu eins vistvæn og kostur er. Kanna skal möguleika á notkun vistvænna, innlendra orkugjafa.
- 2) Bættir innviðir til notkunar vistvænna orkugjafa í almenningssamgöngum styðji við að ný umhverfisvæn tækni ryðji sér til rúms.

## Áhrif á íslenskt samfélag

Til framtíðar er stefnt að því á öllum sviðum samgangna að draga úr óæskilegum umhverfisáhrifum. Í almenningssamgöngum milli byggða eru það helst með tvennum hætti sem stuðlað er að því marki:

- Í fyrsta lagi er mikilvægt að almenningssamgöngur séu samkeppnishæfar samanborið við ferðalög með bifreiðum. Umhverfisáhrif á hvern farþega fara mjög eftir því hversu margir þeir eru í hverri ferð. Bætt nýting á afkastagetu er lykilþáttur í þessa átt.
- Í öðru lagi er mikilvægt að stuðlað verði að því að farartækin sjálf séu eins vistvæn og kostur er og draga megi þannig úr óæskilegum umhverfisáhrifum.

Aukin hlutdeild vistvænna farartækja og þar með minnkað vistspor þjónustunnar kemur öllum Íslendingum til góða. Umhverfis- og loftslagsmál verða sífellt mikilvægari málaflokkur og því nauðsynlegt að á öllum sviðum sé leitað leiða til þess að styðja við markmið þeim tengdum.

Náist viðmið sem mælikvarðar um umhverfislega sjálfbærar samgöngur leggja til stuðlar það að því að markmið stjórnvalda í loftslagsmálum nái fram að ganga. Þar að auki er aukin notkun vistvænna, innlendra orkugjafa góð efnahagslega fyrir framleiðendur slíkrar orku og dregur úr gjaldeyrisþörf vegna minnkandi kaupa á innfluttum orkugjöfum.

### 2.3.5 MARKMIÐ 5 – Jákvæð byggðapróun

Almenningssamgöngur milli byggða eru lykilþáttur í að bæta lífskjör með því að auka aðgengi allra. Þær tengja saman byggðir og styrkja vinnu- og skólasóknarsvæði. Almenningssamgöngur eru einnig mikilvægar fyrir bætt aðgengi að miðlægri þjónustu sem er að finna á höfuðborgarsvæðinu.

| 5 | Jákvæð byggðapróun                                |            |                    |                    |
|---|---------------------------------------------------|------------|--------------------|--------------------|
|   | Mælikvarðar                                       | Staða 2018 | Æskileg staða 2024 | Ábyrgð             |
|   | Fjöldi farþega með innanlandsflugi                | 370 þús.   | 440 þús.           | Vegagerðin/ Isavia |
|   | Fjöldi farþega með ferjum                         | 450 þús.   | 520 þús.           | Vegagerðin         |
|   | Fjöldi farþega með almenningssvögnum <sup>5</sup> | 400 þús.   | 480 þús.           | Vegagerðin         |

<sup>5</sup> Þ.e. þeirra sem reknir eru með beinum opinberum rekstrarstyrk.

Mæling á fjölda farþega og farþegakílómetra er ein af grunnstærðum til þess að meta hvernig kerfið nýtist almenningi.

### **Helstu áherslur til að ná ofangreindu markmiði**

- 1) Heildstætt leiðakerfi almenningssamgangna þarf að endurskoða með samræmdum viðmiðum um þjónustu. Líta skal til þátta eins og íbúapéttleika og notkunar. Auk þess sem líta skal til þess að uppfylla svæðisbundnar þarfir.
- 2) Leita skal leiða til þess að sjónarmið notenda og heimamanna fái notið sín til þess að tryggja gæði leiðakerfisins og í þeim tilgangi að ná fram samnýtingu og samtengingu við aðra þjónustu, svo sem skólaakstri, vinnustaðaakstri og almenningssamgöngukerfum innan sveitarfélaga.
- 3) Greina skal hvernig hvernig almenningssamgöngur geta styrkt vinnu- og skólasóknarsvæði, með það fyrir augum að fjölga þeim sem nýta sér almenningssamgöngur í og úr vinnu og skóla.
- 4) Greina kosti þess að lykilleiðir almenningssamgöngukerfisins verði hluti af grunnneti samgangna.

### **Áhrif á íslenskt samfélag**

Mikilvægt er að sömu viðmið séu notuð til þess að ákvarða þjónustu almenningssamgangna um land allt. Um leið er mikilvægt að einstaka sveitarfélög eða svæði geti haft áhrif á þjónustuna. Tækifæri eru til að styrkja kerfið með samvinnu við aðra aðila um þjónustu sem þeir veita eins og nokkur dæmi eru um hér á landi. Sterkar almenningssamgöngur milli byggða styrkja grundvöll þeirra með bættu aðgengi og auknum lífskjörum. Þannig eru almenningssamgöngur þýðingarmikið byggðamál.

Liður í því að búsetuskilyrði teljist ásættanleg er að tryggja gott aðgengi að opinberri þjónustu sem af hagkvæmnisrökum er stundum aðeins í boði á höfuðborgarsvæðinu.

Í núverandi kerfi eru flestar fjölmennar byggðir tengdar með almenningssamgöngum. Ljóst er að ekki er fjárhagslegur grundvöllur fyrir því að öllum svæðum í byggð á Íslandi sé þjónað með þeim almenningssamgöngum sem reknar eru í dag.





isavia

KEF KEFLAVÍKUR  
FLUGVÖLLUR

Alþingi

Umhverfis- og samgöngunefnd

Nefnda- og greiningarsvið

9. febrúar 2026

26-01-00350

## Umsögn Isavia um 322. mál: samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

Vísað er til umsagnarbeiðni umhverfis- og samgöngunefndar dags. 21. janúar 2026 til Isavia. Isavia ohf., Isavia Innanlandsflugvöllir og Isavia ANS senda hér með umsögn sína um flugmálahluta samgönguáætlunar.

Isavia lýsir yfir ánægju sinni með metnaðarfull markmið áætlunarinnar og þau fjölmörgu úrbótaverkefni sem verður unnið að á tímabilinu en minnir á að fé þarf að fylgja þeim aðgerðum sem lagðar eru til. Sem dæmi má nefna aðgerð 2.3 sem varðar aðgengi fatlaðs fólks að flugsamgöngum. Ljóst er að verulega þarf að bæta úr tækjakosti í innanlandsflugvallarkerfinu til að laga aðgengi og tryggja öryggi í flutningi fatlaðra farþega um borð í loftfar.

Jafnframt er ánægjulegt að sjá áform um að færa menntun í fluggreinum inn í hið opinbera menntakerfi og gera það nám samanburðarhæft skipstjórnarréttindum. Hingað til hefur niðurgreiðsla vegna flugnáms falist í niðurfellingu leiðarflugsgjalds og landingargjalda á flugvöllum landsins sem er kostnaður sem Isavia samstæðan ber.

Isavia tekur heils hugar undir mikilvægi þess að undirbúa orkuskipti á flugvöllum landsins og endurnýjun tækja og búnaðar taki mið af þeim markmiðum að draga úr orkunotkun og fá umhverfisvænni tæki til notkunar en ítrekar að það þarf að gera ráð fyrir fjármunum í þessa endurnýjun í innanlandskerfinu. Þá tekur Isavia undir að mikilvægt er að greina umhverfisáhrif flugvalla en greina þarf nánar hvernig líkur eru á að orkuskipti verði í flugi, svo sem hvaða orkugjafar koma til álita, t.d. vetni eða rafmagn. Þá þarf að greina hver fjárfesting í uppbyggingu innviða til að þjóna orkuskiptum þarf að vera.

Hvað varðar sérstök áherslumál – varðandi Viðnámsþol og tvöfalda nýtingu innviða þá vill Isavia leggja áherslu á að auk Keflavíkurflugvallar verði alþjóðaflugvöllirnir þrír að geta mætt hlutverki sínu hvað varðar eldsneytisbirgðir og afkastagetu. Jafnframt þarf áfram að gæta vel að mikilvægum vita og kögunarbúnaði og endurnýjun hans.



Uppsöfnuð viðhaldspörf í innanlandsflugvallarkerfinu er að mati Samtaka iðnaðarins um 16 milljarðar króna. Álagning varaflugvallargjalds var sett á til að geta farið í mikilvæg öryggistengd verkefni á alþjóðaflugvöllum landsins s.s. uppsetningu aðflugsljósa og byggingu samsíða akbrautar á Egilsstaðaflugvelli. Undanfarinn áratug hafa Isavia Innanlandsflugvellir fengið úthlutað 300-500 m.kr árlega til að fara í viðhaldsframkvæmdir á flugvöllum og varaflugvallargjaldið átti að koma sem viðbót við þann lið. Nú er svo komið að varaflugvallargjaldið er látið fjármagna allar framkvæmdir á innanlandsflugvöllum – bæði áætlunar og alþjóðaflugvöllum. Það er því ljóst að það mun taka áratugi að vinna niður þessa viðhaldspörf ef ekki verður bætt við fjármagni til verkefna.

Virðingarfyllt,

Erna Hjaltested

Yfirlögfræðingur Isavia ohf.



**Ísafirði 9. febrúar 2026**

**Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál**

Neðangreint var bókað á fundi bæjarráðs Ísafjarðarbæjar 5. febrúar 2026:

*„2026010014 - Frumvörp og þingsályktunartillögur til umsagnar 2026*

*Á 1357. fundi bæjarráðs, þann 29. janúar 2026, var lögð fram umsagnarbeiðni dags. 21. janúar 2026, frá Jóni Ingva Ingimundarsyni f.h. nefndar og greiningarsviðs Alþingis þar sem Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis sendir til umsagnar 322. mál "Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030." Umsagnarfrestur er til og með 9. febrúar 2026. Bæjarráð frestaði afgreiðslu málsins til næsta fundar. Er málið nú lagt fram á nýjan leik. Bæjarráð felur bæjarsjórn að skila inn umsögn um málið í samræmi við umræður á fundinum."*

Bæjarráð Ísafjarðarbæjar fagnar fram kominni Samgönguáætlun 2026-2040 þar sem er að finna góð markmið og skynsamlegar ákvarðanir til forgangsroðunar á takmörkuðum fjármunum.

Bæjarráð Ísfjarðarbæjar tekur heilshugar undir þau sjónarmið sem fram koma í umsögn Fjórðungssambands Vestfirðinga sem birtist í Samráðsgátt 4. febrúar 2026 en vill þó hnykkja á nokkrum atriðum.

**Almenningssamgöngur**

Bæjarráð Ísafjarðarbæjar tekur heilshugar undir umsögn Ungmennaráðs Vestfjarða þar sem það lýsir yfir miklum áhyggjum af stöðu almenningssamgangna á Vestfjörðum og þeim breytingum sem nú eru fyrirhugaðar á leiðakerfi landsbyggðarvagna. Þær felast í því að Vegagerðin hætti að veita styrki til almenningssamgangna innan sveitarfélags. Þetta er óheppileg ákvörðun og tekur ekki mið af aðstæðum í fjölkjarna sveitarfélögum þar sem vegalengdir eru miklar og þjónusta dreifð. Það þarf ekki að fjölyrða um afleiðingar þessarar ákvörðunar sem munu bitna hvað mest á ungu fólki. Í stórum fjölkjarna sveitarfélögum þurfa börn og ungmenni oft að sækja íþrótt- og tómstundaiðkun, skólastarf og félagslíf á milli byggðakjarna. Skortur á almenningssamgöngum takmarkar því verulega aðgengi þeirra að slíkri þátttöku, sem skapar ójöfnuð og útilokar suma frá virkri samfélagsþátttöku. Þá styðja öflugar almenningssamgöngur einnig við atvinnulíf í dreifbýlum sveitarfélögum

**Jarðgangaáætlun**

Bæjarráð Ísafjarðarbæjar fagnar þeirri breytingu sem gerð hefur verið á Jarðgangaáætlun Samgönguáætlunar 2026-2040, sem setur Súðavíkurgöng/Álftafjarðargöng í 2. eða 3. í forgangsroð, á eftir Fljótagöngum. Breikkun Breiðadalsleggs í Vestfjarðagöngum er tilgreindur í áætluninni, en ekki forgangsraðað. Mikil breyting hefur orðið á vexti samfélaga og atvinnulífs



á svæðinu frá því að göngin voru tekin í notkun fyrir 30 árum síðan og mikilvægt að horft sé til öryggi vegfarenda þar sem og í öðrum jarðgöngum á Íslandi.

### **Flugvellir**

Bæjarráð Ísafjarðarbæjar fagnar útboði á flugi til Ísafjarðar en það byggir á skýrslu Vegagerðarinnar um stöðu og framtíðarhorfur í innanlandsflugi. Þetta tengist framlögum til innanlandsflugvallakerfisins en áður nefnd skýrsla hefur ekki verið birt og skorar bæjarráð Ísafjarðarbæjar á umhverfis- og samgöngunefnd að óska eftir að skýrslan verði birt og um hana fjallað.

### **Vetrarþjónusta**

Bæjarráð Ísafjarðarbæjar fagnar fyrirheitum um eflingu vetrarþjónustu. Öflug vetrarþjónusta um fjallvegi og á þekktum ofanflóðasvæðum á Vestfjörðum er eðlileg krafa til að auka öryggi og efla samfélög. Þetta snýr að atvinnulífi, vöruflutningum sem og þeim íbúum sem reiða sig á öfluga vetrarþjónustu til vinnusóknar, þá má auk þess nefna menningarþáttöku á milli byggðarlaga í þessu samhengi.

### **Flateyrarvegur**

Bæjarráð Ísafjarðarbæjar fagnar því að fallið hefur verið frá hugmyndum um þverun yfir í Holtsodda um Holtsfjöru, sem var inni í tillögu að Samgönguáætlun 2024-2038. Vegbætur á Flateyrarvegi m.t.t. ofanflóðahættu eru mikilvægar, og hvetja má til þess að farið verði í vægari og ódýrari úrræði strax, eins og radarstýrða lokun vegar þegar snjóflóðahætta er yfirvofandi. Verkefnið eykur öryggi vegfarenda.

### **Hafnarframkvæmdir**

Hafnabætur hafa eflt sjávar tengt atvinnulíf með tekjuauka fyrir Ísland. Hafnarbætur utan grunnnets sem eru ríkisstyrktar eru t.a.m. endurbuygging innri hafnargarðs á Þingeyri. Í töflu á bls. 37 í tillögunni er neikvæð tala sem erfitt er að átta sig á hverju sætir. Bæjarráð Ísafjarðarbæjar óskar svara við því.

### **Hafnarbótarsjóður**

Í tillögunni sem liggur fyrir er kynnt breyting á styrkhlutfalli hafna sem falla undir skilyrði lækkunar styrkhlutfalls. Hingað til hefur stuðningur úr Hafnabótasjóði verið miðaður við hæsta heimilaða hlutfall samkvæmt hafnalögum nr. 61/2003. Bætt fjárhagsstaða hafnanna sem skýrist að mestum hluta af tekjum hafnanna við móttöku skemmtiferðaskipa og einnig í aukningu á vöruflutningum er ástæða þessarar tillögu. Sú jákvæða þróun sem orðið hefur á rekstri hafna gæti þó breyst þar sem hagkerfið er frekar viðkvæmt við breytingum. Tillagan er að gerðar verði breytingar á styrkhlutfalli hafna til lækkunar á þeim höfnum sem uppfylla ákveðin skilyrði sem eru tengd meðalárstekjum (2021-2023) og meðalframlegð. Ísafjarðarhöfn fellur þarna undir. Þá er eðlilegt að sveitarfélagið spyrji á móti hvort það taki þá yfir forræði á verkefnum sem styrkt eru af hafnabótasjóði, þegar meirihluti kostnaðar fellur á sveitarfélag? Það sem átt er við um forræði þá er það forgangsroðun verkefna, hönnun, útboð, framkvæmd og eftirlit verkefna. Bæjarráð Ísafjarðarbæjar óskar svara við því.

### **Vegabætur undir Spilli í Súgandafirði**

Bæjarráð Ísafjarðarbæjar vill með þessari umsögn einnig vekja athygli á vegi sem þarfnast endurbóta og er ekki inni á áætlun. Það er vegurinn undir Spilli í Súgandafirði, sem er örstuttur vegkafl frá Suðureyri og yfir í Staðardal, þetta er endastöð á vegi. Spillir er einn hættulegasti vegur landsins. Í Staðardal býr fólk sem fer til vinnu og börn í skóla, daglega. Mikilvægt er til að auka öryggi þeirra sem reiða sig á samgöngur um þennan veg að vegurinn verði færður frá



bjarginu og hækkaður, sett upp vegleg vegrás til að taka á móti snjóflóðum og grjóti sem fellur úr hlífðinni - en það er daglegt brauð.

### **Lokaorð**

Áætlunin sýnir að verulegar fjárfestingar síðustu ára í vegakerfinu á Vestfjörðum eru farnar að hafa merkjanleg áhrif á samfélög og atvinnulíf, einkum þær fjárfestingar sem átt hafa sér stað undanfarin ár frá Dýrafirði í Þorskafjörð. Þannig er hringvegurinn um Vestfirði orðinn vetrarfær, með yfirstandandi framkvæmdum á Dynjandisheiði og við þverun tveggja fjarða styttest leiðin enn meir og verður áreiðanlegri.

Þess er óskað að framangreindar athugasemdir verði teknar til greina við áframhaldandi meðferð samgönguáætlunar hjá umhverfis- og samgöngunefnd sem og í meðförum Alþingis.

Bæjarráð Ísafjarðarbæjar áskilur sér jafnframt rétt til frekari athugasemda á síðari stigum og lýsir sig tilbúna til samtals við nefndina um málið.

Virðingarfyllt,

Sigríður Júlía Brynleifsdóttir  
bæjarstjóri Ísafjarðarbæjar

Samgönguáætlun 2026-2040.

Jón Halldór Guðmundsson

Múlavegur 59

710 Seyðisfirði

Umsögn.

Sveitarfélag og loforð stjórnvalda.

Undirritaður situr í Heimastjórn Seyðisfjarðar. Við sameiningu Borgarfjarðarhrepps, Djúpavogs, Seyðisfjarðar og Fljótsdalshéraðs varð til mjög víðfeðmt sveitarfélag sem hlaut nafnið Múlaping. Um er að ræða fjölkjarna sveitarfélag og eru byggðarlögin ólík að samfélagsgerð og fólksfjölda. Greiðar samgöngur skipta öllu máli þegar um er að ræða eitt sveitarfélag. Ríkisvaldið hefur hvatt mjög til eflingar og stækkunar sveitarfélaga. Helsta forsenda við tilurð Múlapings voru bættar samgöngur, einkum gerð Fjarðarheiðarganga. Þingmenn kjördæmisins studdu gerð Fjarðarheiðarganga, SSA ályktaði ítrekað um að þau göng yrðu næst og Fjarðarheiðargöng voru sett sem næstu göng í samgönguáætlun með atkvæðum þingmanna allra flokka sem áttu sæti á þingi, í kjölfarið á þessu. Í kosningum um sameiningu samþykkti mikill meirihluta íbúa Fljótsdalshéraðs, Djúpavogshrepps, Borgarfjarðarhrepps og Seyðisfjarðarkaupstaðar sameininguna. Búið er að rannsaka jarðveg og hanna Fjarðarheiðargöng og skipulagsvinnu sveitarfélagsins vegna ganganna er lokið. Nú bregður svo við að ný ríkisstjórn, sem skipuð er sömu stjórnmalaflokkum og áður höfðu greitt atkvæði með því að næstu göng yrðu Fjarðarheiðargöng, samþykkja að leggja fram áætlun, þar sem áðurnefnd vinna og fyrirheit, er að engu höfð.

Byggðastefna og samgönguöryggi.

Um langt árabíl hefur Bílferjan Norröna siglt milli Danmerkur og Seyðisfjarðar með ferðafólk og vörur. Siglingar þessar hafa gengið ótrúlega vel á allan hátt. Í fáein ár voru þessar siglingar á heilsárgrunni, en eru frá mars til desember í dag. Ferðafólkið sem kemur með ferjunni kemur flest á eigin bílum og fer um allt land. Þetta er því mikilvægt fyrir verslun og þjónustu um allt land. Siglingar milli austurlands og Evrópu eru mun hagkvæmari og styttri kostur en ef allur inn og útflutningur þarf að miðast við Reykjavík. Það er augljóst að það er í þágu út- og innflytjenda á Norður og Austurlandi að flutningar um Seyðisfjörð séu öruggir. Sú starfsemi er um leið verðmætur þáttur í byggðastefnu, því ef allur innflutningur búnaðar og rekstrarfanga þarf að fara um Reykjavík verður slík starfsemi úti á landi ævinlega óhagkvæmari vegna flutningskostnaðar.

Náttúruvá og öryggi íbúa.

Í desember 2020 féll stór aurskriða á byggðina við Seyðisfjörð. Svo er máttarvöldunum fyrir að þakka enginn týndi lífi. Öryggis íbúa vegna var sú ákvörðun tekin að rýma bæinn. Sem betur fer var veður og færð með besta móti þennan dag og á um 3 klukkustundum var bærinn rýmdur. Í febrúar 1885 féll mannskæðasta snjóflóð Íslandssögunnar á Seyðisfjörð. Fyrr og síðar hafa oftsinnis fallið snjóflóð á Seyðisfirði. Í dag er verið að vinna við gerð snjóflóðavarna á Seyðisfirði og er frábærlega staðið að þeim. Vegurinn um Fjarðarheiði er eina samgönguleiðin við byggðarlagið og hann liggur í 620 m hæð yfir sjávarmáli. Vegur í slíkri hæð getur oft lokast og



dæmi eru um að hann hafi lokast vegna snjóá í öllum mánuðum ársins. Þess vegna að ljóst að þessi leið er ekki áreiðanleg samgönguleið. Á nokkrum stöðum er vegurinn allt of brattur, of mjór og vegaxlir of brattar, til að uppfylla grunn öryggis staðla. Ég hef ekki upplýsingar um hvað það myndi kosta að gera nauðsynlegar umbætur á veginum, til að reyna að uppfylla öryggiskröfur, en bendi á að slíkar umbætur myndu aldrei gera veginn örugga leið, því vegur í þessari hæð verður alltaf illviðrasamur marga daga á ári hverju.

Lokaorð.

Ég skora á Alþingismenn að endurskoða framlagða samgönguáætlun. Röðin er komin að Austurlandi. Fjarðarheiðargöng eru tilbúin.

Seyðisfirði 9.febrúar 2026.

Efni: umsögn um þingmál 322 - Fjarðarheiðargöng  
Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 -2040

Undirritaður íbúi á Seyðisfirði kallar eftir því að samgönguáætlunin verði tekin til gagn Gerrar endurskoðunar, fyrst og fremst hvað varðar Fjarðarheiðargöngin. Staða Seyðisfjarðarbæjar er slæm í dag eftir mörg stór áföll í atvinnulífi og náttúru. Óskað er eftir skilning á því ástandi, það er mjög aðkallandi að það sé hlustað á okkur fólkið sem býr við þessar óviðunandi aðstæður. Bent er á mikilvægi þess að jarðgöng verði boruð undir Fjarðarheiði, einn hættulegasta fjallvegs á Íslandi sem fyrst! Framtíð Seyðisfjarðar er í húfi!

Staða Seyðisfjarðar, ef Fjarðargöng (Mjóafjarðargöng) verða sett í forgang sem fyrsti hluti í hringtengingar mið-Austurlands mun einangra Seyðisfjörð enn frekar og uppbygging heilsárs atvinnu verður ekki möguleg. Það er hugsunarskekkja að halda að umferðin sem fer um Egilsstaði til Seyðisfjarðar muni velja það að fara um Norðfjörð til Seyðisfjarðar. Það er einnig alrangt að halda því fram að Mjóafjarðargöng tengi saman Mið-Austurland að vetri þegar Fjarðarheiði og Fagrigdalur verða áfram hluti af hringtengingunni. Vetrarmánuðirnir verða eftir sem áður til mikilla vandræða.

Skoðum aðeins helstu gallana við þessa leið. Samkvæmt samanburði RHA<sup>1</sup> á gangakostum á Austurlandi, kemur m.a. þetta fram:

Þar segir að menntaskólinn á Egilsstöðum verði aðgengilegri fyrir nemendur af svæðinu með tilkomu Mjóafjarðarganga, en það er alrangt. Fjarðarheiðin og Fagrigdalur munu eftir sem áður hefta aðgengi að skólunum því í raun breyta Mjóafjarðargöng engu þar um nema þá fyrir Seyðfirðinga og Mjófirðinga, það yrði betra aðgengilegra fyrir ungmenni þaðan að sækja verkmenntaskólann í Neskaupstað, líklega 5-6 ungmenni. Aðgengi fyrir Héraðsbúa að Verkmenntaskólanum yrði ekki bætt með Mjóafjarðargöngum af augljósum ástæðum þar sem tveir erfiðir fjallvegir verða áfram hluti af hringtengingunni hvað þá aðgengi Fjarðarbyggðar að ME.

*Í skýrslu RHA segir einnig: „**Þar sem vegurinn um Fjarðarheiði verður áfram hluti af vegakerfinu miðað við þessa sviðsmynd mun framkvæmdin ekki stuðla að því markmiði samgönguáætlunar að efla hlut kvenna í samgöngum þar sem minna þurfi að aka vegi þar sem aðstæður þykja viðsjárverðar en kannanir hafa bent til þess að það dragi úr hreyfanleika kvenna, sérstaklega að vetrarlagi.**“*

Það er staðreynd að það eru konur sem hafa hvað mest áhrif á búsetuval fjölskyldna. Þessi staðreynd er því varla til hagsbóta fyrir Seyðisfjörð eða Egilsstaði. Samgöngur milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða eru afar mikilvægar. Börn frá báðum stöðum stunda íþróttir og ýmsar tómstundir sem eru í boði fyrir börn og ungmenni í sveitarfélaginu ýmist á Egilsstöðum eða Seyðisfirði. Það segir sig sjálft að vetrarsamgöngur er lykilþáttur í því að það gangi upp. Það hefur ekki verið rannsakað hve mikil neikvæð byggðapróunin verður á Seyðisfirði ef Fjarðarheiðargöngum verður hafnað.

---

<sup>1</sup> Skýrsla RHa

RHA skýrslan segir þetta um Mjóafjarðargöngin: „**Hringleið um firðina verður til, nema þegar Fjarðarheiði er lokuð sem mun nýttast fyrir ferðaþjónustuna og Mjóiljörður mun opnast betur sem ferðamannastaður. Fyrir ferðamenn sem koma eða fara með Norrænu verður aðgengi mun betra og skapast ný láglandisleið sem auðveldar og styttr leiðina til Fjarðabyggðar og sunnanverðs landsins.**“

Er þetta kannski raunverulega ástæðan fyrir því að íbúar í Fjarðarbyggð kallar eftir þessari forgangsörðun? Þ.e. að þeir fái ferðamannastrauminn sem nú fer um Egilsstaði beint til sín? Ef svo er þá snýst þessi hringtenging ekki um öryggi að vetrarlagi, ef svo er þá er gríðarlega mikilvægt að átta sig á því að Fjarðarheiðargöng eru fyrst og fremst öryggismál fyrir þá sem þurfa að komast til og frá Seyðisfirði að vetrarlagi. Flæði fyrir ferðamenn til Fjarðarbyggðar má bíða!

Úr RHA skýrslunni: „*Hvað varðar málefni sveitarfélaga, þá hefur fámennara sveitarfélag en 1.000 íbúa; Seyðisjarðarkaupstaður, nú þegar sameinast Múlapingi árið 2020 og fyrir liggur að þegar sú ákvörðun var tekin var litið til þess að Fjarðarheiðargöng væru í auglýsni, og á samþykkttri samgönguáætlun.*

Með tilkomu Mjóafjarðarganga einvörðu yrði vegurinn um Fjarðarheiði áfram meginleiðin milli Seyðisjarðar og Egilsstaða, stjórnsýslumiðstöðvar Múlapings og hindrun í daglegum samskiptum innan sveitarfélagsins. Sveitarstjórnarmenn í Múlapingi hafa látið hafa það eftir sér í fréttum að „Fjarðarheiðargöng og Öxi [séu] bæði algjör forsenda fyrir því að þetta sveitarfélag varð að veruleika“ (Magnús Hlynur Hreiðarsson, 2022). **Að halda Fjarðarheiði enn inni í vegkerfinu með þessum hætti og að bæta umferð á þennan varasama veg milli Egilsstaða og Fjarðarbyggðar er helsti gallinn við Mjóafjarðargöng.**

Ástæða er til að óttast það að þeir dagar sem nú eru skilgreindir sem opnir dagar en væru illfærir yrðu þá lokunardagar miðað við aukna umferð um Fjarðarheiði.

Meira úr skýrslu RHA: „**Kostnaður við Fjarðarheiðargöng eru metin á 43,739 Milljarða króna án VSK og framkvæmdatími 7,65 ár.** Göngin eru fullhönnuð og tilbúin til útboðs. Þau stytta leiðina frá Seyðisfirði til Egilsstaða um 11,6 km.

Gert er ráð fyrir að 11,0 lokunardagar í stað eins komi í veg fyrir 3.616 bílferðir árið 2034. Þetta er umferð sem mun ekki eiga sér stað vegna lokana, týnd umferð.

**(Innskot frá bréfitara: hin týnda umferð ætti að mælast líka út frá erfiðu dögnum sem eru mun fleiri en lokuðu dagarnir á Fjarðarheiði)**

Við Mjóafjarðargöng er miðað við samtals 12,4 km af jarðgöngum, 2,5 km af vegum og 140 m af brúm. Gert er ráð fyrir að heildarkostnaður **verði 37.366 Mkr án VSK og framkvæmdatími verði 5 ár.** Þau lengja leiðina frá Seyðisfirði til Egilsstaða um 53 km“.

Verðmunurinn er einungis um 7 milljarðar, en Fjarðarheiðargöngin eru full hönnuð og tilbúin til útboðs. Það kemur fram í skýrslu RHA að framkvæmdatími Mjóafjarðarganga miðist við 5 ár ef hægt verður að bora bæði göngin í einu, annars eru það 7 ár eins og áætlað er að það taki að bora Fjarðarheiðargöngin.

Ef rýnt er í vegalengdir munu göngin um Mjóafjörð fyrst og fremst gagnast Fjarðabyggð, enda hefur andstaðan við Fjarðarheiðargöngin fyrst og fremst komið frá nokkrum háværum íbúum í Fjarðabyggð hvar Erlendur Magnús Jóhannsson hefur haft hvað hæst.

Stjórnsýslan á Austurlandi með kjörna fulltrúa í stafni og í samstarf þeirra innan SSA hafa hinsvegar ítrekað samþykkt ályktun um að Fjarðarheiðargöng verði fyrsti áfanginn og að Mjóafjarðargöngin komi í öðrum áfanga í hringtengingu mið-Austurlands sú aðgerð yrði algjör bylting eins og kemur fram í skýrslu RHA.

Það virðist hinsvegar henta Innviðaráðherra vel að taka meinta ósamstöðu upp og nýta sem svar við því að í raun séu Austfirðingar sammála um að Seyðfirðingar fari um Mjóafjörð til Egilsstaða og hafi Fjarðarheiðina áfram sem aðalleið. Með því að taka Mjóafjarðargöng framfyrir er Innviðaráðherra og ríkisstjórnin öll að samþykkja að Seyðisfjörður sæki alla þjónustu í raun og veru til Neskaupsstaðar fremur en að sækja hana inna byggðarlagsins Múlaþings til Egilsstaða.

Hér er tafla yfir vegalengdir fyrir Seyðisfjörð / Múlaþing, með Mjóafjarðargöngum eingöngu eða með Fjarðarheiðargöngum:

|                                                                                | Vegalengd km |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>Seyðisfjörður til Egilsstaða, um Fjarðarheiði</b>                           | 27 km        |
| <b>Fjarðarheiði lokuð eða illfær, Seyðisfjörður – Egilsstaðir um Mjóafjörð</b> | <b>79 km</b> |
|                                                                                |              |
| <b>Seyðisfjörður – Egilsstaðir um Fjarðarheiðargöng</b>                        | 21 km        |

Undirritaður kallar eftir því að jarðgangaáætlun verði tekin til endurskoðunar og að staða Seyðisfjarðar verði metin til fulls. Það eru allir sammála um það að hringtenging mið-Austurlands myndi skapa gríðarleg tækifæri fyrir Austurland allt, það er enginn vafi á því. Mikið hefur verið ritað um þá stöðu sem kemur upp ef þeirri röðun jarðganga á Austurlandi verður breytt og það væri að bera í bakkafullan lækinn að fara nánar út í það hér. En lokaorðin mín koma úr RHA skýrslunni frá nóvember 2025 en þar kemur eftirfarandi fram á bls. 55:

***„Skalinn sem notaður er í tengingu atvinnu og búsvæða sem og byggðapróun hefur hæstu einkunn þrjá plúsa. Bæði Fjarðarheiðargöng ein og sér sem og Mjóafjarðargöng ein og sér fá hæstu einkunn í þessum flokkum enda hafa bæði göngin mjög mikil áhrif. Það er því ekki hægt að fara út fyrir skalann og gefa sameiginlegri framkvæmd enn hærra. En hins vegar gæfi það líklega réttari mynd af áhrifunum að þessi sameiginlega framkvæmd fengi fjóra plúsa. Slík eru þau“.***

Undirritaður óskar eftir því að Fjarðarheiðargöng verði boðin út og sett í framkvæmd strax. Það sem vegur þyngra í samanburði þessara ganga er að Seyðisfjörður berst við að halda bænum í byggð eftir mörg þung áföll síðustu ára.

Virðingafyllt

Jón Sigfinnsson, Hafnargötu 710 Seyðisfirði

# Umsögn

322. mál/157. Löggjafarþing 2026. Samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030

Egilsstaðir 9. Febrúar 2025

Sendandi umsagnar Jónína Brynjólfssdóttir, forseti sveitarstjórnar Múlapings, formaður heimastjórnar Seyðisfjarðar, formaður umhverfis- og framkvæmdaráðs ( hafnarstjórnar), varaþingmaður Framsóknar í NA.

En fyrst og fremst, íbúi á Austurlandi.

## Almennt

Ég tek heilshugar undir umsögn Múlapings þar sem fram kemur að tillaga að samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040, ásamt fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030, endurspegli ekki með fullnægjandi hætti stöðu Austurlands né það mikilvæga þjóðhagslega hlutverk sem landshlutinn gegnir. Í umsögn sveitarfélagsins er með rökstuddum hætti bent á að verulega halli á Austurland hvað varðar forgangsröðun verkefna, tímasetningar framkvæmda og fjármögnun, þrátt fyrir mikla verðmætasköpun, öflugt atvinnulíf og lykilhlutverk svæðisins fyrir landið.

Samgönguáætlun á að vera faglegt og fyrirsjáanlegt langtímatæki sem sveitarfélög, atvinnulíf og almenningur geta treyst til að byggja ákvarðanir sínar á. Þegar stórar ákvarðanir um forgangsröðun innviða taka ítrekuðum breytingum án skýrra og gagnsærra raka er hætt á að áætlunin missi það hlutverk sitt. Slík þróun grefur undan trausti sveitarfélaga utan höfuðborgarsvæðisins og torveldar markvissa uppbyggingu byggða sem reiða sig á skýra framtíðarsýn í samgöngumálum.

Ástæða er til að benda á stöðu Axarvegur og það ósamræmi sem þar birtist milli orðalags áætlunarinnar og raunverulegrar fjármögnunar. Þótt Axarvegur sé sagður hluti af fyrsta framkvæmdatímabili gefa tölur til kynna að meginframkvæmdir séu í reynd færðar langt inn í framtíðina. Þetta misræmi dregur úr gagnsæi og gerir sveitarfélögum erfitt fyrir að meta raunverulega stöðu verkefnisins og skipuleggja uppbyggingu sína í samræmi við það.

Axarvegur gegnir lykilhlutverki í daglegum samgöngum íbúa og atvinnulífs á Austurlandi og er forsenda þess að byggðakjarnar Múlapings geti starfað sem ein heild. Vegurinn ber í dag umferð sem fer umfram burðargetu og þjónustustig hans, með tilheyrandi áhrifum á umferðaröryggi, ferðatíma og rekstrarkostnað. Það er því brýnt að sett verði fram skýr og raunhæf tímasetning framkvæmda, að verkefnið verði endurmetið sem hefðbundin ríkisframkvæmd fremur en PPP-verkefni og að þjónustustig vegarins verði bætt án tafar, óháð endanlegri framkvæmd.

Jafnframt tek ég undir alvarlegar áhyggjur af fyrirhugaðri lækkun á kostnaðarhlutdeild ríkisins í hafnarframkvæmdum. Hafnir sveitarfélagsins gegna veigamiklu hlutverki fyrir atvinnulíf, útflutning og ferðaþjónustu, ekki aðeins fyrir Austurland heldur fyrir þjóðarbúið í heild. Sérstaklega ber að nefna Seyðisfjarðarhöfn, sem er eina alþjóðlega ferjuhöfn landsins og hluti af grunnneti samgangna.



Lækkun ríkisframlags úr 60% í 40% kollvarpar fjárhagsforsendum verkefna sem þegar hafa verið undirbúin og setur sveitarfélagið í þá stöðu að fresta eða fella niður nauðsynlegar framkvæmdir. Slík stefna er í ósamræmi við þær áherslur sem jafnframt eru settar fram í samgönguáætluninni um hafnir sem framtíðar orku- og samgöngumiðstöðvar, þar sem slík uppbygging verður ekki að veruleika án stöðugs og raunhæfs fjárhagslegs umhverfis.

Að auki er rétt að taka undir ábendingar Múlapings um aðra lykilinnviði sem ekki fá nægilega umfjöllun í áætluninni, þar á meðal ástand vegakerfisins almennt, fjölda einbreiðra brúa á Austurlandi, stöðu Egilsstaðaflugvallar og mikilvægi Lagarfljótsbrúar. Án markvissrar stefnu og tímasettra aðgerða á þessum sviðum er hætt á að markmið samgönguáætlunar um öryggi, hagkvæmni og byggðaþróun náist ekki.

Vert er einnig að benda að mikilvægi þess að skipta út þeim brúm sem tengjast landshlutanum bæði til norðurs og suðurs sem bera þungatakmarkanir en það eitt og sér er nú þegar farið að draga úr tækifærum landshlutans og einangrar atvinnutengingar svæðisins við önnur svæði.

Að mínu mati er uppbygging samgönguinnviða á Austurlandi ekki einungis hagsmunamál íbúa svæðisins, heldur þjóðhagslegt og byggðastefnumarkandi verkefni. Austurland gegnir lykilhlutverki í orkuframleiðslu, útflutningi og alþjóðlegum samgöngum, og það er grundvallaratriði að samgönguáætlun endurspegli það hlutverk með skýrum, sanngjörnum og fyrirsjáanlegum hætti.

## Um breytta tillögu að forgangs röðun jarðganga

Ég tek heilshugar undir þá kröfu margra að Fjarðarheiðargöng verði að nýju sett sem næstu jarðgöng á Íslandi. **Til vara óska ég eftir því að Fjarðarheiðargöng verði sett í 2-3 sæti í stað Fjarðarganga og að Fjarðargöng komi í beinu framhaldi af Fjarðarheiðargöngum.** Slíkt er í samræmi við vilja sveitarfélaga um röðun framkvæmda á Austurlandi og gildandi samgönguáætlun.

Beiðni minni til rökstuðnings vil ég leggja fram samantektin hér að neðan með upplýsingum um hringtengingu Austurlands og fyrsta áfanga þess sem er gerð Fjarðarheiðarganga. Almennar upplýsingar um aðdraganda og ákvörðun um Fjarðarheiðargöng.

ÉG TEL AÐ LEIÐRÉTTA ÞURFI ÞÁ UPPLÝSINGAÓREIÐU SEM EINKENNKIR UMRÆÐUNA UM JARÐGÖNG OG ÞÁ SÉRSTAKLEGA FJARÐARHEIÐARGÖNG. ÉG LEGG ÞVÍ ÁHERSLU Á AÐ ÞINGMENN KYNNI SÉR VEL MÁLIÐ Í HEILD, HVER VILJI SVEITARFÉLAGA ER, HVAÐA SKÝRSLUR HAFU VERIÐ UNNAR, OG HVER ER **RAUNVERULEG** NIÐURSTAÐA AF ÞEIM.

## Sveitarfélög á Austurlandi eru sammála

Fjarðarheiðargöng eru eitt af mikilvægustu samgönguverkefnum á Austurlandi. Öryggi vegfarenda er ein helsta ástæða framkvæmdarinnar ásamt því að tryggja aðgengi að mikilvægri heilbrigðisþjónustu allan ársins hring. Núverandi vegur uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar um breidd og halla stofnvega og liggur vegurinn í um 620 metrum yfir sjávarmáli, þar af er nær 10 km kafla yfir 600 m yfir sjávarmáli.

Fjarðarheiðargöng munu leysa af hólmi núverandi veg yfir Fjarðarheiði sem er bæði brattur og hættulegur, vegurinn lokast oft í mánuði yfir vetrartímann vegna snjóaveðurs og ófærðar. Auk þess eru lokanir vel þekktar inn í sumarið og snemma á haustin. Með tilkomu ganganna verður tryggð örugg og greið leið milli Seyðisfjarðar og Fljótsdalshéraðs allan ársins hring, áreiðanleg, örugg og nauðsynleg samgönguleið innan sveitarfélagsins og til Evrópu.

Fjarðarheiðargöng eru fyrsti áfangi í hringtengingu Austurlands, jarðgangatenging sem Samband sveitarfélaga á Austurlandi hefur kallað eftir síðustu áratugi.

Tilkoma nýrra Norðfjarðarganga var mikilvæg fyrir samfélagið á Austurlandi en jafnframt var orðið tímabært að leysa samgönguvanda Seyðisfjarðar, eftir áratuga bið. **Bókanir SSA hafa því frá árinu 2013 verið skýrar og samhljóða um að næstu göng á Austurlandi skuli verða Fjarðarheiðargöng.** Það er svo með staðfestingu Svæðisskipulags Austurlands í byrjun þessa kjörtímabils sem vilji allra sveitarstjórna á Austurlandi er enn frekar staðfestur. Í Svæðisskipulagi Austurlands kemur fram að:

*Áhersla verði lögð á að byggja Fjarðarheiðargöng, Seyðisfjarðargöng og Mjóafjarðargöng með það að markmiði að hringtengja miðsvæði Austurlands.*

Samantekt á bókunum aðalfunda SSA frá árinu 2007 er að finna neðar í þessu skjali.

Vert er að bæta við að samkvæmt greiningunni „*Efnahagsumsvif Austurlands*“<sup>1</sup> sem Samband sveitarfélaga á Austurlandi fékk greiningarfyrirtækið Analytica til að uppfæra í nóvember 2025 kemur fram að Austfirðingar sem eru aðeins 2,9% landsmanna, standi undir tæpum fjórðungi heildarvöruútflutnings Íslands og 13,3% af heildar vöru- og þjónustuútflutningi landsins. Þessar tölur eru varlega áætlaðar en sýna stöðuga verðmætasköpun.

## Hringtenging Austurlands er könnuð og talin betri leið en T-göng

Á árunum 1988-1993 vann nefnd sem skipuð var af samgönguráðherra að mati á jarðgangakostum á Austurlandi. Í skýrslu nefndarinnar, „*Jarðgöng 3 á Austurlandi, nefndarálit 1993*“, er það tillaga hópsins til að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og Norðfjarðar að grafa þrenn jarðgöng, þ.e. milli Norðfjarðar og Mjóafjarðar, Mjóafjarðar og Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og Héraðs.

Árið 2011 kom út skýrslan „*Fjarðarheiðargöng – Athugun á hugsanlegum munnasvæðum og fleiri þáttum*“<sup>2</sup> sem unnin var af Eflu fyrir Vegagerðina. Í útdrætti skýrslunnar kemur fram:

*Fyrir tæpum 30 árum hófust jarðfræði- rannsóknir á mögulegum jarðgangaleiðum undir Fjarðarheiði til að leysa vetrareinangrun Seyðisfjarðar. Í skýrslunni eru teknar saman niðurstöður fyrri jarðfræðirannsókna og tillögur að mögulegum jarðgangaleiðum undir Fjarðarheiði.*

Í skýrslunni kemur fram að hugmyndir hafi áður verið uppi um jarðgöng frá Héraði niður í Mjóafjörð. Þau voru þó ekki talin raunhæfur valkostur í samanburði við Fjarðarheiðargöng sökum þess að slík göng myndu ekki tengja við Seyðisfjörð. Afstaðan er því sú að jarðgöng til Mjóafjarðar voru skoðuð sem hugmynd, en felld úr frekari athugun vegna lítillar umferðar og skorts á tengingu við lykilhafnir og samgöngur. Í skýrslunni er fjallað um nokkra möguleika gangna en niðurstaðan er að jarðgöng undir Fjarðarheiði milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða séu bestí kosturinn.

Það var síðan árið 2017 sem þáverandi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra skipaði verkefnishóp um undirbúning að ákvarðanatöku um Seyðisfjarðargöng og var í framhaldinu gefin út skýrslan ***Seyðisfjarðargöng - Valkostir og áhrif á Austurlandi***<sup>3</sup>.

Markmið verkefnisins var að undirbúa ákvörðun um samgöngubót sem best væri til þess fallin að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar, styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu. Alþingi hafði þá með samþykkt samgönguáætlunar þegar markað þá stefnu að Fjarðarheiðargöng

<sup>1</sup> [https://austurbru.is/wp-content/uploads/2025/11/Efnahagsumsvif\\_Austurland\\_2025-1.pdf](https://austurbru.is/wp-content/uploads/2025/11/Efnahagsumsvif_Austurland_2025-1.pdf)

<sup>2</sup> Skýrsla send meðfylgjandi samantekt þessari.

<sup>3</sup> [https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit-skvslur-og-skrar/Sey%C3%B0isfjar%C3%B0arg%C3%B6ng\\_sk%C3%BDrsla.pdf](https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit-skvslur-og-skrar/Sey%C3%B0isfjar%C3%B0arg%C3%B6ng_sk%C3%BDrsla.pdf)

verði næstu göng eftir að lokið yrði við Dýrafjarðargöng. Fram kemur í ályktun og niðurstöðu hópsins:

*Það er mat verkefnishópsins að með hliðsjón af ávinningi samfélagsins og atvinnulífsins á Seyðisfirði og Austurlandi í heild sé vænlegast að fylgja álitni Alþingis, Samtaka sveitarfélaga á Austurlandi og þorra íbúa og fulltrúa atvinnulífs og samfélags á svæðinu og rjúfa einangrun Seyðisjarðar með jarðgöngum undir Fjarðarheiði sem fyrsta áfanga og styrkja samfélagið á Austurlandi öllu með göngum milli Seyðisjarðar og Norðfjarðar í síðari áfanga. Hópurinn leggur mikla áherslu á að ákvörðun um samgöngubætur með hringtengingu liggi fyrir eins fjórtt og auðið er og að ráðist verði í framkvæmdir sem fyrst til að jákvæð áhrif á þróun byggðar og atvinnulífs skili sér ekki of seint.*

#### Hringtenging

Valkostur 2 sem hér er nefndur „Hringtenging“ myndar hringtengingu á Mið-Austurlandi en til viðbótar við Fjarðarheiðargöng (Valkost 1) myndu bæstast tvenn göng, annars vegar frá Seyðisfirði til Mjóafjarðar og hins vegar frá Mjóaffirði til Norðfjarðar.

#### Helstu kostir

Með hringtengingu hafa íbúar á Mið-Austurlandi val um tvær leiðir milli allra helstu þéttbýlisstaða. Þannig myndi öryggi í samgöngum aukast mikið fyrir alla íbúa svæðisins. Ekki þyrfti lengur að aka neina fjallvegi til að komast á milli staða. Aðgangur að heilbrigðisstofnunum myndi batna og tengingar við flug og siglingar yrðu öruggari. Slík tenging myndi styðja við samstarf á öllu Mið-Austurlandi og gæti leitt til sameiningar allra sveitarfélaga á Austurlandi. Göngin myndu rjúfa vetrareinangrun Mjófirðinga og Seyðfirðinga. Þessi kostur myndi einnig búa til nýja möguleika í ferðaþjónustu þar sem ferðamenn gætu ekið í hring í stað þess að heimsækja „botnlanga“ og þurfa að aka til baka. Hægt væri að leggja hita- og vatnsveitu til Seyðisjarðar frá Héraði. Þessi valkostur myndi einnig stytta vegalengdir milli staða umtalsvert.

**Lengd ganga:** 12,3-13,9 km + 5,3-5,5 km + 6,0-6,8 km, samtals 23,6-26,2 km.

**Hæð yfir sjávarmáli:** 55/140 m Seyðisfjarðarmegin og 10 m Mjóafjarðarmegin, 20 m Mjóafjarðarmegin og 10-200 m Norðfjarðarmegin.

#### Mat á áhrifum\*

Áhrif á Seyðisfjörð

|   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|

Áhrif á Austurland

|   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|

\* Hægtægt mat byggt á viðtölum



Mynd 1 Úr greiningu KPMG fyrir skýrsluna "Seyðisjarðargöng - Valkostir og áhrif á Austurlandi"

## Alþingi hefur marg-samþykkt framkvæmd Fjarðarheiðarganga

Í samgönguáætlun 2011-2022 sem samþykkt var á Alþingi 19. júní 2012 kom þetta fram:

*Jarðgangaáætlun\* Miðað verði við að rannsóknun og undirbúningi Seyðisjarðarganga verði hagað með þeim hætti að hægt verði að hefja framkvæmdir við jarðgöng undir Fjarðarheiði í kjölfar Norðfjarðarganga og Dýrafjarðarganga.*

Í samgönguáætlun 2019-2033 kemur fram að miðað sé við að Seyðisfjörður tengist með jarðgöngum undir Fjarðarheiði. Fyrsta fjárveiting til að koma framkvæmdum af stað verði á 2. tímabili áætlunarinnar (2024-2028) en megin þungi framkvæmda verði síðan á 3. tímabili, 2029-2033 og áfram.

Gildandi samgönguáætlun 2020-2034 segir til um að í framhaldi af Fjarðarheiðargöngum eigi að fara í göng frá Seyðisfirði til Mjóafjarðar (Seyðisfjarðargöng) og þaðan yfir á Norðfjörð (Mjóafjarðargöng). Svokölluð hringtenging Austurlands<sup>4</sup>:

<sup>4</sup> <https://www.althingi.is/altext/150/s/1944.html>

Jarðgangaaætlun.

| Vegnr.                  |                                   | Vegheiti   | Eftirstöðvar       |            |            |            | Hönnunarstig |
|-------------------------|-----------------------------------|------------|--------------------|------------|------------|------------|--------------|
| Kaflar.                 | Kaflaheiti                        | Lengd      | kostnaðar 1.1.2020 | 1. tímabil | 2. tímabil | 3. tímabil | lokíð        |
|                         |                                   | kafla [km] | [m.kr.]            | 2020–2024  | 2025–2029  | 2030–2034  |              |
| 60                      | Vestfjarðavegur                   |            |                    |            |            |            |              |
| 39                      | Dýrafjarðargöng                   | 11,8       | 3.700              | 3.700      |            |            | Verkhönnun   |
| 93                      | Seyðisfjarðarvegur                |            |                    |            |            |            |              |
|                         | Fjarðarheiðargöng                 | 13,4       | 17.500 (50%)       | 3.200      | 11.500     | 3.000      | Frumdrög     |
|                         | Mjóafjarðargöng/Seyðisfjarðargöng | 12,3       | 15.400 (50%)       |            |            | 8.000      | Skilgreining |
| Samtals jarðgangaaætlun |                                   |            |                    | 6.900      | 11.500     | 11.000     |              |

Hringtenging Austurlands er umfjöllunarefni meirihluta umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis árið 2020 en þá kom fram í áliti meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar:

*Eina verkefnið í áætluninni eru jarðgöng á Austurlandi. Meiri hlutinn leggur áherslu á að jarðgangagerð á Austurlandi skilar ekki fullum ávinningi nema verkefnið verði unnið sem samfelld heild sem skilar hringtengingu vega í landshlutanum. Því þarf seinni áfanginn, göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar, að fylgja í kjölfar Fjarðarheiðarganga. Raunar gæti vinna við göngin milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar hafist áður en vinna við Fjarðarheiðargöng er að fullu lokið. Meiri hlutinn leggur því áherslu á að rannsóknum og undirbúningi við hringtenginguna ljúki sem fyrst svo að hægt verði að hefja framkvæmdir um leið og fjármagn er fyrir hendi.<sup>5</sup>*

## Um Fjarðarheiðargöng

Á heimasíðu Vegagerðarinnar<sup>6</sup> kemur fram að núverandi Seyðisfjarðarvegur uppfyllir ekki öryggiskröfur Vegagerðarinnar um breidd og hámarkshalla stofnvegjar.

Fyrirhuguð eru 13,3 km jarðgöng undir Fjarðarheiði milli Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðar. Með framkvæmdinni er stefnt að því að bæta vegasamgöngur milli Seyðisfjarðar og annarra byggðarlaga á Austurlandi. Markmið framkvæmdarinnar er að auka umferðaröryggi vegfarenda, tryggja greiðari samgöngur og bæta vegasamband, bæta sambúð vegar og umferðar við íbúa og umhverfi.

Áætlaður framkvæmdatími er um 7 ár. Áætlaður stofnkostnaður er 46,5 ma. kr (skv. þingsályktunartillögu að Samgönguáætlun 2024–2038). Verkefnið er á tillögu að samgönguáætlun 2024–2038 og áætlað að það fari í framkvæmd 2025. Verkefnið er utan fjárhagsramma samgönguáætlunar og þarf því að fara í það verkefni að tryggja fjármagn til verksins sem t.d. mætti gera í gegnum innviðafélag.

Fjarðarheiðargöng eru fullhönnuð af hálfu Vegagerðarinnar og hefur Múlaþing staðfest breytingar á skipulagi í samræmi við hönnun. Göngin eru fullhönnuð og hefur þegar um 600 milljónum verið varið í þá vinnu.

Um öryggismál. Fjarðarheiði / Fjarðarheiðargöng eru eina leiðin til og frá Seyðisfirði

Seyðisfjörður er eitt þeirra byggðarlaga á Íslandi sem býr við hvað mesta ofanflóðahættu vegna samspils brattrar landslagsgarðar, þröngs dals, jarðfræðilegra aðstæðna og mikillar úrkomu. Samkvæmt ofanflóðahættumati Veðurstofu Íslands hefur hættu vegna skriðufalla, aurflóða og vatnsflóða verið þekkt í bænum um áratugaskeið og var fyrst formlega kortlögð árið 2002.

<sup>5</sup> [1685/150 nefndarálit: fimm ára samgönguáætlun 2020--2024; samgönguáætlun fyrir árin 2020--2034 | Þingtíðindi | Alþingi](#)

<sup>6</sup> <https://www.vegagerdin.is/verkefnin/i-undirbuningi/fjarðarheidargong-mat-a-umhverfisahrifum>

Hættumatið hefur síðan verið endurskoðað í ljósi nýrra gagna og rannsókna, meðal annars árið 2019, þegar sýnt var fram á að skriðuhætta á ákveðnum svæðum sunnan byggðar væri meiri en áður hafði verið talið.

Atburðirnir í desember 2020 staðfestu með afgerandi hætti þá áhættu sem lengi hafði verið greind í fræðilegum og faglegum gögnum. Þá féllu umfangsmiklar skriður og aurbönduð vatnsflóð niður í byggð Seyðisfjarðar í kjölfar fordæmalausrar úrkomu. Afleiðingarnar voru alvarlegar: hús skemmdust eða urðu óíbúðarhæf, íbúar voru fluttir á brott og neyðarástand skapaðist í bænum. Í kjölfarið gaf Veðurstofa Íslands út bráðabirgðahættumat og hefur síðan unnið að frekari endurskoðun skriðuhættumats fyrir áhrifasvæði sunnan bæjarins. Þessi vinna undirstrikar að ofanflóðahætta í Seyðisfirði er ekki fræðileg heldur raunveruleg og síbreytileg, sérstaklega í ljósi aukinnar tíðni og ákefðar úrkomuatburða.

**Í þessu samhengi verður öryggi samgangna til og frá Seyðisfirði að teljast lykilatriði í almannavörnum. Núverandi vegur yfir Fjarðarheiði liggur í mikilli hæð, um bratt og veðurhart svæði, og er sjálfur berskjaldaður fyrir lokunum vegna veðurs, snjóþyngsla og ófærðar. Þegar ofanflóðahætta skapast í Seyðisfirði, eða þegar bregðast þarf skjótt við neyðarástandi, er þessi leið hvorki áreiðanleg né örugg sem flóttaleið. Slík staða er sérstaklega alvarleg í ljósi þess að Seyðisfjörður er einangraður fjörður þar sem fáar raunhæfar leiðir eru til brottflutnings fólks, neyðarþjónustu eða birgða.**

Fjarðarheiðargöng myndu í þessu samhengi gegna lykilhlutverki sem örugg og áreiðanleg flóttaleið. Göngin myndu tryggja heilsárs samgöngutengingu milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða, óháð veðri og aðstæðum á fjallvegum, og skapa raunhæfan valkost þegar hætta skapast vegna ofanflóða eða annarrar náttúruvá. Með göngunum væri hægt að tryggja skjótan og öruggan flutning íbúa, sjúklinga og viðbragðsaðila út úr hættusvæði, auk þess að tryggja samfellu í neyðarþjónustu, heilbrigðisþjónustu og almannavörnum.

Í ljósi þess að ofanflóðahætta í Seyðisfirði er vel skjalfest í opinberum gögnum, og að nýlegir atburðir hafa sýnt hversu alvarlegar afleiðingar slíkrar hættu geta verið, verður að líta á Fjarðarheiðargöng ekki eingöngu sem samgönguframkvæmd heldur sem öryggisinnviði. Göngin myndu styrkja viðbúnað samfélagsins gagnvart náttúruvá, draga úr einangrun í neyðartilvikum og auka öryggi íbúa á svæði sem samkvæmt sérfræðimati býr við viðvarandi og vaxandi ofanflóðahættu. Slík framkvæmd er því órjúfanlegur hluti af ábyrgri stefnu í almannavörnum og byggðafestu á Austurlandi.<sup>7</sup>

## *Fjarðarheiðargöng eru tilbúin til útboðs*

Gögn vegna hönnunar svo sem matsáætlun, umhverfismat, rannsóknir og álit Skipulagsstofnunar má nálgast hér: <https://fjardarheidargong.netlify.app/>

<sup>7</sup> <https://www.vedur.is/ofanflod/haettumat/seydisfjorður>



## Fylgiskjal - Samantekt á ályktunum SSA

Samband sveitarfélaga á Austurlandi hefur ítrekað bókað um hringtengingu Austurlands með jarðgöngum og má finna bókanir þess efnis áratugi aftur í tímann. Í bókun aðalfundar frá allt frá árinu 2007 segir:

*Fundurinn lítur svo á að Norðfjarðargöng verði fyrsti hluti svokallaðra Miðfjarðaganga sem eru jarðgöng frá Eskifirði um Norðfjörð, Mjóafjörð, Seyðisfjörð til Héraðs.*

Árið 2008 er samþykkt að aðalfundurinn lýsti yfir fullum stuðningi við baráttu Seyðfirðinga fyrir jarðgöngum á milli Héraðs og Seyðisfjarðar. Bókanir á aðalfundum SSA eru áþekkar árum saman og er smám saman gengið lengra eftir því sem ný Norfjarðargöng og göng í öðrum landshlutum, s.s. Dýrafjarðar- og Vaðlaheiðargöng komast á undirbúnings- og framkvæmdarstig, voru áherslur sveitarfélaganna á Austurlandi um næstu göng skýrar, Fjarðarheiðargöng yrðu næstu göng á Austurlandi, sjá:

*Aðalfundur SSA haldinn í Fjarðabyggð 13. og 14. september 2013 telur mikilvægt að jafnhliða gerð Norðfjarðaganga verði hafist handa við undirbúning á næstu göngum sem verði undir Fjarðarheiði, þannig að framkvæmdir geti hafist í beinu framhaldi af Norðfjarðargöngum. (samþykkt samhjóða)*

*Aðalfundur SSA haldinn á Vopnafirði dagana 19. og 20. september 2014 fagnar gerð jarðganga milli Eskifjarðar og Neskaupstaðar en leggur um leið þunga áherslu á að næsta forgangsmál í jarðgangagerð hér á landi verði Seyðisfjarðargöng undir Fjarðarheiði. (samþykkt samhjóða)*

*Aðalfundur SSA, haldinn á Djúpavogi dagana 2. og 3. október 2015, leggur þunga áherslu á þá sameiginlegu framtíðarsýn að byggðir á Mið-Austurlandi, Fjarðabyggð, Seyðisfjörður og Fjóttsdalshérað, verði tengdar saman með samgöngum til þess að ijuða vetrareinangrun og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. (samþykkt samhjóða)*

*Aðalfundur SSA haldinn á Seyðisfirði 7. og 8. október 2016, ítrekar mikilvægi þess að tengja byggðir á Austurlandi með samgöngum til þess að ijuða vetrareinangrun og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. (samþykkt samhjóða)*

*Aðalfundur SSA haldinn á Breiðdalsvík 29. og 30. september 2017 ítrekar mikilvægi þess að tengja byggðir á Austurlandi með samgöngum til þess að ijuða vetrareinangrun og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. Tryggja verður, á fjárlögum næsta árs, fjármagn til jarðgangna undir Fjarðarheiði á milli Fjóttsdalshéraðs og Seyðisfjarðar, sem er forgangsverkefni í jarðgangnagerð á Austurlandi. (samþykkt samhjóða)*

*Aðalfundur SSA haldinn á Hallormsstað 7. og 8. september 2018 ítrekar mikilvægi þess að tengja byggðir á Austurlandi með samgöngum til þess að ijuða vetrareinangrun og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. Tryggja verður, á fjárlögum næsta árs, fjármagn til jarðganga undir Fjarðarheiði á milli Fjóttsdalshéraðs og Seyðisfjarðar, sem er forgangsverkefni í jarðgangnagerð á Austurlandi. (samþykkt samhjóða)*

*Haustþing SSA, haldið á Borgarfirði eystri 11. og 12. október 2019, ítrekar mikilvægi þess að tengja byggðir á Austurlandi með samgöngum til þess að ijuða vetrareinangrun auka öryggi og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. Þingið fagnar niðurstöðu nefndar um göng til Seyðisfjarðar sem ráðherra samgöngumála kynnti á Austurlandi í ágúst sl. og er í fullu samræmi við ályktanir SSA á aðalfundum undanfarin ár þar sem göng undir Fjarðarheiði hafa verið tilgreind sem forgangsverkefni í jarðgangnagerð. (samþykkt samhjóða)*

*Árin 2020 og 2021 er vísað til fyrri bókana í samgöngumálum.*

*Haustþing SSA, haldið 8. og 9. sept. 2022 á Breiðdalsvík leggur áherslu á að ríkisvaldið standi við fyrirheit um fjármögnun þeirra samgönguúrbóta sem komnar eru á samgönguáætlun og SSA hefur ályktað um undanfarin ár.*

*Haustþing SSA haldið 28.-29. nóvember 2023 í Fjótssdal leggur áherslu á að ríkisvaldið standi við fyrirheit um fjármögnun þeirra samgönguúrbóta sem eru í núgildandi samgönguáætlun og eru í samræmi við ályktanir SSA undanfarin ár og Svæðisskipulag Austurlands 2022 – 2044. Kallað hefur verið eftir samgönguúrbótum til að skapa hringtengingu á miðsvæði Austurlands þannig að til verði eitt atvinnu- og þjónustusvæði sem rýfur vetrareinangrun byggðalaga og tryggir ávallt örugga undankomuleið þegar hættuástand skapast vegna ofanflóða. Haustþing SSA leggur þunga áherslu á að hönnun ganga frá Seyðisfirði um Mjóájjörð til Norðjjarðar fari fram samhliða vinnu við Fjarðarheiðargöng. Vopnájörður er ójúfanlegur hluti af atvinnu- og þjónustusvæðinu Austurland og hann þarf að tengja betur við aðra byggðakjarna Austurlands með jarðgöngum undir Hellið.*

*Haustþing SSA haldið 26. - 27. september 2024 á Hallormsstað leggur áherslu á að ríkisvaldið standi við fyrirheit um öruggt og greiðfært vegakerfi innan landshlutans og tengingar við aðra landshluta í samræmi við áherslur Svæðisskipulags Austurlands sem og fjármögnun þeirra samgönguúrbóta sem brýnt er að hefjast handa við. Haustþing SSA leggur áherslu á að Alþingi afgreiði nýja samgönguáætlun hið fyrsta og að hafin verði vinna við næstu jarðgöng á Austurlandi. Eingöngu með hringtengingu samgangna verður fjölkjarnasamfélagið Austurland að einu atvinnu- og þjónustusvæði sem getur vaxið áfram á eigin forsendum og verðleikum.*

Ítrekað kemur fram í bókunum SSA að mikilvægt sé að jarðgangagerð verði fjármögnuð með sérstökum hætti þannig að aðrar mikilvægar framkvæmdir í samgöngumálum fjórðungsins dragist ekki sökum fjárskorts.

## Svæðisskipulag Austurlands

Þann 12. október, undirrituðu bæjar- og sveitastjórar Austurlands og forstjóri Skipulagsstofnunar Svæðisskipulag Austurlands 2022-2044. Svæðisskipulagið markar sameiginlega framtíðarsýn Fjarðabyggðar, Fljótssdalshrepps, Múlaþings og Vopnafjarðarhrepps fyrir landshlutann. Tilgangurinn er að samstillta stefnu sveitarfélaganna á sviði umhverfis, efnahags, samfélags og menningar og tryggja þar með sjálfbæra þróun, komandi kynslóðum í hag. Svæðisskipulagið er langtíma stefnumarkandi áætlun sem framfylgt verður með skipulagsáætlunum hvers sveitarfélags og öðrum áætlunum SSA.

## Fylgiskjal - Umferðartölur um Fjarðarheiði 2024 ofl.

| Mánuður                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <sup>8</sup> Fjöldi bíla | Sumar                                                                                              | Vetur                                                                                            | <sup>9</sup> Sk.skipakomur                                     | <sup>10</sup> Norræna                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Janúar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 253                      |                                                                                                    | 253                                                                                              |                                                                |                                             |
| Febrúar                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 322                      |                                                                                                    | 322                                                                                              |                                                                |                                             |
| Mars                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 366                      |                                                                                                    | 366                                                                                              |                                                                | 1.367                                       |
| Apríl                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 427                      | 427                                                                                                |                                                                                                  | 1.325                                                          | 3.570                                       |
| Maí                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 736                      | 736                                                                                                |                                                                                                  | 7.196                                                          | 4.972                                       |
| Júní                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 900                      | 900                                                                                                |                                                                                                  | 21.658                                                         | 5.702                                       |
| Júlí                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1280                     | 1280                                                                                               |                                                                                                  | 32.846                                                         | 7.087                                       |
| Ágúst                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1187                     | 1187                                                                                               |                                                                                                  | 21.709                                                         | 7.868                                       |
| September                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 921                      | 921                                                                                                |                                                                                                  | 3.024                                                          | 4.322                                       |
| Október                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 603                      |                                                                                                    | 603                                                                                              |                                                                | 3.859                                       |
| Nóvember                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 318                      |                                                                                                    | 318                                                                                              |                                                                | 1.292                                       |
| Desember                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 240                      |                                                                                                    | 240                                                                                              |                                                                |                                             |
| Samtals:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                          | meðalt. pr. dag.<br>909 bílar / um 2,6<br>farþegar í<br>hverjum bíl gera<br>2363 farþegar á<br>dag | meðalt. pr. dag.<br>350 bílar/ um 2,6<br>farþegar í<br>hverjum bíl gera<br>910 farþegar á<br>dag | 89 skipakomur<br>87.000 gestir.<br>Meðaltal pr. mán.<br>14.500 | 39.877<br>farþegar,<br>15.258<br>farartæki. |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Möguleikar á vetrarsiglingum skemmtiferðaskipa og Norrænu með frakt og ferðamenn munu aukast og eflast þegar Fjarðarheiðargöng verða tilbúin.</li> <li><sup>11</sup>Erlendir ferðamenn sem komu til landsins árið 2019 voru alls 2.013.190, af þeim sóttu 25,5% Austurland heim og af þeim 41% Seyðisfjörð.</li> <li><sup>12</sup>Erlendir ferðamenn sem komu til landsins árið 2023 voru 2.234.036 af þeim sóttu 28,5 Austurland heim. Ekki liggur fyrir hjá Ferðamálastofu hversu margir af þeim komu til Seyðisfjarðar, gera má ráð fyrir því að þeim hafi fjölgað í samræmi við þróun á Austurlandi á milli ára.</li> </ul> |                          |                                                                                                    |                                                                                                  |                                                                |                                             |

<sup>8</sup> Vegagerðin 21.08.2025 [sva tafla hra 2024.xlsx](#)

<sup>9</sup> Hafnir Múlaþings, Seyðisfjarðarhöfn, [Cruise ship arrivals | Ports of Múlaþing](#)

<sup>10</sup> Seyðisfjarðarhöfn, Rúnar Gunnarsson yfir hafnavörður.

<sup>11</sup> Ferðamenn á Austurlandi 2019 Ferðamálastofa bls. 33 [lokaskýrsla-2019-2a.pdf](#)

<sup>12</sup> Erlendir ferðamenn 2023 könnun Ferðamálastofa [Ferðamenn á Íslandi 2023 | Ferðamálastofa](#)

## Hvað ætlið þið að gera fyrir okkur Seyðfirðinga?

**Ég er nýflutt aftur á Seyðisfjörð eftir að hafa búið í Reykjavík í yfir 30 ár.** Hér er ég fædd og uppalin. Við hjónin fluttum hingað í vor og keyptum hús til að losa fjármagn og vera nær dóttur okkar sem hér býr.

Ég hef fylgst með umræðu um nýja samgönguáætlun ríkisins og er bæði reið og sár. Sú niðurstaða sem þar birtist er skýr: Seyðisfjörður virðist ekki lengur skipta máli.

Ég er ekki manneskja sem æsir sig á netinu eða hellir sér yfir fólk með svívirðingum. En þegar stjórnvöld taka ákvarðanir sem grafa undan framtíð heils samfélags er þögn ekki valkostur.

Þið segist vinna fyrir fólkið í landinu. Þá spyr ég einfaldlega: **Hvað ætlið þið að gera fyrir okkur á Seyðisfirði?** Hvernig ætlið þið að tryggja að dóttir mín og ungt fólk hér hafi raunverulega framtíð? Ekki í orði, heldur í verki.

Við hjónin höfum fjárfest í húsi hér. Með þessari samgönguáætlun hafið þið að öllum líkindum rýrt verðmæti hennar verulega. Ef við viljum selja og flytja á brott er það orðið mun erfiðara. **Ber ríkið enga ábyrgð á þeirri stöðu sem það sjálft skapar?**

Á Seyðisfirði býr duglegt og skapandi fólk sem hefur byggt líf sitt á þeirri forsendu að hér sé hægt að búa við sambærileg lífsskilyrði og annars staðar á landinu. Nú eruð þið að segja okkur að sú forsenda standist ekki lengur.

Fólk hér sækir vinnu, þjónustu, íþróttir barna og daglegt líf til Egilsstaða. Samgöngur þangað eru ekki munaður heldur lífsnauðsyn. Hvernig ætlið þið að tryggja öryggi okkar þegar Fjarðarheiði er lokuð, þegar aurskriður falla eða snjóflóð lokar leiðum – á sama tíma og veður útilokar sjó- og flugsamgöngur?

Er svarið virkilega að við eigum einfaldlega að sætta okkur við að vera afskipt? Að framtíð atvinnu hér takmarkist við örfá störf í laxeldi eða stóriðju annars staðar á Austurlandi? **Á fólk á landsbyggðinni ekki rétt á vali?**

Við sækjum alla okkar grunnþjónustu til Egilsstaða. Við tilheyrum Múlapingi. Samt er verið að taka ákvarðanir sem gera það sífellt hættulegra og erfiðara að lifa eðlilegu lífi hér.

Þegar gagnrýnt er að samgönguráðherra hafi ekki lesið skýrslu sem hann vitnar í, er það kallað „tittlingaskítur“. Er það viðhorfið til okkar? Að áhyggjur okkar séu smámunir?

Ég kaus Viðreisn í síðustu kosningum. Þar áður Samfylkinguna. Í dag spyr ég: **Hvað fæ ég í staðinn fyrir atkvæðið mitt?** Hvernig ætla þessir flokkar að standa með fólki eins og mér – ekki í ræðu, heldur í raunverulegum aðgerðum?

Munið þetta: Það koma aftur kosningar. Seyðfirðingar og íbúar Múlapings eru ekki bara þeir sem hér búa í dag, heldur líka þeir sem eiga hér fjölskyldu, eignir og framtíð undir.

Ekki svara mér með klisjum um „erfiðar ákvarðanir“. Sýnið mér og öðrum hér þá virðingu að svara af hreinskilni – og útskýra hvernig þið ætlið að tryggja að Seyðisfjörður verði ekki fórnarkostnaður í samgöngumálum ríkisins.

**Júlíana Björk Garðarsdóttir**





Nefnda- og greiningarsvið Alþingis  
B.t. umhverfis- og samgöngunefndar  
Sent í umsagnargátt Alþingis

Kópavogi, 2. febrúar 2026  
26011922/001.01 BR

**Efni: Umsögn Kópavogsbæjar vegna 322. mál, þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040.**

Árið 2025 var stofnaður vinnuhópur sem í sátu fulltrúar Vegagerðarinnar, Kópavogsbæjar, Hafnarfjarðar og Garðabæjar þar sem skoðaðar voru framtíðarútfærslur svo kallaðrar Flóttamannaleiðar sem hefur gengið undir ýmsum nöfnum í gegnum árin. Ágætis samtöl áttu sér stað í hópnum og voru allir sammála um að uppbygging vegarins væri brýn með tilliti til aukinnar byggðar og umferðar sem og slæmu núverandi ástandi vegarins. Í minnisblaði Vegagerðarinnar dagsett 10. júlí 2025 um hönnunarforsendur og útfærslu vegna lagfæringa á Elliðavatnsvegi sem nýtast átti vegna umræðu um samgönguáætlun kemur fram að lega vegarins sé frá vegamótum Reykjanesbrautar við Kaldárselsveg í Hafnarfirði, um Vífilstaðaveg í Garðabæ og áfram inn í Kópavog um Vatnsendaveg að hluta, Rjúpnaveg og að Arnarnesveg.

Skýr krafa var frá Kópavogi að með uppbyggingu vegarins og aukinni umferð um hann til og frá Kópavogi, að tryggt yrði að umferð verði beint um Rjúpnaveg til og frá Arnarnesvegi og að gerðar yrðu viðeigandi breytingar á viðkomandi götum og gatnamótum til að svo geti orðið.

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun kemur á óvart að Elliðavatnsvegur er einungis skilgreindur milli Kaldárselsvegar í Hafnarfirði og Austurkór í Kópavogi sem er í berhögg við það sem rætt var um og samstaða var um í vinnuhópnum og ekki í samræmi við það sem fram kemur í áður nefndu minnisblaði Vegagerðarinnar. Samkvæmt fulltrúa Vegagerðarinnar hafa orðið mistök þegar verkefnið var sett inn í tillögu til samgönguáætlunar og breyta þurfi mörkum framkvæmdarinnar þannig að veghluti nái á milli gatnamóta Kaldárselsvegar/Reykjanesbrautar og Arnarnesvegar/Rjúpnavegar.

Kópavogsbær mun ekki geta stutt óbreytta tillögu eins og hún er lögð fram í þingsályktunartillögunni, þar sem Elliðavatnsvegur verði endurbættur til að taka á móti auknu umferðarflæði, án þess að viðeigandi ráðstafanir verði gerðar í Kópavogi til að beina umferð ökutækja til og frá Arnarnesvegi um Rjúpnaveg og Vatnsendaveg sunnan hringtorgs við Tröllakór.



Áhyggjur Kópavogs tengt endurbótum á Elliðavatnsvegi án viðeigandi aðlögunar gatnakerfis í Kópavogi snúa að þeirri hættu að umferðarflæði mun leita áfram um Vatnsendaveg en ekki út á Arnarnesveg en uppbygging Arnarnesvegar á milli Rjúpnavegar og Breiðholtsbrautar mun draga úr áralöngu ofálagi umferðar á Vatnsendaveg og Vatnsendahvarf en verulegar líkur eru á að umferð um endurbættan Elliðavatnsveg muni beinast inn á Vatnsendaveg ef ekki komi til mótvægisáðgerðir.

Í lokaútgáfu þingsályktunartillögu skal taka mið af ákvörðun vinnuhóps um Elliðavatnsveg varðandi mörk vegarins í Hafnarfirði og Kópavogi.

Virðingarfyllst,

Ásthildur Helgadóttir  
Sviðstjóri umhverfissviðs

## Minnisblað – Borað í gegnum fjöll.

Allmikil umræða er í samfélaginu um jarðgangnagerð og mögulegar breytingar á fyrri ákvörðunum. Ríkisstjórnin hefur lagt áherslu á að rjúfa áralanga kyrrstöðu í jarðgangnagerð.

Fjarðarheiðargöng voru ákveðin næstu göng en göngin þegar fullhönnuð og tilbúin í útboð. Vegna mikils kostnaðar hafa stjórnvöld ítrekað frestað framkvæmdum. Fyrir liggur ný tillaga um svokölluð Mjóafjarðargöng, sem eru tvö göng sem kosta álíka og Fjarðarheiðargöng.

Engin fagleg vinna eða grunduð skoðun liggur fyrir, er rökstyður þessa stefnubreytingu. Þvert í mót virðast flest rök mæla frekar með Fjarðarheiðagöngunum. Ein stærstu rökin fyrir Fjarðarheiðagöngum er þó öryggissjónarmið en Fjarðarheiði er nú þegar einn hættulegasti fjallvegur landsins og ef Mjóafjarðargöng verða gerð án Fjarðarheiðaganga mun umferð aukast til mikilla muna yfir Fjarðarheiði með margföldun á umferðarslysum.

Því er mikilvægt að hugsa gangna-áætlanir á Austfjörðum upp á nýtt. Í umræðum hefur komið fram hugmynd um að bora göng í stað þess að sprengja eins og venjan er. Allmikil framþróun hefur orðið á bortækni, Tunnel Boring Machines, TMG, í gegnum fjöll og neðanjarðar. Stærsti jarðbor sem smíðaður hefur verið er 17,5 metrar í þvermál og yfir 150 metrar á lengd. Við þurfum 9,5 þvermáls metra bor til að bora veggöng gegnum fjöll.

Kínverjar hafa undanfarin ár verið í fararbroddi í jarðgangnaborunum með um 70% af öllum borunum á heimsvísu og talið er að borbúnaður frá Kína sé um helmingi ódýrari en frá Þýskalandi. Reynt hefur verið að fá verðupplýsingar frá Kína en gengið illa en svo virðist sem kostnaður við kaup á bor gæti numið um 2 – 3 milljörðum króna fyrir **9,5 þvermáls-metra bor**.

Talið er að sparnaður með borun í stað sprenginga geti verið 20% til 30% auk þess sem borleiðin er mun hraðvirkari svo nemur 2x til 3x styttri tíma. Helsta áhættan við borun er mögulegur vatnsleki sem getur skapað erfiðleika við borun.

Með borleiðinni er raunhæft að fara í jarðgangnagerð, bæði í Mjóafjarðargöng og einnig Fjarðarheiðargöng.

Með þessari lausn er hoggið á þær deilur og flokkadrætti sem nú eru upp komin auk þess sem trúverðugleiki stjórnvalda eykst.

### Tillaga að nýrri nálgun.

Frestað verði með ákvörðun um röðun á göngum á Austurlandi í Samgöngáætlun þangað til faglegt mat hefur verið unnið á gangnagerð á Austurlandi. Skipaður verði hópur öflugra sérfræðinga sem skoði kosti og galla jarðgangnaborunar og kanni möguleg kaup á jarðgangnabor til landsins. Einnig verði kannaður sá möguleiki að fyrirhugað Innviðafélag ríkissjóðs kaupi jarðgangnabor og leigi/láni verktökum sem bjóða í jarðgangnagerðina.

5. feb. 2026 – Kristján Sveinbjörnsson



Alþingi  
Umhverfis- og samgöngunefnd  
Kirkjustræti  
101 Reykjavík

Reykjavík 9. febrúar 2026  
Tilvísun: 2601137/0.7.6

**Efni: Umsögn um þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.**

Vísað er til erindis umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis til Landhelgisgæslu Íslands (322. mál), dags. 21. janúar 2026 þar sem óskað er eftir umsögn Landhelgisgæslu Íslands um Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

Meðal fjölbreyttra hlutverka Landhelgisgæslu Íslands er að fara með verkefni og rekstur vaktstöðvar siglinga sem gegnir lykilhlutverki í því að tryggja öruggar siglingar í efnahagslögsögu Íslands.

Landhelgisgæsla Íslands fagnar því að gerð verði heildstæð úttekt á öryggi í siglingum líkt og fram kemur í kafla 1.8. í aðgerðaráætlun 2026-2030, ekki hvað síst þar sem nauðsynlegt er meðal annars að endurnýja ýmis möstur, loftnet sem og miðlægan stjórnbúnað sem vaktstöð siglinga reiðir sig á. Afar mikilvægt er fyrir öryggi á sjó að fjarskiptabúnaður sem og annar búnaður sá sem vaktstöð siglinga og sjófarendur reiða sig á sé öruggur, traustur og áreiðanlegur.

Sé þess óskað eru fulltrúar stofnunarinnar reiðubúnir að koma á fund nefndarinnar og fara nánar yfir efni umsagnarinnar.

Virðingarfyllt,

fh. Landhelgisgæslu Íslands

*Ásdís Halla Arnardóttir*

Ásdís Halla Arnardóttir  
Lögfræðingur





## Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

[umsagnir@althingi.is](mailto:umsagnir@althingi.is)

Reykjavík 29.janúar 2026.

### Efni – Þingmál 322

#### ***Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 – 2040***

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 – 2040 er gert ráð fyrir 100millj. kr. árlegu fjárframlagi til reiðvega árin 2026-2040, og á tveimur fimm ára tímabilum þ.e. 2031-2035 og 2036-2040, 500 millj kr. hvort tímabil. Í heildina 1.500 millj. kr. á fimmtán ára tímabili.

Hér er í raun um lækkingu á fjárframlagi til reiðvega að ræða frá því sem það hefur verið á undanförunum árum. Sem dæmi þá var á árinu 2009 framlag til reiðvega af samgönguáætlun 70 millj. kr. og hafði þá að mestu fylgt verðlagsþróunum árána 200-2009. Framreiknað með verðlagsreiknivél Hagstofu Íslands væri sú upphæð tæpar 140 m.kr. að núvirði.

Í október 2022 skipaði innviðaráðuneytið starfshóp um stöðu reiðvegamála. Starfshópurinn skyldi taka saman upplýsingar um stöðu reiðvega hér á landi og vinna kostnaðarmetna tillögu að áætlun í reiðvegamálu til framtíðar, tillögu sem ætlað er að nýtist m.a. við mótun samgönguáætlana og til forgangsroðunnar framkvæmda á reiðvegum. Starfshópurinn var skipaður fulltrúa Vegagerðarinnar, sem jafnframt var formaður starfshópsins, fulltrúa innviðaráðuneytisins og tveimur fulltrúum skipuðum af Landssambandi hestamannafélaga (LH).

Í niðurstöðum starfshópsins sem skilað var í maí 2023, var lagt til að átak verði gert í reiðvegamálu og að reiðvegafé verði aukið verulega frá því sem verið hefur undanfarin ár eða í 300. m.kr. árlegt framlag. Reiðvegafénu skuli skipt milli þess að viðhalda núverandi reiðvegum, uppbyggingu og viðhaldi stofn- og ferðaleiða og gert reiðfært þar sem akvegir hafa verið lagðir bundnu slitlagi.

Reiðvegir/reiðleiðir eru undirstaða þess að hestatengd ferðapjónusta og hestamennska geti dafnað og eflst á komandi árum.

Sýnt hefur verið fram á og færð rök fyrir því hve háum fjárhæðum hestamennska og hestatengd ferðapjónusta eru að skila þjóðarþínu í tekjur á ársgrundvelli, tekjum sem hlaupa á tugum milljarða á ári hverju.

Landssamband hestamannafélaga skorar því á stjórnvöld og Alþingi að í tillögu til þingsályktunnar um samgönguáætlun 2026-2040 verði framlög til reiðvega aukin verulega og verði að lágmarki 300 millj. kr. á ársgrundvelli eins og starfshópurinn leggur til.

### Virðingarfyllt

f.h. Landssambands hestamannafélaga (LH)

Linda Björk Gunnlaugsdóttir  
formaður LH

Jón Magnússon  
formaður reiðveganeftndar LH





Þórshöfn 29.01.2026

## Umsögn um 322. mál – Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt 5 ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030

<https://umsagnir.althingi.is/login.aspx?ReturnUrl=%2f>

Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Sérfræðingur á nefnda- og greiningarsviði: Jón Ingvi Ingimundarson

[jon.i.ingimundarson@althingi.is](mailto:jon.i.ingimundarson@althingi.is)

Nefndaritari: Inga Skarphéðinsdóttir [ingaskarp@althingi.is](mailto:ingaskarp@althingi.is)

Úr samgönguáætlun:

| Höfn                                                                                        | Kostnaður          |                   | 2026          |        | 2027          |      | 2028          |       | 2029          |      | 2030          |      | 2031+ |  | Hlutf. ríkissj. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------|---------------|--------|---------------|------|---------------|-------|---------------|------|---------------|------|-------|--|-----------------|
| Verkefni                                                                                    | Heildar-<br>kostn. | Lokið<br>1.1.2026 | Kostn. Fjárv. |        | Kostn. Fjárv. |      | Kostn. Fjárv. |       | Kostn. Fjárv. |      | Kostn. Fjárv. |      |       |  |                 |
| Hafnasamlag Norðurlands                                                                     |                    |                   |               |        |               |      |               |       |               |      |               |      |       |  |                 |
| Akureyri: Torfunfsbryggja, endurbýgging stálþils                                            | 448                | 380               | 68,0          | 41,1   |               |      |               |       |               |      |               |      |       |  | 75%             |
| Akureyri: Tograbryggja austurs, endurbýgging (stálþil og þekja, 100 m, -8 m dýpi)           | 350,0              |                   |               |        |               |      |               |       | 160,0         | 51,6 | 150,0         | 48,4 | +     |  | 40%             |
| Hrísey: Hafskipabryggja, nýr ferjugarður                                                    | 80,0               |                   |               |        |               |      |               |       | 80,0          | 38,7 |               |      |       |  | 60%             |
| Hafnir Norðurlands                                                                          |                    |                   |               |        |               |      |               |       |               |      |               |      |       |  |                 |
| Húsavík: Þvergarður, endurbýgging (stálþil og þekja, 165 m, -6/-8 m dýpi)                   | 394                |                   | 63,0          | 38,1   | 144,0         | 87,1 | 187,0         | 113,1 |               |      |               |      |       |  | 75%             |
| Húsavík: Þvergarður, lenging (stálþil og þekja, 50 m, -8 m dýpi)                            | 165,0              | 165,0             |               |        |               |      |               |       |               |      |               |      |       |  | 60%             |
| Húsavík: Stofndýpkun og þilskurður v. þvergarðs (20.000 m³, -8 m dýpi og 165 m, gróðurfast) | 337                | 65,0              | 31,0          | 15,0   | 108,0         | 52,3 | 133,0         | 64,4  |               |      |               |      |       |  | 60%             |
| Húsavík: Flotbryggja (4 x 60 m)                                                             | 94                 |                   | 94,0          | 45,5   |               |      |               |       |               |      |               |      |       |  | 60%             |
| Húsavík: Dráttarbátur 30 tonn                                                               | 320                | 320               | -320,0        | -154,8 |               |      |               |       |               |      | 10,0          | 4,8  | +     |  | 60%             |
| Húsavík: Strandabakkagarður 600 m grjóttgarður                                              | 1.200              |                   |               |        |               |      |               |       | 40,0          | 19,4 | 130,0         | 62,9 | +     |  | 60%             |
| Langanesbyggð                                                                               |                    |                   |               |        |               |      |               |       |               |      |               |      |       |  |                 |
| Þórshöfn: Endurbýgging hafskipabryggju, trébryggju (harðviður, 25 m, -3 m dýpi)             | 83                 |                   | 83,0          | 50,2   |               |      |               |       |               |      |               |      |       |  | 75%             |
| Þórshöfn: Austurgarður lenging (stálþil og þekja), 100 m í -8m                              | 650                |                   |               |        |               |      |               |       | 20,0          | 9,7  | 80,0          | 38,7 | +     |  | 60%             |

### Þórshafnarhöfn

Sveitarstjórn Langanesbyggðar fer fram það við Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis að framlög til hafnarinnar á Þórshöfn verði aukin svo ljúka megi þeim framkvæmdum sem byrjað var á árið 2023 eða í það minnsta hluta þeirra þannig að höfnin geti með góðu móti sinnt hlutverki sínu. Í samgönguáætlun (sjá hér á undan hvað varðar höfnina á Þórshöfn) er einungis gert ráð fyrir nauðsynlegri viðgerð á hafskipabryggju sem í raun er bryggja sem notuð er til löndunar. Hér er um að ræða hluta löndunarbryggjunnar sem er trébryggja sem komin er til ára sinna og þolir ekki þann þunga sem hún þarf að bera við út- og uppskipun. Lenging aðalhafnargarðs um 100m til austurs (Liður 4) er ekki á áætlun fyrr en 2029-2030 og þá einungis framlag sem dugar til hönnunar og undirbúnings framkvæmda.



Eitt mikilvægasta atriðið, sem er gerð trébryggju í framhaldi af nýrri aðkomu, er hvergi að finna í áætluninni en sú framkvæmd er lykilatriði í öryggismálum hafnarinnar og bættri aðstöðu útgerðar smábáta og annarra útgerða frá Þórshöfn. Sú aðstaða var áður þar sem uppfyllingin var sett (Fskj 1 og 1a)

Markmið þessara framkvæmda var og er að:

- Auka athafnasvæði hafnarinnar með greiðu aðgengi að hafnarkanti.
- Auka umferðaröryggi á svæðinu með bættum samgöngutengingum.
- Styrkja hafnsækna starfsemi á Þórshöfn með nýjum lóðum og byggingarheimildum sem styðja við uppbyggingu á svæðinu.
- Skapa góð skilyrði fyrir smábátahöfn og viðlegurými.

Megin þættir þeirra framkvæmda sem lagt var í 2023 voru eftirfarandi:

1. Stækkun athafnasvæðis innan hafnarinnar um 4200m<sup>2</sup> með fyllingu úr efni sem kom upp úr höfninni við dýpkun hafnarinnar (Fskj. 2). Dýpkunin var hluti þeirra framkvæmda sem lagt var út í og hægt var að nota stóran hluta þess efnis í fyllingu. Þetta var gert til að stækka athafnasvæði hafnarinnar samkvæmt markmiðum. Skipting þessarar stækkunar er þannig að 45% af nýrri uppfyllingu var til að stækka athafnasvæði Ísfélags hf. en um 55% til að skapa betri aðstöðu fyrir aðra útgerð frá Þórshöfn m.a. útgerð smábáta. Nauðsynlegt var að auka frystigetu Ísfélags hf. vegna breyttra aðstæðna á mörkuðum erlendis þar sem betra, ódýrara og hagkvæmara var að geyma vöruna á Íslandi og flytja út vörur eftir eftirspurn í stað þess að vera með lager í útlöndum. Þessum þætti er lokið, það er, dýpkun hafnarinnar, gerð uppfyllingar og bygging nýs frystiklefa en frágangur svæðisins er eftir sem felur m.a. í sér betri aðstöðu fyrir aðra útgerð frá Þórshöfn og betri aðkomu að höfninni (sjá 3. lið) með gerð nýrrar og öruggari aðkomu og trébryggju í framhaldi af henni.

2. Við stækkun athafnasvæðisins með fyllingu inni í höfninni myndaðist flái út í höfnina þar sem áður var aðstaða fyrir smábáta. Samkvæmt nýju deiliskipulagi (fskj. 3) er ætlunin að koma fyrir trébryggju við þennan fláa, í beinu framhaldi af nýrri aðkomu (sjá lið 3) þar sem smábátar geta athafnað sig og tengja við hana tvær flotbryggjur sem fyrir voru í kverkinni (fsk. 1). Vegagerðin hefur reiknað út að kostnaður við gerð trébryggjunnar verði um 240 milljónir króna. Sveitarfélagið hefur þegar við gerð fjárhagsáætlunar 2026 gert ráð fyrir sínum hlut (40%) í gerð trébryggjunnar. Samkvæmt hafnarlögum 61/2003 24. gr. c liðar styrkir ríkið slíka framkvæmd með allt að 60% af kostnaði.

3. Ný aðkoma. Allt frá því að núverandi aðalskipulag, með síðari breytingum tók gildi árið 2007 hefur verið gert ráð fyrir nýrri aðkomu að höfninni frá Fjarðarvegi. Núverandi aðkoma er eftir Eyrarvegi frá krossgötum Eyrarvegar, Langanesvegar, Fjarðarvegar og Bakkavegar (sjá meðfylgjandi loftmynd fsk. 1a). Þessi aðkoma er mjög erfið og hættuleg á þessum krossgötum. Með nýju deiliskipulagi hafnarinnar frá 2024 var enn gert ráð fyrir nýrri aðkomu frá Fjarðarvegi (Bryggjuvegi). Þessi aðkoma er mun öruggari og umferð beint að fyrirhuguðu bílastæði við trébryggjuna sem yrði athafnasvæði smábáta. Þetta er brýnt öryggismál fyrir höfnina og umferð að og frá henni.

4. Lenging hafnargarðs (austur/vestur). Hér er átt við lengingu hafnargarðsins sem í samgönguáætlun er kallaður Austurgarður. Með lengingu hafnargarðsins fæst mun meira viðlegupláss og pláss til upp- og útskipunar frá höfninni en markmiðið með því er að þegar tvö ski eru að landa gæti þriðja skipið haft viðlegu. Samkvæmt mælingum gæti lenging hafnargarðsins skapað enn meiri kyrrð í smábátahöfninni fyrir innan (Berið saman loftmynd á fsk. 1a og gildandi deiliskipulag á fsk. 3)

Höfnin á Þórshöfn er lífæð byggðarinnar í Langanesbyggð. Hátt í helmingur úrsvarstekna sveitarfélagsins kemur frá sjávarútvegi. Höfnin hefur um langt skeið verið ein af þeim hæstu í



lönduðum afla og útflutningi frá landinu (Fsk. 4). Það er því nauðsyn fyrir sveitarfélagið að skapa þau skilyrði við höfnina að hún haldi sinni stöðu og styrkist sem stoð í atvinnulífi í Langanesbyggð og þar með á Norðausturlandi.

Sveitarfélagið hefur nú þegar lagt til 74 milljónir til framkvæmda, þegar dregið er frá framlaga Vegagerðarinnar til hafnarinnar og gerir, eins og áður segir ráð fyrir að greiða sinn hluta í þeim framkvæmdum sem framundan eru. Þá hefur Ísfélag hf. fjárfest fyrir umtalsverða upphæð í nýjum frystiklefa, starfsmannaaðstöðu og fleiri þáttum sem snúa að rekstri þess og styrkja hafnsækna starfsemi á Þórshöfn.

Það setur þó óneitanlega strik í reikninginn að nýlega uppgötvaðist mygla í Grunnskólanum á Þórshöfn þannig að sveitarfélagið þarf að leggja til mikla fjármuni til viðgerðar og/eða nýbyggingar við skólann. Það þrengir óneitanlega stöðu sveitarfélagsins til að standa við áætlun um endurskipulagningu og endurbætur við höfnina. Því voru það mikil vonbrigði að sjá hversu litlu er varið til hafnarframkvæmda á Þórshöfn miðað við mikilvægi hafnarinnar fyrir atvinnulíf og byggð á NA landi.

**Kjarni þess sem við viljum kom á framfæri með þessari umsögn er:**

- a. Að gert sé ráð fyrir framlagi til trébryggju til að bæta öryggismál hafnarinnar og skapa aðstöðu fyrir útgerð smábáta og annarra úrgerða frá Þórshöfn. Aðgerðin er því mjög brýn. **Hlutur ríkissjóðs í þessari framkvæmd er 145 milljónir króna af heildarkostnaði sem er 241 milljón króna.**
- b. Að samgönguáætlun styðji við markmið Langanesbyggðar um að stórbæta umferðaröryggi við hafnarsvæði með því að leggja nýja aðkomu að höfninni. Aðgerðin er talin mjög brýn. **Hlutur ríkissjóðs í þessari framkvæmd er 18,6 milljónir króna af heildarkostnaði sem er 31 milljón króna.**
- c. Að undirbúningi á lengingu austurgarðs sé flýtt enda er sú framkvæmd lykiforsenda áframhaldandi styrkingar sjávarútvegs frá Þórshöfn og þar með grundvöllur verðmætasköpunar og skatttekna. **Hlutur ríkissjóðs kemur fram í áætluninni en ósk okkar er að þessi undirbúningur hefjist fyrir.**

**Það er ekki verið að fara fram á umbyltingu áætlunarinnar heldur aðeins að kosta litlu til við höfnina til að breyta aðstöðu til muna. Alls er farið fram á að framlög þessa árs verði aukin um tæplega 164 milljónir króna.**

**Aðkoma að grafreitum í Langanesbyggð.**

Í Langanesbyggð eru 4 kirkjur og þar af þrjár með grafreiti. Þetta eru Sauðaneskirkja, kirkjan að Svalbarði og Skeggjastaðakirkja. Á Þórshöfn er kirkja og skipulagður grafreitur sem hingað til hefur ekki verið fullkomlega gengið frá og nýttur. Aðkomur að grafreitum við Sauðaneskirkju og kirkjuna að Svalbarði eru í afleitu ástandi og ekki mikið eða kostnaðarsamt verk að leggja bundið slitlag á þær til að auðvelda aðgengi að þeim. Haft verður einnig samband við Þjóðkirkjuna vegna þessa máls.

**Breknaheiði**

Að lokum vill sveitarstjórn koma á framfæri þökkum til Vegagerðarinnar og fjárveitingavaldsins fyrir að hafa í tilefni þess að 20 ár eru liðin frá sameiningu Skeggjastaðahrepps og Þórshafnarhrepps sem

## Langanesbyggð Sveitarstjórn



myndaði sveitarfélagið Langanesbyggð, hafið framkvæmdir við 8 km langan vegspotta sem eftir var á Brekknaheiði. Heiðin tengir saman byggðarlögin Bakkafjörð og Þórshöfn. Það hefur verið langt og strangt ferli að fá þessu framgengt eftir sameininguna en nú virðist sjá fyrir endann á þessu verkefni.

F.h. Sveitarstjórnar Langanesbyggðar

---

Björn S. Lárusson  
Sveitarstjóri.





Hafnarvegur

Krabbavegur

Grund

Hálsvægur

Lækjavegur

Þorshafnarkirkja

Sunnuvegur

Harðarvegur

Harðarvegur



Hálmargata

4

23.844 m<sup>2</sup>

22.222 m<sup>2</sup>  
20.000 m<sup>2</sup> 10 m

Frystigeymsla  
/dagklæfi





Landfylling eins og er teiknuð hér, í kóta 2,8m í hafnarkerfi (sama hæð og bryggjan sem hún liggur að) er u.þ.b. 13.500 m<sup>3</sup>. Það eru einhver skekkjumörk þar sem við eigum ekki mælingu af landinu, en þetta er stærðargráðan.

Kostnaður veltur mikið á því hvaðan efnið kemur, en ætti að vera á bilinu 1200 til 4000 kr/m<sup>3</sup> (laust efni tekið úr höfninni/sótt í námu). Þá er eftir yfirborðsfrágangur.



# Hafnarsvæði á Þórshöfn



Langanesbyggð



ÆÐALSKIPULAG LANGANESBYGGÐAR 2007-2027  
- Þéttbýlisuppráttur Þórshafnar

SAMÞYKKTIR

Deiliskipulag þetta, sem auglýst hefur verið skv. 40. og 41. grein skipulagslaga nr. 123/2010 með síðari breytingum var samþykkt í skipulags- og umhverfisnefnd þann \_\_\_\_\_

og í sveitarstjórn Langanesbyggðar þann \_\_\_\_\_

Tillagan var auglýst frá \_\_\_\_\_

með athugasemdafresti til \_\_\_\_\_

f.h. Langanesbyggðar

Auglýsing um gildistöku skipulagsins var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann \_\_\_\_\_

HEILDARENDURSKOÐUN

Við gildistöku þessa skipulags, fellur fyrirbyggjandi deiliskipulag *Deiliskipulag hafnarsvæðis Þórshafnar* frá árinu 2007 úr gildi.

SKIPULAGSGÖGN OG KORTAGRUNNUR

Skipulagsgögn fyrir svæðið eru þessi:

- Deiliskipulagsuppráttur 1:2.000
- Greinargerð og umhverfisskýrsla

Kortagrunnur:

Skipulagsuppráttur er teiknaður í kortagrunn sveitarfélagsins.



Hafnarsvæði á Þórshöfn  
Langanesbyggð  
Deiliskipulag

|               |            |             |       |
|---------------|------------|-------------|-------|
| SKJALALYKILL: | BLADSTÆRÐ: | UNNIÐ:      | RÝNT: |
| 103047        | A2         | AKS         | MBG   |
| MÆLIKVARÐI:   | DAGS:      | DAGS.BREYT: |       |
| 1:2000        | 30.05.24   | 25.09.24    |       |

SAMÞYKKT:



DEILISKIPULAGSUPPRÁTTUR 1:2.000

## SKÝRINGAR

- Mörk deiliskipulagsreits
- Lóðarmörk
- Lóð
- Byggingareitir húsa
- Núverandi byggingar
- Fornminjar og helgunarsvæði fornminja 15 m
- Hafnarsvæði
- Grjótvörnargarður eða grjótvörn
- Vegur
- Lóðarmörk sem falla úr gildi
- Bílastæði til skýringar
- Gróður til skýringar
- Gangstétt
- Þvottaplan
- Kvöð um lagnaleið
- Lóðarnúmer
- Byggingar vikjandi/ til flutnings
- 800m² Lóðarstærð
- Timburbryggja





Töluverðar sveiflur hafa verið í aflamagni Þórshafnar undanfarinn áratug, en mest var landað árið 2022. Sé horft til síðustu tíu ára í heild, frá 2016-2025, þá er Þórshöfn í tíunda sæti yfir stærstu löndunarhafnir landsins (*allar tegundir, í tonnum*).

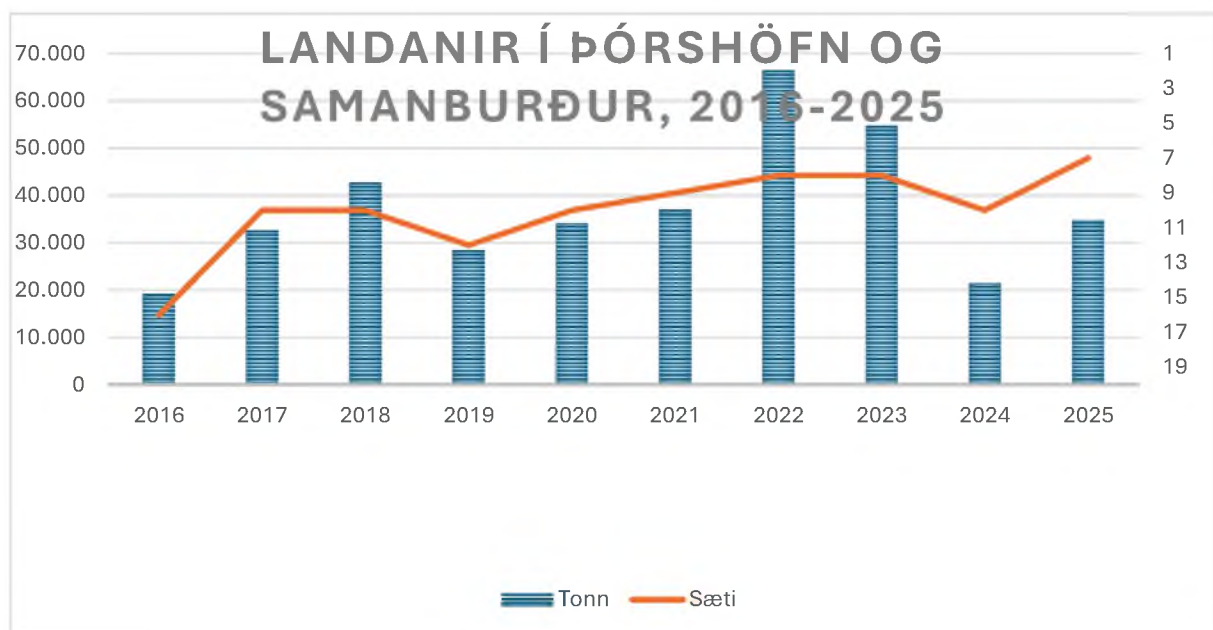
| LÖNDUNARHAFNIR     | 2016-25   |
|--------------------|-----------|
| 1. NESKAUPSSTAÐUR  | 1.856.949 |
| 2. VESTMANNAEYJAR  | 1.487.597 |
| 3. VOPNAFJÖRÐUR    | 1.037.111 |
| 4. ESKIFJÖRÐUR     | 996.101   |
| 5. REYKJAVÍK       | 750.566   |
| 6. HORNAFJÖRÐUR    | 527.887   |
| 7. SEYÐISFJÖRÐUR   | 466.021   |
| 8. FÁSKRÚÐSFJÖRÐUR | 418.197   |
| 9. GRINDAVÍK       | 389.046   |
| 10. ÞÓRSHÖFN       | 371.796   |

Röðun hafnarinnar í samanburði við aðrar hafnir á Íslandi hefur almennt batnað á tímabilinu og samanburðurinn aldrei verið jafn jákvæður og árið 2025. Þessi þróun bendir til þess að samkeppnisstaða hafnarinnar sé að styrkjast, þrátt fyrir sveiflur í aflamagni.

| LÖNDUNARHAFNIR     | 2025    |
|--------------------|---------|
| 1. NESKAUPSSTAÐUR  | 179.807 |
| 2. VESTMANNAEYJAR  | 109.925 |
| 3. ESKIFJÖRÐUR     | 104.657 |
| 4. VOPNAFJÖRÐUR    | 95.228  |
| 5. HORNAFJÖRÐUR    | 70.144  |
| 6. REYKJAVÍK       | 58.338  |
| 7. ÞÓRSHÖFN        | 34.808  |
| 8. FÁSKRÚÐSFJÖRÐUR | 33.931  |
| 9. HAFNARFJÖRÐUR   | 32.264  |
| 10. GRINDAVÍK      | 32.025  |

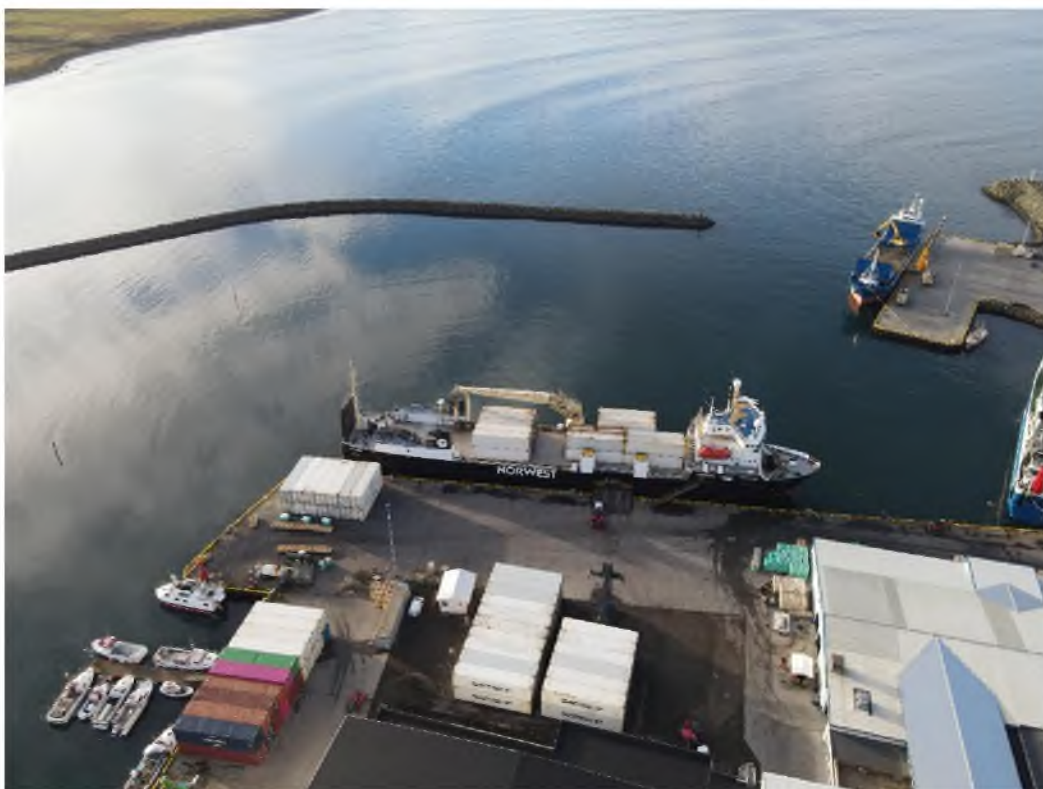
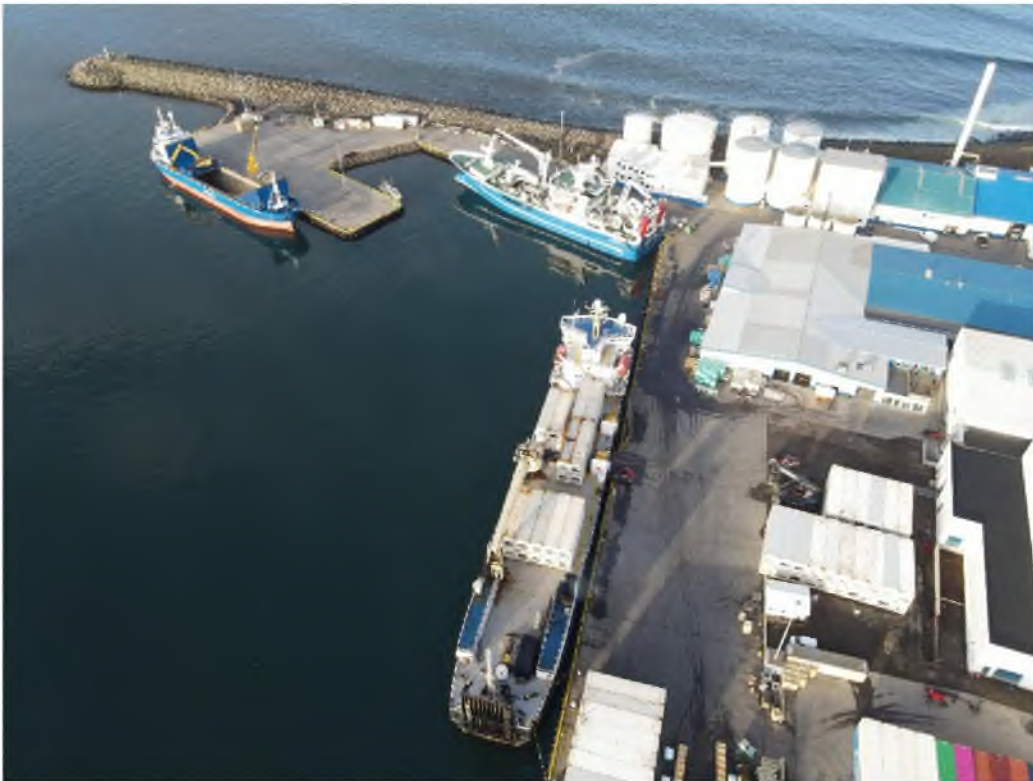


Aflaverðmæti þórshafnar síðustu fimm ára sem tölur ná yfir (2020-2024) var rétt tæplega 14 milljarðar íslenskra króna, samkvæmt gögnum Hagstofunnar. Á þessu tímabili var aflaverðmætið mest árið 2022, eða sem nemur ríflega fjórum milljörðum króna.











### Bókun hafnarnefndar vegna Samgönguáætlunar

#### 6. Tillaga að umsögn til samgöngunefndar Alþingis vegna samgönguáætlunar 2026-2040 ásamt aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030

06.1 – 06.5 Fylgiskjöl vegna tillögu að umsögn.

*Bókun um afgreiðslu:* Hafnarnefnd Langeshafna tekur undir þá umsögn sem sveitarstjórn Langesbyggðar hefur bókað varðandi Samgönguáætlun. Nefndin ítrekar mikilvægi hafna Langesbyggðar og að sú upphæð sem farið er fram á að sett verði inn í áætlunina er algjört lámark þess sem þarf til að bæta aðstöðu við höfnina til að hún geti þjónað hlutverki sínu sem best. ***Nefndin skorar á Umhverfis- og samgöngunefnd að taka tillit til mikilvægi sjávarútvegs á þeim stöðum þar sem byggð byggir um helming afkomu sinnar á atvinnugreininni.***

Samþykkt samhljóða.

Athugasemdir við þingskjal nr. 463-322, mál 157 löggjafarþing 2025-2026. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis

Ég vil með umsögn þessari leggja áherslu á mikilvægi þess að samgönguáætlun lýsi skýrri forgangsöröðun, sem byggir á faglegum forsendum, íbúasamráði, öryggismati og raunverulegri þjónustuhörf íbúa um land allt, ekki síst á Austurlandi þar sem náttúruvá og erfitt veðurfar setja sérstök viðmið. Skemmst er að minnast allsherjar rýmingar Seyðisfjarðar hinn 18. desember 2020 þegar allir íbúar staðarins voru fluttir á brott í kjölfar stærstu aurskriðu sem fallið hefur á íbúabyggð á Íslandi.

### **1. Forgangsöröðun jarðganga: Ólíkt gildandi stefnu og ósamræmi í framkominni samgönguáætlun.**

Í tillögu að nýrri áætlun eru Fljótagöng sett fremst í forgangsöröðun jarðganga en Fjarðarheiðargöng, sem í gildandi áætlun voru efst á lista, hafa verið flutt niður listann eða jafnvel dregin út úr forgangsverkefnum næstu áratuga og eru eingöngu til athugunar. Þetta er gert þrátt fyrir að fullhönnuð og útboðshæf göng undir Fjarðarheiði hafi legið fyrir í langan tíma og mikill undirbúningur farið í þau. Kostnaður þar um það bil 612 milljónir, sem virðist eiga að kasta á glæ, sem eitt og sér ætti að vera skoðunarefni fyrir ríkisendurskoðanda. Það er sérstaklegt áhyggjuefni að þessi breyting virðist eingöngu byggjast á nýjum pólitískum forsendum ráðuneytisins og ekki á gagnsæju öryggis- eða samfélagslegu mati sem dregið hafi verið fram í opinberri umræðu. Stefnumbreyting þarf að byggja á rökum sem standast skoðun, ekki aðeins formlegum framsöguræðum. Að hefja framkvæmdir við undirbúning Fljótaganga áður en Alþingi samþykkir áætlunina er svo sértakt rannsóknarefni, enda engar samþykktir Alþingis fyrir fjárútlátum fyrir hendi.

### **2. Öryggi vegakerfis og vetrareinangrun Seyðisfjarðar**

Ástæður fyrir brýnni gerð Fjarðarheiðarganga liggja ekki aðeins í fyrri áætlunum heldur eru sterk umferðaröryggis- og náttúruvársjónarmið fyrir hendi. Núverandi leið yfir Fjarðarheiði er þekkt fyrir hættu á ofsavæðum og ófærð nánast á öllum árstímum, sem hefur verið stórt öryggisvandamál í samfélaginu. Órofin samstaða hefur verið með sveitarfélögum á Austurlandi um að næsta stórfamkvæmd í jarðgangagerð séu Fjarðarheiðargöng.

Ég bendi einnig á að samkvæmt öllum gögnum Vegagerðar er umræddur vegarkafli afar hættulegur hluti þjóðvegarsins og hefur það í för með sér mikla slysatiðni og samfélagslegan kostnað, bæði beinan og óbeinan. Í ljósi þess ætti öryggismat að hafa forgang fram yfir tæknilega óleyst en samfélagslega minna áriðandi verkefni. Fyrirséð er að umferð um Fljótagöng verður að mun minni en um Fjarðarheiðargöng sem er þjóðleið til og frá Evrópu. Þá eru þegar tvær útgönguleiðir sem Siglfríðingar hafa skapist neyðarástand á meðan Seyðfirðingar eru innilokaðir og komast ekki landleiðina.

### **3. Byggða-, atvinnu og samfélagsleg áhrif**

Austurland býr við sérstakar byggða- og atvinnuþróunaráskoranir. Vetrarófærð hefur áhrif á aðgengi að þjónustu, atvinnulíf og ferðaþjónustu sem eru grunnstoðir efnahags íbúa. Með því að draga Fjarðarheiðargöng úr efstu forgangsöröðun er verið að draga úr líkum á að byggðin lifi af þær



hremmingar sem á hafa dunið á með samdrætti í sjávarútvegi og þar með er einnig dregið úr lífslíkum og velferð byggðarinnar. Slíkt skiptir máli bæði fyrir íbúa sem og ferðaþjónustuaðila sem treysta á örugg og fyrirfram gefin samgöngukjör. Loforð fyrri ríkisstjórna og eftirfarandi samþykki löggjafarvaldsins juku væntingar íbúanna til bættra samgangna, sem með þessari nýju Samgönguáætlun eru brostnar. Þetta þýðir í raun að ekki er hægt að treysta á slíkar áætlanir til frambúðar. Þá hefur undirskriftasöfnun með kröfu um Fjarðarheiðargöng inni á [www.island.is](http://www.island.is) safnað 2978 undirskriftum, sem dregur fram sýnilega breiða samstöðu íbúa sem vilja að áætlunin endurspegli raunverulega þjónustuhörf. Slíkt ætti ekki að hunsa í stórrí landsáætlun.

#### 4. Samráðsskortur og skipulagsvald sveitarfélaga

Í umsögn Byggðarráðs Múlaþings kemur fram að sveitarstjórnir á Austurlandi hafi hvorki verið spurðar álits, né verið haft nauðsynlegt samráð við þær, þegar forgangsverkefni áætlunarinnar voru endurmetin. Þótt áætlunin segi að samráðsferli hafi staðið yfir hefur það ekki endurspeglast í ákvörðunum sem snerta beint skipulagsvald sveitarfélaga og stefnu í byggðamálum. Þá hefur Innviðaráðherra neitað forsvarsmönnum Múlaþings um fund um málið.

Slíkt er í andstöðu við grundvallarsjónarmið um lýðræðislega ákvarðanatöku í samgöngumálum þar sem sveitarfélög bera ábyrgð á skipulagi og þróun sinna svæða.

#### Niðurstaða og tillögur til breytinga

Vegna framangreindra sjónarmiða legg ég til:

1. Að forgangsöröðun jarðganga verði endurskoðuð með sérstakri áherslu á öryggis-, byggða- og samfélagsmat í stað pólitískra geðþóttaákvæðanna. Vísa um það til fjölmargra viðbragðsáætlana Almannafræðisla hvað varðar vöð á landi, í lofti og á legi.
2. Að Fjarðarheiðargöng verði sett í efsta sæti forgangsöröðunar að nýju og að þegar verði gengið til framkvæmda, enda göngin fullhönnuð og tilbúin til útboðs.
3. Fram er komin á Alþingi tillaga frá Þorgrími Sigmundssyni um Axarveg sem þarfnast samþykkis og er lagt til að þegar verði farið í þá framkvæmd.

Ég tel að með þessum breytingum byggi ný samgönguáætlun ekki aðeins upp traust og verklag sem er faglegt og í samræmi við vilja íbúa, heldur leggi einnig grunn að öruggari, hagkvæmari og samfélagslega réttlátara samgöngukerfi til framtíðar fyrir allt landið. Ef ekki er hægt að treysta ákvörðunum sem teknar eru í tengslum við sameiningar sveitarfélaga til frambúðar er kerfið hrúkið og engar sameiningar verða í framtíðinni. Hlutur Austurlands í tillögu að samgönguáætlun er lítill sem enginn. Kjördæmapot og eiginhagsmunagæsla einstakra ráðamanna eins og Innviðaráðherra hefur sett fram í Samgönguáætlun er ólíkandi.

Virðingarfyllt,

Lárus Bjarnason íbúi í Múlaþingi, fyrrverandi sýslumaður, lögreglustjóri og formaður Almannafræðisla Fljótsdalshéraðs, Seyðisfjarðar og Borgarfjarðar eystra.

Seyðisfirði, 4. febrúar 2026.





**Athugasemdir við þingskjal nr. 463-322, mál 157 löggjafarþing 2025-2026. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.**

**Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis:**

**Efni: Mótmæli gegn frestun Fjarðarheiðarganga og breyttri forgangsörðun jarðganga.**

Ég sendi hér inn umsögn í nafni Leikfélags Fljótsdalshéraðs. Þessi frestun hefur mikil áhrif á sveitarfélagið Múlaþing og samfélagið í því. Ef samgöngur væru betri innan þess væri ekkert því til fyrirstöðu að hægt væri að byggja upp Leikfélag Múlaþings en Leikfélag Fljótsdalshéraðs og Leikfélag Seyðisfjarðar hafa rætt samstarf. Það samstarf væri þó aldrei að fara að ganga vel fyrr en gögn eru komin til að tryggja samgöngur. Vegna þess að venjan er að setja upp leikrit á haustin myndi það aldrei ganga þar sem að það er engan veginn hægt að treysta að heiðin sé opin. Og þó að hún sé opin er vegurinn oft lífshættulegur og opin í mjög slæmum skilyrðum og því ekki boðlegt að taka áhættuna. Þetta aftrar því samstarfi íbúa sameinaðs sveitarfélags í menningarstarfi jafnt og öðru starfi. Það er afleitt að íbúar í sama sveitarfélaginu geti ekki treyst á að þeir komist á milli til að stunda leik og/eða starf þegar að sveitarfélagið var stofnað vegna þess að ríkisvaldið lofaði bættum samgöngum. Er það í alvörunni í lagi að þingmenn hendi út áætlunum sem hefur verið lofað í hvert skipti sem ný ríkisstjórn tekur við völd? Og er í lagi að aftra einu göngum sem tilbúin eru og henda þar með öllum milljónunum sem búið vera að eyða í verkið nú þegar ásamt þeim fjármunum sem sveitarfélagið hefur eytt við sameingu og annað starf.

Virðingarfyllst, Erla Guðný Pálsdóttir, formaður Leikfélags Fljótsdalshéraðs og skjalastjóri Múlaþings.

## Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

[umsagnir@althingi.is](mailto:umsagnir@althingi.is)

Reykjavík 9. febrúar 2026

**Efni: umsögn um þingmál 322 - Fjarðarheiðargöng Tillaga til Þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 -2040**

### Sagan

Langt fram á síðustu öld máttu Seyðfirðingar búa við það að Fjarðarheiði væri lokuð flesta daga yfir vetrartímann. Snjóbílar voru lengi notaðir til að flytja fólk og farangur en smám saman var snjómokstur aukinn til að bæta samgöngur.

Það var hins vegar alltaf augljóst að jarðgöng væru eina lausnin, sem dygði til framtíðar, en enn hefur ekkert gerst. S.l. 50 ár eða lengur hafa ýmsar leiðir verið ræddar og skoðaðar, en hingað til hafa Seyðfirðingar þurft að bíða, meðan samgönguvandi annarra byggðarlaga var leystur, oft í tengslum við sameiningu og stækkun sveitarfélaga. Þar má nefna Fjarðarbyggð, Fjallabyggð og Ísafjarðarbæ, eins og sést í meðfylgjandi töflu.

| Sveitarfélag  | Sameinað | Jarðgöng            | Vinnslutími             |
|---------------|----------|---------------------|-------------------------|
| Ísafjarðarbær | 1996     | Vestfjarðargöng     | 1991 – 1996             |
| Fjarðabyggð   | 2005     | Fáskrúðsfjarðargöng | 2003 – 2005             |
|               |          | Norðfjarðargöng     | 2013 - 2017             |
| Fjallabyggð   | 2006     | Héðinsfjarðargöng   | 2006 – 2010             |
| Múlaþing      | 2020     | Fjarðarheiðargöng   | Tilbúin til útboðs 2023 |

### Múlaþing

Við sameiningu Seyðisfjarðarkaupstaðar, Fljótsdalshéraðs, Djúpavoghrepps og Borgarfjarðarhrepps í Múlaþing árið 2020 voru áætlanir og loforð um bættar samgöngur lykilþáttur í því að íbúar samþykktu sameininguna.

Sveitarfélög sameinast til að ná fram auknum samskiptum og lífsgæðum, fjölbreyttara mannlífi, hagræðingu, bættu nýtingu innviða og svo mætti lengi telja. Grunnforsendan er að fólk komist hindrunarlaust á milli hverfa/bæja sveitarfélagsins. Þess vegna lofaði ríkisvaldið stórbættum samgöngum þegar Múlaþing varð til, þar sem Fjarðarheiðargöng voru stærsta verkefnið ásamt heilsársvegi um Öxi.

Gerð Fjarðarheiðarganga var forgangsverkefni í samgönguáætlun 2020-2034 og þau voru tilbúin til útboðs 2023, en ekkert varð af útboðinu. Fjarðarheiðargöng eru fullhönnuð og í

forgangi í samgönguáætlun, sem samþykkt var einróma á Alþingi 2020. Þau á að bjóða út strax.

Við myndun ríkisstjórnar þriggja valkyrja í desember 2024 voru gefnar út stórar yfirlýsingar um að nú yrðu vélarnar ræstar og byrjað að bora, og það jafnvel á tveim stöðum í einu. Hlutverk Valkyrja í norrænni goðafræði er að sækja fallna hermenn og færa til Valhallar þar sem þeir vakna til lífsins. Fólk trúði því einlæglega að valkyrjur nútímans stæðu við stóru orðin og blésu lífi í gerð Fjarðarheiðarganga og ræstu vélarnar.

Innviðaráðherra og ríkisstjórnin veittu Seyðfirðingum og stórum hluta þjóðarinnar hópkaftshögg þegar Fjarðarheiðargöng voru tekin út sem forgangsverkfni í tillögu að nýrri samgönguáætlun og hent niður í kjallara með öðrum verkefnum, sem e.t.v. á að skoða einhvern tíma seinna. Að óbreyttu þýðir þetta seinkun á Fjarðarheiðargöngum um einhverja áratugi.

## **Samgöngumiðstöð og framtíðarsýn**

Á Íslandi eru fjórar megingáttir í fólksflutningum til og frá landinu og lúta allar alþjóðlegum stöðlum, sem ber að virða. Keflavíkurflugvöllur, Akureyrarflugvöllur, Egilsstaðaflugvöllur og Seyðisfjarðarhöfn. Auk þess er vöruflutningur um Seyðisfjarðarhöfn verulegur.

Milli Egilsstaðaflugvallar og Seyðisfjarðarhafnar eru um 30 km leið innan sama sveitarfélags. Með Fjarðarheiðargöngum, og þar með tryggri láglendisleið milli þessara innviða allan sólarhringinn allt árið, verður til ný samgöngumiðstöð á Austurlandi og með henni ótakmarkaðir möguleikar í uppbyggingu atvinnulífs og samfélags.

Hringtenging Mið-Austurlands með tvennum göngum milli Seyðisfjarðar og Neskaupstaðar í kjölfar Fjarðarheiðaganga skapar endanlega skilyrði fyrir "Austurborg". Ísland þarf á því að halda að í öllum landshlutum þróist stór fjölmenn svæði sem fyrst. Dreifing búsetu og þjónustu um allt land eykur öryggi þjóðarinnar. Hver landshluti býr við einhvers konar náttúruvá en mjög mismunandi hver hún er. Það á að dreifa allri áhættunni sem mest.

## **Umferðaröryggi**

Fjarðarheiðargöng tryggja umferðaröryggi og hringtengingu vega á Mið-Austurlandi miklu betur en allar aðrar lausnir. Lagningu núverandi vegar um Fjarðarheiði lauk í lok síðustu aldar. Síðan hefur lítið breyst, enda litlu hægt að breyta. Skv. upplýsingum Vegagerðarinnar er ekki hægt að gera neinar raunhæfar úrbætur á veginum um Fjarðarheiði til að auka umferðaröryggi, þó einhverjir ráðamenn haldi annað. Það er veðrið sem stjórnar og ógnar umferðaröryggi í 620 m hæð yfir sjávarmáli.

Með stórauðinnni umferð um veginn hefur umferðaröryggi minnkað. Fleiri og fleiri óvanir ökumenn, sem ráða ekki við aðstæður, fara um veginn allan ársins hring þegar fært er á annað borð.

## Lokun vega

Í skýrslu RHA kemur fram að árin 2010 – 2024 var vegurinn um Fjarðarheiði lokaður í samtals 11 sólarhringa á ári að meðaltali, ef lagðar eru saman allar lokunarklukkustundir. Lokunartilvik eru að meðaltali 29,5 á sama árabili.

Þetta segir ekki nema hálfa söguna. Allir sem nota veginn vita að utan formlegra lokana er færðin oft tvísýn og alls ekki fyrir alla að "leggja á heiðina" eins og sagt er. Það getur verið feigðarflan eins og dæmin sanna.

Ég ætla að nota hugtakið **raunlokun** um það ástand, þegar fólk treystir sér ekki til og á helst ekki að leggja á heiðina. Alls konar ástæður liggja að baki. Færð getur verið í lagi en veðurspá vond, vegur nýopnaður en ekki búið að hreinsa hann almennilega og svo má lengi telja. Í skýrslu RHA kemur fram "*að erfiðir iðjallvegir hafa samkvæmt könnunum neikvæðari áhrif á ferðir kvenna en karla*" og "*Þannig munu Fjarðarheiðargöng verða framkvæmd sem þjónar báðum kynjum jafnt og styðja við markmið stjórnvalda þar að lútandi í samgönguáætlun.*"

Ég hef ekkert séð um fjölda daga með raunlokun, en af eigin reynslu af 25 ára búsetu á Seyðisfirði ætla ég að skjóta á a.m.k. 40 - 50 daga. Það er óásættanlegt varðandi öll mannleg samskipti innan sveitarfélags, hvort sem um er að ræða vinnu, nám, félagslíf íþróttastarfsemi, heilbrigðisþjónustu eða hvað annað.

Það var sorgardagur á morgun hátt þegar innviðaráðherra kynnti samgönguáætlun 3. desember 2025, með "hringtengingu" á Mið-Austurlandi með Mjóafjarðargöng í stað Fjarðarheiðarganga. Fjarðarheiði hefur síðan lokast mörgum sinnum og Vegagerðin var að loka henni vegna veðurs þegar þetta er skrifað 9. febrúar 2026. Einnig hefur Fagrigalur lokast vegna veðurs og snjóflóðs. Kynning innviðaráðherra á "hringtengingu" á Mið-Austurlandi í samgönguáætlun er illa ígrunduð og á engan hátt rökstudd.

Örugg hringtenging um Mið-Austurland, sem ráðherra leggur áherslu á, verður aldrei án Fjarðarheiðarganga.

## Kostnaður

Skv. skýrslu RHA er kostnaður við Fjarðarheiðargöng 43.739 Mkr án VSK. Ríkisstjórninni þykir það of dýrt og slær göngin af. Sambærileg tala fyrir Mjóafjarðargöng er 37.366 Mkr.



Kostnað nútímajarðganga þarf að skoða út frá því að þau eru hönnuð og byggð til að endast áratugum saman. Það er út í hött að slá Fjarðarheiðargöng út af borðinu án alls rökstuðnings nema að þau séu of dýr. Sá rökstuðningur stenst ekki þegar gæta á öryggis vegfarenda á vegi nr. 93, sem skilgreindur er í grunnetstengingu til Evrópu í samgönguáætlun. Einnig í því ljósi að þau eru tilbúin til útboðs og hægt að byrja strax. Nú þegar kosta hönnun og undirbúningur um 600.000 milljónir króna. Það er óábyrg fjármálastjórn að afskrifa það með einu pennastriki. Auk þess sem Múlaþing hefur lagt mikla vinnu og fjármuni í undirbúning gangnanna.

## **Samráð**

Samgönguáætlun grundvallaratriði varðandi þróun samfélagsins næstu ár og áratugi. Ný samgönguáætlun 2026 - 2040 var ekki kynnt í samráðsgátt og samráð við einstaklinga og sveitarstjórnir hefur verið í skötulíki. Nokkrir almennir fundir út um land, þegar ekkert lá fyrir um það hvernig samgönguáætlun gæti litið út, er í besta falli sýndarsamráð, og móðgun við landsmenn alla. Nýlega hafnaði innviðaráðherra beiðni Múlaþings um fund vegna samgönguáætlunar.

Það er óboðlegt að innviðaráðherra og ríkisstjórnin öll leyfi sér að umturna samgönguáætlun eins og gert er. Það stenst varla stjórnsýslu- og sveitarstjórnarlög.

## **Lokaorð**

Fjarðarheiðargöng eru í forgangi skv. gildandi samgönguáætlun og eiga að vera það áfram í nýrri samgönguáætlun. Ég skora á umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, sér í lagi þingmann NA kjördæmis, sem kom að og þekkir einróma samþykktir SSA um Fjarðarheiðargöng sem forgangsverkefni í jarðgangnagerð á Austurlandi, að tryggja að Fjarðarheiðargöng verði áfram í forgangi. Breyting á forgangsörðun jarðgangna er sóun á tíma og fjármunum.

Ég hvet Alþingi til að standa við forgangsörðun jarðgangna í Samgönguáætlun 2020 – 2034, sem samþykkt var af öllum flokkum. Annað er sögulegur viðsnúningur, sem rýrir traust almennings til Alþingis.

Virðingarfyllst

Magnús Guðmundsson

F.v. bæjarfulltrúi í Seyðisfjarðarkaupstað

Umsögn um þingskjal nr. 463-322, 157. mál löggjafarþing 2025-2026. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Kæra Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis,

Ég biðla til ykkar að leggja til við Alþingi að Fjarðarheiðargöng verði áfram næstu göng á Íslandi, samkvæmt fyrirbyggjandi ákvörðun þar um og að Vegagerðinni verði veitt heimild til að hefja útboð þeirra.

Örlög Seyðisfjarðar, þróun sveitarfélagsins Múlaþings og framtíð Austurlands er nú í ykkar höndum. Þið hafið tækifæri til að leiðrétta það ranglæti sem ný tillaga innviðaráðherra um breytta forgangsörðun jarðganga felur í sér og auka á ný trúverðugleika Alþingis.

Þingmenn sem hafa kynnt sér forsoðu og forsendur þess að þingheimur hefur ítrekað samþykkt að Fjarðarheiðargöng verði næstu göng á eftir Dýrafjarðargöngum, vita að það er ein best undirbyggð ákvörðun um samgönguframkvæmd á Íslandi.

Hin stefnumarkandi ákvörðun Alþingis um að Fjarðarheiðargöng eigi að verða næstu göng er tilkomin vegna áratuga undirbúningsvinnu íbúa, kjörinna fulltrúa, sveitarstjórna, samtaka sveitarfélaga, embættismanna, starfsfólks stofnana, vísindamanna og sérfræðinga, þingmanna og ráðherra. Í nafni öryggis, jafnréttis, réttlætis og fyrirsjáanleika, fyrir íbúa, fyrirtæki og framþróun sveitarfélaga, er mikilvægt að slíkar ákvarðanir standi.

Þorgerður Katrín Gunnarsdóttir, formaður Viðreisnar, kom til íbúafundar á Seyðisfirði 7. desember 2025, í kjölfar þeirra miklu neikvæðu viðbragða er fylgdu tillögu innviðaráðherra um breytta forgangsörðun jarðganga.

„Þið hafið gert allt rétt“ sagði hún þegar hún sýndi vonbrigðum okkar, reiði, ótta og sorg skilning.

Þorgerður þekkir söguna og baráttuna og hefur, eins og svo margir þingmenn, kosið með Fjarðarheiðargöngum. Við höfum fylgt öllum reglum og hinu lýðræðislega ferli í hvívetna í baráttunni fyrir öruggum og áreiðanlegum samgöngum til og frá Seyðisfirði.

Því er allt rangt við framkomna tillögu ráðherra um að Fjarðarheiðargöng verði ekki næstu göng á Íslandi og það er allt rangt við það að þingmenn leggi nafn sitt við tillögu hans.

Trúverðugleiki samgönguáætlunar og heiður Alþingis er í húfi. Samfélagið hefur réttmætar væntingar til þess að Fjarðarheiðargöng verði næstu göng og að ríkið standi við gefin loforð.

Tillaga sú sem hér er til umsagnar, felur í sér umbyltingu fyrri ákvarðana þingsins og stofnar framtíð samfélaga í hættu. Slíkar breytingar á samgönguáætlun ætti ekki að leggja fram nema að undangengnu víðtæku samráði við hlutaðeigendur. Tillaga ráðherra um breytta framkvæmdaröð jarðganga er merki um óvönduð og tilviljanakennd vinnubrögð og gengur þvert gegn yfirlýstum markmiðum, skipulagi og vilja allra sveitarfélaga á Austurlandi, auk Alþingis. Engar nýjar faglegar forsendur, jarðfræðilegar eða efnahagslegar, hafa komið fram sem réttlæta að Fjarðarheiðargöng, sem nú eru tilbúin til útboðs, verði tekin úr fyrsta sæti.

Ég þakka ykkur, fulltrúar í umhverfis- og samgöngunefnd fyrir að gefa samfélaginu tækifæri til að láta rödd sína heyrast. Ykkur berst nú fjöldi rökstuddra greininga og umsagna sem endurspeglar mikilvægi málsins og mikilvægi Fjarðarheiðarganga. Ég bið ykkur einlæglega að tileinka ykkur efni þeirra.

Með von um að þingmenn gefi Seyðisfirði, Múlaþingi og Austurlandi tækifæri til að fullnýta möguleika sína, með öruggum samgöngum undir Fjarðarheiði.

Virðingarfyllst,

Margrét Guðjónsdóttir

heimastjórnarfulltrúi Múlaþings á Seyðisfirði

og bæjarfulltrúi Seyðisfjarðarkaupstaðar, 2010-2018.

Reykjavík, 19. febrúar 2026

Alþingi, nefnda- og greiningarsvið, nefndasvid@althingi.is  
bt. Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis.

**Efni:** Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál.

Góðan dag,

Það er ánægjulegt að sjá ýmsa hluti flugvallarkerfisins og í öryggismálum flugs setta á stefnuskrá með úrbætur á tiltölulega skömmum tíma miðað við undanfarin ár. Ég fagna því sérstaklega að ætlunin sé núna að gera flugmenntun hærra undir höfði í hinu hefðbundna menntakerfi og verður þá áratuga bið lokið eftir viðurkenningu á því eins og öðru námi.

Eftirfarandi eru athugasemdir:

## 1. Reykjavíkurflugvöllur og ný flugstöð

Reykjavíkurborg leggur áherslu á að draga úr neikvæðum áhrifum samgangna á umhverfi og samfélag. Ég legg því til að Reykjavíkurflugvöllur verði látinn algjörlega óhreyfður þar sem hann er "opið grænt svæði" með tiltölulega litla mengun miðað við stærð og umfang. Með því að koma í veg fyrir byggingar í Vatnsmýrinni verður umferð ökutækja minni en ella, sem og umferðarstíflur og mengun af hennar völdum.

Að sama skapi er nauðsynlegt að Betri samgöngur kynni sér betur Lög um loftferðir nr. 80/2022 þar sem Borgarlínan fyrirhugaða er skipulögð alltof nálægt flugvöllinum og getur þar af leiðandi haft neikvæð áhrif á rekstraröryggi hans og umferð við hann, sérstaklega ef þrengt er að viðbragðsaðilum, slökkvibílfreiðum og sjúkrabílfreiðum.

Það má einnig benda á að fyrirhuguð byggð í "Nýja Skerjafirði" er að öllum líkindum ólögleg vegna Laga um loftferðir og skipulagsreglna Reykjavíkurflugvallar, og ástæða til að benda Innviðaráðherra á möguleika eignaupptöku lands borgarinnar sem var selt við mjög vafasamar aðstæður aðila sem ekki voru til þess bærir að semja um slíkt. Það land er innan girðingar flugvallarins og myndi stangast á við áður nefnd lög og skipulagsreglur vallarins þar sem áhrifasvæði flugvallarins nær töluvert út fyrir girðinguna, og "Nýi Skerjafjörður" því skipulagður á svæði sem ekki stenst kröfur, og Reykjavíkurborg með sínu skipulagi hefur þar líklega brotið lög.

Það er mikið fagnaðarefni að ný flugstöð sé loksins á teikniborðinu og mikilvægt að hún verði byggð sem allra fyrst. Sem bæði starfsmaður og farþegi er óhætt að segja að þessi aðstaða hefur verið landi og þjóð til skammar í meira en 30 ár. Reykjavíkurborg verður að viðurkenna vandamálið og gefa eftir í sínum árásum á flugvöllinn svo hægt að sinna þjóðinni og erlendum ferðamönnum af myndarskap.

## 2. Varðandi nýja flugstöð á Reykjavíkurflugvelli og aðalskipulag Reykjavíkurborgar.

Þó svo Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 geri ráð fyrir að flugvallarstarfsemi í Vatnsmýri verði lögð af á skipulagstímabilinu verður einfaldlega að beita heilbrigðri skynsemi og viðurkenna að þetta er léleg og ótrúverðug skipulagsvinna þar sem eingöngu eitt einstrengingslegt markmið ræður, að eyðileggja

flugvöllinn, og markmiðum skipulagsins og skipulaginu sjálfu verður að breyta í takt við raunveruleikann. Það tekur 10-20 ár að byggja "annan jafngóðan eða betri" flugvöll í stað Reykjavíkurflugvallar, og þrátt fyrir áratuga leit hefur sá staður ekki fundist, hvort sem er út frá landrými, veðurfari, jarðhræringum, flugtæknilegum möguleikum eða rekstrarlegum forsendum. Þetta heimatilbúna "vandamál" þarf einfaldlega að viðurkenna og gera völlinn að því glæsilega mannvirki sem hann sannarlega getur orðið, þjóðinni allri til heilla. Þjóðin er ekki sammála stjórnmalámonnum meirihlutans í Reykjavík, svo einfalt er það, og ríkisstjórnin þarf að taka yfirumsjón vallarins yfir til sín, svipað og samgönguyfirvöld í Svíþjóð hafa gert í nafni þjóðhagslegs mikilvægis (Riksintressen).

### **3. Sjúkraflugið drepið með aðalskipulagi Reykjavíkurborgar.**

Það verður að breyta aðalskipulaginu í takt við raunveruleikann, en ekki vera valdur að eyðileggingu mikilvægra þjóðarinnviða. Sjúkraflug flugvéla verður að ná sem næst sjúkrahúsum og Reykjanesbrautin er stórkostlegur áhættuþáttur fyrir líf og limi landsmanna ef Reykjavíkurflugvöllur verður fjarlægður eða sjúkraflug neyðist til að lenda í Keflavík. Þylur fljúga aðeins 15% allra sjúkrafluga sem enda við sjúkrahús, enda frábær björgunartæki þar sem enga flugvelli er að hafa, en annars fljúga sjúkraflugvélar 85% allra sjúkrafluga, um 850 árið 2025, og þær verða EKKI leystar af með þylum. Svo má spyrja líka, hvers vegna er Reykjavíkurborg að ráða því hvort flugstarfsemi fer fram á Reykjavíkurflugvelli eða ekki? Er ekki eitthvað verulega bogið við það?

### **4. Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar gegn flugi.**

Það er með ólíkindum að Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkurborgar (HER) skuli hafa það vald að geta lokað einu mikilvægasta samgöngumannvirki þjóðarinnar með því að fella úr gildi starfsleyfi vallarins. Þessi leyfisveiting á að færast til Innviðaráðuneytisins sem æðsta vald í innviðamálum þjóðarinnar. Það var Samfylkingarmaður innan HER sem reyndi í tíð R-listans að loka vellið vegna hávaða- og loftmengunar og setti hann upp mæla við völlinn í þeim tilgangi. Það er skemmst frá því að segja að það tókst ekki þar sem hávaðinn og mengunin frá umferðinni við Hringbraut var mun meiri en frá flugvellið. Athugið að þá var flugumferð mun meiri en hún er í dag, flugvélar menguðu meira og voru hávaðasamari. Það stýttist í nær hljóðlaust flug með orkuskiptunum og flugvélar nútímans menga sífellt minna og minna.

### **5. Skipulagsreglur Reykjavíkurflugvallar.**

Þær munu vonandi taka á þeirri gengdarlausu "salami aðferð" sem Reykjavíkurborg hefur beitt á mjög ósvífinn hátt gegn vellið, skera að honum sneið fyrir sneið. Nú þegar þéttingarstefnan hefur beðið skipbrot er ástæða til að vera bjartsýnn um að þessi þróun verði stöðvuð alfarið og flugvellið leyft að anda og halda áfram rekstri um ókomna tíð. Flugvöllur þarf sitt helgunarsvæði svo flugvélum sé ekki hættu af hindrunum og vindafari af byggingum.

### **6. Óskynsamlegt aðalskipulag Reykjavíkurborgar og Hvassahraun.**

Þeir draumar að byggja íbúðabyggð í Vatnsmýri eru með öllu óskynsamlegir, og mig langar að taka það sterkt til orða að kalla þá jafnvel veruleikafirringu miðað við þá stöðu sem við búum við á þessari litlu eyju í N-Atlantshafi. Hver einasti flugvöllur skiptir þjóðina, samgöngur og flugrekstur í landinu og milli landa mjög miklu máli. Hvassahraun yrði algjört glapræði og óheyrlægur sá kostnaður sem hlytist af því að flytja alla starfsemi og byggja alla þá aðstöðu sem nú er fyrir hendi á Reykjavíkurflugvelli er algjörlega óverjandi þegar Reykjavíkurflugvöllur annar fullkomlega hlutverki sínu. Þá á eftir að reikna með



reglulegum skemmdum og jafnvel algjörri eyðileggingu af hálfu náttúruharmfara í Hvassahrauni, sem gæti gerst oftár en einu sinni ef menn berja höfðinu við steininn.

## **7. Hver á að borga?**

Reykjavíkurborg fer sömuleiðis fram á að ríkið greiði allt sem að nýjum flugvelli snýr, en ætlast til að fá Vatnsmýrina endurgjaldslaust í staðinn. Það er skiljanlega mjög óhagkvæmt fyrir ríkið að dreifa flugstarfsemi á fleiri en einn stað og þannig í raun vannýta bæði mannvirkin ef Reykjavíkflugvöllur fær að starfa áfram. Flugmál eru viðkvæm, viðfeðm og mjög strangar öryggiskröfur gerðar til allra þátta í flugi svo það er ekkert einfalt við þetta, og oft tekur mörg ár að finna nýjum flugvelli stað, gera nauðsynlegar rannsóknir á veðri (vanalega að minnsta kosti 5 ára mælingar til að geta ákveðið legu flugbrauta með vissu) og mögulegri nýtingu, og svo leggja brautir og byggja öll mannvirki. Með öllu myndu 10 ár teljast stuttur tími og kannski full mikil bjartsýni. Til samanburðar má benda á að það tók 10 ár bara að byggja Arlandaflugvöll í Stokkhólmi, eftir nokkurra ára rannsóknir og staðarval, sem hófst um 8 árum áður, samtals um 18 ár.

## **8. Flugskólar og aðstaða til flugnáms**

Þó svo vitnað sé í samkomulag frá 2019 þar sem segir að "Aðilar eru sammála um að stefnt skuli að því að flytja núverandi flugstarfsemi af Reykjavíkflugvelli yfir á nýjan flugvöll í Hvassahrauni, reynist það vera vænlegur kostur...", þá er auðvelt að svara því núna þannig að þetta samkomulag er fallið úr gildi af sjálfu sér og ekkert vænlegt við að flytja starfsemi vallarins þangað að neinu leyti.

Ráðuneytið og þáverandi borgarstjóri gerðu annað samkomulag 2013 um forgöngu um að kennslu og einkaflugi verði fundinn nýr staður í nágrenni borgarinnar. Þetta samkomulag var gert án rannsóknarvinnu og álits eða umsagna hagaðila á þeirri hugmynd, og það hefur því miður ansi oft staðið flugmálum fyrir þrifum á Íslandi að hlutirnir séu unnir á þennan hátt. Þrátt fyrir að flugsamfélagið (einkaflugmenn, flugklúbbar, flugskólar, flugrekstraraðilar auk annarra) hafi gert mikla leit að nýju flugvallarstæði ríkir mikil vanþekking hjá stjórnmalamönnum á því hvað þarf til svo slíkt geti gengið upp. Einhverjir staðir hafa verið nefndir en í nær öllum tilvikum koma upp álitamál um veðurfar, flugtæknileg atriði, sveitastjórnarmál, náttúruvernd, friðuð svæði, rekstrarleg atriði og aðrar hindranir sem koma í veg fyrir slíkan flutning. Þar að auki er nauðsynlegt fyrir flugnema og nema í flugumferðarstjórn að læra sitt nám á stjórnunum flugvöllum sem eru þá með flugturn.

## **9. Rekstur flugskóla og innviðir til þess.**

Hvað rekstur flugskóla varðar er Ísland fullt af áskorunum, sérstaklega tengdar veðri og vindum og þess vegna þyrfti að hafa snjóhrensunartæki og aðra starfsemi til að tryggja heilsársrekstur vallarins. Flugskóli sem hefur ekki heilsárs flugbrautir fer fljótt í þrot, og nemendur leita erlendis í staðinn. Það er fullur vilji hjá Innviðaráðherra og Íslenskum flugmönnum og flugrekendum að Íslenskir flugnemar geti lært flug á Íslandi. Þess vegna eru innviðir, tól, tæki og starfsmenn betur nýttir á Reykjavíkflugvelli einum frekar en að reyna að dreifa þessu á tvo aðskilda flugvelli. Til áminningar, voru síðast þegar ég taldi rúmlega 100 flugvélar á Reykjavíkflugvelli. Allar flugvélar þurfa flugskýli. Hvar á að reisa flugskýli fyrir 100 flugvélar?

## **10. Þrylurekstur.**

Það er svo merkilegt að kvartanir vegna þryluumferðar eru nær eingöngu þegar það eru jarðhræringar með eldgosi sem bæði ferðamenn og Íslendingar sjálfir vilja skoða úr lofti. Svo þegar umferð

ferðamanna um gossvæðin minnkar, þá fækkar kvörtunum. Þýrlur þurfa líka sína innviði til reksturs og eins og með kennsluna og einkaflugið þá þurfa þær flugskýli, eldsneytisafgreiðslu, byggingar fyrir starfseminu og þjónustu við farþega og nemendur. Sameiginlega þurfa allar greinar flugreksturs þjónustu slökkviliðs og flugumferðarstjórnar í flugturni. Ég veit það fyrir víst að þýrlufyrirtækin hafa reynt að finna sér stað inna höfuðborgarsvæðisins en hafa ekki haft erindi sem erfiði í samskiptum við Reykjavíkurborg. Getur það verið að það henti málstað borgarinnar að halda þýrlunum á Reykjavíkurlugvelli til að halda áfram að byggja upp kvartanir?

#### 11. Athugasemdir við skýrslu frá 2024.

Í niðurstöðum skýrslu frá 2024 sem starfshópur vann að varðandi frekari rannsóknir og athuganir á Hvassahrauni segir í niðurstöðum; "...Líklegast er að ekki verði mikil langtímaáhrif á eftirspurn í innanlandsflugi ef af flutningi þess verður í Hvassahraun. Enn fremur er talið að langtímaáhrif á kennslu-, æfinga- og einkaflug verði takmörkuð, að því gefnu að aðstaða fyrir slíkt flug verði einnig flutt í Hvassahraun. Flutningur innanlandsflugs til Keflavíkur er hins vegar líklegur til að hafa mikil áhrif á notkun þess. Veðurfarslega er ekkert því til fyrirstöðu að halda áfram undirbúningi að byggingu flugvallar í Hvassahrauni sem myndi þjóna kennslu-, æfinga- og einkaflugi, innanlandsflugi og sem varaflugvöllur millilandaflugs. Ekki er hægt að útiloka að flugvöllurinn verði fyrir áhrifum af völdum hraunflæðis en líkur eru taldar afar litlar."

Líklegast..., talið að..., líklegur..., ekki hægt að útiloka..., taldar afar litlar... Allt er þetta mjög loðið orðalag og til þess fallið að vera túlkant og ótraustvekjandi því það skortir allar raunverulegar niðurstöður. Skoðum þetta aðeins betur.

Það er nú þegar öruggt að flutningur innanlandsflugs á Hvassahraun mun hafa verulega neikvæðar afleiðingar fyrir flugleiðina Reykjavík (afsakið, HAFNARFJÖRÐUR)-Akureyri ef af þessum flutningi verður því Sundabraut er handan við hornið og aksturstíminn því jafnvel farinn að styttest um hátt í klukkutíma. Vegalengdin frá Hvassahrauni að Sundabraut og svo Sundabraitin sjálf að Kjalarnesi til samanburðar við að aka frá Reykjavíkurlugvelli um Ártúnshöfða og Mosfellsbæ að Kjalarnesi. Flugtíminn hins vegar lengist um nokkrar mínútur. Þarna tapar innanlandsflugið sínu forskoti og þjóðvegakerfið verður fyrir meiri þyngslum með tilheyrandi áhættu og sliti á vegakerfinu. Sama má gera ráð fyrir að gerist með flug til Bíldudals. Lengri flug eins og Ísafjörður og Egilstaðir, auk Vestmannaeyja og Hornafjarðar myndu sennilega ekki verða fyrir áhrifum af þessu, en Akureyri er lang fjölmennasta flugleiðin.

Hvað eru nákvæmlega "langtímaáhrif" á kennslu- æfinga- og einkaflug? Slæm áhrif í stuttan tíma geta gert flugskóla gjaldþrota. Slæm áhrif í stuttan tíma á æfinga- og einkaflug geta valdið því að flugklúbbar neyðist til að selja flugvélar úr landi og flugíþróttin verði stunduð af miklu færri einstaklingum en ella. Þannig gæti orðið til flugmannaskortur í landinu. Þessi staðhæfing um langtímaáhrifin bendir til vanþekkingar á málefnum.

Hvað varðar hraunflæðið þá er það eins og Víkingalottóið...þarf að ræða það frekar? Hvaða flugrekstraraðili eða flugvélaeigandi væri viljugur að taka svona áhættu með allan sinn rekstur, eignir og fjármuni? Að mínu viti ekki nokkur maður.

Að lokum má taka það skýrt fram að það verður ekki hægt að færa eina einustu flugvél frá Reykjavíkurlugvelli yfir á Hvassahraun fyrr en hægt verður að draga flugvélar úr skýli í Reykjavík, taka þaðan á loft og lenda á "Hvassahraunsflugvelli" og ýta þeim inn í flugskýli þar. Það þýðir að tveir

flugvellir verði í fullri notkun í nokkra daga að minnsta kosti. Það verður amk fróðlegt að sjá niðurstöður hættumatsins sem á að liggja fyrir á árinu 2026.

## 12. Hvað nú?

Það á að byggja nýja fallega flugstöð strax á Reykjavíkflugvelli, því hún er áratugum of sein nú þegar. Tækifærið til að gera þetta almennilega með öllum þeim þægindum, rými og nútímatækni sem flugstöðvar þurfa að búa yfir er núna. Bílastæðahús væri líka skynsamlegt að byggja samhliða, eða jafnvel undir flugstöðinni. Flugstöðin þarf ekki að vera færanleg eða til brottflutnings, heldur mynduglega byggð og sinna sínu hlutverki fullkomlega, betur en flugstöðin á Akureyri t.d. sem hefur fengið neikvæða gagnrýni fyrir byggingaraðferðina. Þegar ákvörðun hefur verið tekin um að byggja hana er engin þörf á frekara áhættumati byggðu á hættumati fyrir mismunandi landnotkun og innviðafjárfestingar á SV-horninu þó svo einhverjir fjárhættuspilarar með almannafé og skattfé okkar Íslendinga vilji endilega halda áfram og sóa 200 milljörðum í nýjan flugvöll í Hvassahrauni, upp á von og óvon.

## 13. Önnur atriði.

**Grein 3.2. - "Samkeppnishæfni flugs.** Skoðaðir verði kostir þess að menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi og stuðlað að rannsóknum og kennslu háskólasamfélagsins."

Mjög mikilvægt og löngu tímabært og við fögnum þessu innilega. Það er til skammar að sú atvinnugrein sem skilar þjóðarbúinu einna mestum tekjum pr. stöðugildi hafi ekki fengið duglegan og dyggan stuðning í menntakerfinu undanfarna áratugi. Flugnám er dýrt, en störf í fluginu almennt vel launuð og skila miklum skatttekjum í þjóðarbúið eins og rekstur flugfélaga sem skila hagnaði. Í dag má reikna með að flugnám til atvinnuflugmannsréttinda kosti um 13-16 milljónir og aðeins hægt að fá námslán fyrir lítilli prósentu bóklegs hluta námsins, sem er minnsti kostnaðurinn við námið. Til samanburðar er skipstjórnarnám að fullu láns hæft og í menntakerfinu. Það er ósanngjarnt og verður að leiðrétta strax.

**Grein 3.7. "Fjarstýrðir flugvellir.** Unnið verði að þarfagreiningu og mörkuð stefna um fjarstýrða flugvelli í innanlandsflugvallakerfinu. Skoðuð verði staðsetning miðstöðvar sem gæti sinnt flugumferðarþjónustu á áætlunarflugvöllum landsins miðlægt."

Ég vil taka það fram að ég var nefndarmaður í ÖFÍA (Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna) og hitti á flugöryggisráðstefnu sænskan flugstjóra í öryggisnefnd atvinnuflugmanna í Svíþjóð og ráðgjafa hjá Swedavia (Sænska flugmálastjórnin). Hann tjáði mér að fjarstýrðir flugturnar væru ekki notaðir á flugvöllum í Svíþjóð sem hafa flugbrautir í kross, eins og t.d. Reykjavíkflugvöllur hefur. Ástæðan er sú að þá er erfiðara að nota fleiri en eina braut í einu og það ekki talið öruggt frá flugöryggissjónarmiðum. Ég kom þessu á framfæri við verkefnisstjóra Ísavia í þessu máli en fékk lítinn hljómgrunn, líklegast þar sem verkefnið "var komið svo langt"....

**4.4. "Efling almenningssamgangna milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkflugvallar.** Byggt á skýrslu starfshóps um almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkflugvallar verði kannaðir möguleikar og farið í aðgerðir til að efla almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkflugvallar."

Fyrst og fremst þarf þarna aftur að stíga gætilega til jarðar. Eflaust væri fyrsta og öflugasta skrefið að bæta alla aðkomu langferðabíla, strætisvagna og leigubíla við Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Það þarf ekki



vísindamenn til, aðeins að skoða hvernig þetta er leyst á öðrum flugvöllum og hefjast svo handa. Að öðru leyti væru sennilega rútur með mikilli ferðatíðni besta lausnin og láta þær fara á mismunandi endastöðvar á höfuðborgarsvæðinu, en ekki allar niður á BSÍ. Umferðin í Reykjavík hefur slæm áhrif á skilvirkni þessara samgangna.

Það var gerð úttekt á kostnaði við lestarferðir til og frá Reykjavík til FLE fyrir nokkrum árum og var lestarteinakílómetrinn metinn á einn milljarð. Það gerði aðeins ráð fyrir einni lest, einni teinabraut. Það þýðir 45-50 milljarðar aðeins í eina teinabraut. Það er of lítið svo samgöngurnar séu bæði hraðar og skili sínu. Það er óhjákvæmilegt að gera tvöfalda teinabraut fyrir tvær lestir. Þannig að líklegast má telja að þetta muni aldrei borga sig fyrr en við erum orðin um 3-4 milljóna þjóð sem nýtir svona lest alveg út í ystu æsar, með nokkrum stoppistöðvum á leiðinni, annars er hættu á að fari fyrir okkur eins og Gardermoen lestinni í Osló sem varð svo dýr að ríkið endaði á því að þurfa að afskrifa hana. Samt er töluvert dýrt að ferðast með henni, og athugið að Norðmenn eru rúmlega 5,6 milljónir manna.

### 13. Flugöryggisáætlunin.

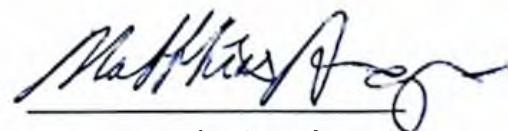
Flugöryggisáætlunin er af hinu góða og mikill og góður metnaður þar á bakvið, en gjörðir þurfa að fylgja orðum og það verður fróðlegt að sjá hvað Innviðaráðuneytið og Samgöngustofa mun gera í að leggja sitt til málanna. Flugsamfélagið sjálft hefur nær eingöngu séð um þessi mál sjálf undanfarin ár, eða síðan Flugmálastjórn var skipt upp í tvö embætti, Isavia(Flugstöðir) og Samgöngustofu og Rannsóknarnefnd flugslysa (RNF) var lögð niður og seinna sameinuð inn í RNSA. RNF hélt reglulega flugöryggisfundi sem voru mjög vel sóttir. Flugmálafélag Íslands og Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna hafa verið fremst í flokki undanfarin ár við að halda flugöryggi í umræðunni og fræða flugmenn.

### 14. Fagráð um flugmál

"Hlutverk fagráðs um flugmál er að vera ráðherra til ráðuneytis um flug- og loftferðamál. Fagráðið er skipað í samræmi við ákvæði 2. mgr. 3. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála nr. 119/2012."

Það verður að segjast eins og er að þetta ráð er undarlega skipað. Þar eru frekar fáir sem hafa þekkingu og skilning á ýmsu í flugmálum. Það má gjarnan bæta úr því, fjölga þeim sem þekkja til og hafa reynslu af flugrekstri. Einnig mætti fjölga flugmönnum, eða flugmönnum með aðra menntun sem gagnast í störfum nefndarinnar.

Virðingarfyllst,



Matthías Arngrímsson  
Flugstjóri / Flugkennari  
Urriðaholti, Garðabæ



Nefnda- og greiningarsvið Alþingis  
B.t. umhverfis- og samgöngunefndar  
Sent í umsagnargátt Alþingis

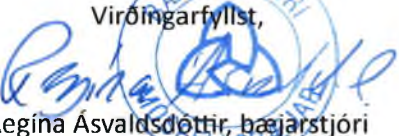
Mosfellsbæ, 29. janúar 2026  
Erindi nr. 2026011729/22.0 RÁ

**Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun árin 2026-2040, 322. mál**

Með erindi nefnda- og greiningarsviðs Alþingis, dags. 21. janúar sl., fékk Mosfellsbær til umsagnar 322. mál – Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030. Á fundi bæjarráðs Mosfellsbæjar dags. í dag, þann 29. janúar, var bæjarstjóra falið að koma neðangreindri umsögn bæjarins á framfæri við Alþingi.

Um leið og Mosfellsbær fagnar því að í þingsályktunartillögunni sé gert ráð fyrir því að framkvæmdir við Sundabraut hefjist árið 2027 þá telur bærinn rétt að benda á að inn í þingsályktunartillöguna vantar fjárveitingu til hönnunar og framkvæmda eftirfarandi verkefna:

1. **Mislæg gatnamót við Korpúlfsstaðaveg.** Deiliskipulag og hönnun verkefnisins er orðið aðkallandi í ljósi fyrirhugaðrar uppbyggingar á athafnasvæði og íbúðabyggð í landi Blikastaða. Þessu tengt er bent á að jafnframt sé mikilvægt að fjármunir verði settir í forhönnun annarra gatnamóta á Vesturlandsvegi þannig að þeim verði tryggt nægilegt rými til framtíðar.
2. **Hringtorg á Þingvallaveg við Ásaveg.** Deiliskipulag, hönnun og framkvæmd nauðsynlegrar tengingar í norður frá Helgafellshverfi.
3. **Breikkun Vesturlandsvegar frá gatnamótum Þingvallavegar að sveitarfélagamörkum við Reykjavík (Kjalarnes).** Bent er á að hönnun og undirbúningur þessarar framkvæmdar verður tímafrek þar sem byggja þarf tvær brýr. Framkvæmdin er sett inn utan gildistíma samgönguáætlunar tímabilið 2036-2040 sem er óviðunandi að mati bæjarins.
4. **Umferðaröryggi við Þingvallaveg.** Mosfellsbær telur brýnt að framkvæmdir sem stuðla eiga að auknu umferðaröryggi við Þingvallaveg verði færðar fram til ársins 2027 í stað þess að fresta þeim til ársins 2028. Deiliskipulag vegarins með nýjum og öruggari vegtenginum hefur legið fyrir frá árinu 2018. Bið eftir nauðsynlegum öryggisúrbótum er nú þegar orðin of löng.
5. **Yfirlagnir og viðhald/umferðaröryggi.** Mosfellsbær telur að leggja þurfi meiri áherslu á, og verja meiri fjármunum í, yfirlagnir og viðhald þjóðvega innan bæjarmarkanna. Þá þurfi að auka fjármuni til verkefna sem tengjast almennum öryggisaðgerðum á þekktum slysaköflum innan sveitarfélagsmarka.
6. **LED-væðing.** Mosfellsbær telur mikilvægt að Vegagerðin setji LED-væðingu götulýsingar í forgang þar sem betri lýsing stuðlar að auknu umferðaröryggi.

Virðingarfyllt,  
  
Regína Ásvaldsdóttir, bæjarstjóri





Alþingi,  
b.t. allra alþingismanna  
Kirkjustræti  
101 Reykjavík

Múlaþing, 4. júní 2026  
númer erindis 202512034-10.1.5

Á 69. fundi sveitarstjórnar Múlaþings 3. júní 2026, var tekið fyrir neðangreint erindi.

### **Samgönguáætlun 2026 - 2040**

Fyrir liggur nefndarálit um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030 frá meirihluta umhverfis- og samgöngunefndar á Alþingi, dagsett 29. maí 2026.

Eftirfarandi tillaga lögð fram:

Sveitarstjórn Múlaþings lýsir yfir miklum vonbrigðum með nefndarálit meirihluta umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis, dagsett 29. maí 2026, vegna tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040. Þrátt fyrir skýr og rökstudd varnaðarorð sveitarfélaga og hagsmunaaðila á Austurlandi er ljóst að nefndin hefur kosið að líta fram hjá alvarlegri stöðu innviða í fjórðungnum. Austurland er áfram skilgreint sem afgangsstærð í samgöngubótum ríkisins.

Sveitarstjórn telur það til marks um tómlæti að helsta breytingin sem lögð er til á Austurlandi sé sú að færa fjármuni sem áður voru eyrnamerkir hringtorgi á Egilsstöðum yfir í fjallveginn um Öxi. Þessi tilfærsla dugar skammt til að koma raunverulegum framkvæmdum um nýjan veg um Öxi af stað.

Þá er það óásættanlegt að meirihluti umhverfis- og samgöngunefndar ávarpi ekki Fjarðarheiðargöng með afgerandi hætti. Fjarðarheiðargöng eru ekki einkamál Múlaþings heldur öryggismál fyrir landið allt auk þess að vera gátt Íslands til Evrópu. Þá eru göngin fyrsti áfangi í hringtengingu samgangna á Austurlandi til eflingar atvinnulífs og samfélags. Að fresta eða þoka þeim framkvæmdum óskilgreint inn í framtíðina eru svik á gefnum loforðum ríkisvaldsins sem ekki verður við unað.

Sveitarstjórn fagnar því að horfið sé frá lækkun á mótframlagi ríkisins til hafnarframkvæmda í Múlaþingi og að hægt verði þar með að hefja mikilvægar framkvæmdir við lengingu Strandabakka strax á næsta ári. Einnig er því fagnað að auknum fjármunum verði varið til vetrarþjónustu og bindur sveitarstjórn Múlaþings vonir við að þá skapist rými til að koma á sjö daga vetrarþjónustu yfir Vatnsskarð til Borgarfjarðar eystra og loks verði hægt að taka G-reglu af Axarvegi og setja á fasta opnunardaga allan veturinn.

Sveitarstjórn Múlaþings skorar á alþingismenn allra flokka að sýna ábyrgð og réttlæti á lokametrum þingmálsins. Þingsályktunartillögunni verður að breyta áður en hún verður afgreidd frá Alþingi þannig að stórfamkvæmdir á Austurlandi; Fjarðarheiðargöng, raunveruleg flýting Axarvegar og efling Egilsstaðaflogvallar verði tryggðar á fyrsta tímabili áætlunarinnar.

**Múlaþing**  
Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is



Sveitarstjóra er falið að koma þessari bókun á framfæri við alla alþingismenn, forsætisráðherra, innviðaráðherra og fjármálaráðherra.

Samþykkt samhljóða með handauppréttingu.

Ofangreind afgreiðsla sveitarstjórnar Múlaþings tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,  
fyrir hönd sveitarstjórnar Múlaþings

Dagmar Ýr Stefánsdóttir  
Sveitarstjóri Múlaþings



## Umhverfis- og samgöngunefnd 322. mál, þingsályktunartillaga

9. febrúar 2026

### Virðulegu fulltrúar umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis,

Sveitarfélagið Múlaþing fagnar því að fá tækifæri til að senda inn umsögn um tillögu að nýrri samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030. Í umsögninni, sem fylgir hér á eftir, er gerð nokkuð ítarleg grein fyrir afstöðu sveitarfélagsins á þeim þáttum áætlunarinnar sem snerta hagsmuni sveitarfélagsins hvað mest, með vísan til gagna, greininga og fyrri ákvarðana Alþingis.

Múlaþing telur að tillaga að samgönguáætlun, eins og hún liggur fyrir, endurspegli ekki með fullnægjandi hætti stöðu Austurlands né það þjóðhagslega hlutverk sem landshlutinn gegnir. Í áætluninni skortir stórar framkvæmdir á Austurlandi á fyrsta framkvæmdatímabili, þrátt fyrir að svæðið standi undir verulegri verðmætasköpun, alþjóðlegum samgöngugáttum og mikilvægum öryggisinnviðum.

### Sveitarfélagið leggur sérstaka áherslu á eftirfarandi atriði:

- Að **Fjarðarheiðargöng verði sett aftur í þann forgang** sem þau höfðu í gildandi samgönguáætlun, tekin inn á fyrsta framkvæmdatímabil og boðin út án frekari tafa, enda eru þau fullhönnuð, tilbúin til útboðs og lykilforsenda öryggis, þjónustu og hringtengingar Austurlands.
- Að **Axarvegi verði flýtt** og lögð fram raunhæf tímasetning framkvæmda, endurmat á PPP-fyrirkomulagi og tafarlaus hækkun þjónustustigs vegarins, þar sem vegurinn gegnir lykilhlutverki í innri tengingum Múlaþings og stýttir leiðir innan sveitarfélagsins og milli landshluta.
- Að **fyrirhuguð lækkun á kostnaðarhlutdeild ríkisins í hafnarframkvæmdum** verði endurskoðuð, með hliðsjón af þjóðhagslegu hlutverki hafna á Austurlandi, einkum Seyðisfjarðarhafnar sem einu alþjóðlegu ferjuhafnar landsins, og þeirri tekjuþróun sem blasir við höfnum Múlaþings á næstu árum.

Múlaþing telur brýnt að samgönguáætlun verði aftur það faglega og fyrirsjáanlega stjórnþæki sem sveitarfélög og atvinnulíf geta treyst til lengri tíma. Endurteknar breytingar á



forgangsröðun, án skýrra og gagnsærra raka, grafa undan slíku trausti og torvelda markvissa uppbyggingu verkefna.

Að lokum óskar sveitarfélagið Múlaþing eftir því að fá tækifæri til að **fylgja þessari umsögn eftir með beinni kynningu og umræðu við umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis**, þar sem frekari skýringar og svör við spurningum nefndarmanna geta komið fram.

Virðingarfyllst,

Dagmar Ýr Stefánsdóttir  
sveitarstjóri Múlaþings

**Múlaþing**

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir

Sími: 4 700 700

[mulathing@mulathing.is](mailto:mulathing@mulathing.is)

[mulathing.is](http://mulathing.is)



# Umsögn Múlaþings um tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030

## 1. Inngangur

Sveitarfélagið Múlaþing gerir alvarlegar athugasemdir við tillögu að samgönguáætlun 2026–2040 eins og hún liggur fyrir. Heildarmynd áætlunarinnar gagnvart Austurlandi sýnir fram á að **verulega hallar á fjórðunginn í áætluninni**, jafnt hvað varðar forgangsröðun verkefna, tímasetningar framkvæmda og fjármögnunar, sem og skorts á samræmi við fyrri ákvarðanir Alþingis og samþykktu stefnumörkun sveitarfélaga á Austurlandi.

**Samgönguáætlun á að vera faglegt og langtímamiðað stefnumótunartæki, sem sveitarfélög, atvinnulíf og almenningur geta treyst til að byggja ákvarðanir sínar á.** Með þeim breytingum sem lagðar eru til í nýrri tillögu er hætt á að samgönguáætlunin verði fremur pólitískt plagg, sem tekur breytingum með ráðherraskiptum, í stað þess að vera stöðugur og fyrirsjáanlegur rammi. Í ljósi þeirrar kollvörpunar sem varð frá síðustu áætlun hefði verið eðlilegt að fram hefði farið samráð við sveitarfélög og landshlutasamtök áður en þessar ákvarðanir voru teknar.

**Í tillögunni er engin stórframkvæmd á Austurlandi á fyrsta framkvæmdatímabili áætlunarinnar**, þrátt fyrir að landshlutinn standi undir umtalsverðri verðmætasköpun, skatttekjum og útflutningi fyrir íslenskt samfélag. Þetta vekur spurningar um hvort jafnræðis sé gætt í forgangsröðun og hvort nægilega sé horft til þjóðhagslegs hlutverks Austurlands eða hvort landshlutinn sé svo langt frá valdamiðjunni á höfuðborgarsvæðinu að hann lendir aftarlega í forgangsröðunina.

Múlaþing telur að þessi nálgun grafi undan trausti sveitarfélaga til samgönguáætlunar sem verkfæris og geri þeim erfiðara að standa við langtímaáætlanir um skipulag, uppbyggingu og sameiningu byggðakjarna.

Þeir þættir sem standa upp úr fyrir Múlaþing og við óskum eftir að fjalla sérstaklega um við nefndina eru Fjarðarheiðagöng, nýr Axarvegur og breytingar á kostnaðarhlutdeild ríkisins í hafnarframkvæmdum.

### Múlaþing

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is





## 2. Fjarðarheiðargöng

Múlaþing leggur ríka áherslu á að Fjarðarheiðargöng haldi þeim forgangi sem þau hafa haft í áður samþykktum samgönguáætlunum Alþingis, í gildandi samgönguáætlun 2020–2034 og í sameiginlegri stefnu sveitarfélaga á Austurlandi samkvæmt Svæðisskipulagi Austurlands.

### 2.1 Undirbúningur og staða verkefnis

Fjarðarheiðargöng eru meðal best undirbúnu jarðgangaverkefna á Íslandi. Þegar hefur verið varið umtalsverðu opinberu fé í rannsóknir, hönnun og undirbúning verkefnisins og göngin eru fullhönnuð og tilbúin til útboðs. **Verkefnið er því í allt annarri stöðu en mörg þau jarðgangaverkefni sem nú eru sett ofar í forgangs röðun**, þar sem enn á eftir að ráðast í kostnaðarsaman undirbúning.

Sveitarfélagið telur að það brjóti gegn grundvallarreglum um hagkvæmni og ábyrgð í meðferð opinberberra fjármuna að láta slíkt verkefni sitja á hakanum, eftir að hundruðum milljóna króna hefur þegar verið varið í undirbúning.

### 2.2 Öryggi, vetrareinangrun og lögbundin þjónusta

Fjarðarheiðargöng eru fyrst og fremst öryggisverkefni. Núverandi vegur yfir Fjarðarheiði liggur í um 620 m hæð yfir sjávarmáli, lokast reglulega yfir vetrartímann og uppfyllir ekki nútímakröfur um breidd, halla og umferðaröryggi stofnvega.

Afleiðingar þessa ástands eru alvarlegar:

- Seyðisfjörður býr við endurtekna vetrareinangrun.
- Tengingar milli alþjóðaflugvallar á Egilsstöðum, heilsugæslu á Egilsstöðum og sjúkrahúss í Neskaupsstað og alþjóðlegrar ferjuhafnar á Seyðisfirði eru ótryggar.
- Öryggi íbúa, starfsmanna neyðarþjónustu, ferðarþjónustu og atvinnulífs er ekki tryggt allt árið.

**Bent er á að tvær af fjórum alþjóðlegum gáttum Íslands eru á Austurlandi, þ.e.**

alþjóðaflugvöllur á Egilsstöðum og alþjóðleg ferjuhöfn á Seyðisfirði. Öruggar, heilsárssamgöngur þar á milli eru **ekki einungis hagsmunamál Múlaþings heldur**

**þjóðaröryggismál** ekki síst á þessum víðsjárverðu tímum sem við nú búum við. Þess má geta að nýverið framkvæmdi danski herinn áhafnaskipti á herskipi í Seyðisfjarðarhöfn en nýrri áhöfn var flogið beint inn á flugvöllinn á Egilsstöðum frá Danmörku.

#### Múlaþing

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is



## 2.3 Umferðartölur og raunveruleg notkun

**Umferðartölur Vegagerðarinnar sýna að umferð um Fjarðarheiði er umtalsvert meiri en um vegi sem ný jarðgöng hafa verið byggð til að leysa af hólmi á undanförunum árum.**

Samkvæmt greiningu á gögnum frá árunum 2021–2024 er dagleg meðalumferð um Fjarðarheiði yfir tvöfalt meiri en um Strákagöng og margfalt meiri en um Dýrafjarðargöng.

Þrátt fyrir þetta hefur því verið haldið fram í opinberri umræðu að Fjarðarheiðargöng séu ekki „fjárhagslega forsvaranleg“. Múlaping telur slíka nálgun byggða á of þröngri túlkun á umferðartölum og án þess að tekið sé tillit til lokunardaga, öryggissjónarmiða, þjónustu og samfélagslegra áhrifa. Þá er vert að hafa hugfast að það kostar alltaf jafn mikið á hverju ári að grafa göng hvar sem þau eru grafin, Fjarðarheiðargöng munu bara taka lengri tíma.

## 2.4 Niðurstöður RHA – samanburður jarðganga á Mið-Austurlandi

Í skýrslu Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Akureyri (RHA) frá árinu 2025, *Samanburður jarðganga á Mið-Austurlandi*, kemur skýrt fram að Fjarðarheiðargöng skora hæst þegar horft er til heildaráhrifa á öryggi, byggðapróun, atvinnusókn og tengingu þjónustukjarna.

RHA varar sérstaklega við því að leggja einungis hefðbundið kostnaðar–nytjamat til grundvallar, þar sem slík greining nái ekki utan um þau samfélagslegu og kerfislegu áhrif sem jarðgöng á borð við Fjarðarheiðargöng hafa. Í skýrslunni er jafnframt bent á að

**Fjarðarheiðargöng séu lykilforsenda þess að mynda raunverulega hringtengingu á Austurlandi** og sameina fjölkjarna samfélag svæðisins í eitt atvinnu- og þjónustusvæði.

RHA rannsóknin sýnir að jarðgöng sem rjúfa vetrareinangrun, tengja lykilinnviði og mynda burðarás í samgöngukerfi hafa mun meiri samfélagslegan og þjóðhagslegan ávinning en göng sem eingöngu stytta leiðir milli fámennra byggðarlaga. **Í því samhengi er staða Fjarðarheiðarganga sérstaklega sterk.**

Skýrslan undirstrikar jafnframt að röðun jarðganga verður að taka mið af því hvaða framkvæmdir skapa raunverulega sambættingu svæða. Tengingar sem ekki ná til meginþjónustu- og atvinnukjarna skila ekki sama ávinningi, jafnvel þótt stofnkostnaður þeirra sé lægri til skamms tíma. Ljóst er að Egilsstaðir er þessi þjónustukjarni á Austurlandi.

## 2.5 Samræmi við skipulag og fyrri ákvarðanir

Forgangs röðun Fjarðarheiðarganga er í samræmi við:

- Gildandi samgönguáætlun Alþingis
- Svæðisskipulag Austurlands 2022–2044, sem samþykkt hefur verið af öllum sveitarfélögum á Austurlandi

### Múlaping

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is



- Ítrekaðar bókanir og sameiginlega stefnu Sambands sveitarfélaga á Austurlandi.

Að víkja frá þessari forgangsröðun án nýrra, afgerandi gagna grefur undan trúverðugleika samgönguáætlunar sem langtímaáætlunar og veikir traust sveitarfélaga til ríkisvaldsins sem samstarfsaðila. **Verkefnið er því tilbúið til útboðs án frekari tafa.** Að fresta því enn frekar þýðir að fjármunir sem þegar hafa verið lagðir í verkefnið nýtast ekki sem skyldi og að samfélagslegur ávinningur dregst á langinn. Mikill tími, vinna og fjármunir hafa farið í skipulag framkvæmda af hálfu sveitarfélagsins, ekki aðeins ríkisins, og **ljóst að íbúar á svæðinu upplifa þessa breyttu forgangsröðun sem svik** í ljósi þeirrar vinnu sem þegar hefur farið fram og yfirlýsinga stjórnvalda sem búið var að gefa út um að Fjarðarheiðargöng yrðu næstu göng á Íslandi.

## 2.6 Fjarðarheiðargöng sem lykilforsenda hringtengingar Austurlands

Hringtenging Austurlands byggir á því að Fjarðarheiðargöng verði fyrsti áfangi. Tengingar milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar einar og sér mynda ekki hringtengingu á meðan meginleiðir milli Héraðs og Fjarða eru áfram ótryggar.

Án Fjarðarheiðarganga verður Austurland áfram klofið í aðskilda hluta með takmarkaða samþættingu atvinnu- og þjónustusvæða. **Með þeim verður hins vegar til eitt heildstætt atvinnu- og þjónustusvæði sem styrkir byggð, eykur verðmætasköpun og bætir samkeppnishæfni landsins alls.**

Í greininni [Sameinuð, ef færðin leyfir](#) sem birtist á Austurfrétt er bent á að ótryggar samgöngur hafi ekki aðeins áhrif á atvinnulíf og þjónustu, heldur einnig á menningu, félagslíf og samfélagslega samheldni á Austurlandi. Þegar færð og veður ráða ferðinni verður samstarf milli byggðarlaga brothætt, menningarviðburðir háðir óvissu og þátttaka fólks í sameiginlegu menningar- og félagsstarfi takmörkuð. **Örugg heilsárs samgöngutenging, með Fjarðarheiðargöngum sem fyrsta áfanga, myndi styrkja Austurland sem eitt menningar- og samfélagssvæði**, auðvelda samvinnu stofnana og félagasamtaka og skapa forsendur fyrir lifandi menningarlífi óháð árstíð og veðri. Slík áhrif eru mikilvæg, en oft vanmetinn, hluti af samfélagslegum ávinningi samgönguframkvæmda. Þessi sömu rök eiga einnig við um uppbyggingu íþróttar- og tómstundaiðkunar á svæðinu.

## 2.7 Afstaða Múlaþings

Múlaþing leggur því ríka áherslu á að Fjarðarheiðargöng verði:

- Sett aftur í þann forgang sem þau höfðu í gildandi samgönguáætlun
- Tekin inn á fyrsta framkvæmdatímabil áætlunarinnar
- Boðin út án frekari tafa

### Múlaþing

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is



Í Múlaþingi er framleiddur um þriðjungur allrar raforku á Íslandi. Þar að auki eru í sveitarfélaginu tvær af fjórum alþjóðlegum samgöngugáttum landsins: alþjóðaflugvöllur á Egilsstöðum og eina alþjóðlega ferjuhöfn Íslands á Seyðisfirði. Þessar gáttir eru ekki aðeins mikilvægar fyrir svæðið sjálft heldur fyrir þjóðarbúið í heild og gætu orðið enn mikilvægari í öryggislegu tilliti miðað við óróleikann í heiminum um þessar mundir.

Án öruggra og áreiðanlegra samgangna milli þessara lykilinnviða er ekki unnt að nýta þá möguleika sem þegar eru fyrir hendi, né þá uppbyggingu sem stefnt er að á sviði útflutnings, ferðaþjónustu og orkufreks iðnaðar. **Fjarðarheiðargöng eru þar lykilforsenda.**

Sveitarfélagið telur að frekari seinkun á framkvæmdum við Fjarðarheiðargöng sé hvorki faglega né samfélagslega verjanleg. Vert er að minna á [skýrslu](#) sem starfshópur á vegum innviðaráðuneytisins vann árin 2017 – 2019 en þar kemur skýrt fram sú niðurstaða að hringtenging á Austurlandi með göngum undir Fjarðarheiði og síðan frá Seyðisfirði um Mjóafjörð í Norðfjörð væri sú framkvæmd sem best myndi þjóna Austurlandi og hefur verið unnið að því markmiði síðan þá.



Mynd úr frétt stjórnarráðsins á kynningu skýrslunnar Seyðisfjarðargöng – valkostir og áhrif á Austurlandi

#### Múlaþing

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is



### 3. Öxi (Axarvegur)

Múlaþing lýsir verulegum áhyggjum af framsetningu, tímasetningu og fjármögnun Axarvegar í tillögu að samgönguáætlun. Þrátt fyrir að vegurinn sé nefndur til sögunnar á fyrsta tímabili áætlunarinnar gefa fjárhagsáætlanir og sundurliðun framkvæmda til kynna að raunveruleg uppbygging hans sé í reynd færð yfir á seinni hluta áætlunartímabilsins. **Vegurinn er fullhannaður og tilbúinn til útboðs** og því ekkert til fyrirstöðu að hefjast handa við framkvæmdina. Endurbætur á Axarvegi voru ein af forsendum sameiningar Múlaþings.

#### 3.1 Staða og mikilvægi Axarvegar

Axarvegur er ein af lykiltengingum milli Héraðs og fjarða á Suðausturlandi og gegnir veigamiklu hlutverki í daglegum samgöngum íbúa, atvinnulífs og þjónustukerfa á Austurlandi. Vegurinn er jafnframt mikilvægur hluti af innri hringtengingu Múlaþings og forsendan fyrir því að byggðakjarnar sveitarfélagsins starfi sem ein heild.

**Nýr Axarvegur mun að auki stytta vegalengd milli Héraðs og Djúpavogs um allt að 70 km**, sem hefur veruleg áhrif á ferðatíma, eldsneytisnotkun, umferðaröryggi og rekstrarkostnað bæði almennings og atvinnulífs. Slík stytting leiða hefur einnig jákvæð loftslagsáhrif og styrkir tengsl innan sveitarfélagsins og milli landshluta. **Framkvæmdir við Axarveg falla því vel að megin áherslum samgönguáætlunar hvað varðar öryggi, styttingu leiða og byggðapróun.**

Vegurinn ber í dag mikla umferð miðað við burðargetu og þjónustustig, bæði vegna almennrar umferðar og vegna þungaflutninga tengdra atvinnustarfsemi á svæðinu. Ástand hans hefur því bein áhrif á umferðaröryggi, ferðatíma og rekstrarkostnað fyrirtækja. Á síðasta ári óku 106.554 bílar yfir Öxi samkvæmt tölum Vegagerðarinnar sem er **17% aukning** frá fyrra ári. Mesta umferðin var í ágúst, samtals 21.108 bílar, að meðaltali 681 bíll á sólarhring.

#### 3.2 Tímasetning og ósamræmi milli orðalags og talna

Í tillögu að samgönguáætlun er vísað til Axarvegar sem verkefni á fyrsta framkvæmdatímabili. Við nánari skoðun á fjármögnun kemur þó í ljós að:

- Fjárveitingar á árunum 2026–2030 eru að mestu bundnar við undirbúning og hönnun.
- Meginframkvæmdir og stærstur hluti fjármunanna eru áætlaðar eftir árið 2030.

Slíkt misræmi milli framsetningar í texta áætlunarinnar og raunverulegrar fjármögnunar dregur úr gagnsæi og gerir sveitarfélaginu erfitt að átta sig á raunverulegri stöðu verkefnisins.

#### Múlaþing

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is





### 3.3 Axarvegur sem PPP-verkefni

Múlaþing gerir athugasemdir við að Axarvegur sé áfram skilgreindur sem PPP-verkefni, án þess að fram komi skýr rök fyrir þeirri ákvörðun eða mat á því hvort slík fjármögnunarleið sé heppileg í þessu tilviki.

Í ljósi þess að Axarvegur er grunninnviður fyrir daglegar samgöngur íbúa og atvinnulífs telur Múlaþing eðlilegra að verkefnið verði unnið **sem hefðbundin ríkisframkvæmd** með skýra ábyrgð, tímasetningu og fjármögnun.

### 3.4 Umferðaröryggi og þjónustustig

Ástand Axarvegar í dag uppfyllir ekki þær kröfur sem gera verður til stofn- og tengivega með svo mikla umferð. Sérstaklega er bent á:

- Þrönga vegkanta og takmarkaða sjónlínu.
- Mikla veður- og hálkuáhættu á vetrum.
- Aukna slyshættu, sérstaklega fyrir þungaflutninga.

Í ljósi þessa telur Múlaþing lágmarkskröfu að Axarvegur **verði tekinn tafarlaust af G-reglu** vetrarþjónustu og færður í þjónustuflokk sem endurspeglar raunverulega notkun hans. Slík breyting er nauðsynleg óháð því hvenær endanlegar framkvæmdir hefjast. Benda má á að í dag stunda um 30 ungmenni frá Djúpavogi nám við Menntaskólann á Egilsstöðum og eru að notfæra sér veginn í núverandi ástandi til að fara á milli heimilis og skóla.

### 3.5 Afstaða Múlaþings

Múlaþing telur að staða Axarvegar í tillögu að samgönguáætlun sé ekki í samræmi við mikilvægi hans fyrir svæðið. Sveitarfélagið leggur því áherslu á að:

- Skýr og raunhæf tímasetning framkvæmda við Axarveg verði sett fram.
- Verkefnið verði endurmetið sem hefðbundin ríkisframkvæmd í stað PPP-verkefnis.
- Að þjónustustig vegarins verði bætt strax, m.a. með því að taka hann af G-reglu.

Sveitarfélagið telur að áframhaldandi frestun á raunverulegri uppbyggingu Axarvegar grafi undan markmiðum um samþættingu byggðakjarna, öryggi og hagkvæmni samgangna innan Múlaþings og Austurlands í heild.

#### Múlaþing

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is



## 4. Hafnarframkvæmdir

Múlaþing gerir alvarlegar athugasemdir við þá stefnu sem birtist í tillögu að samgönguáætlun varðandi hafnarframkvæmdir og þau áhrif sem hún hefur á atvinnulíf, útflutning, ferðaþjónustu og þjóðarhagsmuni.

Helstu atriði sem Múlaþing vill koma á framfæri varðandi hafnarframkvæmdir eru eftirfarandi:

- Lækkun kostnaðarhlutdeildar ríkisins úr 60% í 40% setur fjárfestinga- og framkvæmdaáætlanir Múlaþings í verulegt uppnám. Fyrirliggjandi gögn miða við að sveitarfélagið geti fjárfest fyrir um 300 m.kr. á ári í uppbyggingu hafna sinna, en lækkun ríkisframlags gerir slíkar áætlanir óraunhæfar og leiðir til frestunar eða niðurfellingar verkefna sem þegar hafa verið undirbúin.
- **Ólík staða hafna innan Múlaþings er ekki tekin nægilega til greina.** Hafnir sveitarfélagsins eru þrjár og afar mismunandi að umfangi og hlutverki. Sé horft til hvernar þeirra fyrir sig er ljóst að engin þeirra uppfyllir skilyrði fyrir lækkun kostnaðarhlutdeildar ríkisins án þess að það hafi veruleg neikvæð áhrif.
- Í drögum að samgönguáætlun eru aðeins tvö nýframkvæmdaverkefni tilgreind hjá höfnum Múlaþings, annars vegar lenging Strandarbakka á Seyðisfirði og hins vegar olíubryggja á Djúpavogi. Kostnaðaráætlun vegna lengingar Strandarbakka nemur um 1,5 ma.kr. Með fyrirhugaðri lækkun ríkisframlags lækkar þátttaka ríkisins úr um 900 m.kr. í um 600 m.kr., sem eitt og sér kollvarpar fjárhagsforsendum verkefnisins.
- **Seyðisfjarðarhöfn er skilgreind í grunnneti samgangna og er eina alþjóðlega ferjuhöfn Íslands.** Höfnin gegnir lykilhlutverki fyrir vöruflutninga, ferðaþjónustu og tengingu Íslands við Evrópu. **Ótrygg fjármögnun og frestun framkvæmda við Strandarbakka hefur þegar leitt til tekjutaps og þess að færri skemmtiferðaskip bóka komu sína til Seyðisfjarðar en ella.** Vitað er um skip sem bíða eftir lengingu hafnarkantsins til að geta komið til hafnarinnar.
- **Djúpavogshöfn virðist hafa fallið út úr áætluninni,** þrátt fyrir mikilvægt hlutverk hennar fyrir atvinnulíf, sjávarútveg og ferðaþjónustu á sunnanverðu Austurlandi. Slík þróun veikir hafnakerfi Múlaþings í heild og eykur ójafnvægi milli landshluta.
- Annar áfangi sjóvarna í Njarðvík á Borgarfirði (um 300 metrar) er á fimm ára aðgerðaráætlun samgönguáætlunar en þá verður eftir síðasti hluti verksins. Það er án efa hagkvæmara að ljúka þessu verkefni í einni atlögu en alls eru þetta um 600 metra sjóvörn.

### Múlaþing

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is



- Í samgönguáætluninni er lögð áhersla á framtíðarhlutverk hafna sem orkumiðstöðva, m.a. fyrir landtengingu skipa, orkuskipti og samþættingu sjó- og landflutninga. Múlaþing bendir á að þessar áherslur verði innantómar **nema tryggt sé raunhæft og stöðugt fjárhagslegt umhverfi** fyrir hafnir til að ráðast í slíka uppbyggingu.
- Tekjuþróun hafna Múlaþings er neikvæð á næstu árum. Fyrirséð er að löndun á Seyðisfirði muni leggjast af með tilheyrandi tekjutapi og jafnframt liggur fyrir fækkun í komum skemmtiferðaskipa í öllum höfnum Múlaþings á næstu tveimur árum. Þá er óvissa ríkandi varðandi hvernig eigi að rukka fyrir löndun á laxi í kjölfar dóms um að ekki sé hægt að rukka með sama hætti og er gert með annan sjávarafla. Í ljósi þess telur sveitarfélagið brýnt að tekið sé tillit til breyttra forsendna og að fyrirhuguð lækkun á kostnaðarhlutdeild ríkisins í hafnarframkvæmdum Múlaþings verði endurskoðuð eða frestað.

Sveitarfélagið leggur áherslu á að hafnir Múlaþings séu hluti af grunninnviðum landsins. Skert geta þeirra hefur bein áhrif á atvinnulíf, útflutning, ferðaþjónustu, tekjur sveitarfélagsins og samkeppnishæfni Austurlands og Íslands alls.

**Múlaþing**

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is



## 5. Aðrir innviðir sem rétt er að taka til endurskoðunar

Múlaþing telur jafnframt mikilvægt að í endanlegri afgreiðslu samgönguáætlunar verði horft heildstætt á aðra lykilþætti samgöngukerfisins á Austurlandi, sem ekki njóta nægilegrar umfjöllunar í tillögunni, þar á meðal:

- Vegakerfið almennt, þar sem fjölmargir stofn- og tengivegir uppfylla ekki nútímakröfur um breidd, burð og umferðaröryggi. Tengi- og héraðsvegir hafa ekki fengið nægjanlegt viðhald um langt skeið. Auka þarf fjárveitingu til þessara verkefna.
- Mikilvægt er að **tryggja betri vetrarþjónustu** á Austurlandi. Þar má sérstaklega draga fram að enn er ekki komin á full vetrarþjónusta til þéttbýliskjarnans á Borgarfirði eystra en þar hefur verið haldið úti heilsársferðarþjónustu og skortur á vetrarþjónustu hefur sett þar strik í reikninginn.
- Einbreiðar brýr, sem eru enn víða á Austurlandi og skapa bæði öryggisáhættu og tafir í daglegum samgöngum, sérstaklega fyrir þungaflutninga og neyðarþjónustu. Af þeim 24 einbreiðu brúm sem enn eru á þjóðvegi 1 Íslandi eru **10 af þeim á Austurlandi**.
- **Egilsstaðaflugvöllur gegnir lykilhlutverki í innanlands- og varaflugi**, sjúkraflugi og öryggismálum sem kallar á skýra langtímasýn um uppbyggingu og fjármögnun. Mikilvægt er að varaflugvallargjaldið skili sér allt í uppbyggingu á varaflugvöllum og við söknum þess að sjá ekki lengingu á flugbrautinni í þessari áætlun sem var gert ráð fyrir í síðustu tillögu að samgönguáætlun sem fór þó ekki í gegnum þingið.
- **Lagarfljótsbrú, sem er einn helsti flöskuháls samgangna á Héraði** og þar með á Austurlandi öllu, bæði hvað varðar umferðaröryggi og flæði milli byggðarkjarna.
- Gert er ráð fyrir framkvæmdum við Jökuldalsveg á árunum 2026 - 2029 en það er óásættanlegt að dreifa endurbótum á 8,2 km löngum vegkafla á fjögur ár.
- Verulega þarf að **bæta fjarskiptasamband** á vegum á Austurlandi, mikið er um „dauða“ punkta og þá er slæmt símasamband á mörgum ferðamannastöðum.
- Vert er að minna á þyngdartakmarkanir sem eru á brúnum sem leiða inn á landshlutann Austurland, annars vegar Jökulsá á Fjöllum og hins vegar Jökulsá á Breiðamerkursandi. Ef illa fer þá **gæti Austurland einangrast** frá öðrum landshlutum vegna ástands þessara brúa.

Múlaþing telur að án markvissrar stefnu og tímasettra aðgerða á þessum sviðum verði erfitt að ná þeim markmiðum um öryggi, byggðapróun og hagkvæmni sem samgönguáætlun á að tryggja.

### Múlaþing

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is



## 6. Niðurstaða og áskorun Múlaþings til Alþingis

Með þessari umsögn vill Múlaþing draga saman þau meginatriði sem sveitarfélagið telur að Alþingi verði að bregðast við afgreiðslu samgönguáætlunar 2026–2040.

Í stuttu máli óskar Múlaþing eftir því að:

- Fjarðarheiðargöng verði sett aftur í þann forgang sem þau höfðu í gildandi samgönguáætlun, tekin inn á fyrsta framkvæmdatímabil og boðin út án frekari tafa.
- Staða Axarvegur verði skýrð, með raunhæfri tímasetningu framkvæmda, endurmati á PPP-fyrirkomulagi og tafarlausri hækkun þjónustustigs vegarins, m.a. með því að taka hann af G-reglu.
- Kostnaðarhlutdeild ríkisins í hafnarframkvæmdum verði endurskoðuð, þannig að hún endurspegli þjóðhagslegt hlutverk hafna á Austurlandi, sérstaklega Seyðisfjarðarhafnar, og geri sveitarfélögum kleift að ráðast í nauðsynlegar framkvæmdir.

Múlaþing leggur jafnframt ríka áherslu á að samgönguáætlun verði aftur það faglega og fyrirsjáanlega langtímatæki sem henni er ætlað að vera. Í núverandi mynd skapar tillagan verulega óvissu um framtíð lykilinnviða á Austurlandi og grefur undan trausti sveitarfélaga til ríkisvaldsins sem samstarfsaðila.

Sveitarfélagið minnir á að uppbygging samgönguinnviða á Austurlandi er ekki einungis hagsmunamál íbúa svæðisins, heldur þjóðhagslegt, öryggistengt og byggðastefnumarkandi verkefni, þar sem um er að ræða alþjóðlegar samgöngugáttir, mikilvæga orkuframleiðslu og verulega verðmætasköpun fyrir landið allt.

Jafnframt er vert að minna á að ein af meginforsendum sameiningar sveitarfélaganna sem mynduðu Múlaþing var sú yfirlýsta stefna stjórnvalda að ráðast í **markvissar samgöngubætur milli byggðakjarna sveitarfélagsins**. Þegar slík verkefni eru ítrekað sett til hliðar eða frestað er vegið að grunnforsendu sameiningarinnar og grafið undan getu sveitarfélagsins til að starfa sem ein heild.

### Múlaþing

Lyngási 12, 700 Egilsstaðir  
Sími: 4 700 700  
mulathing@mulathing.is  
mulathing.is





Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Kirkjustræti  
101 Reykjavík

Vík, 19. febrúar 2026

### Efni: Umsögn við samgönguáætlun 2026-2040

Sveitarstjórn Mýrdalshrepps tekur undir þá framtíðarsýn sem lagt er upp með í samgönguáætlun 2026-2040 um örugga samgönguinnviði, öflug sveitarfélög, aukna verðmætasköpun og framsækna þjónustu.

Þær aðgerðir sem lagðar eru til í áætluninni eru þó að mati sveitarfélagsins ekki til þess fallnar að þær styðji við framangreind markmið hér á Suðurlandi.

Umferð um Suðurlandsveg hefur margfaldast á síðasta áratug, en þrátt fyrir þá augljósu staðreynd þá tekur samgönguáætlun í engu mið af því. Áfram stefnir í að þjóðvegur 1 um Suðurland versni til muna, enda ekki gert ráð fyrir nauðsynlegum breikkunum, viðhaldi eða nýframkvæmdum til þess að bregðast við auknum umferðarpunga.

Umferðarpungi hefur aldrei verið meiri heldur en í liðnum ágústmánuði þegar 4.889 bílar óku þjóðveg 1 norðan Reynisfjalls á hverjum sólarhring, **sem er aukning um 92% á 10 árum**. Eðlilegt er að framlög til samgöngumála og forgangsöðun verkefna taki mið af umfangi umferðar og því ljóst að gefa þarf verulega í þegar kemur að framlögum til samgöngumála í Mýrdalshreppi.

Sveitarstjórn Mýrdalshrepps skorar á Alþingi að endurskoða þann hluta samgönguáætlunar sem snýr að sjóvörnum. Áætlunin gerir ekki ráð fyrir neinum framkvæmdum við frekari sjóvarnir við Vík, þrátt fyrir að öllum sé ljóst að þjóðvegi 1 og byggðinni í Vík stafi mikil ógn af ágangi sjávar. Sjór hefur flætt upp að þjóðvegi 1 og ef fram fer sem horfir mun þjóðvegurinn að endingu rofna. **Tafir á sjóvörnum eru í engu réttlætanlegar**, enda verður sífellt erfiðara að bregðast við vandanum.

Sveitarfélagið telur að með því að skirrast við að bregðast við sé ríkið að ganga í berhögg við lög um sjóvarnir. Sjóvarnir eru ótvírætt á forræði ríkisins og skv. lögnum er því skylt að grípa til varna þegar mannvirki eru í hættu.

- Mikilvægt er að þriðji sandfangarinn fái stað í áætlunum Vegagerðarinnar enda hefur á síðustu árum komið berlega í ljós hversu hratt getur gengið á landið þegar illa veðrar. Mikilvægt er að þjóðvegur 1 sé tryggður en í óveðrum hefur sjór flætt upp að honum og er hann ekki öruggur gegn landrofi við núverandi aðstæður.

- Samhliða gerð þriðja sandfangara þarf að verja endann á Kötlugarðinum sem varð illa úti í kjölfar mikils landrofs veturinn 2021-2022, enda stutt frá fjöru að þjóðvegi við varnargarðinn.

Sveitarstjórn vill enn fremur koma því á framfæri að mikilvægt er að viðbragð í vetrarþjónustu sé í eðlilegu samhengi við umferðarpunga á svæðinu. Svo hefur ekki verið undanfarin ár og sveitarstjórn skorar á Alþingi að tryggja fjármagn svo hægt sé að efla þjónustuna svo um munar.

Sveitarstjórn Mýrdalshrepps skorar á Alþingi að gera nauðsynlegar breytingar á samgönguáætlun í samræmi við framangreint til að tryggja umferðaröryggi á Suðurlandi og koma í veg fyrir frekara tjón af völdum ágangs sjávar.

Alþingi  
Kirkjustræti  
101 Reykjavík

9. febrúar 2026  
202601-0082/A.B.

## **Efni: Umsögn – Tillaga til þingsályktunar - Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030 Alþingi.**

Vísað er til erindis umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis er barst 22. janúar sl. þar sem óskað er umsagnar Náttúruverndarstofnunar um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaaætlun fyrir árin 2026 – 2030, 315. mál. Náttúruverndarstofnun telur margt gott í áætluninni, sérstaklega þar sem lögð er áhersla á sjálfbærar samgöngur og að lögð sé áhersla á að tryggja góð loftgæði frá umferð. Náttúruverndarstofnun bendir á mikilvægi þess að við markmiðsgerð samgönguáætlunar að tekið sé mið af loftslagsmálum á öllum stigum, vernd votlendis og vernd og endurheimt líffræðilegs fjölbreytileika.

### **Vernd hálendisins**

Á bls. 4 kemur fram að unnið verði að því að stofnvegir á hálendi Íslands geti áfram gegnt mikilvægu hlutverki sínu, m.a. í ferðaþjónustu og að uppbygging og rekstur taki tillit til nánasta umhverfis og sjónarmiða um náttúruvernd.

Náttúruverndarstofnun bendir á að bætt aðgengi að hálendinu getur valdið raski og álagi á viðkvæma náttúru sem þar er. Núverandi aðalleiðir um hálendið eru malarvegi og verða ekki færar fyrr en vegirnir eru orðnir þurrir að vori eða um svipað leyti og land er orðið víðast nægilega þurrt til að þola umferð akandi og fótgangandi um hálendið.

Ef hins vegar verða byggðir upp vegir sem verða færir miklu fyrr að vori og seinna að hausti er hætt við að umferð aukist um viðkvæm svæði einmitt á þeim tíma þegar land er viðkvæmast og hættan mesta á landspjöllum. Slík þróun getur leitt til óafturkræfra áhrifa á jarðveg, gróður og vistkerfi hálendisins.

Því verður að skoða samspil þjóðvega um hálendið og innviði þannig að aukin umferð valdi ekki náttúruspjöllum.

Á hálendinu eru fjölmörg friðlýst svæði þ.m.t. svæði með alþjóðlegt vægi þar sem er verið að vernda fjölbreytta íslenska náttúru sem getur verið mjög viðkvæm fyrir álagi. Síður er stefnt að uppbyggingu innviða á náttúruverndarsvæðum inni á hálendinu þar sem íslenska sérstaðan og náttúruverndargildið felst einmitt í lítt snortinni náttúru.

Stefna um bætt aðgengi og náttúruvernd þarf að haldast í hendur og því er nauðsynlegt að áætlunin taki mið af náttúruvernd. Náttúruverndarstofnun bendir á að aukið aðgengi og umferð geti rýrt verndargildi slíkra svæða. Jafnframt bendir stofnunin á að á vorin á meðan náttúra er hvað viðkvæmust er aðgengi að friðlýstum svæðum á hálendinu takmarkað með lokunum.

Náttúruverndarstofnun bendir á að á fjölmörgum stöðum er ekki hægt að byggja upp innviði til að taka á móti auknum fjölda ferðamanna á hálendinu vegna þess að með frekari uppbyggingu innviða mun það raska og rýra verndargildi friðlýstra svæða og valda frekara álagi á þau svæði.

Auk þess bendir stofnunin á að með auknum innviðum getur það haft neikvæð áhrif á upplifun þeirra gesta sem heimsækir hálendið, gesta sem sækjast eftir víðernisupplifun, óspilltri náttúru, kyrrð og ró. Með uppbyggingu innviða, eins og vega, mastra, veitumannvirkja, göngustígum og útsýnispöllum getur það haft neikvæð áhrif á víðerni og upplifun fólks.

Því er nauðsynlegt að stíga varlega til jarðar varðandi uppbyggingu mannvirkja eins og vega ef markmiðið er ekki í takt við önnur markmið, eins og um hvernig eigi að taka á móti þeim fjölda án þess að raska og valda álagi á viðkvæma náttúru.

Auk þess bendir stofnunin á að stofnvegir og tengivegir lúta ákveðnum hönnunar- og vegstöðlum sem ekki taka mið af náttúruvernd. Mikilvægt er að þar sem vegir liggja um svæði sem hafa hátt verndargildi að þeir falli að svipmót landsins eins og kostur er.

## **Jökulsárlón**

Jökulsárlón er einn fjölsóttasti ferðamannastaður Suðurlands og er umferð á svæðinu mjög mikil, bæði gangandi ferðamanna og ökutækja. Talið er að allt að um 5.000 gestir fari um svæðið á degi hverjum á háannatíma og þá er ekki talið með umferð þeirra sem eingöngu keyra í gegn. Núverandi fyrirkomulag tryggir hvorki nægjanlegt öryggi gangandi né akandi vegfarenda, þar sem mikil gangandi umferð fer um svæðið samhliða mikilli bílaumferð.

Náttúruverndarstofnun telur að uppbygging nýrrar akstursbrúar yfir Jökulsárlón sé nauðsynleg sem allra fyrst, ásamt lausnum sem tryggja skýran aðskilnað gangandi og akandi umferðar. Þar sem aðdráttarafl náttúrunnar er bæði norðan við Þjóðveg (Jökulsárlón) og niður í fjöru, sunnan Þjóðvegjar (Vestri- og Eystri-Fellsfjara) er sérstaklega mikilvægt að tryggja örugga leið fyrir gangandi ferðamenn, svo sem með undirgöngum eða sambærilegum lausnum, til að draga úr slyshættu.

Við hönnun og framkvæmd mannvirkja þarf jafnframt að gæta að náttúruvernd, landslagi og ásýnd svæðisins, þannig að öryggisúrbætur rýri hvorki verndargildi né upplifun þessa einstaka svæðis.

## **Loftslagsmál, líffræðilegur fjölbreytileiki og votlendi**

Í áætluninni segir að unnið verði samkvæmt markmiðum aðgerðaáætlunar Íslands í loftslagsmálum, einnig segir að unnið verði að því að lágmarka kolefnisfótspor í mannvirkjagerð í samgönguinnviðum. Auk þess segir að unnið verði að því að leggja mat á

kolefnisspor og raunlosun gróðurhúsalofttegunda vegna framkvæmda á samgönguinnviðum. Þróað verði líkan að norrænni fyrirmynd til að meta með kerfisbundnum hætti kolefnisspor framkvæmda yfir allan lífsferilinn.

Í umhverfisskýrslu frá því í mars 2023 fyrir samgönguáætlun er fjallað um vegaframkvæmdir sem munu raska votlendi, en þar segir almennt að á fyrirhuguðum framkvæmdasvæðum eru votlendi, leirur og sjávarfitjar sem njóta verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga. Auk þess segir að við frekari hönnun þurfi að huga að staðsetningu votlendis, leira og sjávarfítja við útfærslu vegar til að draga úr áhrifum og huga að mótvægisaðgerðum, s.s. endurheimt votlendis.

#### *Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum*

Náttúruverndarstofnun vill benda á aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum sem er hugsuð sem tæki sem stjórnvöld geta notað til að draga úr notkun gróðurhúsalofttegunda á Íslandi til að tryggja að Ísland nái markmiðum Parísarsamningsins og kolefnishlutleysi árið 2040.

Náttúruverndarstofnun vill vekja athygli á fimm lykiláherslum um aðgerðir í loftslagsmálum 2025-2026 þar sem ein áherslan er vernd votlendis og endurheimt votlendis.

#### *Líffræðilegur fjölbreytileiki*

Náttúruverndarstofnun bendir á að eitt af markmiðum laga um náttúruvernd nr. 60//2013 er að vernda fjölbreytni íslenskra náttúru, þar á meðal líffræðilega fjölbreytni. Stofnunin vill benda á að ríkisstjórnin hefur gefið út stefnu um líffræðilegan fjölbreytileika til ársins 2030. Megin stef í stefnunni snýr að því að málefni líffræðilegra fjölbreytni fái meira vægi í opinberri stefnumótun, áætlanagerð og ákvarðanatöku á öllum stjórnsýslustigum. Í stefnunni segi að meginþættir hnignunar líffræðilegs fjölbreytileika er m.a. búsvæðaeyðing. Náttúruverndarstofnun leggur áherslu á að til að stuðla að verndun líffræðilegs fjölbreytileika er mikilvægt að tekið sé tillit til búsvæða almennt þegar kemur að skipulagningu vega, en ekki einungis þeirra sem njóta nú þegar verndar.

#### *Votlendi sem nýtur sérstakrar verndar*

Náttúruverndarstofnun bendir á að votlendi nýtur sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. náttúruverndarlaga.

Í 61. gr. laganna er kveðið á um sérstaka vernd þeirra vistkerfa og jarðminja sem taldar eru upp í 1. mgr. og 2. mgr. sama ákvæðis. Samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins ber að forðast röskun þeirra náttúrufyrirbæra, sem undir greinina falla, nema brýna nauðsyn beri til og ljóst að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi.

Í greinargerð með frumvarpi til laga um náttúruvernd er með orðalaginu „brýn nauðsyn“ lögð áhersla á að einungis mjög ríkir hagsmunir geti réttlætt röskun og þá fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir.

Ekki kemur fram hvaða brýnu almannahagsmunir réttlæta röskun á votlendi og því þarf, í samræmi við ofangreint ákvæði náttúruverndarlaga, að koma fram hvaða brýnu almannahagsmunir réttlæta röskun á votlendi. Mikilvægt er að mati Náttúruverndarstofnunar



að sett séu markmið um vernd votlendis í samgönguáætlun með loftslagsmálin og vernd líffræðilegs fjölbreytileika að leiðarljósi.

### **Samgöngumannvirki og efnistaka**

Náttúruverndarstofnun bendir á að stór þáttur í umhverfisáhrifum vega- og hafnarframkvæmda er efnistaka sem ekki er unnt að stunda á sjálfbæran hátt en hafa í för með sér varanleg áhrif á landslag. Náttúruverndarstofnun tekur hins vegar undir að nauðsynlegt sé að hafa markmið um sjálfbæra þróun að leiðarljósi í samgönguáætlun.

### **Hönnun og náttúruvernd**

Í umhverfismatsskýrslu segir, eins og kemur hér fram að ofan, að við frekari hönnun þarf að huga að staðsetningu votlendis, leira og sjávarfitja við útfærslu vegar til að draga úr áhrifum og huga að mótvægisáðgerðum, s.s. endurheimt votlendis.

Í áætluninni er tilgreindur vegflokkur viðkomandi vegaframkvæmdar. Nýjar vegframkvæmda hafa til þessa verið skilgreindar nokkuð nákvæmlega með tilliti til hönnunarhraða, þ.e. plan- og hæðarlegu án tillits til jarðfræðilegra aðstæðna á hverjum stað. Fjármagn til vegaframkvæmda ræðst af hönnunarforsendum vegar sem ákvörðun er tekin um í samgönguáætlun og því nauðsynlegt að tekið sé tillits til náttúruverndargildis svæðis, s.s. svæði sem njóta verndar skv. 61. gr. náttúruverndarlaga. Dæmi um slík svæði eru votlendi, leirur og eldhraun. Náttúruverndarstofnun bendir á að þessi aðferð gefur lítið svigrúm til að laga mannvirkið að landslagi og felur ekki í sér að unnt sé að taka verulegt tillit til þess sem fram kann að koma, t.d. við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Náttúruverndarstofnun leggur því til og það skoðað að tekið sé fram í samgönguáætlun að þar sem niðurstaða mats á umhverfisáhrifum vegframkvæmda leiði í ljós að veglagning skv. hönnunarforsendum muni hafa í för með sér veruleg umhverfisáhrif megi víkja frá vegflokkin eða hönnunarforsendum, t.d. varðandi hönnunarhraða sem tiltekin er í samgönguáætlun.

### **Hönnun og valkostir**

Náttúruverndarstofnun telur mikilvægt að sú framsetning valkosta sem birtist á uppdráttum samgönguáætlunar styðji við markmið um náttúruvernd og sjálfbæra þróun. Að mati stofnunarinnar ættu þeir valkostir sem sýndir eru á uppdráttum að endurspegla náttúruvernd, þar sem markmið er að lágmarka rask og neikvæð áhrif á náttúru, vistkerfi, landslag og verndarsvæði.

Náttúruverndarstofnun bendir á mikilvægi þess að um leið og ákveðin framkvæmd er komin inn í samgönguáætlun getur það dregið úr vægi annarra mögulegra valkosta við uppbygging á þessum tiltekna vegkafla.

Því er mikilvægt að mati stofnunarinnar að ákvörðun um endanlegt leiðarval í vegagerð eigi í öllum tilvikum að taka mið af niðurstöðu í mati á umhverfisáhrifum viðkomandi framkvæmdar.

Virðingarfyllt,

Axel Benediktsson

**teymissjóri**

Hákon Ásgeirsson

**sviðssjóri**



## Norðurþing

Ketilsbraut 7-9 640 Húsavík sími 464-6100 nordurthing@nordurthing.

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Alþingi  
101 Reykjavík

Húsavík, 9. febrúar 2026

**Efni: Umsögn byggðarráðs Norðurþings um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál.**

Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030 var send Norðurþingi til umsagnar. Hlutverk samgönguáætlunar er að móta heildarstefnu stjórnvalda um samgöngur til langs tíma og tryggja að uppbygging og rekstur samgöngukerfisins þjóni samfélaginu sem best. Samgönguáætlun skilgreinir hvernig samgöngur eigi að þróast til framtíðar; vegir, hafnir, flugvelli, almenningssamgöngur, hjóla- og gönguleiðir o.s.frv. Hún ákveður hvaða framkvæmdir fá forgang, hvar ríkið ver fjármagni sínu og hvernig takmörkuðum fjármunum er ráðstafað með sanngjörnum hætti. Áætluninni er ætlað að byggja upp jákvæða byggðapróun þannig að samgöngur styrki búsetu, atvinnusókn, þjónustu og menntun í dreifðum byggðum. Hún skal vera jöfnunartæki til að jafna aðstöðumun óháð búsetu fólks. Byggðafesta er ekki lúxus.

Byggðarráð Norðurþings fagnar áherslu á samgönguinnviði landsbyggðarinnar í samgönguáætlun 2026–2040, sérstaklega hvað varðar hafnir, sjóvarnir og tengingu byggðakjarna við grunnnet samgangna. Það er mikilvægt að styrkja enn frekar stöðu norðausturhluta landsins, þar sem langar vegalengdir, veðurfarslegar áskoranir og mikilvægi atvinnuuppbyggingar kalli á skýra forgangsróðun. Mikilvægt er að tryggja samfellu í fjármögnun verkefnanna, forgangsraða framkvæmdum sem styðja beint við atvinnuuppbyggingu og skýra tímasetningar einstakra áfanga innan fimm ára aðgerðaráætlunar.

Byggðarráð Norðurþings leggur ríka áherslu á að framkvæmdir á norðausturhluta landsins verði ekki dregnar aftur í forgangsróðun, tryggt verði jafnræði byggðarlaga og fjármögnun verði skýr og fyrirsjáanleg.

**Þrjú forgangsmál Norðurþings þurfa að komast inn í samgönguáætlun og í aðgerðaráætlun næstu 5 ára.**

**Vegtenging frá Húsavíkurgöngum að þjóðvegi 85 um Bakka.**

Vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar lónaðarsvæðisins á Bakka þarf að setja fjármagn í hönnun og framkvæmdir á vegtengingu frá þjóðvegi 85 að Bakkagöngum.

*Óskað er eftir að vegtenging frá Húsavíkurgöngum að Þjóðvegi 85 um Bakka verði sett á aðgerðaáætlun 2026-2030.*

#### **Dettifossvegur, heilsársþjónusta.**

Vegagerðin fái varanlegt framlag vegna heilsársþjónustu á Dettifossvegi. Dettifossvegur er mjög mikilvæg vegtenging á milli byggðarlaganna Mývatnssveitar og Kelduhverfis. Á það við styrkingu atvinnulífs, samtengingu atvinnusvæða, þjónustu við íbúa og dreifingu í ferðaþjónustu. Skv. mati frá Vegagerðinni á Akureyri er kostnaður við að halda veginum opnum á heilsársgrundvelli áætlaður um 30 milljónir króna.

*Óskað er eftir 30 milljóna framlagi árlega til Vegagerðarinnar á Akureyri frá og með árinu 2026 vegna heilsársþjónustu á Dettifossvegi.*

#### **Einbreiðar brýr – umferðaöryggismál**

Vert er að minna á mikilvægi þess að auka umferðaröryggi með fækkun einbreiðra brúa. Á það við brýrnar yfir Jökulsá á Fjöllum, við Ásbyrgi og við Grímsstaði á Fjöllum. Einnig er einbreið brú yfir Brunná í Öxarfirði við Klifshaga með slæmri aðkomu beggja vegna frá.

*Mikilvægt er að áætlanir um útrýmingu einbreiðra brúa nái líka til brúa í Norðurþingi og að það endurspeglast í samgönguáætlun 2026-2040.*

#### **Að öðru leyti tekur byggðarráð Norðurþings undir umsögn SSNE, sérstaklega hvað varðar umsögn um Húsavíkurflugvöll og sjúkraflug.**

Húsavíkurflugvöllur er gott sem teiknaður út af samgönguáætlun enda hvorki gert ráð fyrir þeirri uppbyggingu sem var í fyrri samgönguáætlun né viðhaldi til að sinna sjúkraflugi. Rekstraröryggi vallarins er að engu orðið með þessari áætlun.

Byggðarráð leggur sérstaka áherslu á mikilvægi Húsavíkurhafnar sem lykilinnviðar fyrir atvinnuþróun á Norðurlandi eystra.

Ef markmið áætlunarinnar um jöfn búsetuskilyrði á að standast, þarf Norðurþing að færast framár í forgangsöröðun annars er verið að veikja eitt af meginmarkmiðum áætlunarinnar.

Byggðarráð Norðurþings leggur áherslu á framangreind þrjú forgangsmál og óskar einnig eftir að forgangsöröðun verði endurskoðuð þannig að Norðurþing fái aukið vægi í fimm ára aðgerðaáætluninni 2026–2030 með skýrari tímasetningum og tryggari fjármögnun á lykilverkefnum í samræmi við meginmarkmið áætlunarinnar um öryggi, greiðar samgöngur og jákvæða byggðapróun.

F.h. byggðarráðs Norðurþings

  
Katrín Sigurjónsdóttir, sveitarstjóri

Umsögn um frumvarp

Þingskjal nr. 463-322, mál 157, löggjafarþing 2025-2026 Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026-2040.

Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis

Með fylgir umsögn mín vegna breyttrar forgangsróðunar jarðganga framkvæmda. Mitt mat er að vinnu að baki þingsályktunartillögunni sé verulega ábótavant og að í takt við það sé niðurstaðan slæm og þjóni ekki sem skyldi almannahag og lýðheilsu.

Pétur Heimisson

Heimilislæknir á Austurlandi sl. 37 ár og fyrrverandi

framkvæmdastjóri lækninga Heilbrigðisstofnunar Austurlands til 11 ára.

Dynskógum 17

700 Egilsstaðir

Símanúmer: 860 6830

Netfang: peturheimis54@gmail.com

### **Málsmeðferð í ljósi forsögu, opinberrar væntingastjórnunar og stjórnsýslulaga.**

*Sveitarstjórnir eystra hafa árum saman unnið í nánú samráði við stjórnvöld landsins á hverjum tíma og ekki síst um áherslur í samgöngumálum Austurlands. Burðarásinn í þessa samtals hefur verið gagnkvæmt traust á milli íbúanna og kjörinna fulltrúa þeirra annars vegar og stjórnvalda landsins hins vegar. Saga þess samráðs er orðin ansi löng og á grunni þess komu Samtök sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) sér saman um að tala einni röddu fyrir Fjarðarheiðargöngum, sem næstu göngum á Austurlandi. Sú rödd SSA hefur verið einróma frá 2013. Þá skal nefnd vönduð vinna af hálfu fulltrúa Borgarfjarðar eystri, Seyðisfjarðar, Djúpavogs og Fljótshálfarar um forsendur og kosti mögulegrar sameiningar sveitarfélaganna og með tilheyrandi íbúasamráði. Meðal helstu forsenda fyrir áætlaðri sameiningu voru samgöngubæturnar; Fjarðarheiðargöng og heilsársvegur um Öxi. Tilgangur þeirra, að tengja hverfi hins nýja sveitarfélags (ef af yrði) til að auðvelda og bæta samskipti innan þess. Slík samskipti snúast um atvinnusókn, verslun og aðföng heimila og fyrirtækja, íþróttir, tómstundir, skólasókn, fjölskyldu- og vinarækt, heilbrigðis- og félagsþjónustu o.fl. Allt framantalið eru lykilatriði að baki styrk og heilsu samfélags (lýðheilsu). Kjörnir fulltrúar framantalinnar fjögurra sveitarfélaga töldu sig fá staðfestingu stjórnvalda á að farið yrði í framangreindar samgöngubætur og að næstu göng á eftir göngum vestra yrðu Fjarðarheiðargöng. Þessum skilningi hafa hvorki fulltrúar þáverandi ríkisstjórnar (V-D-B) né núverandi ríkisstjórnar mótmælt. Íbúar sveitarfélaganna fjögurra samþykktu tilurð hins nýja sveitarfélags og fyrsta sveitarstjórn Múlaþings var kosin vorið 2020. Múlaþing hefur eðlilega, enda hefði annað verið óábyrgt, varið bæði tíma og fé til skipulagsvinnu til undirbúnings Fjarðarheiðargöngum. Á grunni hins sama, því sem*



jafngildir opinberri væntingastjórnun, var svæðisskipulag Austurlands samþykkt og í henni eru Fjarðarheiðargöng ásamt fleiru raunverulegur hornsteinn. Í þessu samhengi vegur mjög þungt sú staðreynd að lokið var nauðsynlegum rannsóknum til að útboð Fjarðarheiðarganga gæti farið fram. Síðasta ríkisstjórn ber á því ábyrgð að ekki var ráðist í gerð Fjarðarheiðarganga á hennar tíð.

Þegar núverandi ríkisstjórn tók við um áramótin 2024 – 2025 var á grunni viðtekinnar stjórnsýslu engin ástæða til að ætla annað en að hún ynni áfram með Fjarðarheiðargöng sem næstu göng. Slíkar væntingar voru eðlilegar, rökréttar og í samræmi við almennt viðteknar leikreglur lýðræðis um þá risastóru innviði sem samgönguáætlunum er ætlað að marka stefnu um og ekki þá síst hvað varðar jarðgöng. Í því sambandi ekki síst þetta:

1. Framangreind þróun á Austurlandi sem rakin er að ofan.
2. Samgönguáætlun með Fjarðarheiðargöng sem næstu göng var einróma samþykkt á hæstvirtu Alþingi árið 2022.
3. Nauðsynlegum rannsóknum til undirbúnings Fjarðarheiðargöngum var að fullu lokið og því allt tilbúið til útboðs þeirrar gangagerðar.

Sú ákvörðun hæstvirts innviðaráðherra að hverfa frá áður vel markaðri og skýrri stefnu um Fjarðarheiðargöng getur ekki talist vel rökstudd með vísan stjórnsýslulög. Hvað það varðar nefni ég;

Stjórnsýslulög, 10. grein hljóðar svo: ”Rannsóknarreglan. Stjórnvald skal sjá til þess að mál sé nægjanlega upplýst áður en ákvörðun er tekin í því.” Ekki verður séð að stjórnvaldið hafi uppfyllt þessa reglu. Þeirri staðhæfingu til stuðnings áréttar ég það sem að ofan segir um hvað íbúar Austurlands og ekki síst Múlapings hafa lagt til grundvallar sinni framtíðarsýn og ákvörðunum. Þeirra kjörnu fulltrúar hafa árum saman að miklu byggt ákvarðanir sínar um samfélagslega uppbyggingu á því sem þau í fullum rétti litu á sem loforð um gerð Fjarðarheiðarganga. Með því skapast augljóslega forsendur sem gera verður kröfu um að fá auk alls annars mjög ítarlega og tæmandi skoðun í krafti rannsóknarreglunnar, nú þegar hverfa á frá Fjarðarheiðargöngum. Það sama gildir einnig að miklu leyti um raunverulegar vegabætur yfir Öxi. Með kúvendingu stjórnvaldsins skapast algjör forsendubrestur, hvers afleiðingar það sýnist alls ekki hafa rannsakað með fullnægjandi hætti. Viðbrögð austfirks samfélags allt frá kynningu hæstvirts innviðaráðherra á fyrirætlunum sínum hafa verið skýr. Þau eru til marks um að við mjög mörg í hópi íbúa sem og kjörinna fulltrúa, upplifum þetta sem andlýðræðislegt og hreinlega bein svik við íbúa, kjörna fulltrúa þeirra og samfélagið Austurland. Sem reyndur læknir fullyrði ég að sú upplifun er eðlileg viðbrögð við óeðlilegri framgöngu stjórnvaldsins og jafngildir risastóru áfalli.

### **Heilbrigðisþjónusta um Fjarðarheiði og Öxi.**

Í krafti minnar löngu reynslu sem læknir á Austurlandi og m.a. lengi sem yfirlæknir á Egilsstöðum sem og framkvæmdastjóri lækninga 2014 – 2024 í Heilbrigðisstofnun Austurlands (HSA) vil ég af mörgu mögulegu, draga hér fram þrennt. Fyrst að til áratuga

er fyrir því hefð að bregðast við erfiðleikum í læknamönnun, í mislöng en þó skemmri tímabil, bæði á Djúpavogi (D) og Seyðisfirði (S) með ferð læknis frá Heilsugæslunni á Egilsstöðum og dvöl á D eða S. Það byggði í fyrsta lagi legu samfélaganna tveggja m.t.t. Egilsstaða um Öxi og Fjarðarheiði og svo þeirri staðreynd að á Egilsstöðum hefur um áratugaskeið verið ein öflugasta heilsugæslustöð í dreifbýli landsins. Síðastnefnd fullyrðing á bæði við um hefðbundna heilbrigðisþjónustu allan sólarhringinn og að vera kennslustöð verðandi fagfólks (lækna, hjúkrunarfræðinga o.fl.).

Næst skal það nefnt að líkt og íbúar og kjörnir fulltrúar hafa byggt ákvarðanir um samfélagslega uppbyggingu á komandi væntingum um Fjarðarheiðargöng, þá gætti mjög hins sama innan HSA. Framangreint og einhugur Sambands sveitarfélaga á Austurlandi var mér sem framkvæmdastjóra lækninga í HSA árin '14 - '24 vegvísir um mjög margt tengt skipulagi og útfærslu þjónustu innan stofnunarinnar og ekki síst varðandi þjónustu á Seyðisfirði og á Djúpavogi.

Loks í þriðja lagi vil ég áréttta hve alvarlegt og villandi það er, í umræðu um þörfina fyrir Fjarðarheiðargöng, þegar talað er um og miðað við við þá daga sem heiðin er lokuð. Hinir dagarnir, þegar hún er ekki lokuð en á henni í 600 m hæð ríkja vond veður, hríðarbylur, kóf, torséðir skaflar o.s.frv. skapast ekki síður alvarleg hættu. Þá er um náttúruvá að ræða sem ógnað getur lífi og limum sé talin þörf á að fara á fjallið við þær aðstæður. Þegar svo er ástatt verður ítrekað þjónustufall í heilbrigðisþjónustu þó heiðin sé ekki auglýst lokuð. Oftast verður slíkt á Seyðisfirði, en líka á fleiri starfsstöðvum HSA þar sem fagmenn, t.d. sálfræðingur og læknir, sem búa á Seyðisfirði hafa ekki bara þjónað þar heldur líka á fleiri starfsstöðvum.

Að þessu öllu sögðu, þá lít ég svo á brotthvarf frá þeim forgangi sem göng undir Fjarðarheiði voru í jafngildir alvarlegum forsendubresti. Hann er grafalvarlegur gagnvart ýmsu því sem til mjög langs tíma og að mínu mati í vaxandi mæli hefur verið unnið með að af hálfu stjórnenda Heilbrigðisstofnunar Austurlands við útfærslu daglegrar þjónustu. Forsendubresturinn er alvarlegur frá sjónarhóli heilbrigðisþjónustu og sér í lagi fyrir Seyðisfjörð þar sem áfallið er enn eitt í langri sögu slíkra í því litla samfélagi. Áhrifin á heilbrigðisþjónustu eru mikil eins og ég hef stuttlega nefnt en áhrifin á marga aðra þætti sem ekki síður en hún standa að baki lýðheilsu eru gríðarleg. Með öðrum orðum tel ég forsendubrestinn vera beina og stóra ógn við lýðheilsu.

### **Er önnur leið og eðlilegri og fær til að fjármagna Fljótagöng?**

Hluti af kynningu hæstvirts innviðaráðherra Eyjólfsson á samgönguáætlun, þar sem hann í raun slær Fjarðarheiðargöng af gengur út á að næstu göng verði Fljótagöng til Siglufjarðar úr Fljótum í Skagafirði.

Hvers vegna Fljótagöng og hvað réttlætir að varpa fyrir róða fullrannsökuðum gangnakosti og taka annan órannsakaðan kost inn í forgang? Öryggi er borið við, nokkuð sem á sinn hátt er skiljanlegt, en gagnvart því sama þ.e. öryggi fyrir samfélagið á Seyðisfirði þá er sá gjörningur óskiljanlegur af hálfu ráðherra. Verði þessi kúvending

staðfest með lögum þá verður sú lagasetning ekki bara óskiljanleg heldur líka óafsakanleg og það m.a. gagnvart lýðheilsu. Sá öryggisbrestur sem íbúar á Seyðisfirði búa við og munu að óbreyttu gera áfram verði þessi tillaga til þingsályktunar að lögum er af allt annari stærðargráðu en öryggisbrestur Siglfirðinga. Þeir síðastnefndu hafa önnur göng um að fara, en vegurinn um Fjarðarheiði, einn hæsta og um leið lengsta veg landsins í yfir 600 m hæð, er eini landvegurinn til og frá Seyðisfirði.

Síst af öllu vil ég gera lítið úr því sem liggur að baki þeim öryggisbresti sem hæstvirtur innviðaráðherra telur réttlæta að setja Fljótagöng í forgang. Þær ástæður sem liggja þar að baki eru þess eðlis að auðvelt er að færa fyrir því rök að þau eigi að fjármagna með öðrum leiðum en þeim hefðbundnu við samgöngumannvirki. Óumdeilt er og vel stutt rannsóknnum að þar er á ferðinni náttúruvá nefnilega framskrið jarðvegs í fjallshlíð og samtímis framskrið vegarins sem um hlíðina liggur. Landið okkar hefur löngum boðið upp á ýmis konar náttúruvá, kannski ekki síst eldgos og snjóflóð. Önnur gerð ofanflóða, aurskriður og skrið og framhlaup hluta fjallshlíða hefur og á síðari árum orðið algengari. Samkvæmt mínum skilningi þá má gera ráð fyrir að slík þróun haldi áfram. Hvað varðar Fljótagöng væri með vísan í þetta eðlilegt og rökrétt að setja þau í forgang vegna náttúruvá og samtímis að leita og finna leið til að fjármagna þau úr ofanflóðasjóði. Leyfi bókstafur laga um ofnafljóðasjóð ekki slíka ráðstöfun fjár úr sjóðnum, þá væri að mínu mati bæði rökrétt og full ástæða, með öryggi, velferð og lýðheilsu í huga, til að breyta þeim í þá veru að það verði heimilt. Taki sú leið of langan tíma þá má á það benda að sett voru sérlög og samkvæmt þeim fjármagn til að byggja marga öryggisgarða á Reykjanesi til að verjast hraunstreymi af völdum endurtekinna eldgosa, annarrar náttúruvá.

### **Niðurlagsorð.**

Með vísan í orð mín að framan, tel ég ákvörðun um breytta forgangsöröðun Fjarðarheiðarganga beinlínis vera ógn við lýðheilsu. Auk heldur gildir um það og raunar Öxi líka að jafnræðis og tillits til réttmætra væntinga er ekki gætt. Síðast en ekki síst tel ég kröfur stjórnslulaga um rannsókn ekki geta talist uppfylltar. Enn fremur hef ég bent á mögulega færa leið til að fjármagna Fljótagöng með öðrum hætti. Þar sem enn er færi til bjarga málum þá treysti ég hæstvirtum innviðaráðherra og þingmönnum öllum til að leiðrétta ákvörðunina og með því að halda í og endurheimta traust til Alþingis og lýðræðislegra vinnuferla.



Til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Kæru fulltrúar í umhverfis- og samgöngunefnd.

Við undirrituð erum íbúar á Seyðisfirði og viljum við koma eftirfarandi athugasemdum/spurningum á framfæri við nefndina varðandi mál 322: Samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030.

1. Er það góð stjórnsýsla að ekki sé hægt að treysta samþykktum Alþingis Íslendinga þegar fyrri samþykktir eru að engu hafðar, sbr. Fjarðarheiðargöng. Er þetta sem kjósendur geta átt von á þrátt fögur fyrirheit og loforð í kosningabaráttu?
2. Er það góð stjórnsýsla að ákveða án samráðs við SSA og heimamenn að breyta forgangsörðun jarðgangna á Austurlandi? Þann sem tekur svo áhrifaríka ákvörðun má líkja við við menn sem í gamla daga spilltu drykkjarvatni annarra án tilefnis.

Ef þessi stjórnsýsla er hið nýja norm viljum við vitna í fræg ummæli: „Guð blessi Ísland“.

Seyðisfirði 09.02.2026

Sigrún Ólafsdóttir

Pétur Jónsson





Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Alþingishúsið við Austurvöll  
101 Reykjavík

Reykhólar, 9. febrúar 2026

**Varðar: Umsögn um Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára  
aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál.**

Vísað er í erindi frá nefnda- og greiningarsviði Alþingis dags. 21.09.2026 þar sem umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis sendir Reykhólahreppi til umsagnar Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál.

Reykhólahreppur tekur undir og styður vandaða umsögn Fjórðungssambands Vestfjarða um samgönguáætlun, dags. 04.02.2026. Þar koma fram þau verkefni og áhersluatriði sem sveitarfélög á Vestfjörðum hafa sammælt um og skipta lykilmáli fyrir samfélagið á svæðinu. Fyrir hönd Reykhólahrepps er þó rétt að koma eftirfarandi atriðum sérstaklega á framfæri með ósk og von um að þau fái umfjöllum hjá Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis eins og við á:

- Það er fagnaðarefni að það sjáist fyrir endann á framkvæmdum við Vestfjarðaveg um Gufudalssveit. Það er mikilvægt að ekki verði frekari dráttur á þeirri mikilvægu framkvæmd og að umferð verði hleypt yfir nýjar brýr yfir Djúpafjörð og Gufufjörð ekki síðar en árið 2027 eins og áætlunin gerir ráð fyrir.
- Nokkuð stór hluti Breiðafjarðareyja tilheyrir Reykhólahreppi og þar á meðal er Flatey þar sem er heilsársbúseta. Þar skipta stöðugar og öruggar ferjusiglingar á Breiðafirði öllu máli fyrir mannlíf og atvinnulíf, ekki aðeins fyrir fólksflutninga heldur einnig vegna öryggissjónarmiða og flutninga á nauðsynjum svo sem neysluvatni. Þá er rétt að halda því á lofti að greiðar og öruggar ferjusamgöngur yfir Breiðafjörð eru mikilvægar fyrir Vestfirði sem svæði sem heild, hvort sem það er fyrir vörur, íbúa eða ferðamenn. Í ljósi þessa er rétt að eftirfarandi komi fram:
  - Mikilvægt er að íslenska ríkið móti sér skýra stefnu um varðandi ferjusamgöngur á landinu þar sem fram koma tímasett áform um fjárfestingu í þessum mikilvægu samgönguinnviðum og forgangsriðun verkefna. Út frá slíkri ferjuáætlun er hægt að vinna markvisst allt frá hönnun mannvirkja og skipa til framkvæmda og reksturs. Þrátt fyrir að sá Baldur sem nú siglir sé nýlega kominn á Breiðafjörðinn og töluverð bót frá því skipi sem fyrir var, þá er hann orðinn

hátt í 40 ára gamall og ljóst að nýtt skip verður að leysa hann af fyrr en seinna. Það skip þarf að taka mið af þeim sérstöku aðstæðum sem eru á Breiðafirði og að sjálfsögðu væri best ef það skip væri nýsmíði.

- Tryggja þarf að uppbygging hafnamannvirkja, hvort sem það er í Stykkishólmi, Brjánslæk eða Flatey, taki mið af þörfum nýrrar ferju og klárast áður en nýtt skip hefur siglingar.
- Bæta verður farþegaaðstöðu við hafnarkant alls staðar þar sem Baldur leggst að. Það er lágmarkskrafa að farþegar komist á salerni og geti beðið eftir fari í öruggu skjóli frá veðri og vindum. Það er ekki staðan í dag og þarf að bæta úr.
- Á árinu 2020 var lagt í undirbúningsvinnu vegna nýrrar smábátahafnar í Flatey í Breiðafirði sem er nauðsynleg framkvæmd fyrir mannlíf og samgöngur í eyjunni, en hefur vísar einnig í sögulegt mikilvægi bátasiglinga á Breiðafirði. Í minnisblaði frá Vegagerðinni frá 23.09.2020 er áætlað að framkvæmdakostnaður við það mannvirki sé 140 milljónir króna. Reykhólahreppur telur mikilvægt að tekið verði til skoðunar að framkvæmdir við smábátabryggju í Flatey komist á samgönguátætlun byggð á þeirri undirbúningsvinnu sem þegar hefur farið fram.
- Það er ánægjuefni að sjá nauðsynlegar framkvæmdir við Reykhólahöfn í Karlsey á samgönguátætlun. Mikilvægt er að þær haldi sér í áætluninni og fjármagn verði tryggt til þeirra.

Að síðustu er lýst yfir stuðningi við umsögn Ungmennaráðs Vestfjarða dags. 04.02.2026 þar sem komið er framfæri áhyggjum og tillögum vegna almenningssamgangna á Vestfjörðum.

Ofangreindu er hér með komið á framfæri. Sé þess óskað eru fulltrúar Reykhólahrepps að sjálfsögðu reiðubúnir til að mæta á fund umhverfis- og samgöngunefndar til að fylgja þeim atvörðum eftir sem hér koma fram.

Virðingarfyllst,

---

Ólafur Þór Ólafsson  
sveitarstjóri Reykhólahrepps



## Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Kirkjustræti

101 Reykjavík

Reykjanesbær, 6. febrúar 2026

Mál nr. 2026010648

### Efni: Umsögn Reykjanesbæjar um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030, 322. mál

Reykjanesbær fagnar framlagðri samgönguáætlun til ársins 2040 og þeirri framtíðarsýn sem þar er sett fram um öruggar, greiðar, sjálfbærar og hagkvæmar samgöngur sem styðja við jákvæða byggðapróun um land allt. Sveitarfélagið tekur undir meginmarkmið áætlunarinnar og telur mikilvægt að hún verði öflugur hluti af heildstæðri stefnumótun ríkis og sveitarfélaga. Sveitarfélagið lýsir samt sem áður vonbrigðum með að framkvæmdum við tvöföldun Reykjanesbrautar sé frestað til 2032. Nú þegar eru miklar umferðartafir á kaflanum frá Fitjum að Rósaselstorgi. Reykjanesbær telur afar brýnt að verkefninu verði áfangaskipt þannig að hægt sé að hefja framkvæmdir fyrr en samgönguáætlun gerir ráð fyrir.

#### 1. Mikilvægi Reykjaness og Keflavíkurflugvallar

Reykjanesbær leggur ríka áherslu á að staða Suðurnesja sem eitt mikilvægasta samgöngu- og atvinnusvæði landsins endurspeglar skýrt í forgangs röðun framkvæmda. Keflavíkurflugvöllur er lykilgátt Íslands til umheimsins og daglegur ferðamáti þúsunda íbúa og starfsmanna á svæðinu. Mikilvægt er að samgönguáætlunin tryggi greiðar, öruggar og sjálfbærar samgöngur til og frá flugvellinum, jafnt fyrir íbúa sem atvinnulíf og ferðapjónustu.

#### 2. Reykjanesbraut og stofnvegakerfi

Sveitarfélagið leggur áherslu á að áfram verði unnið markvisst að uppbyggingu Reykjanesbrautar, með hliðsjón af miklum umferðarþunga, öryggi og álagi vegna atvinnustarfsemi og alþjóðaflugs. Sérstaklega er mikilvægt að hraða framkvæmdum sem auka umferðaröryggi, aðskilja akstursstefnur þar sem við á og bæta tengingar við byggðakjarna á Suðurnesjum.

Vegur 425 er skilgreindur tengivegur og liggur á milli Hafna á Reykjanesi, vegs 44, og Grindvíkur, vegs 43. Mitt á milli þessara vegenda er skilgreint iðnaðarsvæði þar sem fyrst og fremst er gert ráð fyrir starfsemi sem tengist orkuvinnslu og/eða sem stuðlar að betri nýtingu orkunnar svo sem matvælaframleiðslu, líftæknifyrirtæki, framleiðslufyrirtæki



og annarri starfsemi sem nýtir efnis- og orkustrauma sem kunna að verða til við framleiðslu á svæðinu. Áhersla er á að á svæðinu verði starfsemi sem nýtir neðanjarðarstrauma og sjó á svæðinu, en auk þess er þar staðsett tengivirkið Reykjanes.

Iðnaðarsvæðið á Reykjanesi er í fullri uppbyggingu og á næstu fimm árum munu starfa á svæðinu yfir fimm hundruð manns á hverjum degi í hinum ýmsu störfum við uppbyggingu og framleiðslu. Töluverðir vöruflutningar eru í dag til og frá svæðinu en á næstu árum munu þessir flutningar margfaldast.

Meðfram vegi 425 eru margir áhugaverðir staðir sem draga að ferðamenn og hafa heimsóknir þeirra á svæðið aukist verulega undanfarin ár og má búast við að sú aukning haldi áfram á komandi árum.

Vegur 425 gegnir einnig hlutverki í almannavörnum svæðisins þar sem hann er ein af flóttaleiðum svæðisins við náttúruhamfarir, en allir þekkja sögu þeirra á Reykjanesi undanfarin ár.

Vegur 425 var lagður á sínum tíma miðað við allt annan umferðarþunga en hann sinnir í dag, hvað þá þeirri umferðaraukningu sem fyrirsjáanleg er. Nauðsynlegt er að bregðast við tímanlega til þess að mæta þessu álagi og koma í veg fyrir fyrirsjáanleg vandamál ef ekkert verður gert.

Endurbætur á vegi 425 er ekki í tillögu að samgönguáætlun sem nú er til umfjöllunar. Reykjanesbær beinir því til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis að úr því verði bætt og endurbætur á vegi 425 hefjist ekki seinna en árið 2027 auk þess að vetrarþjónusta verði við hann alla daga vikunnar.

### **3. Almenningsamgöngur og breyttar ferðavenjur**

Reykjanesbær telur brýnt að aðgerðir til að bæta almenningsamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins, Suðurnesja og Keflavíkurflugvallar verði settar í forgang á fyrstu árum áætlunartímabilsins. Slíkar samgöngur eru lykilforsenda breyttra ferðavenja, minni losunar og aukinna búsetugæða.

### **4. Hafnir**

Í gildandi svæðisskipulagi Suðurnesja er Helguvíkurhöfn skilgreind sem stórskipahöfn svæðisins. Upp af Helguvíkurhöfn er gert ráð fyrir uppbyggingu á iðnaðarsvæði sem byggir á hringrásarkerfi út frá þróunaráætluninni K64, en það er stefnumótandi þróunar- og atvinnuáætlun fyrir Suðurnes. Helguvíkurhöfn er flokkuð í samgönguáætlun undir grunnnet hafna.

Í fyrirliggjandi tillögu nr. 322 til þingsályktunar er gert ráð fyrir stuðningi úr Hafnabótasjóði við uppbyggingu í Helguvíkurhöfn með lengingu á núverandi viðlegukanti á Norðurbakka hafnarinnar um 100 metra til vesturs. Þessi uppbygging er nauðsynleg til þess að höfnin geti þjónustað þá atvinnuuppbyggingu sem er á svæðinu, en á síðasta ári komu 57 skip til



Helguvíkurhafnar með misjafnlega langri viðlegu í hvert sinn. Sú atvinnuuppbygging sem nú er í gangi mun auka þessar skipakomur um 50+ skip á ári auk þess sem önnur atvinnuverkefni sem eru að skoða uppbyggingu á svæðinu munu skapa sambærilega skipaumferð. Það liggur því fyrir að stækkun viðlegukants á Norðurbakka Helguvíkurhafnar er brýn til þess að hamla ekki þessum áformum og því nauðsynlegt að hefja þær framkvæmdir fyrr en gert er ráð fyrir í fyrirbyggjandi áætlun, en þar er upphafsár framkvæmda 2030. Óskað er eftir að umhverfis- og samgöngunefnd geri hér breytingu á og færi stuðning Hafnabótasjóðs fram um tvö ár eða til ársins 2028.

## **5. Öryggi og viðnámsþróttur innviða**

Með hliðsjón af náttúruvá á Reykjanesskaga, þar á meðal jarðhræringum og eldsumbrotum, telur Reykjanesbær afar mikilvægt að samgönguinnviðir á svæðinu séu hannaðir og styrktir með tilliti til öryggis, viðnámsþróttar og neyðarviðbragða. Sveitarfélagið styður áherslur á aðlögun samgöngumannvirkja að loftslagsbreytingum og óvæntum náttúruatburðum.

## **6. Samráð við sveitarfélög**

Reykjanesbær leggur áherslu á að virkt og reglulegt samráð ríkis og sveitarfélaga verði haft við framkvæmd samgönguáætlunar, sérstaklega þegar kemur að forgangsörðun verkefna á svæðum þar sem íbúafjöldi, atvinnustarfsemi og umferð hafa aukist hratt á undanförunum árum.

## **Niðurstaða**

Að mati Reykjanesbæjar er samgönguáætlunin mikilvægur grunnur að áframhaldandi uppbyggingu samgöngukerfis landsins. Sveitarfélagið hvetur til þess að í framkvæmd áætlunarinnar verði sérstaklega horft til hlutverks Suðurnesja, Reykjanesbrautar og tenginga við Keflavíkurflugvöll, með það að markmiði að tryggja öryggi, hagkvæmni og sjálfbæra þróun til framtíðar.





**Reykjanesbær**

# Samgöngunefnd alþingis

19.02.2026

## Umsögn Reykjanesbæjar

**um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og  
fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030**



# Fulltrúar Reykjanesbæjar

Hjörtur Guðbjartsson – formaður atvinnu og hafnarráðs Reykjanesbæjar.

Eysteinn Eyjólfsson varaformaður Umhverfis- og skipulagsráðs.

Guðlaugur H Sigurjónsson sviðsstjóri Umhverfis- og framkvæmdasviðs Reykjanesbæjar.



# Áherslur Reykjanesbæjar



## Umsögn Reykjanesbæjar

um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og  
fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030

Tvöföldun Reykjanesbrautar

Stofnvegakerfi vegagerðar

Almenningssamgöngur og breyttar ferðavenjur

Hafnir

Öryggi og viðnámsþróttur innviða

Niðurstaða



# Tvöföldun Reykjanesbrautar



Reykjanesbær fagnar framlagðri samgönguáætlun til ársins 2040 og þeirri framtíðarsýn sem þar er sett fram um öruggar, greiðar, sjálfbærar og hagkvæmar samgöngur sem styðja við jákvæða byggðapróun um land allt. Sveitarfélagið tekur undir meginmarkmið áætlunarinnar og telur mikilvægt að hún verði öflugur hluti af heildstæðri stefnumótun ríkis og sveitarfélaga. **Sveitarfélagið lýsir samt sem áður vonbrigðum að framkvæmdum við tvöföldun Reykjanesbrautar sé frestað til 2032+. Nú þegar eru miklar umferðartafir á kaflanum frá Fitjum að Rósaselstorgi. Reykjanesbær telur afar brýnt að verkefninu verði áfangaskipta þannig hægt sé að hefja framkvæmdir fyrr en samgönguáætlun gerir ráð fyrir.**

## 1. Mikilvægi Reykjaness og Keflavíkurflugvallar

Reykjanesbær leggur ríka áherslu á að staða Suðurnesja sem eitt mikilvægasta samgöngu- og atvinnusvæði landsins endurspeglist skýrt í forgangs röðun framkvæmda. Keflavíkurflugvöllur er lykilgátt Íslands til umheimsins og daglegur ferðamáti þúsunda íbúa og starfsmanna á svæðinu. Mikilvægt er að samgönguáætlunin tryggi greiðar, öruggar og sjálfbærar samgöngur til og frá flugvellið, jafnt fyrir íbúa sem atvinnulíf og ferðapjónustu.



## -Staðan í dag

- Mikill umferðarþungi á þessum kafla núna. Orsökina eru Grænásgatnamótin. Einfalt hringtorg með mikill umferð á öllum örmum.
- Í valkostargreiningu voru 6 valkostir skoðaðir.





Mikil uppbygging á þessum svæðum.

Með færslu á mislægum gatnamótum við Grænás dettur Þjóðbraut að mestu út.

2006 – herinn fer og Reykjanesbær fær Ásbrú í „fangið“

Mikil uppbygging - Miklar áskoranir

Reykjanesbraut sker þessa tvo byggðarkjarna í sundur.





## Valkostur 6

- Mislæg gatnamót við Fitjar
- Ný undirgöng ofan Ásahverfi
- Mislæg gatnamót Grænás
- Hægri inn/hægri út Þjóðbraut
- Mislæg gatnamót Aðalgötu
- Ný undirgöng við Aðaltorg.
- Hægt er að brjóta verkið upp og hefja áfanga 1 og þar með að flýta nauðsynlegum framkvæmdum.

# Stofnvegakerfið (Vegur 425)



## 2. Reykjanesbraut og stofnvegakerfi

Sveitarfélagið leggur áherslu á að áfram verði unnið markvisst að uppbyggingu Reykjanesbrautar, með hliðsjón af miklum umferðarþunga, öryggi og álagi vegna atvinnustarfsemi og alþjóðaflugs. Sérstaklega er mikilvægt að hraða framkvæmdum sem auka umferðaröryggi, aðskilja akstursstefnur þar sem við á og bæta tengingar við byggðarkjarna á Suðurnesjum.

**Vegur 425 er skilgreindur tengivegur og liggur á milli Hafna á Reykjanesi, veg 44, og Grindvíkur, veg 43. Mitt á milli þessara vegenda er skilgreint iðnaðarsvæði þar sem fyrst og fremst er gert ráð fyrir starfsemi sem tengist orkuvinnslu og/eða sem stuðlar að betri nýtingu orkunnar svo sem matvælaframleiðslu, líftæknifyrirtæki, framleiðslufyrirtæki og önnur starfsemi sem nýtir efnis- og orkustrauma sem kunna að verða til við framleiðslu á svæðinu. Áhersla er á að á svæðinu verði starfsemi sem nýtir neðanjarðarstrauma og sjó á svæðinu, en auk þess er þar staðsett tengivirkið Reykjanes.**

Iðnaðarsvæðið á Reykjanesi er í fullri uppbyggingu og á næstu fimm árum munu starfa á svæðinu yfir fimm hundurð manns á hverjum degi í hinum ýmsu störfum við uppbyggingu og framleiðslu. **Töluverðir vöruflutningar eru í dag til og frá svæðinu en á næstu árum munu þessir flutningar margfaldast.**



# Stofnvegakerfi vegagerðar (vegur 425)



Vegur 425 er skilgreindur tengivegur og liggur á milli Hafna á Reykjanesi, veg 44, og Grindvíkur, veg 43. Mitt á milli þessara vegenda er skilgreint iðnaðarsvæði sem þar sem fyrst og fremst er gert ráð fyrir starfsemi sem tengist orkuvinnslu og/eða sem stuðlar að betri nýtingu orkunnar svo sem matvælaframleiðslu, líftæknyfyrirtæki, framleiðslufyrirtæki og önnur starfsemi sem nýtir efnis- og orkustrauma sem kunna að verða til við framleiðslu á svæðinu. Áhersla er á að á svæðinu verði starfsemi sem nýtir neðanjarðarstrauma og sjó á svæðinu, en auk þess er þar staðsett tengivirkid Reykjanes.

Iðnaðarsvæðið á Reykjanesi er í fullri uppbyggingu og á næstu fimm árum munu starfa á svæðinu yfir fimm hundurð manns á hverjum degi í hinum ýmsu störfum við uppbyggingu og framleiðslu. Töluverðir vöruflutningar eru í dag til og frá svæðinu en á næstu árum munu þessir flutningar margfaldast.

Meðfram vegi 425 eru margir áhugaverðir staðir sem draga að ferðamenn og hafa heimsóknir þeirra á svæðið aukist verulega undanfarin ár og má búast við að sú aukning haldi áfram á komandi árum.

Vegur 425 gegnir einnig hlutverki í almannavörnum svæðisins þar sem hann ein af flóttaleiðum svæðisins við náttúruhamfarir, en allir þekkja sögu þeirra á Reykjanesi undanfarin ár.

Vegur 425 var lagður á sínum tíma miðað við allt annan umferðarpunga en hann sinnir í dag, hvað þá því þeirri umferðaraukningu sem fyrirsjáanleg er. Nauðsynlegt er að bregðast við tímaralega til þess að mæta þessu álagi og koma í veg fyrir fyrirsjáanleg vandamál ef ekkert verður gert.

Endurbætur á vegi 425 er ekki í tillögu að samgönguáætlun sem nú er til umfjöllunar. Reykjanesbær beinir því til umhverfis- og samgöngunefndar alþingis að úr því verði bætt og endurbætur á vegi 425 hefjist ekki seinna en árið 2027 auk þess að vetrarþjónusta verði við hann alla daga vikunnar.

# Stofnvegakerfi vegagerðar (vegur 425)



Mikil þörf á því að byggja upp þjóðveg 425 þannig að hann þoli þá umferð sem nú þegar er á veginum.

Umferð mun aukast þar til muna.

# Almenningssamgöngur og breyttar ferðavenjur



## 3. Almenningsamgöngur og breyttar ferðavenjur

Reykjanesbær telur brýnt að aðgerðir til að bæta almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins, Suðurnesja og Keflavíkurflugvallar verði settar í forgang á fyrstu árum áætlunartímabilsins. Slíkar samgöngur eru lykilforsenda breyttra ferðavenja, minni losunar og aukinna búsetugæða.



# Almenningssamgöngur og breyttar ferðavenjur

1. Fundargerðir bæjarráðs 20. og 27. nóvember 2025 (2025010003)

Forseti las upp eftirfarandi bókunir:

„Landsbyggðarstrætó – breytingar á leiðakerfi.

Þegar kemur að leið 55 sem ekur á milli höfuðborgarsvæðisins, sveitarfélaganna á Suðurnesjum og Keflavíkurflugvallar, vill bæjarráð koma enn og aftur á framfæri vonbrigðum sínum með breytingu Vegagerðarinnar á leiðakerfum landsbyggðastrætósins 55.

Í svari Vegagerðarinnar kemur fram að markmið með breytingum á leiðakerfi hafi verið að aðlaga kerfið að breyttum þörfum notenda og að aðkallandi hafi verið að undirbúa leiðakerfið fyrir orkuskipti. Vísað er til stefnu stjórnvalda um almenningssamgöngur þar sem kemur fram að „Almenningssamgöngur innan einstakra sveitarfélaga eru á forræði þeirra.“ Miðað við þá stefnu telst akstur leiðar 55 innan Reykjanesbæjar sem innanbæjarakstur og því ákveðið að fækka stoppistöðvum úr átta í tvær en auk þess mun fjöldi ferða með BSI á endastöð fækka úr átta ferðum niður í fimm á virkum dögum, frá og með 1. janúar 2026.

Með breytingunum geta íbúar Reykjanesbæjar illa nýtt strætóinn til og frá höfuðborginni snemma á morgnana og seint á kvöldin. Strætó 55 fækkar stoppistöðvum úr átta í tvær og hættir að stoppa í Ásbrú sem er 5.000 íbúa hverfi. Kostnaður fyrir Reykjanesbæ við að bæta við morgunakstri frá kl. 06 – 07 er 15 milljónir árlega en horfast þarf í augu við það að tekjur Reykjanesbæjar eru 13% lægri en meðaltal sjö stærstu sveitarfélaganna. Hér er um að ræða skort á mikilvægri þjónustu fyrir fjórða stærsta sveitarfélag Íslands og vísað í stefnu stjórnvalda um áreiðanlegri samgöngur.

Þetta skýtur skökku við þegar framlög til almenningssamgangna hækkuðu um 2,3 milljarða milli 2024 og 2025 en helstu breytingarnar snéru að aukinni þjónustu í öllum sveitarfélögum höfuðborgarsvæðisins með styttri ferðatíma og lengri þjónustutíma. Áherslur á landsbyggðina og samfélögin þar mæta hér afgangi og við í Reykjanesbæ hörmum þessa ákvörðun Vegagerðarinnar.

Bæjarstjórn Reykjanesbæjar tekur heilshugar undir bókun bæjarráðs.“

Alexander Ragnarsson (D), Bjarni Páll Tryggvason (B), Diana Hilmarsdóttir (B), Guðbergur Reynisson (D), Halldóra Friða Þorvaldsdóttir (B), Helga María Finnbjörnsdóttir (Y), Hjörtur Magnús Guðbjartsson (S), Margrét A. Sanders (D), Margrét Þórarinsdóttir (U), Sigurrós Antonsdóttir (S) og Sverrir Bergmann Magnússon (S).



12. nov. 2025

## Breytt leiðakerfi á landsbyggðinni

Forsíða · Notendaupplýsingar · Fréttir · Breytt leiðakerfi á landsbyggðinni

Tekur gildi 1. janúar 2026.

Tvær nýjar leiðir munu bætast í kerfið og tímaáætlun vagna verður áreiðanlegri.

Með breyttu leiðakerfi er stigið skref í átt að betri og aðgengilegri almenningssamgöngum á landsbyggðinni.

Markmiðin eru að þjónusta sem best atvinnu- og skólasókn, tengja áfram landshluta og vinna að tengingu milli leiðakerfa landsbyggðar- og innanbæjarvagna.

Vegagerðin á og rekur landsbyggðarvagna og hefur unnið að breytingunum síðastliðna mánuði en Strætó sér um upplýsingagjöf og þjónustu fyrir farþega.

Með breytingum á leiðakerfinu er einnig verið að framfylgja stefnu stjórnvalda um að færa almenningssamgöngur á landsbyggðinni yfir í hreinorkuvagna. Grunnurinn að þeirri breytingu er að stilla leiðakerfinu upp í takti við aðgengi og dreifni hleðsluinnviða í landinu. Þannig verða til dæmis allir vagnar á Suðurlandi rafmagnsvagnar, nema vagninn sem ekur Höfn – Vík – Höfn.



# Göngu- og hjólastígakerfi Reykjanesbæjar



Grænt:

Samvinna RNB og VG

Blátt:

Stígakerfi RNB

Gult:

Samstarf RNB, VG og  
annara sveitarfélaga





## 4. Hafnir

Í gildandi svæðisskipulagi Suðurnesja er Helguvíkurhöfn skilgreind sem stórskipahöfn svæðisins. Upp af Helguvíkurhöfn er gert ráð fyrir uppbyggingu á iðnaðarsvæði sem byggir á hringrásarkerfi út frá þróunaráætluninni K64, en það er stefnumótandi þróunar- og atvinnuáætlun fyrir Suðurnes. **Helguvíkurhöfn er flokkuð í samgönguáætlun undir grunnnet hafna.**

Í fyrirbyggjandi tillögu nr. 322 til þingsályktunar er gert ráð fyrir stuðningi úr Hafnabótasjóð við uppbyggingu í Helguvíkurhöfn með lengingu á núverandi viðlegukanti á Norðurbakka hafnarinnar um 100 metra til vesturs. Þessi uppbygging er nauðsynleg til þess að höfnin geti þjónustað þá atvinnuuppbyggingu sem er að byggjast upp á svæðinu, en á síðasta ári komu 57 skip til Helguvíkurhafnar með misjafnlega langri viðlegu í hvert sinn. Sú atvinnuuppbygging sem nú er í gangi mun auka þessar skipakomur um 50+ skip á ári auk þess sem önnur atvinnuverkefni sem eru að skoða uppbyggingu á svæðinu munu skapa sambærilega skipaumferð. Það liggur því fyrir að stækkun viðlegukants á Norðurbakka Helguvíkurhafnar er brýn til þess að hamla ekki þessum áformum og því nauðsynlegt að hefja þær framkvæmdir fyrr en gert er ráð fyrir en í fyrirbyggjandi áætlun, en þar er upphafsár framkvæmda 2030. **Óskað er eftir að umhverfis- og samgöngunefnd geri hér breytingu á og færi stuðning Hafnabótasjóðs fram um tvö ár eða til ársins 2028.**



Frankvæmdir í höfnum í grunnneti. Verðlag fjármálaáæðlunar fyrir árin 2026–2030 í millj. kr.

| Höfn                                                                                | Kostnaður      |                | 2026          |       | 2027          |      | 2028          |       | 2029          |       | 2030          |       | 2031+ | Hluttur ríkissj. |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|---------------|-------|---------------|------|---------------|-------|---------------|-------|---------------|-------|-------|------------------|
| Verkefni                                                                            | Heildar-kostn. | Lokið 1.1.2026 | Kostn. Fjárv. |       | Kostn. Fjárv. |      | Kostn. Fjárv. |       | Kostn. Fjárv. |       | Kostn. Fjárv. |       |       |                  |
| Þorlákshöfn                                                                         |                |                |               |       |               |      |               |       |               |       |               |       |       |                  |
| Suðurvarargarður, lenging um 250 m og snúningur um 41° og rif runnu                 | 2.892          | 2.439          | 453.0         | 219.2 |               |      |               |       |               |       |               |       |       | 60%              |
| Dýpkun við Suðurvararbryggju (-8 m dýpi) og innsiglingu og snúningsrými (-9 m dýpi) | 808            | 600            | 208.0         | 100.6 |               |      |               |       |               |       |               |       |       | 60%              |
| Austurgarður, stytting garðs um 60 m                                                | 129            | 129            |               |       |               |      |               |       |               |       |               |       |       | 75%              |
| Suðurvararbryggja, endurbygging (160 m stálpil og þekja, -9,5 m dýpi)               | 904            | 800            | 104,0         | 62,9  |               |      |               |       |               |       |               |       |       | 75%              |
| Skarfaskersbryggja – snúningur bryggju (150 m stálpil, -8 m dýpi)                   | 1.000          |                |               |       |               |      |               |       | 400.0         | 129.0 | 400.0         | 129.0 | +     | 40%              |
| Reykjaneshafnir                                                                     |                |                |               |       |               |      |               |       |               |       |               |       |       |                  |
| Helguvík, Norðurbakki lenging um 100 m, -10 m dýpi (stálpil)                        | 700            |                |               |       |               |      |               |       |               |       | 50.0          | 24.2  | +     | 60%              |
| Sandgerði                                                                           |                |                |               |       |               |      |               |       |               |       |               |       |       |                  |
| Endurbygging Suðurbryggju, seinni áfangi (stálpil og þekja, 130 m, -6 m dýpi)       | 301            |                |               |       | 64.0          | 38,7 | 237.0         | 143.3 |               |       |               |       |       | 75%              |
| Syðri grjótnargarður og vegur                                                       | 40             | 30             | 10.0          | 6,0   |               |      |               |       |               |       |               |       |       | 75%              |

Frankvæmdir í höfnum utan grunnnets – ríkisstyrktar.

|                                                                |     |     |       |       |  |  |  |  |  |  |      |     |   |     |
|----------------------------------------------------------------|-----|-----|-------|-------|--|--|--|--|--|--|------|-----|---|-----|
| <b>Reykjaneshafnir</b>                                         |     |     |       |       |  |  |  |  |  |  |      |     |   |     |
| Njarðvík: dýpkun hafnar (-8 m dýpi)                            | 648 | 440 | 208,0 | 100,6 |  |  |  |  |  |  |      |     |   | 60% |
| Njarðvík: nýr grjótnargarður sunnan við höfnina                | 574 | 470 | 104,0 | 50,3  |  |  |  |  |  |  |      |     |   | 60% |
| Njarðvík: löndunarbryggja, lenging stálþils um 30 m, -3 m dýpi | 200 |     |       |       |  |  |  |  |  |  | 10,0 | 4,8 | + | 60% |



| Höfn                                                         | Kostnaður                               | 2026          | 2027          | 2028          | 2029          | 2030          | 2031+ |                     |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------|---------------------|
| Verkefni                                                     | Heildar-<br>kostn.<br>Lokið<br>1.1.2026 | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. |       | Blautur<br>rikissj. |
| Reykjaneshafnir                                              |                                         |               |               | ✖             |               | 50.0 24.2     | +     | 60%                 |
| Helguvík, Norðurbakki lenging um 100 m, -10 m dýpi (stálþál) | 700                                     |               |               |               |               |               |       |                     |





| Höfn                                                         | Kostnaður                               | 2026          | 2027          | 2028          | 2029          | 2030          | 2031+ |                     |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------|---------------------|
| Verkefni                                                     | Heildar-<br>kostn.<br>Lokið<br>1.1.2026 | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. |       | Blautur<br>rikissj. |
| Reykjaneshafnir                                              |                                         |               |               | ✖             |               | 50.0 24.2     | +     | 60%                 |
| Helguvík, Norðurbakki lenging um 100 m, -10 m dýpi (stálþál) | 700                                     |               |               |               |               |               |       |                     |







| Höfn                                                         | Kostnaður                   | 2026          | 2027          | 2028                                                                                | 2029          | 2030          | 2031+ |                    |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|-------|--------------------|
| Verkefni                                                     | Heildar-<br>kostn. 1.1.2026 | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv.                                                                       | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. |       | Hlatur<br>ríkissj. |
| Reykjaneshafnir                                              |                             |               |               |  |               | 50.0 24.2     | +     | 60%                |
| Helguvík, Norðurbakki lenging um 100 m, -10 m dýpi (stálþil) | 700                         |               |               |                                                                                     |               |               |       |                    |



Gert ráð fyrir stuðningi úr Hafnabótasjóð við uppbyggingu í Helguvíkurhöfn með lengingu á núverandi viðlegukanti á Norðurbakka hafnarinnar um 100 metra til vesturs. Þessi uppbygging er nauðsynleg til þess að höfnin geti þjónustað þá atvinnuuppbyggingu sem er að byggjast upp á svæðinu, en á síðasta ári komu 57 skip til Helguvíkurhafnar með misjafnlega langri viðlegu í hvert sinn. Sú atvinnuuppbygging sem nú er í gangi mun auka þessar skipakomur um 50+ skip á ári auk þess sem önnur atvinnuverkefni sem eru að skoða uppbyggingu á svæðinu munu skapa sambærilega skipaumferð. Það liggur því fyrir að stækkun viðlegukants á Norðurbakka Helguvíkurhafnar er brýn til þess að hamla ekki þessum áformum og því nauðsynlegt að hefja þær framkvæmdir fyrr en gert er ráð fyrir en í fyrirliggjandi áætlun, en þar er upphafsár framkvæmda 2030.



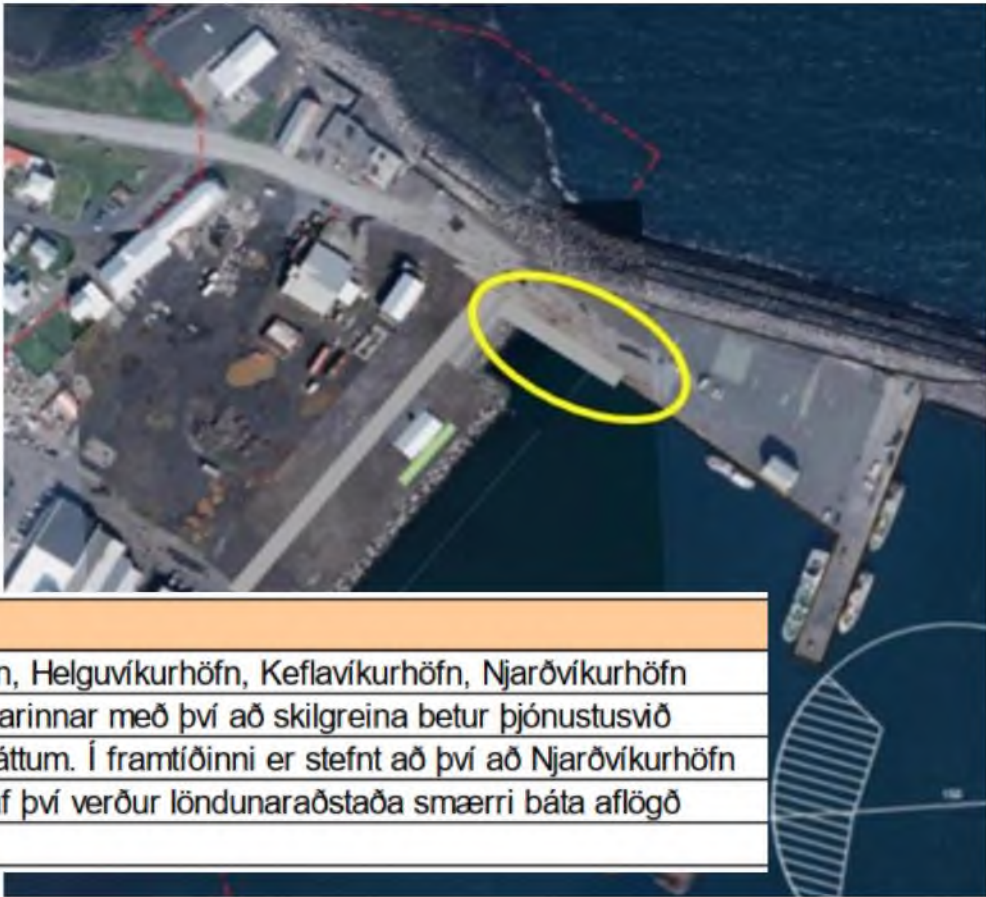


| Höfn                                                              | Kostnaður                               | 2026          | 2027          | 2028          | 2029          | 2030          | 2031+         |                    |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|
| Verkefni                                                          | Heildar-<br>kostn.<br>Lokið<br>1.1.2026 | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Blurur<br>ríkissj. |
| Njarðvík: löndunarbryggja, lenging stálpils um 30 m, -3 m<br>dýpi | 200                                     |               |               |               | ✖             | 10,0 4,8      | +             | 60%                |





| Höfn                                                           | Kostnaður                            | 2026          | 2027          | 2028          | 2029          | 2030          | 2031+         |                     |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| Verkefni                                                       | Heildar-<br>kostn. Lokt.<br>1.1.2026 | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Hluttur<br>ríkissj. |
| Njarðvík: löndunarbryggja, lenging stálpils um 30 m, -3 m dýpi | 200                                  |               |               |               | ✖             | 10,0 4,8      | +             | 60%                 |



**Athugasemdir:**

Reykjaneshöfn samanstendur að fimm hafnarsvæðum: Hafnahöfn, Helguvíkurhöfn, Keflavíkurhöfn, Njarðvíkurhöfn og smábátahöfninni í Gróf. Stefnan er að einfalda starfsemi hafnarinnar með því að skilgreina betur þjónustusvið hvers hafnarsvæðis og þjappa betur saman einstökum þjónustubáttum. Í framtíðinni er stefnt að því að Njarðvíkurhöfn verði aðalhöfn í þjónustu við fiskiskip og fiskveiða. Með hliðsjón af því verður löndunaraðstaða smærri báta aflögð í Keflavíkurhöfn og henni komið upp í Njarðvíkurhöfn.



# Febrúar 2020





## 5. Öryggi og viðnámsþróttur innviða

Með hliðsjón af náttúruvá á Reykjaneskaga, þar á meðal jarðhræringum og eldsumbrotum, **telur Reykjanesbær afar mikilvægt að samgönguinnviðir á svæðinu séu hannaðir og styrktir með tilliti til öryggis, viðnámsþróttar og neyðarviðbragða.** Sveitarfélagið styður áherslur á aðlögun samgöngumannvirkja að loftslagsbreytingum og óvæntum náttúruatburðum.

## 6. Samráð við sveitarfélög

Reykjanesbær leggur áherslu á að virkt og reglulegt samráð ríkis og sveitarfélaga verði haft við framkvæmd samgönguáætlunar, sérstaklega þegar kemur að forgangsöröðun verkefna á svæðum þar sem íbúafjöldi, atvinnustarfsemi og umferð hafa aukist hratt á undanförunum árum.

## Niðurstaða

Að mati Reykjanesbæjar er samgönguáætlunin mikilvægur grunnur að áframhaldandi uppbyggingu samgöngukerfis landsins. **Sveitarfélagið hvetur til þess að í framkvæmd áætlunarinnar verði sérstaklega horft til hlutverks Suðurnesja, Reykjanesbrautar og tenginga við Keflavíkurflugvöll, með það að markmiði að tryggja öryggi, hagkvæmni og sjálfbæra þróun til framtíðar.**



# Takk fyrir áheyrnina

[ghs@rnb.is](mailto:ghs@rnb.is)

[Reykjanesbaer.is](http://Reykjanesbaer.is)







Reykjavíkurborg

Reykjavík, 4. febrúar 2026

MSS26010135

Alþingi, nefnda- og greiningarsvið, nefndasvid@althingi.is  
bt. Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

**Efni: Umsögn Reykjavíkurborgar um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál**

Við er til tölvupósts frá nefndarsviði Alþingis dags. 21. janúar 2026 þar sem óskað er eftir umsögn Reykjavíkurborgar um ofangreinda tillögu.

Eftirfarandi er umsögn Reykjavíkurborgar:

Reykjavíkurborg þakkar fyrir tækifærið til að koma á framfæri ábendingum og sýn sinni á tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026-2040.

Í umsögninni er, í samræmi við stefnu borgarinnar, lögð áhersla á atriði sem snúa að því að draga úr neikvæðum áhrifum samgangna á umhverfi og samfélag, og atriði sem bæta umferðaröryggi. Að auki er sérstaklega vakin athygli á gildandi skipulagsáætlunum, samningum og fleiru vegna áforma um framkvæmdir á Reykjavíkurflugvelli sem birtast í áætluninni.

**Samgöngusáttmálinn og samgöngur á höfuðborgarsvæðinu**

Það er sameiginlegt markmið Reykjavíkurborgar og stjórnvalda að stefna að kolefnishlutleysi í samræmi við skuldbindingar og að bæta umferðaröryggi, þá sérstaklega að koma í veg fyrir að fólk látist eða slasist alvarlega í umferðinni. Þetta endurspeglast m.a. í upptalningu á lykilviðfangsefnum samgöngumála á Íslandi eins og þau birtast í þingsályktunartillögunni í kafla II og markmiðum áætlunarinnar. Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins er lykilþáttur í að vinna að þessum markmiðum. Reykjavíkurborg fagnar þeim sess sem sáttmálinn færir í áætluninni og leggur áherslu á áframhaldandi samvinnu við ríkið um að verkefni hans nái fram að ganga.

Tillögur áætlunarinnar um að efla greiðar og sjálfbærar samgöngur eru sérstaklega mikilvægar fyrir hagsmuni Reykjavíkurborgar sem og íbúa alls höfuðborgarsvæðisins og nágrannasveitarfélaga. Styrking almenningssamgangna, bæði innan höfuðborgarsvæðisins og milli lykiláfangastaða, skiptir höfuðmáli til að tryggja jafnt aðgengi, draga úr umferð, skapa aðlaðandi borgarumhverfi og styðja við markmið um kolefnishlutleysi. Sífellt stærri hópur íbúa nágrannabyggðalaga höfuðborgarsvæðisins, á Reykjanesi, Suðurlandi og Vesturlandi, sækir atvinnu, þjónustu og nám til höfuðborgarsvæðisins til viðbótar við þá sem ferðast að og frá Keflavíkurflugvelli. Hvort almenningssamgöngur séu raunhæfur valkostur fyrir ferðir þessa hóps hefur töluverð áhrif á það hvernig samfélag okkar þróast. Ef vel tekst til við að styrkja og efla



almenningsamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og nágretta byggðalaga má draga úr fjárfestingaþörf samgönguinnviða, bæta lífsgæði íbúa og draga úr kostnaði heimila, fyrir utan jákvæð umhverfisleg áhrif. Æskilegt væri að sjá enn frekari áherslu á tengingu höfuðborgarsvæðisins við nágrennabyggðalög með almenningssamgöngum.

Samgönguáætlun skilgreinir grunnnet samgangna landsins sem er ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur. Skilgreint grunnnet samgangna nær þó aðeins til vegakerfisins, hafna (ferjuleiða) og flugvalla (flugleiða). Mikilvæga liði í því að tryggja greiðar samgöngur vantar í grunnnetið, þ.e. almenningssamgangnaleiðir og stígaleiðir. Mikilvægt er að skilgreina þessar leiðir sérstaklega, jafnvel þó að þær liggi að hluta eða öllu leyti um eða samhliða vegakerfinu, enda eru þær mikilvægur þáttur grunnnets samgangna. Reykjavíkurborg leggur til að skilgreindar verði almenningssamgangnaleiðir og stígaleiðir í grunnneti samgangna til að stuðla að hreyfanleika fólks frekar en farartækja þegar tengja á saman byggðir landsins. Slík sambætt nálgun er nauðsynleg til að ná markmiðum um sjálfbærar samgöngur.

## Reykjavíkurflogvöllur

Í tilefni af áformum um endurbyggingu á núverandi flugstöð og byggingu nýrrar flugstöðvar á sama reit vill Reykjavíkurborg áréttta eftirfarandi:

1. Aðalskipulag Reykjavíkur 2040 gerir ráð fyrir að flugvallarstarfsemi í Vatnsmýriverði lögð af á skipulagstímabilinu, sbr. meginmarkmið aðalskipulagsins.
2. Samkvæmt aðalskipulagi verður mögulegt að reka flugstarfsemi á flugvöllinum til ársins 2032. Aðstaða til þyrlulendinga vegna þjónustu Landhelgisgæslunnar verður þó áfram heimil á svæðinu, samkvæmt ákvörðun í deiliskipulagi.
3. Núverandi starfsleyfi Reykjavíkurflogvallar, útgefið af Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur, er útrunnið en unnið er að endurnýjun þess.
4. Starfshópur um gerð skipulagsreglna fyrir Reykjavíkurflogvöll á vegum innviðaráðherra er nú að störfum. Mikilvægt er að ljúka því starfi sem fyrst svo skipulagsreglur flugvallarins og meðfylgjandi uppdrættir sýni flugvallarsvæðið og áhrifsvæði þess með réttum hætti.
5. Uppbygging Vatnsmýrar og tímasetning hennar byggir á samkomulagi borgarstjóra og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, dags. 28. nóvember 2019, um að stefna beri að uppbyggingu nýs innanlandsflugvallar í Hvassahrauni, að undangengnum frekari rannsóknum á flugvallarstöðinu á næstu árum. Í samkomulaginu segir orðrétt: „*Aðilar eru sammála um að stefnt skuli að því að flytja núverandi flugstarfsemi af Reykjavíkurflogvelli yfir á nýjan flugvöll í Hvassahrauni, reynist það vera vænlegur kostur ...*“ Samkomulagið víkur ekki til hliðar samkomulagi innanríkisráðherra og borgarstjóra, dags. 25. október 2013, um að ráðuneytið og Isavia ohf. hafi forgöngu um að kennslu og einkaflugi verði fundinn nýr staður í nágrenni borgarinnar.
6. Á grundvelli samkomulagsins frá 2019 vann starfshópur að frekari rannsóknum og athugunum í Hvassahrauni og skilaði hópurinn af sér skýrslu í september 2024 með ákveðnum tillögum um möguleg næstu skref. Það er brýnt að halda vinnu þessa starfshóps til haga í umræðunni um framtíð flugvallarins, ekki síst í ljósi sívaxandi gagnrýni á einka-, kennslu- og ferðaþjónustuflug (þyrluflug) í Vatnsmýri



vegna neikvæðra umhverfisáhrifa. Í niðurstöðum skýrslunnar segir m.a: *"...Líklegast er að ekki verði mikil langtímaáhrif á eftirspurn í innanlandsflugi ef af flutningi þess verður í Hvassahraun. Enn fremur er talið að langtímaáhrif á kennslu-, æfinga- og einkaflug verði takmörkuð, að því gefnu að aðstaða fyrir slíkt flug verði einnig flutt í Hvassahraun. Flutningur innanlandsflugs til Keflavíkur er hins vegar líklegur til að hafa mikil áhrif á notkun þess. Veðurfarslega er ekkert því til fyrirstöðu að halda áfram undirbúningi að byggingu flugvallar í Hvassahrauni sem myndi þjóna kennslu-, æfinga- og einkaflugi, innanlandsflugi og sem varaflugvöllur millilandaflugs. Ekki er hægt að útiloka að flugvöllurinn verði fyrir áhrifum af völdum hraunflæðis en líkur eru taldar afar litlar."* Mat á áhrifum náttúruvár, þ.e. hraunflæðis er byggt á þeirri forsendu að með rétttri hönnun, bestu staðsetningu og hæðarsetningu mannvirkja innan hins rúma athugunarsvæðis (sem náði yfir 25 km<sup>2</sup> sunnan Reykjanessbrautar en til samanburðar nær Reykjavíkflugvöllur til um 1,2 km<sup>2</sup> í dag) sé hægt að lágmarka áhættuna af áhrifum hraunflæðis. Hér skiptir megin máli staðsetning flugvallar á svæðinu og mögulega er rétt að horfa út fyrir umrætt athugunarsvæði og svo áfangaskipting uppbyggingar (t.a.m. að byggja lítinn flugvöll í byrjun sem gæti þjónað einka- og kennslufluginu). Nú stendur vinna við frekara hættumat á Reykjanesskaga og höfuðborgarsvæðinu og á henni að ljúka á árinu 2026. Mikilvægt er að horfa til niðurstaðna þeirrar vinnu í þessu samhengi. Brýnt er að í framhaldi þess sé unnið áhættumat - á grundvelli hættumatsins - fyrir mismunandi landnotkun og innviðafjárfestingu á öllu suðvesturhorninu.

Í ljósi ofangreinds er ótímabært og óábyrgt að taka ákvarðanir sem fela í sér stórar óafturkræfar fjárfestingar í Vatnsmýri til lengri framtíðar. Mögulegar endurbætur/uppbygging nýrrar flugstöðvar þurfa að taka mið af því. Í þessu samhengi er rétt að minna á eftirfarandi í samkomulaginu frá 2013 um endurbætur flugstöðvar: „Endurbæturnar verði hannaðar þannig að þær verði auðveldar til breytinga og brottflutnings, ásamt því að skýrt sé að Reykjavíkurborg verði ekki skuldbundin til greiðslu bóta komi til brottflutnings starfsemi á svæðinu“.

## Lokaorð

Samantekið, leggur Reykjavíkurborg áherslu á að aðgerðir og forgangsöröðun í samgönguáætlun endurspegli skuldbindingar stjórnvalda í loftslagsmálum og fagnar því áherslu áætlunarinnar á Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins sem er grundvöllur þróunar sjálfbærrar og heilbrigðar byggðar á þéttbýlasta og fjölmennasta svæði landsins og væntir áframhaldandi góðs samstarfs um þau verkefni. Á sama tíma er vakin athygli á að tímabært er að endurskoða hvernig grunnnet samgangna er skilgreint sem og gildandi skipulagsáætlunum, samningum og fleiru vegna áforma um framkvæmdir á Reykjavíkflugvelli sem birtast í áætluninni.

Guðbjörg Lilja Erlendsdóttir

*samgöngustjóri*

Glóey Helgudóttir Finnsdóttir

*yfirlögfræðingur umhverfis- og skipulagssviðs*

Umsögn um:

Samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030

322. mál, þingsályktunartillaga 157. löggjafarþing 2025–2026.

Varðandi veggöng

Ég vil biðla til nefndarmanna og allra þeirra sem með málið fara að taka til endurskoðunar þá ákvörðun að setja Fjarðarheiðargöng aftur fyrir óhönnuð og óundirbúin jarðgöng líkt og raunin er.

Fjarðarheiðargöng eru þau einu sem standa fullhönnuð og tilbúin til framkvæmda. Það er með eindæmum að ráðherra ætli sér að kasta 600 milljónum af almannafé á bálköst kjördæmapots, en það er sú upphæð sem þegar hefur verið sett í rannsókn og hönnun Fjarðarheiðagangna.

Fjarðarheiðargöng eru forsenda þess að atvinnu og mannlíf á Seyðisfirði geti blómstrað. Eftir allt það sem dunið hefur á Seyðfirðingum er kominn tími til að þetta sögufræga bæjarfélag fái að njóta aðstoðar hins opinbera. Framsóknarmenn eiga t.d. Seyðisfirði sitt að þakka þar sem Framsóknarflokkurinn var stofnaður á Seyðisfirði! Eftir skelfilegar náttúruhamfarir eru íbúar hræddir um flóttaleið úr bænum sem er bara ein, ólíkt Siglufirði. Ráðherra hefur verið tíðrætt um umferðaröryggi, en þegar Fjarðarheiðargöng eru nefnd, þá kemst bara kostnaður að í umræðunni. Fjarðarheið er hins vegar einn allra hættulegasti fjallvegur á Íslandi og eini fjallvegurinn sem liggur yfir 620 metra hæð yfir sjávarmáli á 12 km kafla. Það er því öllum ljóst að umferðaröryggi fær ekki að njóta vafans ef samgönguáætlun verður samþykkt óbreytt.

Það gleymist oftast í umræðunni að með bílferjunni Norrönu koma um 20.000 farþegar til landsins, sem vitaskuld fara flestir aftur með skipinu. Þar eru samtals 40.000 manns sem gætu nýtt sér göng undir heiðina. Einnig voru flutt um 7.800 tonn af vörum inn til landsins, og önnur 11.000 tonn flutt út. Það er gríðarlega mikilvægt að þessi farmur komist til skila á réttum tíma og það er oft erfitt án jarðgangna. Skemmtifarðaskip koma með um 100.000 farþega til Seyðisfjarðar árlega, og er Seyðisfjörður fjórði stærsti viðkomustaður skemmtiferðaskipa á Íslandi. Þessir ferðamenn fara margar ferðar með rútum til og frá staðnum. Þar að auki er önnur umferð um Fjarðarheiði alltaf að aukast, þar sem Seyðisfjörður hefur skapað sér sess sem einn helsti viðkomustaður ferðamanna á Austurlandi.

Varðandi Hafnarbótasjóð.

Ráðherra barði sér á brjóst og tilkynnti átak í hafnarbótum í samgönguáætlun. Á sama tíma er hafnarbótasjóður skorinn niður um 30%. Þar fer ekki saman hljóð og mynd, og kannski vert að endurskoða þá ákvörðun.

30% niðurskurður í hafnarbótasjóði samsvara um 300 milljónum króna. Það er ekki stór dropi í ríkisfjármálum, en gríðarlegt högg fyrir litlar hafnir sem þurfa að byggja upp til að

halda sjó. Ég skora á nefndina að beina því til þeirra sem málið hafa á sinni könnu að afturkalla þessa lækkun á framlagi ríkisins til hafnarbótasjóðs. Þetta þýðir t.d að hér á Seyðisfirði þar sem við stefnum á lengingu viðlegukants, m.a til að geta þjónustað stærri og verðmætari skip, fer hlutfall ríkisins úr 60% í 40%. Sú skerðing er að setja okkur í alvarlegan vanda, þar sem lítil höfn á ekki gott með að draga 20% aukaútgjöld upp úr rassvasanum. Enn og aftur skora ég á málsmetandi menn og konur að mótmæla þessum niðurskurði.

Að lokum.

Þessi stutti pistill verður vonandi til þess að kveikja neista í brjósti þingmanna og geri þeim kleift að standa gegn því óréttlæti, eða jafnvel ofbeldi gagnvart Seyðisfirði, sem samgönguáætlun er. Vilji Austlendinga er með öllu hunsaður og ráðherra vill frekjast áfram með sín gæluverkefni. Ég skora á alla nefndarmenn af setja Fjarðarheiðargöng aftur í fyrsta forgang og endurskoða niðurskurð til hafnarbóta.

Virðingarfyllst

Rúnar Gunnarsson

Yfirhafnarvörður Seyðisfjarðarhafnar

Formaður Bæjarráðs Seyðisfjarðar 2018-2020

En fyrst og fremst íbúi á Seyðisfirði





Alþingi - umhverfis- og samgöngunefnd

Reykjavík 6. febrúar 2026

Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

2602011SA VRB  
Málalýkill: 00.16

**Efni: Umsögn um samgönguáætlun 2026-2040, 322. mál.**

Vísað er til tölvupósts frá nefnda- og greiningarsviði Alþingis þar sem óskað er eftir umsögn frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál.

**Afstaða Sambandsins**

Heilt yfir tekur Sambandið undir þá framtíðarsýn og þær áherslur sem tiltekna eru í áætluninni. Þá er í aðgerðaáætlun í III. kafla að finna fjölmörg mikilvæg verkefni og leggur Sambandið áherslu á að þau verði unnin í góðu samstarfi við sveitarfélögin þar sem við á.

Með vísan til áherslna í stefnumörkun Sambandsins fyrir árin 2022-2026 óskar Sambandið eftir að umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis taki til skoðunar að bæta við aðgerðaáætlunina eftirfarandi verkefnum:

- Viðmiðunarreglur Vegagerðarinnar um kostnaðarþátttöku sveitarfélaga vegna snjósmoksturs verði teknar til endurskoðunar í samvinnu við sveitarfélögin. Mögulega væri hægt að bæta þessum þætti við aðgerð 5.6. um endurskoðun á vinnureglum vetrarþjónustu.
- Loftbrúarverkefnið er mikilvægt verkefni sem ánægjulegt er að sjá að áfram verði stutt við. Sambandið óskar þó eftir að bætt verði við áætlunina verkefni um að gerð verði úttekt á kerfinu með það að markmiði að lagfæra framkomna vankanta og auka gæði þjónustunnar.
- Gerð viðmiða um kostnaðarskiptingu framkvæmda, s.s. þegar um er að ræða nauðsynlegar mótvægisáðgerðir vegna umhverfis eða íbúa.

Efling almenningssamgangna um allt land er ein af áherslum í áætluninni. Bæði í fyrirbyggjandi drögum og nágildandi samgönguáætlun eru fjölmörg verkefni er snúa að almenningssamgöngum. Sambandið leggur mikla áherslu á að þau verkefni er lúta að því að bæta þjónustu í heildstæðu kerfi almenningssamgangna um allt land verði sett í forgang.

Þá leggur Sambandið jafnframt áherslu á að auknu fjármagni verði varið til vetrarþjónustu vega utan þéttbýlis með það að markmiði að aðlaga þjónustuna að þörfum samfélagsins og atvinnulífs. Trygg og góð vetrarþjónusta er ein af grunnforsendum þess að auka bæði áreiðanleika og öryggi vetrarsamgangna og stuðla að aukinni samkeppnishæfni atvinnulífs um land allt líkt og fram kemur í áætluninni.

Að lokum bendir Sambandið á að fjölmörg sveitarfélög og samtök þeirra hafa sent inn umsagnir um þingsályktunina og hvetur Sambandið nefndina til að fara vel yfir þau sjónarmið sem þar eru sett fram enda er sérstaklega mikilvægt að horft verði til áherslna heimafólks við forgangsöröðun verkefna í einstökum landshlutum.

Virðingarfyllt

SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Valgerður Rún Ben.

Valgerður Rún Benediktsdóttir  
yfirlögfræðingur



Skrifstofa Alþingis – nefndarsvið  
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar  
Smíðju við Vonarstræti  
101 Reykjavík

Austurlandi, 10. febrúar 2026

### **Efni: Samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030, mál 322.**

Stjórn Sambands sveitarfélaga á Austurlandi, SSA, þakkar fyrir möguleikann á að senda inn umsögn um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040.

SSA lýsir miklum vonbrigðum með samgönguáætlun ríkisstjórnarinnar en hlutur Austurlands í áætluninni er afar rýr og ekki annað að sjá en að svæðið hafi gleymst í metnaðarfullum áætlunum stjórnvalda um uppbyggingu annars staðar.

Austfirðingar hafa frá 2013 staðið saman um þá sýn í samgöngumálum að hringtenging innan svæðisins sé nauðsynleg eins og fram kemur í svæðisskipulagi Austurlands 2022-2044 sem og fyrri ályktunum SSA. Það er því mikið högg fyrir Austurland að engin göng séu á áætlun í fyrsta áfanga samgönguáætlunar, hvorki Fjarðarheiðargöng né Fjarðagöng. Jarðgöng á Austurlandi ættu að vera forgangsmál bæði þegar litið er til öryggis, aðgengi að þjónustu og atvinnu enda ljóst að hringtengingin með Fjarðarheiðargöngum og Fjarðagöngum er forsenda þess að Austurland geti þrífist og dafnað sem eitt atvinnu- og þjónustusvæði. Í núverandi drögum að samgönguáætlun er óljóst hvenær framkvæmdir á svæðinu eigi að hefjast og því virðast jarðgöng á Austurlandi aðeins vera fjarlægur draumur.

### **Suðurfirðir og Öxi**

Aðrir hlutar samgönguáætlunarinnar valda ekki síður vonbrigðum. Vegaframkvæmdir í fjórðungnum eru að mestu leyti á síðari hluta áætlunarinnar og tvær brýnar vegabætur sem íbúar hafa kallað eftir árum saman; Suðurfjarðavegur og Öxi hefjast ekki af alvöru fyrr en 2031. Einn hættulegasti vegakafli á þjóðvegi eitt, hinn ríflega 30 km langi Suðurfjarðarvegur er dæmdur til að bíða í fimm ár til viðbótar. Tekur SSA undir með umsögn Fjarðabyggðar þar sem kallað er eftir því að umbætur á veginum verði hafnar tafarlaust.

Sama er uppi á teningnum með Öxi. Þrátt fyrir að ríflega 100.000 bílar aki þennan illfæra malarveg á ári hverju og að nýr vegur sé fullhannaður, er ekki gert ráð fyrir að framkvæmdir við nýjan veg yfir Öxi hefjist fyrir alvöru fyrr en á öðru tímabili samgönguáætlunar, árið 2031. SSA tekur undir með Múlaþingi sem leggur sérstaka áherslu á að Axarvegi verði flýtt og lögð fram raunhæf tímasetning framkvæmda,

endurmat á PPP-fyrirkomulagi. Einnig að þjónustustig vegarins í núverandi mynd verði hækkað þegar í stað.

### **Flugvellir, hafnir og farnet**

Heildarframlag til uppbyggingar Egilsstaðaflugvallar lækkar um helming miðað við samgönguáætlun sem lögð var fram 2023. Það er vissulega fagnaðarefni að loks eigi að fara í lagningu nýrrar akbrautar og flughlaðs en ekki er minnst orði á lengingu vallarins sem er nauðsynleg, eigi hann að geta sinnt hlutverki sínu sem varaflugvöllur og staða hans styrkt sem valkostur í millilandaflugi.

Framlag til hafnarframkvæmda lækkar á sama tíma og þær hafnir sem reiða sig á tekjur af komum skemmtiferðaskipa, sjá fram á tekjuhrun vegna færri koma þeirra en það má rekja beint til innviðagjalds og tollahækkana sem stjórnvöld skelltu fyrirvaralítið á. SSA tekur undir með Múlaþingi um að fyrirhuguð lækkun á framlagi til hafnarframkvæmda verði endurskoðuð.

Enn er úrbóta þörf í uppbyggingu farnets á þjóðvegum til að tryggja öryggi íbúa og gesta, bæði á stofn- og tengivegum, eins og fram kemur í samgönguáætluninni. Því skýtur það skökku við að ekki eru lagðar fram neinar útbætur er varðar tengivegi í áætluninni. SSA kallar eftir skýrum markmiðum um uppbyggingu farnets á tengivegum, þ.m.t. lagabreytingum ef þörf er á.

Þetta er sá veruleiki sem Austurland býr við, og ríkisstjórnin telur að ekki þurfi að bæta í bráð. Austfirðingar spyrja sig, hvað varð um innviðauppbýgginguna sem ríkisstjórnin lofaði fyrir auðlindagjöldin? Greinilegt er að ekki á að ræsa á neinar vélar á Austurlandi.

*Fh. Sambands sveitarfélaga á Austurlandi,*



Bryndís Fiona Ford  
Framkvæmdastjóri SSA

## **Alþingi**

Nefndar- og greiningarsvið

Kirkjustræti 10

150 Reykjavík

[nefndasvid@althingi.is](mailto:nefndasvid@althingi.is)

Reykjanesbær, 6. febrúar 2026

### **Umsögn Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040, ásamt fimm ára framkvæmdaáætlun (Þingskjal 463 / 322. mál).**

Sveitarfélögin á Suðurnesjum (S.S.S.) lýsa verulegum áhyggjum af því að í samgönguáætluninni sé ekki gert ráð fyrir nauðsynlegum vegaframkvæmdum á Suðurnesjum á næstu árum, þrátt fyrir mikla og vaxandi umferð, hraða fólksfjölgun og gríðarlegt þjóðhagslegt mikilvægi svæðisins.

Í bókun Atvinnu- og hafnarráðs Reykjanesbæjar á 303. fundi ráðsins er sérstaklega bent á að samgönguáætlunin geri ekki ráð fyrir nauðsynlegum vegaframkvæmdum á Suðurnesjum á áætlunartímabilinu og að það sé með öllu óásættanlegt í ljósi þeirrar stöðu sem svæðið gegnir í samgöngukerfi landsins. Þar er jafnframt lögð áhersla á að umferð til og frá alþjóðaflugvelli landsins, auk daglegrar ferðaparfar íbúa og atvinnulífs, geri kröfu um tafarlausa og markvissa uppbyggingu vegakerfisins.

Suðurnes eru eitt af lykilsvæðum landsins hvað varðar samgöngur, atvinnulíf og öryggi. Á svæðinu er alþjóðaflugvöllur landsins, mikil atvinnustarfsemi, ört vaxandi íbúafjöldi og sífellt aukin umferð, bæði vegna ferðapjónustu og daglegrar ferðaparfar íbúa. Að mati sveitarfélaganna endurspeglar samgönguáætlunin hvorki þessa þróun né þá ábyrgð sem ríkið ber á að tryggja öruggar, skilvirkar og framtíðarhæfar samgöngur til og frá svæðinu.

### **Vegir, tengingar og Reykjanesbraut**

Reykjanesbraut er burðarás samgöngukerfis Suðurnesja og lífæð landsins, þar sem um hana fara nánast allir þeir ferðamenn sem koma til landsins með flugi, auk stórs hluta atvinnu- og vöruflutninga. Álag á brautina hefur aukist jafnt og þétt á undanförunum árum og fyrirséð er að sú þróun haldi áfram.

Á 46. aðalfundi Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum, sem haldinn var 17. september 2022, var samþykkt ályktun þar sem krafist var tafalausra aðgerða vegna tvöföldunar Reykjanesbrautar.



Seinkun á framkvæmdum við Reykjanesbraut hefur bein áhrif á umferðaröryggi, virkni tengivega, aðkomuleiðir að sveitarfélögum á Suðurnesjum og möguleika til samhliða úrbóta á vegakerfi svæðisins.

S.S.S. bendir jafnframt á að fjöldi tengivega innan Suðurnesja hefur verið til umfjöllunar í fyrri samgönguáætlunum án þess að koma til framkvæmda. Um er að ræða vegi sem skipta sköpum fyrir daglega ferðapörf íbúa, aðgengi að grunnþjónustu og atvinnusvæðum, sem og öryggi íbúa.

### **Vetrarþjónusta og öryggi**

Sveitarfélög á Suðurnesjum eru að hluta eða öllu leyti án sjúkrahúss og annarrar sérhæfðrar neyðarþjónustu innan eigin marka og eru því alfarið háð öruglum og greiðum vegasamböndum við nærliggjandi sveitarfélög. Við slíkar aðstæður eru tengivegir og vetrarþjónusta ekki eingöngu samgöngumál, heldur grundvallaröryggismál.

Reynsla undanfarinna ára sýnir að forgangsroðun vetrarþjónustu hefur ítrekað leitt til þess að hlutar Suðurnesja einangrast tímabundið við erfiðar aðstæður, með augljósum áhrifum á öryggi íbúa og aðgengi að þjónustu. Samgönguáætlunin bregst ekki við þessum vanda með skýrum hætti.

### **Hafnir og sjóvarnir**

Sveitarfélög á Suðurnesjum standa frammi fyrir ítrekuðum sjávarflóðum, virku landbroti og auknu álagi á hafnarmannvirki og strandsvæði. Um er að ræða staðfesta og versnandi náttúruvá sem hefur haft raunveruleg áhrif á innviði, samgöngumannvirki og atvinnusvæði.

Suðurnesjabær hefur á undanförunum árum orðið fyrir ítrekuðum sjávarflóðum og versnandi landbroti, meðal annars í september 2023 og mars 2025. Á grundvelli heildstæðrar sjóvarnargreiningar frá árinu 2022 lagði sveitarfélagið fram 19 sjóvarnarverkefni til samgönguáætlunar 2026–2030, þar af 9 verkefni í brýnasta forgangsflokki.

Þrátt fyrir ítarlegan faglegan undirbúning, þar á meðal heildstæða sjóvarnargreiningu og forgangsroðun verkefna, fær einungis hluti brýnustu sjóvarnarverkefna afgreiðslu í framkvæmdaáætlun samgönguáætlunarinnar, oft með skertu umfangi og ósamfelldri tímasetningu. Þá er ljóst að fjárhagsrammi ríkisins til sjóvarna er ekki í samræmi við þá raunverulegu þörf sem blasir við.

S.S.S. telur sérstaklega alvarlegt að forvarnir gegn virku og fyrirsjáanlegu landbroti falli í reynd á milli stjórnsýslustiga, þar sem aðgerðir eru fyrst metnar nauðsynlegar þegar mannvirki eða byggð eru komin í beina hættu.

Af framangreindu leiðir að Samband sveitarfélaga á Suðurnesjum fer eindregið fram á að samgönguáætlunin verði leiðrétt innan gildandi áætlunartímabils með það að markmiði að:

- Tryggja Suðurnesjum sanngjarnan hlut í samgönguframkvæmdum,
- Setja inn skýra og raunhæfa tímasetningu vegaframkvæmda á svæðinu, einkum á Reykjanesbraut,
- Taka fullt tillit til öryggissjónarmiða, staðfestrar, fólksfjölgunar og þjóðhagslegs mikilvægi Suðurnesja.

Sveitarfélögin á Suðurnesjum lýsa sig reiðubúin til áframhaldandi samtals og samstarfs við ríki og Alþingi um útfærslu og forgangsroðun samgönguframkvæmda, með það að markmiði að tryggja sjálfbærar og öruggar samgöngur til framtíðar.

Virðingarfyllst,

**f.h. Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum**



Berglind Kristinsdóttir  
Framkvæmdastjóri



Ísafirði, 13. febrúar 2026.

Nefndasvið Alþingis

b.t. umhverfis- og samgöngunefndar

Sent í netfangið [umsagnir@althingi.is](mailto:umsagnir@althingi.is)

Efni: Umsögn um tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030. [Þingmál nr. 322 á 157. löggjafarþingi 2025-2026.](#)

Í þeirri umsögn sem hér fer á eftir eru ekki tók á að fjalla um nema nokkur atriði, sem Samgöngufélagið hefur látið sig varða:

Eru þau sem hér segir:

- 1) Gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið í Húnabyggð og Skagafirði
- 2) Almenningsamgöngur á Vestfjörðum a) Samgöngur á landi b) Flug og gerð vegar milli Bíldudals og Dynjandisheiðar c) Breiðafjarðarferjan Baldur
- 3) Ákvörðun um forgangsörðun jarðganga
- 4) Fjármögnun öruggari Reykjanesbrautar

## 1. Gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið

### 1.1. Inngangur

Miklu skiptir að akleiðir milli landshluta liggi sem skemmsta leið, séu greiðfærar og öruggar, en hafi þó ekki neikvæð áhrif á umhverfi og samfélag. Margt bendir til að einn augljósasti kostur í þeim efnum hérlandis sé gerð vega svonefnda Húnavallaleið í Húnabyggð í Austur-Húnavatns-sýslu og Vindheimaleið sunnan Varmahlíðar í Skagafirði, en samanlagt **stytta vegir þessar leiðir Hringveginn um allt að 20 km.**

Það er því brýnt að skoða vel kosti þess og galla að ráðast í gerð vega þessar leiðir og að opna á möguleika á gerð þeirra í næstu samgönguáætlun, sem ætlað er að gilda allt til ársins 2040.

Ítrekað skal að gera þykir mega ráð fyrir að umræddir vegir yrðu fjármagnaðir að mestu eða öllu leyti með veggjöldum af þeim sem um þá fara enda arðsemi af gerð veganna mikil. Þyrfti því lítið sem ekkert framlag úr ríkissjóði til að greiða fyrir gerð þeirra.

### 1.2 Um vegi um Húnavallaleið og Vindheimaleið

Samkvæmt upplýsingum sem Vegagerðin lét Samgöngufélaginu í té á árinu 2024 eru vegir umræddar leiðir og kostnaður við gerð þeirra í stuttu máli sem hér segir, með feitletrun undirritaðs:

**„Húnavallaleið:** Samkvæmt frumdrögum að Húnavallaleið sem unnin voru 2013 er um að ræða um **17 km langan nýjan veg og nýjar brýr á Fremri-Laxá og Blöndu.** 30 m brú á Fremri-Laxá og

140 m brú á Blöndu. Uppreiknuð áætlun frá 2013 stendur í um **4.800 m.kr.** í dag og þarf að taka með fyrirvara.

**Vindheimaleið:** Um **14 km langur vegur og ný 180-190 m löng brú á Héraðsvötn, 25-30 m löng brú á Svartá.** Það er ekki búið að vinna þá leið jafnlangt og Húnavallaleið á sínum tíma. Uppreiknaðar áætlanir frá 2012 standa í **um 4.400 m.kr.** í dag og þarf að taka með fyrirvara.“

### Kort sem sýnir mögulega legu Húnavallaleiðar og Vindheimaleiðar



- Bláa línan t.v. sýnir Húnavallaleið, sem er um 17 km og liggur um svonefnda Ása og Bakáa milli Þings og Langadals. Við gerð hennar styttest akleiðin milli Reykjavíkur og Akureyrar um 14 km.
- Bláa línan t.h. sýnir Vindheimaleið, sem er um 14 km og liggur um Efribyggð og Vindheimamela milli Vatnsskard og Blönduhlíðar. Við gerð hennar styttest akleiðin milli Reykjavíkur og Akureyrar um allt að 6 km.

## 1.3 Ávinningur:

### 1.3.A Vegstytting

Með þessum nýju vegum styttest leiðin um annars vegar 14 km um Húnavallaleið og hins vegar um allt að 6 km um Vindheimaleið og hvergi er farið í gegn um þéttbýli með töfum, óþægindum og skertu umferðaröryggi sem því getur fylgt.

### 1.3.B Tímasparnaður

Tímasparnaður sem af þessu hlýst miðað við góðar aðstæður og lögmæltan hámarkshraða er **um 15 mínútur** (Er þá miðað við að um 17 km af leiðunum sé ekið á 90 km/hraða á klst en 1,5 km í gegn um þéttbýli á báðum stöðum eða samtals 3 km á um 50 km/klst hraða. Það tekur 13 mínútur og 20 sek. að aka 17 km á 90 km/klst og 3 mín. og 36 sek. að aka 3 km á 50 km/klst eða samtals 14 mín og 56 sek. eða um 15 mínútur.

### 1.3.C Umferðaröryggi

Í nýjum skýrslum um mat á umferðaröryggi annars vegar nýs vegar um Húnavallaleið (sjá skýrslu [hér](#)) og Vindheimaleið (sjá skýrslu [hér](#)) og hins vegar óbreyttar veglínur, **sem Verkfræðistofan Verkís hf. vann fyrir Samgöngufélagið** og eru dagsettar í desember 2025,

segir að í viðmiðum að baki veghönnunarreglum flestra þjóða, sem sett hafa sér slíkar reglur, séu jafnan þrenn skilyrði um öryggi:

- Að ná samfelli í hönnun (öryggisskilyrði I)
- Að ná samfelli í ökuhraða (öryggisskilyrði II)
- Að ná samfelli í akstursaflfræði (öryggisskilyrði III)

**Um Húnavallaleið segir síðan** (með feitletrun undirritaðs):

**„Sýnt hefur verið fram á að núverandi Hringvegur um Blönduós milli Brekkukots og Skriðulands uppfyllir ekkert þessara skilyrða sem eðlilegt er að gildi um aðalvegi landsins. Það hefur jafnframt verið sýnt fram á að Húnavallaleið samkvæmt tillögu Vegagerðarinnar uppfyllir þau öll.**

Þó hægt sé að lagfæra núverandi Hringveg og lækka slysatíðnina, þarf að vera hægt að lækka hana niður fyrir 0,26 svo fjöldi slysa verði sambærilegur og með Húnavallaleið. Hvort slíkar lagfæringar séu raunhæfar er allt önnur saga enda mun lægri slysatíðni en meðalslysatíðni á þjóðvegum í dreifbýli 2020-2024: 0,55.

Hvað sem gert yrði er eitt á hreinu og það er sú staðreynd að með auknum akstri, að óbreyttum aðstæðum, fjölgar slysum. Eina raunhæfa leiðin til að fækka umferðarslysum þegar svo er komið er að stytta akstursvegalengdir með nýjum og öruggari vegum.

**Niðurstöður sýna að gerð Húnavallaleiðar, samkvæmt fyrirbyggjandi hugmyndum, myndi auka mjög á umferðaröryggi og slysum gæti fækkað um 11 á ári að meðaltali næstu 20 árin eftir byggingu Húnavallaleiðar. Samkvæmt samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 er eitt helsta lykilsviðfangsefni í samgöngumálum næstu árin að lágmarka slysatíðni í samgöngum og styður þessi framkvæmd því mjög vel við það markmið.**

**Um Vindheimaleið segir** (með feitletrun undirritaðs):

**„Sýnt hefur verið fram á að núverandi Hringvegur um Varmahlíð milli Víðimels og Sólheimagarða uppfyllir ekkert þessara skilyrða sem eðlilegt er að gildi um aðalvegi landsins. Það hefur jafnframt verið sýnt fram á að Vindheimaleið samkvæmt tillögu Línuhönnunar uppfyllir þau öll.**

Til þess að hægt væri að fækka slysum á núverandi hringvegi jafn mikið og hægt er að gera með styttingu leiðarinnar um Vindheimaleið þyrfti slysatíðnin á núverandi Hringvegi að fara niður fyrir 0,3 slys ekinn.. sem er langt undir landsmeðaltali sem er líklega algjörlega óraunhæft.

Þó hægt sé að lagfæra núverandi Hringveg og lækka slysatíðnina, þarf að vera hægt að lækka hana niður fyrir 0,28 svo fjöldi slysa verði sambærilegur og með Vindheimaleið. Hvort slíkar lagfæringar séu raunhæfar er allt önnur saga enda mun lægri slysatíðni en meðalslysatíðni á þjóðvegum í dreifbýli 2020-2024: 0,55.

Hvað sem gert yrði er eitt á hreinu og það er sú staðreynd að með auknum akstri, að óbreyttum aðstæðum, fjölgar slysum. Eina raunhæfa leiðin til að fækka umferðarslysum þegar svo er komið er að stytta akstursvegalengdir með nýjum og öruggari vegum.



Niðurstöður sýna að lögn Vindheimaleiðar samkvæmt tillögu hennar muni auka mjög á umferðaröryggi og slysum gæti fækkað um 2 á ári að meðaltali næstu 20 árin eftir byggingu Vindheimaleiðar.“

Hér má nálgast umrætt umferðaröryggismat fyrir [Húnavallaleið](#) og hér fyrir [Vindheimaleið](#).

### 1.3.D Arðsemi (einkaarðsemi)

Í skýrslu Háskólans á Akureyri um samanburð jarðganga á Mið-Austurlandi - Mat á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu svæða og byggðapróun, sem kom út í nóvember 2025 segir um metinn greiðsluvilja umferðar fyrir sparaðan km og sparaðar mínútur :

Tafla 1. Metinn greiðsluvilji umferðar.

| Metinn greiðsluvilji minni og stærri bíla                             |                      |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Greiðsluvilji fólksbíla fyrir sparaðan km                             | 75 kr.               |
| Greiðsluvilji fólksbíla fyrir sparaða mínútu (fyrir sparaða klst.)    | 75 kr. (4.500 kr.)   |
| Greiðsluvilji þunga bíla (yfir 3,5 tonn) fyrir sparaðan km            | 224 kr.              |
| Greiðsluvilji þunga bíla (yfir 3,5 tonn) fyrir sparaða mínútu (klst.) | 224 kr. (13.440 kr.) |

Samkvæmt upplýsingum Vegagerðarinnar í febrúar 2026 var meðalumferð um Langadal austan Svínvetningabrautar og um Vatnsskarð vestan Skagfirðingabrautar árin 2023 og 2024 um 1.500 ökutæki á dag á báðum stöðum bæði árin. Ekki lágu fyrir upplýsingar vegna ársins 2025.

Þykir mega gera ráð fyrir að 2/3 ökutækja sem þarna færu um eða um 1.000 ökutæki nýttu sér vegi hinar nýju leiðir og verður í því sem hér fer á eftir miðað við 900 fólksbíla og 100 þunga bíla (yfir 3,5 tonn).

Samkvæmt þessu er greiðsluvilji fólksbíla fyrir sparaðan km 75 kr. x 20 km = 1.500 kr.  
og fyrir sparaðar mínútur 75 kr. X 15 mín . . . . . 1.125 kr.  
Samtals greiðsluvilji fólksbíla á dag er því . . . . . 2.625 kr.

Miðað við umferð 900 fólksbíla á dag gera þetta 2.362.500 kr. eða á ári 862.312.500 kr.

Greiðsluvilji þunga bíla (yfir 3,5 tonn) á sparaða km . . . . . 224 kr. x 20 km = 4.480 kr.  
og fyrir sparaðar mínútur 224 kr. x 15 mín . . . . . 3.360 kr.  
Samtals greiðsluvilji þunga bíla á dag er því . . . . . 7.840 kr.

Miðað við umferð 100 þunga bíla á dag gera þetta 784.000 kr. eða á ári 286.160.000 kr. á ári.

Samtals greiðsluvilji fólksbíla og þunga ökutækja af þeirri styttingu sem um ræðir og miðað við 1.000 bíla umferð að meðaltali á dag er því á ári **1.148.472500 kr.**

Minnt skal á að akstursgjald ríkisstarfsmanna, sem ákveðið er af [ferðakostnaðarnefnd ríkisins](#), er þegar þetta er ritað 144 kr. á km sem margfaldað með 20 km gera kr. 2.880 kr.

Kílómetrgjald á fólksbíl er þegar þetta er ritað 6,95 kr. = 139 kr. á 20 km.

### 1.3.E Almennur ávinningur af gerð vega Húnavallaleið og Vindheimaleið

- Leggja mætti nýja vegi samtals tæplega 31 km, vegi sem stytti leið um 20 km, samkvæmt nýjustu kröfum hvað varðar breidd, sjónlínur, innáakstursleiðir, mögulega malbik í stað klæðningar, vegrið, framúraksturskafla, rými fyrir hjóltreidamenn o.fl., sem ætti að gera að verkum að á þessum leiðum verður viðhaft ítrasta öruggi og þægindi við akstur, en hluti þeirra leiða sem nú þarf að fara samkvæmt fyrirliggjandi mati á umferðaröryggi þeirra standast illa þær kröfur sem gera má til vega á aðalakleiðum milli landshluta í dag.
- Að því er samfélagslega aukið öryggi að hafa fleiri leiðir að velja um ef önnur leiðin verður torfær vegna t.d. veðurs, slysa eða annarrar vár.
- Þessir mögulegu nýju vegir gætu orðið hluti af umtalsvert bættum vegum á leiðinni milli Reykjavíkur og Akureyrar en uppgefin vegalengd á vef Vegagerðarinnar eru 388 km en nýir vegir styttu hana um um 5,15%. Þá yrðu þeir 31 km af nýjum vegum sem hér um ræðir um 8,15% leiðarinnar.
- Í skýrslu sem unnin var hjá hjá Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri 2021 og nefnist [Mögulegar framkvæmdir í vegagerð á Norðurlandi](#) segir m.a. þetta í tengslum við umfjöllun um Húnavallaleið og Vindheimaleið (sjá bls. 60-64): „Það er ekki nóg með að á nýjan veg flytjist umferð sem þegar er til staðar, hér áætlað 900 ÁDU, heldur aukast samskipti milli fólks þegar það færir nær hvert öðru. Það verða því til ný samskipti sem endurspeglast í nýrri umferð sem verður til vegna vegstyttingarinnar. Aukningin er kölluð orsökun umferð. Vegalengdir ásamt áætlaðri samskiptaaukningu / umferðaraukningu milli valdra staða má sjá í næstu töflum: Sýnist samanlögð samskiptaaukning/umferðaraukning milli Akureyrar og Reykjavíkur 8% og 3 % eða alls 11%.

Tafla 21. Húnavallaleið, vegalengdir og breyting á samskiptum.

|                        | Vegalengd nú (km) | Vegalengd eftir framkvæmd (km) | Samskiptaaukning milli staða |
|------------------------|-------------------|--------------------------------|------------------------------|
| Akureyri - Hvammstangi | 202,7             | 188,9                          | 15%                          |
| Akureyri - Reykjavík   | 387,7             | 373,9                          | 8%                           |

Tafla 20. Vindheimaleið, vegalengdir og breyting á samskiptum.

|                      | Vegalengd nú (km) | Vegalengd eftir framkvæmd (km) | Samskiptaaukning milli staða |
|----------------------|-------------------|--------------------------------|------------------------------|
| Akureyri - Blönduós  | 144,3             | 138,1                          | 9%                           |
| Akureyri - Reykjavík | 387,7             | 381,5                          | 3%                           |
| Húsavík - Blönduós   | 219,6             | 213,4                          | 6%                           |

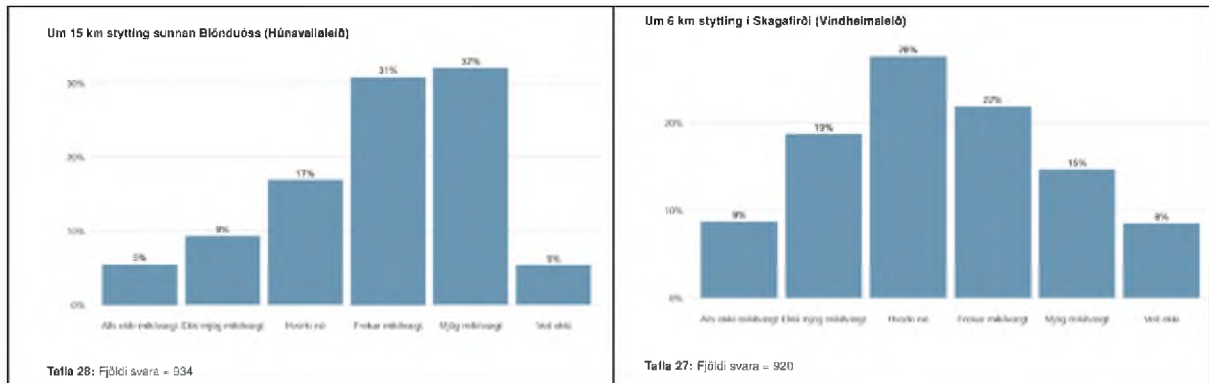
- Það hyllir í gerð Sundabrautar sem ætti að stytta leið um allt að 9 km eftir því við hvaða stað á höfuðborgarsvæðinu er miðað og er leiðin þá komin niður í 359 km.
- Telja má að þær styttingar sem hér um ræðir gætu farið að draga úr notkun flugs milli staðanna.
- Með Húnavallaleið styttest einnig umtalsvert leiðir á traustum og góðum vegum milli nokkurra svæða innan Húnabyggðar og akleiðum sem nú þarf að fara um á malarvegum sem kalla á bundið slitlaga fækkar.

### 1.4 Afstaða

Mikill vilji virðist standa til að ráðast í gerð Húnavallaleiðar a.m.k. á meðal íbúa á Norðurlandi eystra ef litið er á könnun sem nefnist „[Innviðir á Norðurlandi Eystra](#) - Niðurstöður netkönnunar RHA í september 2022 - Bára Elísabet Dagsdóttir. Eru raunar fleiri kannanir sem benda í sömu átt.

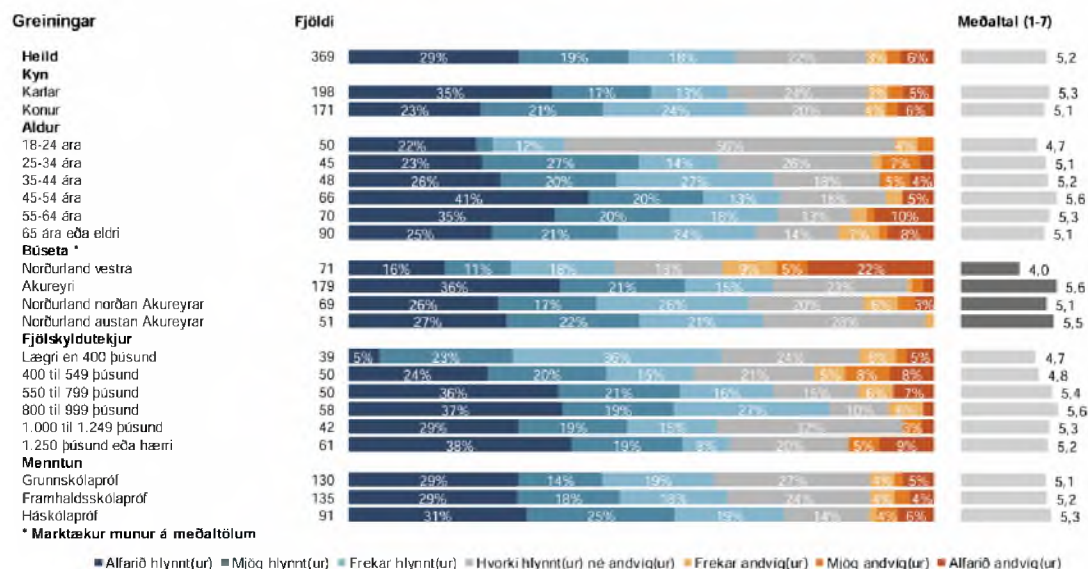
Í RHA könnuninni töldu **63% þeirra sem svöruðu frekar eða mjög mikilvægt** að ráðast í gerð hennar en 14% töldu það ekki eða alls ekki mjög mikilvægt.

Varðandi Vindheimaleið voru nokkru færri eða 37% aðspurðra sem töldu frekar eða mjög mikilvægt að ráðast í gerð hennar en 28% töldu það ekki eða alls ekki mikilvægt. Sjá myndir úr könnuninni hér að neðan:



Í [Gallupkönnun frá árinu 2019](#) sem gerð var fyrir Samgöngufélagið kom fram að 45% **aðspurðra á Norðurlandi vestra** væru alfarið, mjög eða frekar hlynntur gerð Húnavallaleiðar en 36% alfarið, mjög, frekar andvíg. Sjá mynd hér að neðan:

## Sp. 2. Hversu hlynntur eða andvígur ert þú gerð vegar, svonefndrar Húnavallaleiðar sunnan Blönduóss sem styttr leiðina milli Norðausturlands og suður- og vesturhluta landsins um allt að 14 kílómetra?



Sem sjá má eru 45% íbúa á Norðurlandi vestra alfarið, mjög eða frekar hlynntir gerð vegar um Húnavallaleið en 36% alfarið, mjög eða frekar andvíg. Þar af voru 22% mjög andvíg.

Hér skal nefnt að af hálfu Samgöngufélagsins er áformað að gera könnun um ýmis atriði tengd afstöðu til gerðar vega þessar leiðir, sem og áskoranir um að gert verði ráð fyrir þeim og verða niðurstöður þeirra birtar á Samgönguvefnum, [www.samgongur.is](http://www.samgongur.is), að þeim loknum.

### 1.5 Þjóðhagsleg arðsemi / Mögulegar tekjur af gerð vega þessar leiðir.

Ekki hefur unnist ráðrúm til að láta kanna þjóðhagslega arðsemi vega þessar leiðir en til eiga að vera eldri kannanir sem upplýsa um það, a.m.k. um Húnavallaleið.

Þó skal bent á áður nefnda skýrslu sem unnin var hjá Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri 2021 og nefnist [Mögulegar framkvæmdir í vegagerð á Norðurlandi](#) þar sem nokkuð er fjallað um þetta.

Að því er varðar áætlaðar tekjur af ökutækjum sem ekið er þessar leiðir báðar og miðað við að meðaltali veggjald að fjárhæð kr. 1.000 kr., (þ.m.t. virðisaukaskattur sem er 12%), af ökutækjum undir 3,5 tonnum en 2.500 kr. af ökutækjum yfir 3,5 tonnum og fjöldi minni ökutækja er 900 á dag en fjöldi þyngri ökutækja 100 gera þetta 900.000 kr. + 250.000 kr. á dag eða 419.750.000 kr. á ári. Ætti það að duga vel til að greiða a.m.k. afborganir af láni til greiðslu stofnkostnaðar við gerð veganna og kostnað við innheimtu gjaldsins.

### 1.6 Ókostir við gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið

- Talsverð andstaða hefur verið við gerð þessara vega hjá sveitarstjórnunum Húnabyggðar og Skagafjarðar og fyrirrennrum þeirra í gegn um tíðina og ekki er gert ráð fyrir þeim í drögum að aðalskipulagi sveitarfélaganna sem nú er í vinnslu. Sjá stöðu á vinnslu aðalskipulags Húnabyggðar 2025-2037 [hér](#) og aðalskipulags Skagafjarðar 2025-2040 [hér](#). Líklegt má telja að meirihluti íbúa þéttbýlisstaðanna Blöduóss og Varmahlíðar sé ekki áhugasamur um gerð þessara nýju vega þar sem draga kann úr viðskiptum og umsvifum á hlutaðeigandi stöðum.
- Ekki er alls kostar gott að gera ráð fyrir vegum eða öðrum mannvirkjum í trássi við vilja hlutaðeigandi sveitarstjórna en hér skal haft í huga að stundum þurfa almannahagsmunir einfaldlega að víkja fyrir sérhagsmunum og gert sérstaklega ráð fyrir því m.a. í vegalögum, sjá næsta kafla, og mögulega mætti ná samningum um einhverjar „mótvægisáðgerðir“ í sveitarfélögunum ef á þetta yrði fallist.
- Þó má gera ráð fyrir að þeir séu nokkrir sem finnst kostur að umferð minnki með auknu umferðaröryggi og minni mengun, hávaða og öðrum truflunum, sem af þyngri þjóðvega-umferð hlýst. Má gera ráð fyrir að þeim fari fjölgandi sem eru þessa sinnis auk þess sem þeim fjölga sem finnst óeðlilegt að verið sé „neyða“ umferð sem ekki á þangað erindi í gegn um hlutaðeigandi þéttbýli.
- Þó er eins og ekki sé „stemning“ fyrir þessu hjá þeim sem málum ráða. Því verður vart trúað ef meirihluti þingmanna vill stuðla að framþróun, þjóðhagslegum sparnaði og umtalsvert auknu umferðaröryggi og það án þess að ríkissjóður þurfi að leggja í kostnað sem einhverju nemur við gerð vega þessar leiðir. A.m.k. telst nauðsynlegt að taka umræðuna í þingingu eins og stundum er komist að orði.

- Telst líklegt að hvergi í þróðuð landi eins og Ísland ætti að teljast hefði ekki verið löngu lokið við að leggja vegi þessar leiðir og öllum stjórnsýslu- eða lagahindrunum rutt úr vegi til að svo mætti vera.
- Skal í þessu sambandi minnt á að með bættum og mjög styttnum vegum milli Ísafjarðar og Hringvegar um Dýrafjarðargöng og norðanverðan Breiðafjörð mun án efa draga talsvert úr umferð milli Ísafjarðarsvæðsins um Ísafjarðardjúp og Hólmavík á Ströndum og sama varð við opnun Dýrafjarðarganga árið 2020 þegar umferðin hætti að fara út Dýrafjörð um Þingeyri heldur inn í botn Dýrafjarðar og um göngin. Ekki er þó vitað til að dregið hafi að ráði úr komum ferðamanna þangað á sumrin. Það eru því tilfelli þar sem breyting verður á umferðarstraumum sem haft geta haft talsverð áhrif á þéttbýlisstaði sem áður var farið um – til ills eða góðs. Blönduós og Varmahlíð ættu að hafa alla burði til að laga sig að breyttum aðstæðum enda vart sú lenging á leiðinni fyrir þá sem eru á ferðinni að fara aðeins lengri leið (og spara sér veggjöld) ef eftir einhverju er að slægjast á viðkomandi stöðum. Hér skal áréttað að áfram verður óbreytt vegsamband við þessa staði og þeir sem þaðan vilja komast geta farið sömu leið og verið hefur.
- Einn ókostur við fleiri vegi er að það kallar á meira viðhald og eftirlit en slíkt getur ekki talist vega þungt þegar jafn arðsöm mannvirki eru annars vegar.
- Talsvert land þarf undir þjóðvegi með tilheyrandi veghelgunarsvæðum, jafnt ósnortið og ræktað land og kæmi betur í ljós við gerð umhverfismats hvernig það birtist.

## 1.7. Stjórnsýsla og löggjöf

Til að leggja megi akvegi þarf að gera ráð fyrir þeim í aðalskipulagi hlutaðeigandi sveitarfélaga, en þau ráða mestu um framkvæmd þess. Þó skal hér minnt á ákvæði 1. og 2. mgr. 28. gr. [vegalaga nr. 80/2007](#) þar sem segir, með feit- og skáletrun undirritaðs:

### 28. gr. Vegir og skipulag

- ☐ Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og í lögum þessum.
- ☐ ☐ **Ákveða skal legu þjóðvega í skipulagi að fenginni tillögu Vegagerðarinnar að höfðu samráði Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda.** Fallist sveitarfélag ekki á tillögu Vegagerðarinnar skal það rökstyðja það sérstaklega. **Þó er sveitarfélagi óheimilt að víkja frá tillögu Vegagerðarinnar ef það leiðir til minna umferðaröryggis en tillagan felur í sér.** Skal Vegagerðin þegar við á leggja fram mat á umferðaröryggi mismunandi kosta við vegarlagningu nægilega tímanlega til að skipulagsnefnd geti tekið afstöðu til matsins við mótun aðalskipulagstillögu. Að öðru leyti fer um málsmeðferð samkvæmt skipulagslögum.

Má geta þess að Vegagerðin beitti þessu ákvæði 2009 í tengslum við undirbúning að aðalskipulagi þeirra sveitarfélaga sem vegirnir kæmu til með að liggja um og lagði fram tillögu um að gert yrði ráð fyrir þeim í aðalskipulagi. Vegna andstöðu sveitarfélaganna var við það miðað þegar kom að staðfestingu umhverfisráðuneytisins að staðfestingu aðalskipulags á því svæði sem vegirnir lægju um yrði frestað en skipulagið staðfest að öðru leyti. Þessu vildu sveitarfélögin, önnur en Akrahreppur, ekki una og því gekk málið svo langt að þáverandi ráðherra samgöngumála greip fram fyrir hendur Vegagerðarinnar og lagði fyrir hana að afturkalla tillögu sína og tilkynna hlutaðeigandi það bréflega!



Óskaði undirritaður, þá sem fyrirsvarismaður félagsins Leið ehf., sem kom nokkuð að fyrirnefndu skipulagsferli á sínum tíma, álits Umboðsmann Alþingis á þeirri málsmeðferð, sem hér er lýst með erindi, dags. 7. júní 2013. Má sjá gögn sem umboðsmaður fékk afhent eða kallaði eftir [hér](#) p.m.t. rökstuðning Leiðar ehf. fyrir gerð vega þessar leiðir, rökstuðning sem þykir mega ítreka hér, sjá fremst í tilvitnuðum gögnum. Niðurstöðu umboðsmanns, dags. 13. nóvember 2013, má sjá [hér](#). Fól hún í stutt máli í sér að ráðherra, sem fer með yfirstjórn Vegagerðarinnar, gæti gefið henni bæði almenn og sérstök fyrirmæli um starfrækslu verkefna hennar og væri því að lögum heimilt að leggja fyrir hana að afturkalla tillögur sínar sem að framan greinir **m.a. með vísan til þess að ekki væri gert ráð fyrir vegum þessar leiðir í gildandi samgönguáætlunum.**

Brýnt og eðlilegt er því að gera ráð fyrir vegum þessar leiðir í samgönguáætlun þannig að við næstu breytingu á aðalskipulagi geti Vegagerðin beitt þessu ákvæði. Umferðaröryggismat er þegar til staðar, sbr. áðurritað.

Minnt skal ákvæði í [landsskipulagsstefnu 2024-2038](#) (bls. 8 og 87) þar sem segir bls. 8:

### **Uppbyggingu þjóðhagslega mikilvægra innviða - undir kaflanum Lykilviðfangsefni:**

Innviðir eru forsenda fyrir þróun byggðar og kröftugu atvinnulífi. Uppbygging þeirra getur haft áhrif á ólíka hagsmuni varðandi þróun byggðar og landnotkunar. Innviðir tengdir flutningskerfum fyrir orku, vatn og varma, en einnig þeir sem snúa að flutningi, samgöngum og fjarskiptum, geta haft mismikil áhrif á íbúa og dæmi eru um að ágreiningur skapist um staðsetningu þeirra og hvernig gerð er grein fyrir þeim í skipulagi. Úr sumum þessara ágreiningsmála næst ekki að leysa og mikilvægar framkvæmdir ná ekki fram að ganga. Því er mikilvægt að til sé farvegur fyrir skipulagsákvæðanir og leyfisveitingar þjóðhagslega mikilvægra innviða sem þjóna hagsmunum landsins alls.

### **Uppbygging og viðhald þjóðhagslega mikilvægra innviða - undir kaflanum Aðgerða-áætlun 2024–2028. (bls.87)**

#### **Verkefnismarkmið Að einfalda ákvarðanatöku um þjóðhagslega mikilvæga innviði flutningskerfa. Stutt lýsing**

Tryggt verði að ákvarðanir um uppbyggingu og viðhald þjóðhagslega mikilvægra innviða nái fram að ganga. Í samvinnu við hagsmunaaðila verði lagt mat á hvaða innviðir flutningskerfa, svo sem samgöngu- og veitukerfis, hafi þjóðhagslegt mikilvægi og skoðaðar leiðir til að einfalda og stuðla að ákvarðanatöku um upp byggingu og viðhald þeirra.

Ábyrgð Innviðaráðuneytið.

Framkvæmdaraðili Innviðaráðuneytið.“

Væri gott að fá fram hjá ráðuneytinu hvort eitthvað hafi verið aðhafst til að greina og meta kost og löst á gerð vega þær leiðir sem hér um ræðir.

Loks skal minnt á það sem sagði í kynningu á samgönguáætlun á vef stjórnarráðsins 3. desember 2025 (sjá [hér](#)): Í nýrri samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 sem Eyjólfur Ármannsson innviðaráðherra kynnti í dag er **lögð áhersla á kraftmiklar og arðsamar framkvæmdir um land allt sem efla umferðaröryggi, greiða fyrir umferð, stytta tengingar milli byggða og atvinnusvæða og bæta lífsgæði íbúa.**

Ef einhverjar samgönguframkvæmdir hérlandis falla undir framangreinda heitstrengingu eru það gerð vega um Húnavallaleið og Vindheimaleið, sem stytta Hringveginn um 20 km.

## **2. Almenningsamgöngur á Vestfjörðum o.fl.**

### **2 a) Samgöngur á landi**

Ekki verður horft fram hjá því að nánast engar almenningssamgöngur eru í boði á lengri leiðum á Vestfjörðum árið um kring, hvorki milli norðanverðra og sunnanverðra Vestfjarða né þaðan og til annarra landshluta, aðrar en flugleiðis milli Ísafjarðar og Reykjavíkur og milli Bíldudals og Reykjavíkur. Ætti þó með mjög bættum vegum, væntanlegri umtalsverðri styttingu og endurbótum leiða við norðanverðan Breiðafjörð, Dýrafjarðargöngum o.fl. að vera unnt að halda úti þökkalegum samgöngum með langferðabílum þarna á milli en með öllum þeim endurbótum sem stefnir í verður vegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um eða undir 400 km eða svipuð og milli Reykjavíkur og Akureyrar. Komið er nánar inn á þetta í ágætri [umsögn Ungmennaráðs Vestfjarða](#) við samgönguáætlun, dags. 4. febrúar sl., um þetta atriði.

### **2 b) Flug og gerð vegar milli Bíldudals og Dynjandisheiðar**

Vestfirðir eru eftir því sem næst verður komist eini landshlutinn þar sem ekki eru í boði almenningssamgöngur á landi á lengri leiðum nema milli Reykjavíkur og Hólmavíkur. Ekki getur þetta talist sanngjarnt og getur verið bagalegt, ekki síst fyrir þá sem þurfa að komast milli norðanverðra Vestfjarða og Reykjavíkur, að ekki skuli í boði neinar ferðir landleiðina þar sem valt getur verið að treysta á flug þar sem skilyrði á Ísafjarðarflugvelli eru oft erfið, ekki gefur til flugs jafnvel dögum saman og talsverð óvissa um hvort flogið verði eða ekki. Þá eru alltaf einhverjir sem finna til óöryggis við að nýta innanlandsflugið (flughræðsla) auk þess sem kostnaður við að fljúga ef fleiri en einn fara saman og búa ekki á Vestfjörðu og geta því ekki notað Loftbrúnna er nokkru hærri en ef ferðast væri með langferðabíl.

Þá væri mikill kostur ef nota mætti Bíldudalsflugvöll sem varaflugvöll fyrir Ísafjörð, en meðan ekki er heilsársvegsamband milli hans og hins nýja vegar um Dynjandisheiði, en veg þá leið þarf nánast að byggja upp frá grunni á um 25 km kafla, er það vart raunhæft, en 107 km eru milli Ísafjarðarflugvallar og Bíldudalsflugvallar þá leið en um 180 km ef fara þarf heilsársleiðina um Patreksfjörð. Er brýnt að þessi leið verði sem allra fyrst a.m.k. gerð sæmilega ökufær yfir veturinn, en með henni styttest leiðin frá Bíldudal inn á Vestfjarðaveg við Flókalund úr 88 km í 44 km og milli Bíldudals og Ísfjarðar úr 180 km í 117 km en flugvöllurinn er um 8 km nær veginum um Dynjandisheiði en þorpið.

Vegur þá leið mundi einnig auðvelda mjög almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaðanna í Vesturbyggð og norðanverðra Vestfjarða.

Rétt þykir að nefna hér það sem segir í minnisblaði frá Hálfðáns Ingólfssonar, fv. flugstjóra og öryggismálastjóra Flugfélagsins Ernis til Samgöngufélagsins frá 17. ágúst 2017 um Bíldudalsflugvöll, en eftir því sem best er vitað hefur lítið breyst síðan það var skrifað:

**„Bíldudalur.**

Flugvöllurinn er staðsettur utarlega í norðanverðum Fossfirði, sambærilegt við að Ísafjarðarflugvöllur væri staðsettur þar sem Hraðfrystihúsið Gunnvör er nú staðsett í Skutulsfirði. Þessi staðsetning gerir það að

verkum að Bíldudalsflugvöllur er tiltölulega sjaldan ófær vegna misvinda. Þar að auki er fjörðurinn víðari (ca. 2200m frá flugbraut að gagnstæðri fjöru) og lengra í fyrstu hindrun við flugtak inn fjörðinn, ca. 3200m frá upphafi flugtaksbruns.

Flugbrautin er stutt, aðeins 1000m nothæfir til flugtaks, og haldast nokkuð í hendur þær takmarkanir sem eru vegna brautarlengdar og hindrana. Brautina má lengja í 1200m, t.d. með því að bæta 100m við hvorn enda, sem yrði til mikilla bóta fyrir flugtak út fjörðinn. Hindranir við flugtak inn fjörðin verða hinsvegar þær sömu.

Ólíklegt má telja að Bíldudalsflugvöllur verði raunhæfur sem varavöllur fyrir Ísafjörð vegna vegalengda, jafnvel eftir að fyrirhuguðum vegabótum milli Dýrafjarðar og Bíldudals verður lokið.“

Verður að telja að því geta orðið talsvert aukið öryggi ef flugbrautin yrði lengd eins og lýst er og stærri vélar en nú er geti lent á Vestfjörðum.

**2 c) Breiðafjarðarferjan Baldur.** Þótt vissulega sé notalegt að hafa aðgengi að Breiðafjarðarferjunni Baldri sýnist margt benda til að hæpið sé að réttlæta rekstur hennar öllu lengur, a.m.k. á þeim breyttu forsendum sem nú liggja fyrir um vegstyttingar og vegbætur við norðanverðan Breiðafjörð og þar með mun öruggari leiðir en verið hafa og sé litið til kostnað við útgerð hennar.

Þá verður að telja langsótt að skynsamlegt sé að stefna að smíði nýrrar ferju eins og stundum hefur verið lagt til.

Ferjan virðist ekki mikið notuð af íbúum sunnan- og norðanverðra Vestfjarða. Mest er hún notuð fyrir flutningabíla a.m.k. yfir veturinn. Með þeirri 20 km styttingu leiðar sem stefnir í um Djúþafjörð og Gufufjörð verður akstursleiðin milli Brjánslækjar, þar sem ferjan leggur að, og Borgarness um 237 km eða um 137 km lengri en milli Stykkishólms og Borgarness ef ekið er frá Stykkishólmi eftir siglingu frá Brjánslæk.

Ferjan er hins vegar talsvert notuð af ferðamönnum á sumrin enda siglingaleiðin falleg og áhugaverð. Einnig hefur ferjan verið skilgreind sem varaferja fyrir Herjólf þótt ekki sé kunnugt um hvort hún uppfylli öll skilyrði til þess árið um kring.

Nú er í gildi [samningur](#) milli Vegagerðarinnar og Ferjusiglinga ehf. um rekstur ferjunnar, sem tók gildi 9. maí 2025 og er til þriggja ára, og er samningsfjárhæðin kr. 1.750.600.000 kr. eða 580,5 m.kr. á ári.

Þetta er mikið fé sem sýnist gæti nýst vel í bættar almenningssamgöngur á landi, lengingu á Bíldudalsflugvelli og veginum þaðan að Dynjandisheiði o.s.frv.

### 3 Ákvörðun um forgangsörðun jarðganga:

Varla verður sagt að nægilega faglega hafi verið staðið að undirbúningi og ákvörðun um gerð næstu jarðganga á landinu, sem kveðið er á um í gildandi [samgönguáætlun 2020-2034](#) og samþykkt var 2020, þ.e. hinna 13,3 km löngu **Fjarðarheiðarganga**. Kvað áætlunin á um að næstu göng á eftir þeim yrðu tvenn göng um Mjóafjörð; **Seyðisfjarðargöng** (5,5 km) og **Mjóafjarðargöng** (7 km) stundum nefnd **Fjarðagöng**.

Miðað við umfang, kostnað og tæpast eins mikið notagildi Fjarðarheiðarganga einna og sér miðað við Fjarðagöng telst sú ákvörðun um að gera ekki ráð fyrir að næst yrði ráðist í gerð þeirra um margt

hafa verið réttmæt þó vissulega hafi hún vart verið auðveld og eðlilega valdið íbúum Múlapings og sérstaklega Seyðfirðingum sárum vonbrigðum.

Er það mat þess sem þetta ritar að þegar á allt sé litið sé meiri heildarávinningur fyrir Mið-Austurland af gerð Fjarðaganga, sem virðast vera allt að 10 ma.kr. ódýrari en Fjarðarheiðargöng, einfaldari að gerð, rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og einnig Mjóafjarðar, stytta leiðir fyrir fleiri en þá sem nýtt gætu sér Fjarðarheiðargöng og hringtenging skapast. Ekki eru þó allir sammála þessu og má sjá ýmis sjónarmiða sem styðja gerð Fjarðarheiðarganga m.a. í áðurnefndri skýrslu Rannsóknastofnunar Háskólans á Akureyri; **Samanburður jarðganga á Mið-Austurlandi, mat á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu svæða og byggðapróun** (sjá [hér](#)).

Samgöngufélagið hefur látið ýmislegt frá sér fara um þessi mál og áformar einnig að standa að könnun um viðhorf til næstu jarðganga á Mið-Austurlandi og nokkurra atriða þeim tengdum nú fljótlega. Verður að óbreyttu fróðleik um þessa könnun að finna á vef félagsins, [www.samgongur.is](http://www.samgongur.is) þegar þar að kemur.

Engar skýringar er að finna á því hverju sætir að **göng undir Gemlufallsheiði** (283 m.h.y.s.), milli Öfundarfjarðar og Dýrafjarðar, sem ekki er kunnugt um að neinar upplýsingar liggi fyrir um eða sérstaklega verið kallað eftir, hafa verið nefnd í drögum að samgönguáætlun sem göng sem líta má til en ekki minnst á göng sem telja mætti mun brýnni og þarfari, en það eru **göng undir Bröttu-brekku** (ca. 402 m.h.y.s.), sem getur verið talsverður farartálmi þrátt fyrir talsverðar lagfæringar síðustu ár. Þyrftu göng að því er virðast ekki þurfa vera lengri en um 3 til 4 km til að ná niður fyrir 200 metra h.y.s. Telst brýnt að telja þau með mögulegum göngum til lengri tíma litið í samgönguáætlun. Er þá einnig litið til þess að með mögulegri **þverun Hrútafjarðar** yrði þessi leið ef farið yrði um **Laxárdalsheiði** milli norður og suðvesturlands ekki að ráði lengri en leiðin um Holtavörðuheiði eða ca. 15 km og yki þannig á öryggi ef sú leið er ekki trygg.

Ekki eru tók á frekari hugleiðingar um jarðgöng hér og röð þeirra en hvatt til að ráðist verði í frumrannsóknir á sem flestum þeim jarðgangakostum sem eru til skoðunar til að taka megí sem ígrundaðastar ákvarðanir um forgangs röðun þeirra.

Hér skal þó loks nefnt að meðan beðið er gerð **nýrra jarðganga í stað leiðarinnar undir Súðavíkurhlíð í Álfafirði**, þykir mega leggja til að Súðavíkurhlíð á þeim kafla sem telst hvað varasamastur **verði búinn veglýsingu til að auka öryggi og öryggistilfinningu þeirra sem þar fara um**. Sýnist vera um u.þ.b. 4 km kafla að ræða og kostnaður líklega ekki hærrí en 50 til 60 m.kr. Er þeim sem þetta ritar vel kunnugt hvað þetta eykur öryggi og öryggistilfinningu eftir að hafa búið í Bolungarvík lengi fyrir og eftir að lýsingu var komið fyrir á veginum um Óshlíð þar til Bolungarvíkurgöng voru opnuð fyrir umferð og einnig telst mikið öruggi af lýsingunni á Eyrarhlíð milli Hnífsdals og Ísafjarðar fyrir umferð sem þar fer um.

#### 4. Fjármögnun öruggari Reykjanesbrautar

Um þetta þykir mega vísa til [umsagnar Samgöngufélagsins](#), dags. 11. nóvember 2025, við [þingsályktunartillögu](#) um Hjólaleið milli höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja, 87. mál á 157. löggjafarþingi 2025-2026, sem útbýtt var 18. september 2025.

Felur tillagan í sér að til að gera megi Reykjanesbraut sem öruggasta akleið og fjármagna gerð hjólaleiðar utan hennar að ráðast í allar nauðsynlegar aðgerðir til að öruggt megi teljast að heimila hækkaðan hraða í 110 km á klst. sem er hönnunarhraði brautarinnar.

Skal þar nefnt 1) að ráðast í gerð sérstakrar hjólabrautar eins og lýst er, 2) koma fyrir öruggu vegriði a.m.k. milli akbrautanna 3) útbúa örugg svæði utan akbrautarinnar fyrir ökutæki sem ekki er unnt að aka á eðlilegum hraða eða þarf að stöðva 4) færa, eða setja upp ljósastaura þar sem þeir skapa

ekki hættu og loks 5) koma fyrir sérstökum ljósaskiltum til að vekja athygli á því ef aksturskilyrði eru ekki traust vegna t.d. snjókomu, hálku, vinds o.s.fr.v. auk þess sem þar mætti koma á framfæri ýmsum skilaboðum ef aðstæður kölluðu á það.

Þá má bæta því við að gæta þarf að því að yfirborð vegarins sé slétt og ekki rásir í því eins og stundum hefur borið við.

Síðan yrði innheimt gjald af þeim sem ækju Reykjanesbraut milli t.d. Ásbrautar í Hafnarfirði og Njarðvíkur, eða einstaka kafla hennar milli vegamóta, að meðaltali hraðar en 95 til 100 km á klst. Þeir sem ækju undir þessum hraða þyrftu ekkert að greiða frekar en verið hefur.

Það væri því val hvers og eins hverju sinni á hvaða hraða ekið væri og þar með hvort viðkomandi vildi greiða tilskilið gjald eða ekki.

Sjá nánar um þetta í umsögninni.

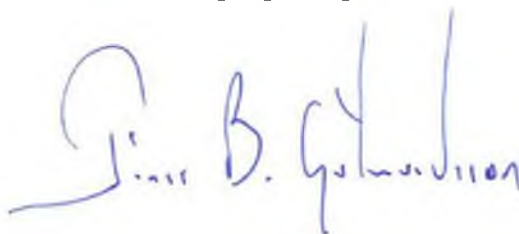
Þótt ekki sé vitað til að þetta hafi verið gert verður ekki séð að neitt sérstakt mæli þessu í gegn að a.m.k. skoða þetta gaumgæfilega. Gæti væntanlegt nýtt innviðafélag mögulega annast það.

## Lokaorð

Að lokum er sú ósk sett fram að vinna umhverfis- og samgöngunefndar við gerð nýrrar samgöngu-áætlunar gangi vel og að þær ákvarðanir sem teknar verða við gerð hennar verði vel ígrundaðar og farsælar fyrir land og þjóð.

Virðingafyllst,

f.h. Samgöngufélagsins



Jónas B. Guðmundsson  
fyrirsvarsmaður



Alþingi  
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar  
Kirkjustræti  
150 Reykjavík

Reykjavík, 9. febrúar 2026  
Tilv. 2602007

## **Efni: Umsögn Samkeppniseftirlitsins um samgönguáætlun og fimm ára aðgerðaráætlun**

1. Samkeppniseftirlitið vísar til þess að umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur sent til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040, ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030, sbr. þingskjal 463 – 322. mál. Samkeppniseftirlitið telur tilefni til þess að koma á framfæri umsögn við þingsályktunartillöguna, í samræmi við hlutverk sitt samkvæmt c.-lið 1. mgr. 8. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005. Samkvæmt ákvæðinu ber eftirlitinu að gæta þess að aðgerðir opinberra aðila takmarki ekki samkeppni og benda stjórnvöldum á leiðir til þess að gera samkeppni virkari og auðvelda aðgang nýrra aðila að markaði.
2. Samandregið fjallar umsögnin um eftirfarandi:
  - a) Mælt er til þess að umhverfis- og samgöngunefnd taki samkeppnishindranir tengdar vöruflutningum til sérstakrar umfjöllunar og geri viðeigandi breytingar á samgönguáætlun og aðgerðaráætlun vegna hennar, með það að markmiði að efla samkeppni í flutningum, bæði land- og sjóflutningum, sbr. m.a. álit Samkeppniseftirlitsins [nr. 1/2023](#) (kafli 2 í umsögninni).
  - b) Mælt er til þess að í samgönguáætlun og aðgerðaráætlun verði fjallað um aðgerðir til þess að draga úr samkeppnishindrunum í flugi til og frá landinu, samgöngum og fólksflutningum milli Keflavíkurflugvallar og annarra áfangastaða innanlands, sem og öðrum samgöngum innanlands. Huga verður sérstaklega að þeirri umgjörð sem rekstri Keflavíkurflugvallar er búinn, sbr. álit Samkeppniseftirlitsins [nr. 1/2022](#) (kafli 3 í umsögninni).
  - c) Mælt er til þess að við umfjöllun um fyrirliggjandi þingsályktunartillögu verði hugað að því hvernig opinber innkaup og útboð verði nýtt til að ná fram aukinni hagkvæmni og rekstrarsparnaði við uppbyggingu og viðhald samgöngumannvirkja (kafli 4 í umsögninni).

### **1. Almennt um samkeppni og samgöngur (samgönguáætlun)**

3. Eðli máls samkvæmt hafa samgöngur gríðarlega þýðingu fyrir atvinnustarfsemi á Íslandi. Endurspeglast það í umfjöllun um framtíðarsýn samgönguáætlunarinnar. N.t.t. að „Ísland verði í fremstu röð með trausta og örugga samgönguinnviði, öflug sveitarfélög, aukna verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tækni tengi byggðir landsins og Ísland við umheiminn í jafnvægi við umhverfið.“ Þá er meginmarkmið áætlana innviðaráðuneytis að „[i]nnviðir mæti þörfum samfélagsins. Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög verði um land allt.“

4. Með þessa framtíðarsýn í huga og með markvissum úrbótum í samgöngum, sem m.a. eru útfærðar í samgönguáætlun og aðgerðaráætlun, er hægt að skapa tækifæri til nýrrar atvinnustarfsemi, opna markaði og efla samkeppni. Samkeppni skapar síðan jarðveg nýsköpunar og aukinnar samkeppnishæfni, hvort sem er á landsvisu eða gagnvart einstökum byggðum.
5. Í samgönguáætlun er því hægt að mæla fyrir um aðgerðir til að ryðja úr vegi samkeppnis-hindrunum sem tengjast samgöngum og efla þar með samkeppni, til framfara fyrir atvinnulíf, almenning, byggðarlög og efnahagslífið í heild.
6. Samkeppnishindranir í flutningum, hvort sem er á vörum eða fólki, hafa veruleg áhrif á verð til viðskiptavina, þ. á m. neytenda, og þar með áhrif á þróun verðbólgu og samkeppnishæfni. Ætti það, ásamt öðrum ábata af virkri samkeppni, að vera næg ástæða fyrir núverandi stjórnvöld að ryðja úr vegi samkeppnishindrunum á þessu sviði.
7. Það er ágalli á fyrirliggjandi þingsályktunartillögu um samgönguáætlun og aðgerðaráætlun til fimm ára að framangreind atriði eru að litlu leyti gerð að umtalsefni og því ekki nýtt til fulls tækifæri til þess að ryðja úr vegi samkeppnishindrunum sem hafa bein áhrif á það hversu vel takist að ná markmiðum hennar, svo sem þeim sem Samkeppniseftirlitið hefur bent stjórnvöldum á undanfarin misseri.

## **2. Samkeppnishindranir í vöruflutningum**

### **2.1. Samkeppnishindranir - fyrri tilmæli og úrlausnir Samkeppniseftirlitsins**

8. Verulegar aðgangshindranir eru fyrir nýja og smærri aðila til að hefja starfsemi og keppa við hlið stærri rótgrönnu fyrirtækja í vöruflutningum, hvort sem er sjóflutningum eða landflutningum.
9. Með skýrslu [nr. 2/2008](#), *Öflug uppbygging – opnun markaða*, var bent á leiðir til að hraða endurreisn atvinnulífs í kjölfar bankahruns. Í skýrslunni var m.a. vakin athygli yfirburðastöðu Eimskips og Samskipa og sérstöðu þeirra hvað varðar aðgengi að flutningamannvirkjum. Var því m.a. beint til stjórnvalda og hafnaryfirvalda á höfuðborgarsvæðinu að tryggja aðgengi að hafnaraðstöðu til handa nýjum keppinautum. Ekki var farið að þessum tilmælum Samkeppniseftirlitsins.
10. Með ákvörðun [nr. 33/2023](#), *Brot Samskipa gegn banni við ólögsmætu samráði*, lauk Samkeppniseftirlitið viðamikilli rannsókn á alvarlegu samráði Samskipa og Eimskips. Rannsókn á brotum Eimskips lauk með sátt Samkeppniseftirlitsins við fyrirtækið í júní 2021, þar sem fyrirtækið m.a. viðurkennir brot og greiddi sektir. Samanlagt voru fyrirtækin sektuð um 5,7 milljarða króna. Með úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 7/2023, voru veigamestu þættir ákvörðunar nr. 33/2023 staðfestir, en sektir lækkaðar. Málið er nú rekið fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur.
11. Með rannsókninni var varpað ljósi á alvarlegt og náíð samráð fyrirtækjanna og jafnframt viðleitni þeirra til að bregðast við og hindra samkeppni frá minni keppinautum. Með samráðinu voru skapaðar aðstæður til að hækka verulega verð í flutningum, bæði í inn- og útflutningi og landflutningum. Enginn vafi er á því að aðgangshindranir inn á markaðinn, sem Samkeppniseftirlitið benti á í skýrslu nr. 2/2008, voru ein ástæða þess að fyrirtækin gátu haft með sér þetta umfangsmikla og alvarlega

samráð um árábil. Samkvæmt úttekt sem unnin var fyrir Félag atvinnurekenda, Neytendasamtökin og VR var tjón vegna samráðsins metið á 62 milljarða króna.<sup>1</sup>

12. Í tilefni af fyrrgreindri rannsókn birti Samkeppniseftirlitið álit [nr. 1/2023](#), *Samkeppnishindranir á flutningamarkaði – Leiðir til að efla samkeppni á flutningamarkaði*. Var álitinu beint til **innviðaráðherra, Faxaflóahafna sf., Reykjavíkurborgar og annarra sveitarfélaga**. Nánar tiltekið mæltist Samkeppniseftirlitið til eftirfarandi:
- a) Að stjórnvöld og hlutaðeigandi opinberir aðilar tryggi aðgengi nýrra og minni keppinauta í sjóflutningum að fullnægjandi hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu hér á landi.
  - b) Að stjórnvöld skapi aðstæður fyrir aukna samkeppni í landflutningum, en yfirburðastaða Eimskip og Samskipa í landflutningum og hindranir sem minni flutningafyrirtæki standa frammi fyrir, s.s. að því er varðar afgreiðsluáðstöðu, hefur leitt til þess að lítil samkeppni ríkir í landflutningum, til tjóns fyrir almenning, atvinnulíf og byggðapróun.
  - c) Að hugað sé að leiðum til að skapa aukið aðhald gagnvart nýrri eða sértækri gjaldtöku á flutningamörkuðum.
13. Að því er varðar fyrsta lið tilmælanna fjallaði Samkeppniseftirlitið í álitinu sérstaklega um samkeppnis-aðstæður í Sundahöfn, en fyrir liggur að í þessari mikilvægustu og stærstu flutningahöfn landsins ráða Eimskip og Samskip yfir grunninnviðum í skipaafgreiðslu. Aðrir mögulegir keppinautar sem vilja nýta Sundahöfn þurfa því annað hvort að semja við stærstu keppinauta sína, Eimskip eða Samskip, eða byggja upp sína eigin aðstöðu á svæðinu. Hins vegar er landrými til þess mjög takmarkandi þáttur, auk þess sem tilraunir nýrra keppinauta hafa ekki borið árangur.
14. Fyrrgreind rannsókn Samkeppniseftirlitsins á samráði Eimskips og Samskipa varpaði einnig ljósi á samskipti stjórnenda fyrirtækjanna vegna skipaafgreiðslu í Sundahöfn, en samskiptin voru hluti af hinu ólögsmæta samráði. Gáfu gögn málsins til kynna sterka stöðu félaganna gagnvart Faxaflóahöfnum.
15. Nú, rúmum 17 árum eftir að tilmæli Samkeppniseftirlitsins í skýrslu nr. 2/2008 og tveimur og hálfu ári eftir birtingu álits nr. 1/2023, hafa stjórnvöld (þ.e. samgönguyfirvöld, Reykjavíkurborg og Faxaflóahafnir) ekki gripið til aðgerða til að ryðja þessum aðgangshindrunum úr vegi.

## 2.2. Uppbygging hafnaraðstöðu í nágrenni við höfuðborgarsvæðið

16. Meðal annars vegna samkeppnishindrana tengdum Sundahöfn og Faxaflóahöfnum hafa flutningafyrirtæki og fyrirtæki sem reiða sig á greiða og hagkvæma flutninga horft til hafnaraðstöðu í nágrennabyggðum, s.s. í Þorlákshöfn og Hvalfirði, en veruleg uppbygging hefur þegar átt sér stað í Þorlákshöfn. Áréttu ber að samhliða tilmælum vegna Sundahafnar fól fyrrnefnt álit Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2023 jafnframt í sér tilmæli um að greiða fyrir annarri hafnaraðstöðu í nágrenni við höfuðborgarsvæðið.

<sup>1</sup> Minnisblað Analytika, sem unnið var fyrir Félag atvinnurekenda, Neytendasamtökin og VR: <https://atvinnurekendur.is/wp-content/uploads/2024/02/Memo-Samrad-240221-LOKA.pdf>

17. Í þessu ljósi vekur athygli að í samgönguáætlun þeirri sem nú liggur fyrir Alþingi virðist gert ráð fyrir að uppbygging hafnar í Þorlákshöfn verði frestað og framlög til verkefnisins verði skorin niður frá því sem áður var ráðgert. Vísar Samkeppniseftirlitið í þessu sambandi til athugasemda sem fram hafa komið, sbr. umsögn Sveitarfélagsins Ölfuss við samgönguáætlunina, dags. 4. febrúar sl.<sup>2</sup> Mikilvægt er að við umfjöllun nefndarinnar komi fram fyllri skýringar á þessari breytingu þar sem hún virðist á þessu stigi til þess fallin að raska samkeppni.
18. Þá vekur sérstaka eftirtekt viðbrögð Faxaflóahafna og Akraneskaupstaðar, eins af eigendum Faxaflóahafna, við auglýsingu Sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar fyrir aðalskipulagsbreytingu á jörðinni Galtalæk, en samhliða breytingu á aðalskipulagi er unnið að deiliskipulagi fyrir svæðið. Samkvæmt upplýsingum á Skipulagsgátt, er fyrirhugað að á svæðinu verði starfsemi sem hýsi vörugeymslur, geymslusvæði, léttan iðnað og ýmiss konar þjónustusvæði, t.d. vegna hafnsækkinnar starfsemi. Gert er ráð fyrir höfn og viðlegukanti sem muni þjónusta flutningaskip og skemmtiferðaskip.<sup>3</sup>
19. Í umsögn Faxaflóahafna, dags. 22. október 2025, er eindregið lagst gegn áformum um breytt aðalsskipulag Hvalfjarðarsveitar. Að mati félagsins sé „óhagkvæmt og óábyrgt að ráðast í framkvæmdir við nýja höfn þegar ónýtt tækifæri eru á svæðinu.“ Í stað þess að hefja „nýja kostnaðarsama og umhverfislega þýncjandi uppbyggingu ætti áhersla að vera á eflingu þeirra hafna og nýtingu þeirra innviða sem þegar eru til staðar á svæðinu.“<sup>4</sup>
20. Í umsögn Akraneskaupstaðar, dags. 23. október 2025, er sömuleiðis fundið að afgreiðslu skipulagslýsingarinnar, m.a. því að ekki sé gerð tilraun til þess „að meta áhrif hennar á hag Faxaflóahafna og eða ræða á vettvangi félagsins um að komin sé fram skipulagshugmynd sem gæti breytt verulega starfsumhverfi fyrirtækisins“. Í umsögninni er uppbygging iðnaðarsvæðis á Grundartanga jafnframt gerð að umtalsefni.<sup>5</sup>
21. Eins og að framan greinir hafa ráðuneyti, Faxaflóahafnir og sveitarfélög sem eiga Faxaflóahafnir vitað um langa hrið af alvarlegum samkeppnishindrunum tengdum hafnaraðstöðu á höfuðborgarsvæðinu. Jafnframt liggur fyrir að þessir aðilar hafa ekki gripið til aðgerða í samræmi við augljósa almannahagsmuni og tilmæli Samkeppniseftirlitsins, til þess að ryðja samkeppnishindrunum úr vegi. Í því ljósi lítur Samkeppniseftirlitið alvarlegum augum framangreindar upplýsingar sem gefa til kynna að Faxaflóahafnir og tilteknir eigendur félagsins telji það hlutverk sitt að vinna gegn því að önnur sveitarfélög og e.a. fyrirtæki skapi aðstæður fyrir aukna samkeppni í flutningum til og frá landinu.

### 2.3. Tilmæli til umhverfis- og samgöngunefndar vegna vöruflutninga

22. Samkeppniseftirlitið lítur framangreinda stöðu alvarlegum augum. Mælist eftirlitið til þess að umhverfis- og samgöngunefnd taki samkeppnishindranir tengdar vöruflutningum til sérstakrar umfjöllunar og geri viðeigandi breytingar á samgönguáætlun og aðgerðaráætlun vegna hennar, með það að markmiði að efla samkeppni í flutningum, bæði í land- og sjóflutningum.

<sup>2</sup> Sjá einnig grein framkvæmdastjóra Félags atvinnurekenda og bæjarstjóra Sveitarfélagsins Ölfuss í Morgunblaðinu þann 6. desember 2025 og grein fulltrúa í Hafnar- og framkvæmdarnefnd Ölfuss á visir.is þann 12. desember sama ár.

<sup>3</sup> Sjá upplýsingar á þessari slóð: <https://skipulagsgatt.is/issues/2025/63>

<sup>4</sup> Sjá umsögn Faxaflóahafna sf., dags. 22. október 2025, sbr. þessa slóð: <https://skipulagsgatt.is/files/ba1cbac9-06aa-448c-82ad-7f0a8a5f9abc>

<sup>5</sup> Sjá umsögn Akraneskaupstaðar, dags. 23. október 2025, sbr. þessa slóð: [d443a62d-bb66-48c2-ab41-4d3aac1f9aa6](https://skipulagsgatt.is/files/d443a62d-bb66-48c2-ab41-4d3aac1f9aa6)

23. Við þá umfjöllun telur Samkeppniseftirlitið mikilvægt að viðkomandi ráðuneyti upplýsi nefndina um samskipti Faxaflóahafna og eigenda félagsins við ráðuneyti í tengslum við gerð samgönguáætlunar, þ.m.t. umfjöllun um forgangsröðun og tjárveitingar til samgöngumannvirkja sem veita nú eða kynnu í framtíðinni að veita hafnarrekstri félagsins samkeppnislegt aðhald. Að mati Samkeppniseftirlitsins er þetta mikilvægt til þess að nefndin geti tekið upplýstar ákvarðanir um samgönguáætlun að þessu leyti.
24. Vel útfærð samgönguáætlun sem mælir fyrir um eða greiðir fyrir aðgerðum til að efla samkeppni í vöruflutningum er til þess fallin að skapa aðstæður fyrir lægra vöruverð á Íslandi til langrar framtíðar, til hagsbóta fyrir almenning og atvinnulíf. Um leið geta stjórnvöld haft áhrif á þróun verðbólgu og samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs.

### 3. Samkeppnishindranir tengdar fólksflutningum

25. Í fyrirbyggjandi þingsályktunartillögu um samgönguáætlun er fjallað um fólksflutninga. Þar á meðal er víðað vikið að flugsamgöngum og rekstri Keflavíkurflugvallar. Meðal annars eru sett markmið um að Keflavíkurflugvöllur verði öflugur alþjóða- og tengiflugvöllur sem standist bestu flugvelli erlendis. Jafnframt er fjallað um eflingu almenningssamgangna milli flugvallarins og höfuðborgarsvæðisins.

#### 3.1. Samkeppnishindranir - fyrri tilmæli Samkeppniseftirlitsins til stjórnvalda

26. Af þessu tilefni er rétt að vekja athygli á að með álit [nr. 1/2022](#), *Starfsumhverfi Isavia ohf. og samkeppnisaðstæður tengdar Keflavíkurflugvelli*, beindi Samkeppniseftirlitið til stjórnvalda tilmælum um aðgerðir til þess að ryðja úr vegi fjölbættum samkeppnishindrunum. Þessar hindranir eiga það sammerkt að tengjast Isavia ohf. og rekstri þess á Keflavíkurflugvelli, þ.e. flugi til og frá vellinum, afgreiðslu flugfélaga, þjónustu við farþega inni á vellinum og utan hans og síðast en ekki síst atvinnurekstri utan vallarins, þ.e. einkum fólksflutningum til og frá flugvellinum.
27. Umrætt álit Samkeppniseftirlitsins byggir annars vegar á allmörgum athugunum eftirlitsins, einkum í tilefni af kvörtunum ýmissa atvinnufyrirtækja. Hins vegar vísar álitid til [skýrslu OECD frá nóvember 2020](#) um samkeppnismat á íslenskri ferðaþjónustu og byggingariðnaði, þar sem m.a. var lagt mat á samkeppnisaðstæður á Keflavíkurflugvelli og rekstur Isavia. Í þessari skýrslu OECD eru meginniðurstöður hvað varðar Keflavíkurflugvöll dregnar saman á eftirfarandi hátt: „Keflavíkurflugvöllur gegnir þýðingarmiklu hlutverki fyrir ferðaþjónustu á Íslandi þar sem um hann ferðast nánast allir þeir erlendu ferðamenn sem heimsækja Ísland. Þrátt fyrir það er hann einn óhagkvæmasti og dýrasti flugvöllur í Evrópu, jafnvel í samanburði við flugvelli af sömu stærð sem taka á móti svipuðum jölda farþega og starfræktir eru við sambærilegar veðurfarsaðstæður. Rekstur allra flugvalla á Íslandi er í höndum Isavia, sem er opinbert hlutafélag í eigu ríkisins. Er rekstur félagsins sá óhagkvæmasti í samanburði við rekstur allra annarra flugrekstraraðila í Evrópu. Líkur eru á að núgildandi regluverk] og fyrirkomulag eignarhald[s] flugvalla á Íslandi k[unni] að stuðl[a] að þessari niðurstöðu. Þannig setur það Isavia engar skorður varðandi verðlagningu á flugvallarþjónustu á Íslandi, sem á endanum kemur niður á neytendum.“
28. Tilmælum Samkeppniseftirlitsins í umræddu álit nr. 1/2022 var beint til **innviðaráðherra** sem fer með samgöngumál, **fjármála- og efnahagsráðherra** sem fer með eignarhald á Isavia (þ.m.t.



eigendaaðhald) og ferðamála-, viðskipta- og menningarmálaráðherra, nú **atvinnuvegaráðherra**, sem fer með skipan ferðamála.

29. Tilmælin eru í meginatriðum eftirfarandi:

- a) Tryggt verði að lög sem Isavia starfar eftir séu ekki túlkuð með þeim hætti að þau þrengi gildissvið samkeppnislaga (kaflí 5.1 í álitinu). Að mati Samkeppniseftirlitsins hefur Isavia í ýmsum málum oftúlkað svigrúm sitt til horfa fram hjá markmiðum samkeppnislaga og með því unnið gegn því að hvatar samkeppninnar séu nýttir til að auka hagkvæmni og efla atvinnustarfsemi sem tengist Keflavíkurflugvelli.
- b) Settur verði skýr og gegnsær rammi um gjaldtöku Isavia (kaflí 5.2). Gjaldtaka miðist eins og hægt er við kostnað af viðkomandi starfsemi. Athuganir Samkeppniseftirlitsins og OECD benda til þess að verulega skorti á skýra stefnumörkun Isavia og stjórnvalda að því er varðar gjaldtöku á Keflavíkurflugvelli. Skýr stefnumörkun um þetta, ásamt eftirfylgni við hana, er mikilvægur grundvöllur að allri starfsemi á flugvöllum, þ. á m. fólksflutningum til og frá völlum.
- c) Settar verði reglur um framkvæmd og efni útboða og sérleyfissamninga sem varða úthlutun á aðstöðu á eða við flugvöllinn (kaflí 5.3). Athuganir Samkeppniseftirlitsins og OECD benda til þess að brýnt sé að endurskoða undirbúning, framkvæmd og efni samninga sem Isavia gerir við fyrirtæki sem vilja bjóða vörur og þjónustu í flugstöðinni eða á flugvöllum eða við hann. Stefnumörkun um þetta hefur m.a. áhrif á fólksflutninga milli Keflavíkur og höfuðborgarsvæðisins.
- d) Settar verði reglur um þátttöku Isavia í samkeppnisstarfsemi á eða við flugvöllinn þar sem jafnræði og hlutlægni verði gætt (kaflí 5.4 í álitinu). Keflavíkurflugvöllur er mikilvæg gátt inn og út úr landinu og þar með uppspretta og aflagjafi margháttaðrar atvinnustarfsemi í þjónustu við ferðamenn og aðra sem nota flugvöllinn. Það hefur því mikla þýðingu hvernig Isavia hagar starfsemi sinni, þ. á m. ákvörðunum sem hafa áhrif á möguleika fyrirtækja til að bjóða þjónustu á eða við flugvöllinn. Þetta er sérstaklega mikilvægt á sviðum þar sem Isavia er sjálft að bjóða þjónustu og er í sumum tilvikum að keppa við fyrirtæki sem bjóða þjónustu tengda flugvöllum. Hefur þetta ekki síst áhrif á fólksflutninga milli Keflavíkur og höfuðborgarsvæðisins.
- e) Staðinn verði vörður um samkeppni í flugafgreiðslu á Keflavíkurflugvelli (kaflí 5.5). Þýðingarmikið er fyrir íslenska ferðapjónustu og hag neytenda að koma á og varðveita samkeppni í flugafgreiðslu á Keflavíkurflugvelli. Samkeppni á þessu sviði gerir nýjum flugfélögum kleift að hefja samkeppni í flugi, með tilheyrandi lækun verðs, aukinni eftirspurn og áhuga erlendra flugfélaga og ferðapjónustuaðila á Íslandi.
- f) Úthlutun afgreiðslutíma á Keflavíkurflugvelli taki mið af hagsmunum almennings og ferðapjónustunnar af virkri samkeppni í flugi til og frá landinu (kaflí 5.6). Með afgreiðslutíma er hér átt við tíma sem flugfélög fá úthlutað á flugvelli til að lenda og nýta sér flugafgreiðslu og þjónustu á flugvöllum og taka aftur á loft. Með álitinu voru áréttað fyrri tilmæli, sbr. álit [nr. 2/2015](#). Tilhögun við úthlutun afgreiðslutíma hefur veruleg áhrif á getu flugfélaga til að keppa, en núverandi fyrirkomulag veitir Ícelandair forgang að stórum hluta eftirsótttra afgreiðslutíma.

- g) Kannaðar verði leiðir til að auka hagkvæmni í starfsemi Keflavíkurflugvallar (kaflí 5.7). Það var niðurstaða bæði OECD og Samkeppniseftirlitsins að gera þyrfti breytingar á fyrirkomulagi gjaldtöku í útboðum og samkeppni um aðstöðu á Keflavíkurflugvelli. Þannig verði skapað meira aðhald til hagsbóta fyrir notendur flugvallarins. Um leið verði lagður aukinn þrýstingur á rekstraraðila flugvallarins að hagræða í starfsemi sinni og auka samkeppnishæfni.
- h) Eigendastefna Ísavia taki tillit til framangreindra tillagna og verði gerð opinber (kaflí 5.8). Mikilvægt er að stjórnvöld beiti virku eigendaaðhaldi gagnvart þeirri mikilvægu starfsemi sem fram fer á vettvangi Ísavia. Mælt var til þess að eigendastefna stjórnvalda yrði endurskoðuð að þessu leyti.

30. Á árinu 2024 óskaði Samkeppniseftirlitið eftir upplýsingum um það til hvaða aðgerða viðkomandi ráðuneyti hefðu gripið í tilefni af framangreindum tilmælum. Í framhaldinu átti eftirlitið fundi með innviðaráðuneytinu og fjármála- og efnahagsráðuneytinu á árinu 2025. Svör ráðuneytanna gefa til kynna að ekki hafi verið brugðist við tilmælunum af hálfu stjórnvalda. Þannig hafi stjórnvöld að flestu leyti látið hjá líða að grípa til aðgerða á samræmi við tilmæli Samkeppniseftirlitsins og OECD.

### **3.2. Tilmæli til umhverfis- og samgöngunefndar vegna fólksflutninga**

31. Með hliðsjón af framangreindu mælist Samkeppniseftirlitið til þess að álit [nr. 1/2022](#) verði haft til hliðsjónar við umfjöllun umhverfis- og samgöngunefndar um samgönguáætlun og aðgerðaáætlun vegna hennar. Ljóst er að þingsályktunartillagan tekur ekki á mikilvægum atriðum er varða rekstur samgöngumannvirkja í flugi sem að framan eru rakin. Jafnframt eru tækifæri til þess að kveða í samgönguáætlun á um aðgerðir sem til þess að draga úr samkeppnishindrunum sem skaða fólksflutninga til og frá landinu, samgöngur og fólksflutninga milli Keflavíkurflugvallar og annarra áfangastaða innanlands, sem og aðrar samgöngur innanlands.
32. Þá er sérstaklega mikilvægt að hugað sé að því hvernig stjórnvöld geta liðkað til fyrir aukinni samkeppni í flugi til og frá landinu, í ljósi þess að samkeppni á því sviði hefur veikst með falli Play air síðasta haust. Samkeppnislegu aðhaldi frá erlendum flugfélögum sem fljúga til Íslands á tilteknum flugleiðum verður ekki jafnað saman við samkeppni milli flugfélaga sem fljúga héðan, þ.e. byggja starfsemi sína upp hér á landi með tengiflugi yfir Atlantshafið. Slík samkeppni hefur reynst mikilvæg íslensku samfélagi á þessari öld og lækkað umtalsvert flugfargjöld, en er nú lokið a.m.k. í nokkurn tíma. Við þær aðstæður er hætt á að fargjöld hækki verulega, með tilheyrandi skaðlegum áhrifum á ferðaþjónustu og hagsmunum þeirra sem hér búa.
33. Ekki þarf því að fjölyrða um mikilvægi þess að stjórnvöld hugi að þessum atriðum. Aðgerðir sem efla samkeppni á þessu sviði eru til þess fallnar að renna styrkari stöðum undir ferðaþjónustu og halda niðri kostnaði í flugsamgöngum (þ. á m. vinna gegn verðbólgu til lengri tíma), til hagsbóta fyrir almenning og atvinnulíf.

## **4. Opinber innkaup og útboð í framkvæmdum tengdum samgöngum**

34. Í umfjöllun þingsályktunartillögu um samgönguáætlun er fjallað um markmið um hagkvæmar samgöngur og m.a. vikið að því að greind verði sóknarfæri í innkaupum og útboðum og útboðsáætlanir mótaðar þar sem það á við.

35. Af þessu tilefni er rétt að áréttu að við blasir að stjórnvöld geta náð fram verulegum sparnaði í ríkisrekstri með því að styrkja umgjörð um opinber innkaup, þ. á m. með því að efla framkvæmd þeirra, gagnasöfnun og koma á styrkara eftirliti, þ.m.t. kærufarli.
36. Með slíkum aðgerðum geta stjórnvöld búið svo um hnútana að ríki og sveitarfélög fái betri vörur og þjónustu á hagstæðara verði. Með öðrum orðum fái stjórnvöld meira fyrir minna.<sup>6</sup> Getur þetta leitt til mikils sparnaðar og hagkvæmni á mörgum sviðum ríkisrekstrar. Á það ekki síst við um uppbyggingu dýrra og umfangsmikilla samgönguinnviða.
37. Samkeppniseftirlitið hefur á undanförunum mánuðum leitað eftir samtali um framangreint við stjórnvöld, þ.m.t. innkaupastofnanir ríkisins. Í þessu sambandi má nefna að þann 18. febrúar nk. efnir Samkeppniseftirlitið, Stjórnarráðið og OECD til vinnustofu um opinber innkaup og í framhaldinu, eða þann 19. febrúar, standa sömu aðilar að opnum fundi þar sem m.a. þessi málefni verða til umfjöllunar.
38. Í þessu sambandi leggur Samkeppniseftirlitið m.a. áherslu á eftirfarandi:

- a) Að útboð séu vandlega undirbúin og útfærð, þ. á m. með það að markmiði að útboðin örví reynd samkeppni á viðkomandi sviði til lengri tíma. Þannig er mikilvægt að útfærsla útboðs miði m.a. að því að búa í hagin fyrir virkari samkeppni milli fyrirtækja á viðkomandi markaði við næsta útboð, og svo koll af kolli.

Fylgífiskur virkari samkeppni er síðan aukin nýsköpun, þar sem nýjar aðferðir eru þróaðar til þess að mæta nýjum þörfum. Með því að fylgja þessu markmiði eru stjórnvöld ekki einvörðungu að skapa aðstæður fyrir hagkvæmari innkaup fyrir sína hönd, heldur einnig efla samkeppni á mörkuðum almennt, atvinnulífi, þjóðarbúi og neytendum til hagsbóta. OECD hefur beint tilmælum til aðildarríkja um beitingu útboða í opinberum innkaupum, þar sem fjallað er nánar um þetta.<sup>7</sup>

Að mati Samkeppniseftirlitsins blasa við tækifæri fyrir stjórnvöld til að styrkja umgjörð útboðsmála að þessu leyti.

- b) Að þess sé vandlega gætt að samráð eigi sér ekki stað milli bjóðenda í útboðum (e. bid rigging), tilkynnt sé um grun um samráð til samkeppnisyfirvalda og gripið til íhlutunar þegar við á.

Samráð bjóðenda í tengslum við útboð er talið á meðal alvarlegustu samráðsbrot. Hefur Samkeppniseftirlitið fjallað ítrekað um þetta, m.a. í áliti nr. 4/2009, opinber útboð, samkeppni og samkeppnishindranir, sem eftirlitið hefur síðan fylgt eftir í samskiptum við stjórnvöld. Þar er fjallað um skaðsemi samráðs í útboðum og bent á leiðir til að koma auga á vísbendingar um brot.

<sup>6</sup> OECD hefur dregið mikilvægi opinberra útboða saman með svofelldum hætti: „Public procurement is a crucial pillar of strategic governance and services delivery for governments. In view of the volume of spending it represents, governments have a fundamental responsibility to carry out public procurement efficiently and with high standards of conduct in order to ensure high quality of public service delivery and safeguard the public interest. Used strategically, public procurement can help make economies more productive, public sectors more efficient, societies and economies more inclusive, and institutions more trusted. Well-designed public procurement systems can also contribute to achieving pressing policy goals such as environmental protection, innovation, job creation and the development of small and medium enterprises”

Sjá heimasíðu OECD, Background information, á eftirfarandi slóð: <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0411#backgroundinformation>.

<sup>7</sup> Recommendation of the Council on Public Procurement (OECD/Legal/0411, adopted on 18/02/2015: [OECD Legal Instruments](https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0411).

Jafnframt hefur OECD uppfært og gefið út [leiðbeiningar](#) um varnir gegn ólögmætu samráði í útboðum (Guidelines for Fighting Bid Rigging in Public Procurement)<sup>8</sup>. Þar er bent á leiðir til þess að auka samkeppni í útboðum, minnka líkurnar á samráði í úboðum og koma auga á mögulegt samráð í útboðum. Íslensk útgáfa leiðbeininganna verður birt á næstunni.

- c) Að safnað sé miðlægt ítarlegum upplýsingum um öll útboð á vettvangi ríkis og sveitarfélaga, sem opinberir aðilar nýti til að læra af reynslunni og greina með kerfisbundnum hætti vísbendingar um lögbrot, s.s. samráð fyrirtækja. Gagnagrunnur af þessu tagi er ekki til á Íslandi. Brýnt er að bæta úr þessu.

39. Samkeppniseftirlitið mælist til þess að við umfjöllun um fyrirliggjandi þingsályktunartillögu verði hugað að því hvernig opinber innkaup og útboð verði nýtt til að ná fram aukinni hagkvæmni og rekstrarsparnaði við uppbyggingu og viðhald samgöngumannvirkja, þar sem m.a. verði höfð hliðsjón af framangreindum atriðum.

## 5. Niðurlag

40. Samkeppniseftirlitið telur brýnt að hugað verði að framangreindum atriðum við umfjöllun Alþingis um fyrirliggjandi þingsályktunartillögu. Samkeppniseftirlitið er reiðubúið að koma á fund nefndarinnar til þess að fylgja umsögninni frekar úr hlaði.

Virðingarfyllst,

Samkeppniseftirlitið

Páll Gunnar Pálsson

Hulda Hákonardóttir

---

<sup>8</sup> OECD Guidelines for Fighting Bid Rigging in Public Procurement (2025 Update), 11. September 2025: [What is bid rigging?: OECD Guidelines for Fighting Bid Rigging in Public Procurement \(2025 Update\) | OECD](#).



Nefndasvið Alþingis  
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar  
Smíðju  
Tjarnargötu  
101 Reykjavík

Reykjavík, 11. febrúar 2026

## **Efni: Umsögn um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030**

Samtök atvinnulífsins (samtökin) hafa tekið til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030 (þskj. 463 í 322. máli). Samgönguáætlunin er þannig til 15 ára og aðgerðaráætlun til fimm ára er lögð fram með hliðsjón af fjármálaáætlun fyrir árin 2026-2030. Fram kemur í greinargerð með tillögunni að stefnumótunarferli hafi staðið yfir frá því í lok árs 2020, en hún byggist að hluta á niðurstöðum grænbókar og hvítbókar um samgöngumál sem komu út 2021 og 2023. Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 var lögð fram á Alþingi í byrjun desember 2025, en tillagan hafði ekki farið í hefðbundið samráð á samráðsgátt stjórnvalda. Áður en lengra er haldið vilja samtökin gera athugasemd við þessa staðreynd, enda eðlilegt að svo viðamikil mál fari í sem víðtækast samráð til að tryggja gagnsæi og aðkomu hagaðila.

### **Almennt**

Samtökin leggja áherslu á að verkefnum í samgönguáætlun sé forgangsraðað þannig að fyrst verði ráðist í þau verkefni sem brýnust eru, þ.e. sem skila mestum þjóðhagslegum ávinningi. Í þeirri forgangs röðun þarf að tryggja að innviðir í vegakerfinu verði styrktir og viðhald ekki látið sitja á hakanum. Meta verður hvaða aðgerðir séu þjóðhagslega hagkvæmar og nýta kostnaðar-/ábatagreiningar líkt og tíðkast í löndunum í kringum okkur. Þá skiptir máli að við ábatagreiningu sé tekið tillit til áhrifa á atvinnulífið til bæði skemmri og lengri tíma svo að hægt sé að tryggja hámarksávinning af framkvæmdum og styðja við verðmætasköpun.

Sterkir innviðir, sér í lagi samgönguinnviðir, eru forsenda öflugs atvinnulífs og byggðaðþróunar á Íslandi. Aldrei hefur verið meira álag á samgöngukerfinu samhliða ófullnægjandi viðhaldi og fjárfestingum. Ástand mikilvægra grunninnviða hefur lítið batnað á undanförunum árum samkvæmt úttekt Samtaka iðnaðarins. Að mati SI hefur safnast upp innviðaskuld sem nemur 680 milljörðum króna eða um 15% af vergri landsframleiðslu. Þar af eru 200 milljarðar vegna þjóðvega.

Samtökin árétta mikilvægi þess að samgönguáætlun og framkvæmdir sem í henni felast byggji á skýrri forgangs röðun, fyrirsjáanleika, skýrum markmiðum og þjóðhagslegu ábatamati. Til þess að standa vörð um trúverðugleika áætlanagerðar stjórnvalda er að sama skapi mikilvægt að samgönguáætlun sé raunsæ og taki aðeins til framkvæmda sem raunverulega er fyrirséð að verði að veruleika innan tímaramma áætlunarinnar.





## Fjármögnun samgönguframkvæmda

Samtökin hafa lengi hvatt stjórnvöld til að huga að því að virkja fjármagn lífeyrissjóða og annarra einkaaðila við nýfjárfestingar í samgönguinnviðum. Samvinnuleið (PPP) hins opinbera og einkaaðila hefur ýmsa kosti: hún tryggir áhættudreifingu, veitir ríkinu aðgang að sérfræðipækkingu og fjármagni einkageirans og nýtir skilvirkni hans til að bæta þjónustu og byggja upp innviði á hagkvæman hátt. Vel hönnuð verkefni tryggja reglulegt viðhald í stað þess að vanræksla safnist upp og kalli á dýrari endurbætur. Einkaaðilar hafa jafnframt meiri hvata til að ljúka verkefnum á tilskildum tíma og með lágmarks tilkostnaði, sem skilar betri þjónustu til almennings.

Stofnun nýs innviðafélags sem nú er fyrirhuguð getur verið jákvætt skref í þessa veru ef rétt er að því staðið. Samtökin leggja áherslu á mikilvægi þess að þannig sé staðið að stofnun innviðafélags að það nái markmiði sínu um fjölbreyttari fjármögnun innviðaf framkvæmda, hagræðingu og uppbyggingu sérfræðipækkingar en sé ekki einungis nýtt lag í opinberum rekstri uppbyggingar og leið til að færa opinbera fjárfestingu úr A-hluta ríkissjóðs yfir í C-hluta.

## Samgönguáætlun 2026-2040

Fram kemur í greinargerð með tillögunni að framtíðarsýn samgönguáætlunar sé að Ísland verði í fremstu röð með trausta og örugga samgönguinnviði, öflug sveitarfélög, aukna verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Samtökin telja þetta göfugt markmið sem allir hljóta að geta sammælst um. Samtökin fagna því jafnframt að leggja eigi áherslu á kraftmiklar og arðsamar framkvæmdir um land allt sem efla umferðaröryggi, greiða fyrir umferð, stytta tengingar milli byggða og atvinnusvæða og bæta lífsgæði.

Samtökin fagna einnig áherslu á eflingu vetrarþjónustu sem bætir öryggi og eykur áreiðanleika vöruflutningi milli landshluta allt árið, en slíkt getur einnig eflt atvinnuuppbyggingu og dregið úr árstíðarsveiflu ferðaþjónustu. Þá taka samtökin undir áherslu á sjálfbærni, orkuskipti og aðlögun samgöngukerfisins að loftlagsbreytingum, svo lengi sem slík áhersla gangi ekki lengra en sú tækni sem er fyrir hendi á hverjum tímapunkti leyfir eða sé óhóflega kostnaðarsöm fyrir atvinnulífið.

Samtökin benda á umfjöllun í umsögnum Samtaka ferðaþjónustunnar og SVP – Samtaka verslunar og þjónustu um strandsiglingar, og taka undir mikilvægi þess að efling strandsiglinga taki mið af raunverulegri eftirspurn eftir slíkum flutningum en ekki ákvörðun stjórnvalda þar um. Mikilvægt er að hafa í huga að landflutningar henta oft betur en strandsiglingar og of mikil áhersla stjórnvalda á strandsiglingar á kostnað landflutninga getur dregið úr samkeppnisstöðu atvinnulífsins á ákveðnum landssvæðum.

## Fjármögnun samgönguáætlunar

Samkvæmt gildandi fjármálaáætlun er gert ráð fyrir því að heildartekjur af skattlagningu ökutækja og eldsneytis nemi um 1,7% af VLF á næsta ári, sem jafngildir um 90-100 milljörðum



króna á ári á föstu verðlagi dagsins í dag á tímabilinu 2027-2030. Samgönguáætlun gerir þó aðeins ráð fyrir um 72-73 milljarða króna útgjöldum til samgöngumála á ári á tímabilinu 2026-2030. Áætlaðar heildartekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldneyti eru þannig hærri en áætluð útgjöld til samgöngumála á næstu árum.

Í fjárlögum fyrir árið 2026 er þannig gert ráð fyrir tæplega 73 milljarða útgjöldum til samgöngumála, þar af 43 milljörðum til fjárfestingarframlaga. Samtökin leggja áherslu á að greiðir samgönguinnviðir eru forsenda þess að hægt sé að nýta aðgengi að erlendum mörkuðum og uppbyggingar um land allt. Samtökin styðja því forgangsroðun fjármuna í samgönguinnviði svo lengi sem að baki framkvæmdum búi þjóðhagslegt áhrifamat. Samtökin leggja aftur á móti áherslu á að opinberum fjármunum verði forgangsraðað í uppbyggingu innviða með hagræðingu og skynsamlegri ráðstöfun, en ekki aukinni skattheimtu eða óhóflegri og illa útfærðri gjaldheimtu.

Á síðastliðnu ári hafa a.m.k. þrjár skattahækkanir verið rökstuddar með þeim hætti að auka þurfi tekjur ríkissjóðs gagnert til þess að standa straum af fjárfestingum í innviðum. Þannig voru veiðigjöld hækkuð til muna til að fjármagna innviðauppbyggingu á landsbyggðinni auk þess sem kílómetragjald var samþykkt og vörugjöld á bifreiðar hækkuð m.a. til að fjármagna vegaframkvæmdir. Þá eru einnig uppi áform um náttúru- og innviðagjöld á ferðaþjónustu en þau hafa verið rökstudd m.a. með vísun til fjármögnunar á samgönguinnviðum.

Í fjármálaáætlun 2026-2030 kemur fram að stefnt sé að því að auka framlög til samgöngu- og fjarskiptamála um 8 ma. kr. frá fjárlögum 2025 til 2030 með sérstaka áherslu á að bæta öryggi og þjónustu í vegasamgöngum og efla viðhald vegakerfisins. Sé litið eingöngu til þeirra þriggja samþykktu skattahækkana sem finna má í fjárlögum fyrir árið 2026 (veiðigjald, kílómetragjald og vörugjöld á ökutæki) er um að ræða aukna skattheimtu sem nemur 18,4 ma. kr.

Í frumvarpsdrögum um innviðafélag sem birt voru í samráðsgátt stjórnvalda fyrr á þessu ári er svo að finna ákvæði um heimild félagsins til að innheimta veggjald af notkun samgöngumannvirkja sbr. 7. gr. frumvarpsins auk þess sem hlutverk félagsins skv. 3. gr. er m.a. að innheimta veggjöld. Hafa ber í huga að heimild innviðafélagsins til innheimtu veggjalda nær einnig yfir þegar byggð samgöngumannvirki sem félagið öðlast eignarhald á. Fram kemur í greinargerð með umræddum frumvarpsdrögum að veggjöld á tiltekin samgöngumannvirki eigi að standa straum af byggingarkostnaði, viðhaldi, rekstri, þróun og eðlilegum afrakstri af fjárfestingu. Samtökin telja almennt eðlilegt að ökumenn greiði fyrir notkun á vegum eða tilteknum samgöngumannvirkjum, svo framarlega sem vel sé að slíkri gjaldtöku staðið og að meðalhófs sé gætt. Samtökin gera aftur á móti athugasemd við það að gjald sé tekið af notkun samgöngumannvirkja samhliða því að skattar séu hækkaðir á fólk og fyrirtæki undir því yfirskyni að fjármagnið þurfi í vegakerfið.

Samtökin vara við því að óumdeild þörf fyrir innviðauppbyggingu sé misnotuð í opinberri umræðu til að réttlæta almennar skattahækkanir. Samtökin minna á að Ísland er háskattaríki og leiðrétt fyrir útgjöldum til varnarmála og ólíkum lífeyriskerfum eru ríkisútgjöld óviða hærri en á Íslandi. Ef tryggja á áframhaldandi samstöðu um innviðauppbyggingu og viðhalda trúverðugleika er lágmarkskrafa er að ríkið skilgreini og móti skýra og heildstæða umgjörð



utan um fjármögnun innviðauppbýggingar en noti ekki málefnið sem almenna röksemdafærslu fyrir aukinni skattheimtu án þess að geta sýnt fram á að tekjurnar skili sér í framkvæmdir og samhliða því að samþykktar eru lagaheimildir fyrir töku veggjalda.

**Virðingarfyllst,**

f.h. Samtaka atvinnulífsins

Lilja Hrunn Lúðvíksdóttir

Reykjavík, 9. febrúar 2026

**Efni: Umsögn Samtaka ferðapjónustunnar um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 – 2040, mál 322**

Innviðarráðherra mælti fyrir samgönguáætlun, fyrir árin 2026 til 2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026 til 2030, 19. janúar 2026. Innviðarráðherra fór í stefnuræðu sinni yfir samráð og kynningar sem hafa farið fram um samgönguáætlun. Mikilvægt samráð enda viðamikið mál sem snertir alla landsmenn. Það sem vekur þó upp spurningar af hálfu Samtaka ferðapjónustunnar – SAF er af hverju var áætlunin ekki fyrst kynnt á samráðsgátt. Samgönguáætlun var lögð fram á Alþingi 3. desember 2025 en ekki mælt fyrir henni fyrr en 19. janúar 2026. Samtökin telja æskilegt að drög að samgönguáætlun séu birt á samráðsgátt á fyrri stigum málsins til að auka gagnsæi og möguleika almennings og hagsmunaaðila á þátttöku í við gerð samgönguáætlunar.

Ráðherra leggur fram þingsályktun um samgöngustefnu og aðgerðaráætlun í samræmi við [3. gr. laga](#), um stefnur og aðgerðaáætlanir á sviði húsnæðis- og skipulagsmála, samgangna og byggðamála, nr. 30/2023. Áætlunardrögin hafa verið yfirfarin á vettvangi SAF og vilja samtökin koma eftirfarandi ábendingum á framfæri.

**Framtíðarsýn og meginmarkmið**

SAF styðja meginmarkmið áætlunarinnar um framtíðarsýn og meginmarkmið þingsályktunarinnar. Traustir og öruggir samgönguinnviðir, öflug sveitarfélög, aukin verðmætasköpun og framsækin þjónusta er eitthvað sem enginn getur mótmælt og fyrirmyndar framtíðarsýn og markmið. Ísland á að vera í fremstu röð á heimsvísu með trausta og örugga innviði. Þá verður að fagna þeim áherslum um að leggja áherslur á kraftmiklar og arðsamar framkvæmdir um land allt sem efla umferðaröryggi, greiða fyrir umferð, stytta tengingar milli byggða og atvinnusvæða og bæta lífsgæði íbúa. Þá vilja samtökin hvetja stjórnvöld til að vinna að mikilvægum framkvæmdum á innlandsflugvöllum og við hafnir landsins. Enda eru fyrrgreindir hlutir, ásamt alþjóðflugvellinum og vegakerfinu, lífæðar ferðapjónustunnar.

**Mikilvægi vegakerfisins**

Hagsmunir íslenskrar ferðapjónustu skarast óhjákvæmilega við alla flokka samgangna og þá ekki síst í ljósi markmiða sem SAF og stjórnvöld hafa unnið að þess efnis að tryggja beri æskilega umferð ferðamanna um landið og stuðla þannig að hagkvæmri nýtingu innviða. Þá er einnig mikilvægt að líta til markmiða um að jafna árstíðasveiflu og mikilvægi ferðapjónustu í atvinnuuppbyggingu um allt land, allt árið við þarfagreiningu í samgöngum.

Samgöngur stuðla að góðum búsetugæðum um land allt og jafnar aðstöðumun fólks eftir kyni, búsetu og félagslegum aðstæðum. Til þess að búseta sé góð um allt land þarf að vera hægt að koma fólki og afurðum á milli staða með öruggum hætti. Þá er nauðsynlegt fyrir stjórnvöld að halda úti öflugum og áreiðanlegum innviðum ef markmiðið er að halda úti almennilegri byggð og samkeppnishæfu atvinnulífi um allt land.

Lífsgæði og velmegun í öllum landshlutum eru mjög háð góðum samgöngum. Svo hægt sé að fá ferðamenn til að fara um allt land og þar með að dreifa álagi á ferðamannastöðum, þarf markmiðið um öfluga innviði og góða vetrarþjónustu að vera uppfyllt. Það er forsenda þess að ferðamenn sæki landið heim og fari í hvern landshluta yfir allt árið.

### Vetrarþjónusta

Samtökin telja mjög mikilvægt að endurskoða gildandi vinnureglur um vetrarþjónustu á þjóðvegum landsins með áherslu á m.a. ferðarþjónustu líkt og er nefnt í áætluninni. Sérstaklega til þess að efla atvinnuuppbyggingu á ákveðnum svæðum. Í umfjöllun um vetrarþjónustu undir *Atvinnulíf* sakna samtökin umfjöllun um ferðarþjónustu. Vetrarþjónusta hefur mikil áhrif á vaxta- og þróunarmöguleika ferðarþjónustunnar á ákveðnum svæðum og landshlutum. Áreiðanlegar heilsársamgöngur að lykiláfangastöðum á landinu hefur í gegnum tíðina verið óbótavant.

Vetrarþjónusta Vegagerðarinnar er lykilatriði til að stuðla að áherslum stjórnvalda að draga úr árstíðarsveiflu ferðarþjónustu hérlandis og heimsóknum ferðamanna um land allt, allt árið um kring. Ljóst er að ferðarþjónustan þarf ítrekað að stóla á snjómokstur til þess að geta starfrækt sína starfsemi á ákveðnum svæðum, og má sem dæm nefna í kringum Dettifoss. Ferðarþjónustan og sveitarfélagið Norðurþing hafa á sl. árum ítrekað bent á mikilvægi þess að þjónusta Dettifossveg á veturna. Er um mikilvægt byggðamál að ræða og er vegurinn nauðsynlegur til þess að ferðarþjónusta við fossinn njóti sín á veturna. Vegurinn leikur lykilhlutverk við að auka vetrarferðarþjónustu á svæðinu. Samtökin vilja að stjórnvöld passi uppá og nýti fjárfestinguna betur enda var vegurinn byggður sem heilsársvegur en einungis nýttur hluta að ári því stjórnvöld setja ekki í forgang að þjónusta veginn yfir veturinn.

Það er sameiginlegt verkefni stjórnvalda og atvinnugreinarinnar að minnka árstíðasveiflur en ef það er ekki hægt að komast að þerlum eins og Dettifossi á veturna þá er uppbyggingarstarfið unnið fyrir gýg. Vegurinn er ekki eingöngu nýttur af ferðarþjónustuaðilum því þarna sparast margar klukkustundir á viku ef fiskeldisfyrirtæki í Öxarfirði gæti keyrt með afurðir sínar á veturna um þennan veg. Þess vegna er mjög mikilvægt að vegurinn sé settur í viðeigandi flokk sem er þjónustaður yfir veturinn.

### Öryggi í samgöngum

Samtökin fagna áherslum í öryggismálum sem lagðar eru fram í samgönguáætlun og lúta að öllum samgöngum á lofti, láði og legi. Samtökin benda á mikilvægi þess að stjórnvöld hugi að hagkvæmni í framkvæmd og forgangsroðun þegar kemur að öryggi, án þess að gefa afslátt af öryggismarkmiðum. Lykillinn í öryggismálum eru traustir innviðir. Aukinn fjöldi ökutækja eykur óhjákvæmilega álag á vegi landsins. Þá hafa heimildir til aukinna þungaflutninga mikil neikvæð áhrif á samgöngumannvirki. Það kemur fram í áætluninni að árleg viðhaldsþörf miðað við eðlilegt ástand er varlega metin á 20 ma. kr. Þá er nefnt að uppsöfnuð viðhaldsskuld í dag sé metin á um 180 ma.kr. Samkvæmt framansögðu þá er mikilvægt að verja hærri fjárhæð en 20 ma. kr. á ári í viðhald á vegakerfinu til að vinna á viðhaldsskuldinni.

Mikilvægi merkinga við samgönguinnviði til að tryggja öryggi er ótvírætt. Að mála heilar línur í vegakanta þar sem við á og setja upp viðeigandi skilti til að stýra umferð eða stjórna hraða, er ódýr leið til að þess að bæta öryggi á vegum. Erlendir ferðamenn hér á landi fylgjast vel með vegamerkingum og þá sérstaklega hvort lína í vegakanti sé heil eða brotin. Ef lína er heil þá dregur það verulega úr því að ferðamenn stoppi í vegakanti til þess að taka myndir.



Ef lína er hins vegar brotin þá eykur það líkurnar að erlendur ferðamaður telji sér heimilt að stöðva bílinn í vegkanti og taka myndir. Því er mikilvægt að Vegagerðin máli heilar línur á öllum hringvegnum og einnig á helstu ferðamannaleiðum. Jákvætt að sjá að hluti umferðaröryggisáætlunar sé að fjölga útskotum (áningarstöðum) fyrir ferðamenn um landið.

Þá er mikilvægt að stjórnvöld vinni með hagaðilum að samræmdum upplýsingum á helstu tungumálum sem hægt er nálgast með einföldum hætti en þar leggja samtökin áherslu á upplýsingagjöf í gegnum Safe Travel enda er það vettvangur sem kynntur er erlendum ferðamönnum.

### **Gjaldtaka**

Þegar kemur að almennri gjaldtöku á umferð til að fjármagna vegaframkvæmdir þá verða stjórnvöld að stíga varlega til jarðar. Almenn er það afstaða SAF að horfa verði til þess sjónarmiðs að þeir greiði sem njóti. Þau gjöld sem tekin eru af notendum skuli nýtast til uppbyggingar og umbóta á þeim innviðum sem um ræðir. SAF leggur til að veggjöld séu eingöngu afmörkuð við tiltekna nýframkvæmd og renni til hennar, t.d. við Ölfusárbrú en ekki við aðrar brýr eða göng, Hvalfjarðargöng sem dæmi, sem nú þegar er til staðar. Þannig að gjaldið er beintengt við sjálfa framkvæmdina.

Öflun skatttekna í formi eldsneytisgjalds og annarrar skattlagningu hefur á sl. árum tekið ákveðnum breytingum með upptöku kílómetragjalds. Þær breytingar byrjuðu með því að leggja KM gjald á hreinorkubíla en nú um sl. áramót er gjaldið lagt á allar bifreiðar.

Helstu vandamál hvað varðar þau gjöld sem fjallað er um í samgönguáætlun (flýti- og umferðargjöld) og veggjöld og KM-gjald er hvernig þau er innheimt. Ökutækjaleigur hafa í framkvæmd borið óhóflegan umsýslukostnað og þurft að bera ábyrgð á greiðslu gjaldsins.

Samtökin fara fram á að við skipulag gjaldtöku verði farið í formlegt samráð, við stórnotendur eins og ökutækjaleigur, um framkvæmd gjaldtökunnar og fyrirkomulag innheimtu. Stjórnvöld þurfa að klára útfærslu slíkrar framkvæmdar áður en ráðist er í að innheimta gjöld. Stjórnvöld hafa ekki enn klárað útfærslu KM-gjalds en eru samt sem áður byrjuð að innheimta slík gjöld. Það kemur niður á framleiðni og rekstri bílaleiga. Slíkt skapar sóun í rekstri fyrirtækja en stjórnvöld slaka hins vegar ekki á innheimtu gjaldanna. Því er alveg ljóst að stjórnvöld þurfa að huga að því hvernig þau ætli að innheimta gjöld áður en þau eru lögð á. Það klúður sem stjórnvöld hafa skapað við innheimtu KM gjalds er víti til varnaðar í þeim efnum.

### **Fjármögnun samgönguáætlunar**

Í samgönguáætlun kemur fram að stjórnvöld hafi endurskoðað tekjuöflunina og nú er horft til þess að stjórnvöld leggi til 1,7% af VLF til uppbyggingu vegainnviða til framtíðar, bæði í nýframkvæmdum og viðhaldi. Samtökin telja mikilvægt að þessum fjármunum verði ráðstafað í uppbygginguna og ef fjárhæðin sem skapast af 1,7% af VLF er hærri en til stendur að leggja til í framkvæmdir að framkvæmdum á t.d. 2 og 3 tímabili verði flýtt. Samtökin horfa því til þess að 1,7% af VLF sé lágmarks fjárhæðin sem lögð er til í viðhalds og nýframkvæmdir á vegakerfinu.

Í samgönguáætlun kemur fram að lykilþáttur í fjármögnun samgöngusáttmálans sé innheimta flýti- og umferðargjalda. Þar kemur fram að innheimta hennar sé hærri á annatímum en utan þeirra og stuðli að dreifingu umferðarálags og betri nýtingu innviða og minni umferðartöfum. Þá kemur fram að flýtiframkvæmdir um land allt, skv. samgöngusáttmálanum, jarðgangaaætlun eða samvinnuverkefnum, gera ráð fyrir að fjármögnun verði í heild eða að hluta með innheimtu veggjalda. Þá er nefnt að nánari útfærsla þeirrar innheimtu muni fara fram á vettvangi sameiginlegrar verkefnastofu innviðaráðuneytisins og fjármála- og efnahagsráðuneytisins.

Í ljósi þess hve stór hluti notenda vegakerfisins er á bílaleigu og í hópþífluðum þá krefjast samtökin að Samtökunum verði boðið að taka þátt í þeirri verkefnastofu sem um er rætt. Samtökin verða hins vegar að benda á að rétt hefði verið að þessi gjöld og útfærsla þeirra væru betur kynnt í samgönguáætlun. Samgönguáætlunin vekur upp fleiri spurningar en svör hvað þessi gjöld varðar.

### **Strandsiglingar**

Í dag fara vöruflutningar aðallega fram með því að vörurnar eru fluttar landleiðina. Slík leið er hagkvæm fyrir vöruna og það er eftirspurn eftir slíkum flutningum. Ef strandsiglingar eru hagkvæmar þá er skynsamlegt að stjórnvöld ýti undir aukningu þeirra. Hins vegar verður eftirspurnarhlíðin að leiða þá aukningu í stað þess að stjórnvöld leiði þá vegferð. Stjórnvöld geta stutt við strandsiglingar ef eftirspurn er eftir slíku af hálfu atvinnulífsins. Tillögur stjórnvalda verða að vera á grundvelli eftirspurnar og hagkvæmni.

Samtökin vilja hvetja stjórnvöld til að skoða hvort hægt væri að gera flutningsaðilum kleift að flytja vörur frá fleiri stöðum frá landinu en frá Keflavíkurflugvelli. Skoða þarf fýsileika þess að ýta undir flutning afurða frá Egilsstaða- og Akureyrarflugvelli. Stjórnvöld ættu að fara í þarfagreiningu á því hvað þarf að vera til staðar svo slíkt væri mögulegt og ívilna fyrirtækjum sem eru tilbúin að fara þá leið. Slíkt myndi draga úr álagi og niðurbroti vega ásamt því að draga úr kolefnisspori vöruflutninga hér á landi. Sérstaklega á suðurlandi.

### **Flugvelli og varaflugvallagjald**

Þegar hlutverk og rekstrarform flugvalla er greint þarf að gera það út frá þörfum notenda. Innanlandsflug og alþjóðaflug er forsenda byggðar og byggðapróunar á Íslandi. Gott aðgengi að leiðarkerfi flugs ætti skapa góðar forsendur fyrir lífsgæðum hér á landi. Það næst aðeins með öflugu innanlandsflugi auk alþjóðaflugs með aðgengi að fleiri gáttum og flugvöllum sem bjóða íbúum og ferðamönnum upp á tækifæri að fara víðar. Innanlandsflug sem almenningssamgöngukerfi þarf að tengja landshluta í gegnum helstu flugvelli og koma farþegum og vörum á milli þéttbýliskjarna á skömmum tíma. Þjónusta á lykil flugvöllum innanlands þarf að vera byggð upp með það að markmiði að stoðþjónusta eins og bílaleigur og hópþífluðar hafi tækifæri til þess að þjóna flugfarþegum við að komast til og frá flugvöllum með skjótum og einföldum hætti. Þá er afar mikilvægt að sátta ríki um gjaldtöku fyrir þá þjónustu og aðstöðu sem rekstraraðilar flugvalla bjóða út eða bjóða uppá.

Samtökin ítreka þá kröfu að „Varaflugvallagjald“ renni óskert til uppbyggingar og þjónustu á skilgreindum flugvöllum til þess að mögulegt verði að byggja upp þá flugvelli með fullnægjandi hætti sem varaflugvelli fyrir Keflavíkurflugvöll.

Uppsöfnuð viðhaldsþörf innanlandsflugvalla er gríðarlega mikil. ISAVIA hefur metið viðhaldsþörfina á innanlandsflugvöllum sé um 16 ma. kr. Eftir efnahagshrunið lögðu stjórnvöld mjög litlar fjárhæðir í viðhald fyrir innanlandsflugið og því er þessi vanræksla stjórnvalda á þessu sviði að hafa áhrif á alla helstu flugvelli landsins. Samtökin hvetja því stjórnvöld til að setja aukið fjármagn í viðhald á þessum mikilvægu innviðum. Innanlandsflugið er mikilvæg leið til að dreifa ferðamönnum um landið og þá má ekki gleyma því að þetta eru þeir innviðir sem eru nauðsynlegir fyrir öryggi allra landsmanna í ljósi staðsetningar á læknisþjónustu fyrir landsmenn. Ef hægt er auka vöruflutninga um fleiri flugvelli en frá Keflavíkurflugvöll þá getur slíkt réttlætt enn frekari fjárveitingar í uppbyggingu á öðrum flugvöllum en í Keflavík.

Þá fagna samtökin þeirri hugmynd sem fram kemur í samgönguáætlun að menntun í fluggreinum verði færð inn í hið opinbera menntakerfi

### **Uxahryggjaleið**

Á 2. og 3. gr-tímabili áætlunarinnar er lagt til að unnið verði að endurgerð Uxahryggjavegar á milli Brautartungu og Kaldadalsvegar. Uxahryggjaleið er þjóðvegur 52 sem tengir saman Þingvelli og Borgarfjörð.

Leiðin tengir því saman Suðurland og Vesturland án gegnumaksturs um höfuðborgarsvæðið og Hvalfjarðargöngin. SAF leggja til að framkvæmdinni verði flýtt þannig að ráðist verði í framkvæmdir sem fyrst enda telja samtökin mikilvægt að vegurinn verði gerður að stofnvegi og þjónustaður allt árið.

Leiðin sem myndi opnast yfir allt árið er mikilvægur hluti þess að skapa hringleið milli Suðurlands og Vesturlands án gegnumaksturs um höfuðborgarsvæðið og Hvalfjarðargöng. Uppbygging Uxahryggjavegar myndi styðja við markmið stjórnvalda að dreifa ferðamönnum um landið og gæti dregið úr árstíðarsveiflu á Vesturlandi. Vesturland á mikið inni og getur landshlutinn tekið á móti mun fleiri ferðamönnum en leggja leið sína þangað í dag. Samtímis gæti framkvæmdin dregið úr álagi á vinsælustu ferðamannastaði Suðurlands. Leiðin um Uxahryggi myndi bæta aðgengi að þjónustu og afþreyingu á milli landshluta og samtímis vera varaleið þegar þjóðvegir um Kjalarnes, Hafnarfjall eða Hvalfjarðargöng eru lokaðir. Þá opnar slík leið nýja möguleika fyrir dagsferðaafyrirtæki með því að opna á hringleið og styttu leiðina frá Reykholti í Borgarfirði til Þingvalla um allt að 54 km.

SAF telja að fremri forgangur á uppbyggingu leiðarinnar með bundnu slitlagi sé hagkvæm fjárfesting sem styður tekjumyndun ferðaþjónustu á vesturlandi, eykur öryggi og jafnar umferðarmynstur og álag á milli landshluta. SAF vilja því leggja til að verkefninu verði flýtt og sett á fyrsta tímabil áætlunarinnar.

Samtökin leggja til að ofangreint verði haft í huga við áframhaldandi vinnu við samgönguáætlun og áskilja sér rétt að koma með frekari athugasemdir á síðari stigum.

*Virðingarfyllst*  
*F.h. Samtaka ferðaþjónustunnar*



*Baldur Sigmundsson, lögfræðingur*



*Gunnar Valur Sveinsson, verkefnastjóri*

SHÍ

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

# Athugasemdir SHÍ við óútfært eftirlitskerfi

Atriði sem þurfa að liggja fyrir áður en Alþingi tekur ákvörðun um svo umfangsmikla kerfisbreytingu.

Minnisblað SHÍ • 22. maí 2026

30. maí 2026

# Alþingi er beðið um að samþykkja fyrst – útfærslan kemur síðar

„Óvissu verði eytt „sem fyrst ef og þá eftir að frumvarpið verður samþykkt“



Það sem vantar fyrir samþykkt:

Reglugerðir

Verkaskipting

Gjaldtaka

Staða sveitarfélaga í nýju kerfi

Starfsstöðvar

Mannauðsáætlun

Gagnaflutningur

Gjald- og valdheimildir sveitarfélaga

Áhættumat

Kostnaðarmat / fjármálaáætlun

- 65 nýjir ríkisstarfsmenn ?
- 1200 milljóna halli MAST ?
- 800 milljóna innleiðing ?

Áætlun gegn þjónusturofi

**Kjarninn:** Það liggur ekki fyrir raunveruleg valkostagreining þar sem styrking núverandi kerfis er borin faglega saman við ríkisvæðingu.

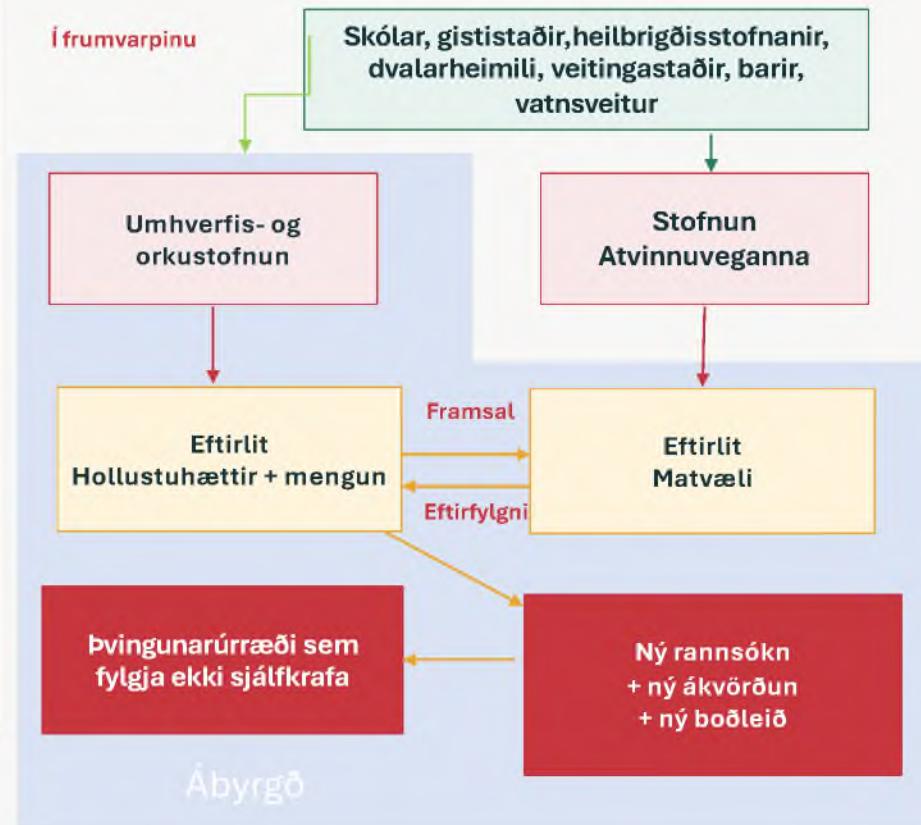


## Tvö kerfi verða ekki einföldun þó heimsóknir séu sameinaðar

### Í núverandi kerfi



### Í frumvarpinu



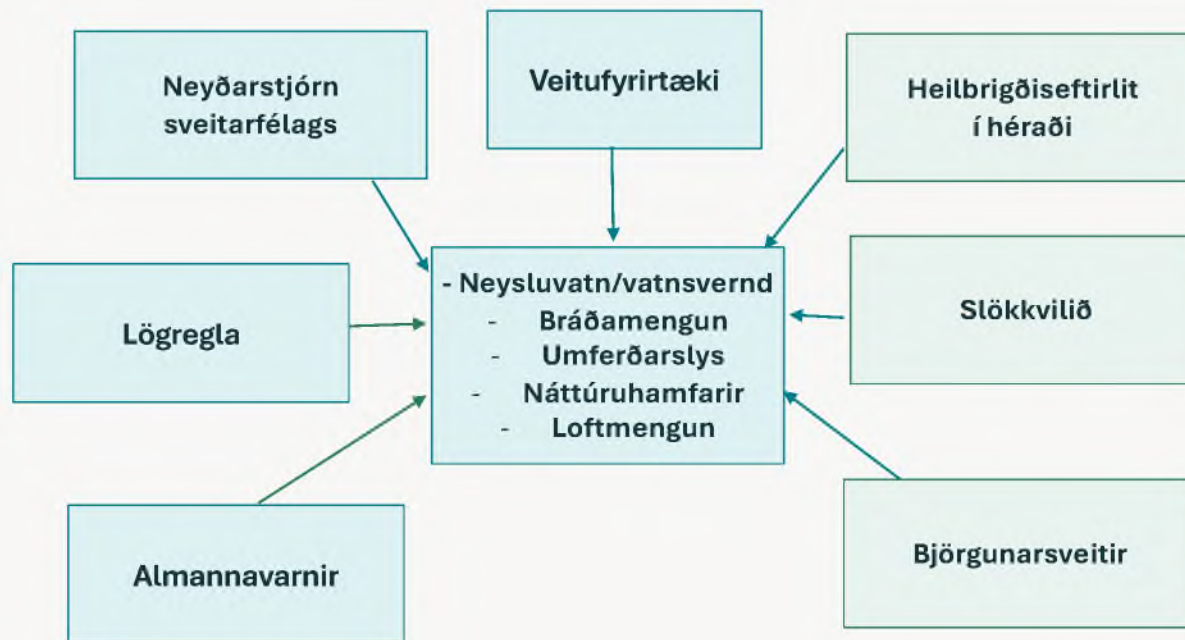
### Hættan fyrir rekstraraðila

- tvær boðleiðir
- tvíverknaður í rannsókn
- óljós ábyrgð á eftirfylgni
- möguleg tvöföld gjaldtaka

Upplýsingakerfi styður eftirlit - en það tekur ekki sýni, bregst ekki við bráðaatvikum og tekur ekki stjórnvaldsákvörðanir.

## Nefndin ber ábyrgð á að afstýra stórslysi

Ráðuneytið viðurkennir að gæta þurfi að tengslum við neyðarstjórnir sveitarfélaga. Sú viðurkenning er grafalvarleg.



Áður en málið er afgreitt þarf að liggja fyrir:

- ✓ drög að reglugerðum
- ✓ kostnaðar- og áhættumat
- ✓ mannauðsáætlun
- ✓ skýr verkaskipting
- ✓ útfærsla á framsali
- ✓ áætlun gegn þjónusturofi

## Samandregið í stuttu máli

Minnisblað umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytisins eyðir ekki þeirri grundvallaróvissu sem fram hefur komið við meðferð málsins. Þvert á móti staðfestir það að veigamikil atriði, svo sem verkaskipting, gjaldtaka, framsal eftirlits, staða starfsfólks, starfsstöðvar, vatnsvernd, kostnaðaráhrif og framkvæmd innleiðingar, eru enn óútfærð.

Að mati SHÍ er óásættanlegt að ráðast í svo umfangsmikla kerfisbreytingu án þess að fyrir liggi fullnægjandi valkostagreining, kostnaðar- og áhættumat og raunhæf innleiðingarátætlun. Sérstaklega er gagnrýnisvert að ekki hafi verið sýnt fram á að ríkisvæðing eftirlitsins, samkvæmt svonefndri sviðsmynd 3, sé betri, hagkvæmari eða öruggari leið en sviðsmynd 4 (tillögur SHÍ í 6 liðum byggja á henni), sem felur í sér að byggt verði á núverandi kerfi en það styrkt með skýrara samræmingarhlutverki, auknu boðvaldi, sameiginlegum verkferlum og samræmdu upplýsingakerfi.

SHÍ telur sviðsmynd 4 fela í sér mun minni innleiðingaráhættu en fyrirbyggjandi frumvarp. Sú leið varðveitir staðbundna sérfræðipækkingu, dregur úr hættu á þjónusturofi, raskar síður starfsemi sveitarfélaga og gerir stjórnvöldum kleift að ná fram markmiðum um aukna samræmingu og skilvirkni án þess að rífa upp allt eftirlitskerfið.

Tillaga til nefndarinnar: Ódýrarasta leiðin og skynsamlegasta er að fylgja tillögum SHÍ sem fyrir ligga í 6 liðum (sviðsmynd 4) og tryggja síðan fjármagn í samræminguna til yfirstofnana þessa málaflokks.

Nefndasvið Alþingis  
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar

Sent á netfang nefndasviðs

Reykjavík, 10. febrúar 2026

## Efni: Umsögn Samtaka iðnaðarins um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030 (þskj. 463, 322. mál)

Samtök iðnaðarins (hér eftir „SI“ eða „samtökin“) hafa tekið til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030. Samtökin fagna framlagningu áætlunarinnar og þeirri langtímasýn sem þar er lögð til grundvallar. Samgönguinnviðir eru einn mikilvægasti undirstöðupáttur efnahagslegrar þróunar, verðmætasköpunar og samkeppnishæfni atvinnulífsins, auk þess sem þeir hafa afgerandi áhrif á búsetuskilyrði og jafnræði milli landshluta.

Mikilvægt er að samgönguáætlun byggir á skýrum markmiðum, faglegri forgangsörðun og, það sem mestu máli skiptir, að hún tryggir stöðugleika uppbyggingar og fyrirsjáanleika til langs tíma.

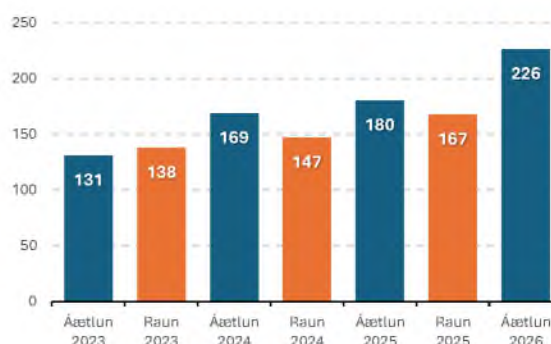
### 1. Tryggja þarf fyrirsjáanleika í framkvæmd samgönguáætlunar

Megináhersla SI snýr að mikilvægi fyrirsjáanleika samgönguáætlunar. Ítrekað hefur borið á því að fjárfestingar ríkisins í samgöngum séu nýttar til sveiflujöfnunar í hagkerfinu, þar sem framkvæmdum er frestað eða þær færðar til með skömmum fyrirvara. Slíkt hefur verulega neikvæð áhrif, grefur undan trausti og leiðir til aukins kostnaðar fyrir samfélagið í heild.

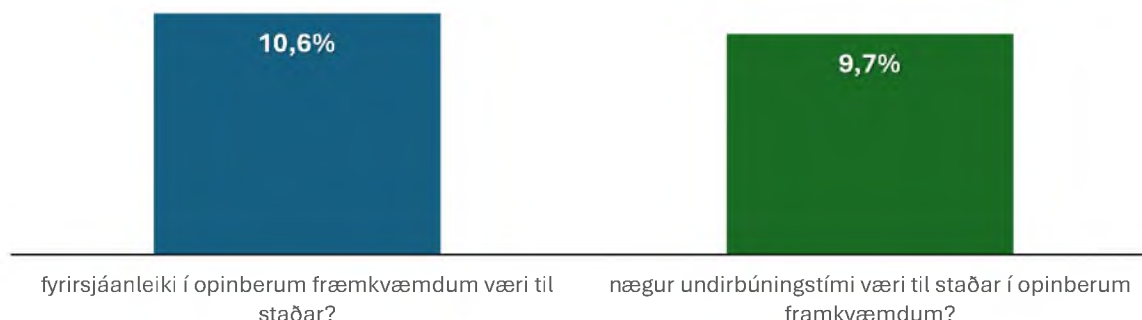
Í greiningu SI frá nóvember 2024, kemur skýrt fram að ávinningur hins opinbera gæti verið umtalsverður ef áætlanir á borð við samgönguáætlun væri tryggari. Þar töldu 91% stjórnenda verktakafyrirtækja í mannvirkjagerð að ófyrirsjáanleiki í opinberum framkvæmdum leiddi til hærri tilboða í verk og mátu stjórnendur að fyrirtæki þeirra gætu boðið að jafnaði 10,6% lægra ef fullur fyrirsjáanleiki væri til staðar.

Til að setja framangreint í frekara samhengi benda samtökin á að á Útboðsþingi SI í janúar kom fram að áætlaðar fjárfestingar hins opinbera í verklegum framkvæmdum yrðu 226 milljarðar króna í ár. Í ljósi mikils umfangs opinberra fjárfestinga má áætla að trygg festa í áætlunum gæti sparað ríkissjóði tugi milljarða króna árlega, samhliða því að skapa forsendur fyrir langtímafjárfestingar í tækjabúnaði, mannauði og nýsköpun.

**Fjárfesting í verklegum framkvæmdum**  
Í milljörðum króna



Hvað telur þú að fyrirtækið þitt gæti boðið mikið lægra í opinberar framkvæmdir í % ef:



## 2. Raunhæf áætlun og trúverðugleiki

SI vara við því að samgönguáætlun verði sett fram sem óraunhæfur óskalisti sem ekki er innistæða fyrir. Nýlegar tölur, kynntar á fyrrnefndu Útboðsþingi SI, sýna að árið 2025 var verulegt misræmi milli kynnta áforma hins opinbera og þeirra framkvæmda sem raunverulega voru boðnar út. Slíkt misræmi grefur undan trúverðugleika áætlanagerðar hins opinbera og gerir fyrirtækjum ókleift að undirbúa sig með fullnægjandi hætti.

Atvinnulíf, sveitarfélög og almenningur þurfa að geta treyst því að þegar Alþingi samþykkir samgönguáætlun, þá raungerist hún. Að öðrum kosti skapast óhagkvæmni, sóun og aukinn kostnaður, sem að lokum bitnar bæði á ríkissjóði og samfélaginu í heild.

Telur þú að eftirfarandi skili auknum kostnaði (hærri tilboðum) í opinberum framkvæmdum:



## 3. Þjóðhagslegur ávinningur samgönguinnviða

SI leggja ríka áherslu á að samgönguáætlun og forgangsroðun innan hennar byggji á heildstæðu mati á þjóðhagslegum ávinningi. Samgönguinnviðir eru ekki einungis útgjaldaliður í opinberum fjármálum heldur ein arðbærasta langtímafjárfesting sem samfélag getur ráðist í ef rétt er að staðið. Áhrif þeirra ná langt út fyrir sjálfa framkvæmdina og endurspeglast í aukinni framleiðni, lægri rekstrarkostnaði fyrirtækja, styttri ferðatíma, auknu öryggi, bættri nýtingu vinnuafis og aukinni verðmætasköpun.

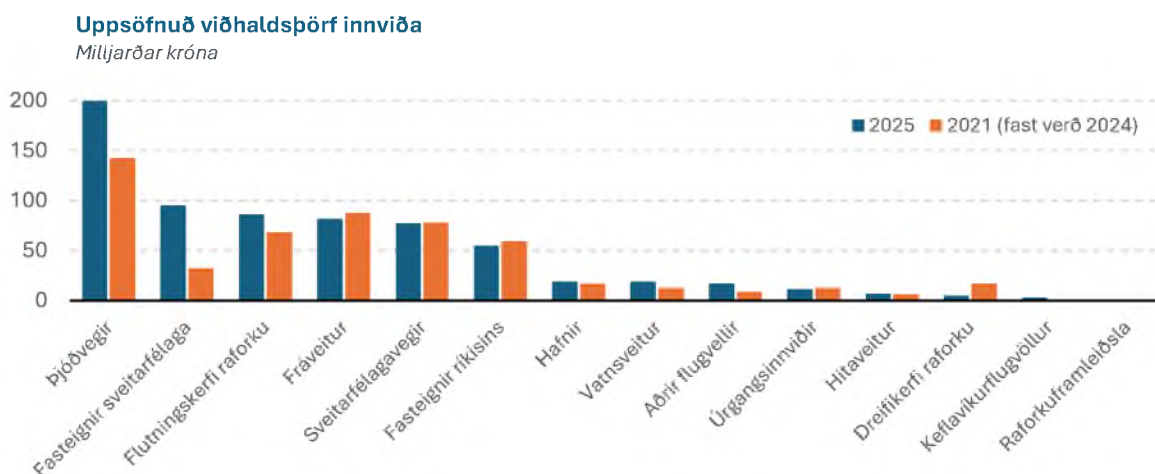


Fyrir iðnað og útflutningsgreinar skipta samgöngur sérstaklega miklu máli, þar sem tími, áreiðanleiki og fyrirsjáanleiki í flutningum hafa bein áhrif á framleiðslukostnað, afhendingaröryggi og samkeppnishæfni á alþjóðlegum mörkuðum. Ófullnægjandi innviðir, tafir og skert öryggi hafa hins vegar í för með sér falinn kostnað fyrir samfélagið sem birtist í minni framleiðni, fjölgun slysa, umferðartöfum og verri nýtingu fjármagns og mannauðs.

Samtökin telja því brýnt að fjárfestingar í samgöngum taki mið af mælanlegum þjóðhagslegum ávinningi og að slík greining fái raunverulegt vægi í ákvörðunum um forgangsörðun. Þar skiptir máli að horfa bæði til beins ávinnings, svo sem lægri ferðakostnaðar og færri slysa, og óbeins ávinnings, þar á meðal aukinnar atvinnuþátttöku, stærri vinnusóknarsvæða og betri tenginga milli atvinnusvæða og markaða. Í þessu samhengi er jafnframt mikilvægt að horfa á kostnaðinn við aðgerðarleysi. Vanfjármagnaðir samgönguinnviðir og frestun þjóðhagslegra arðbærra samgönguframkvæmda og nauðsynlegs viðhalds leiðir til versnandi ástands og hærri enduruppbyggingarkostnaðar síðar meir.

#### 4. Viðhald innviða og uppsöfnuð innviðaskuld

Við forgangsörðun fjárfestinga telja SI brýnt að lögð sé áhersla á að vinna á uppsafnaðri viðhaldsskuld samgöngukerfisins. Í skýrslu SI og Félags ráðgjafarverkfræðinga, *Innviðir á Íslandi 2025 – Ástand og framtíðarhorfur*, kemur fram að vegakerfið fær falleinkunn í ástandsmati og að uppsöfnuð viðhaldsskuld sé metin á bilinu 265–290 milljarðar króna.



Í ofangreindri skýrslu SI og FRV kemur fram að vegakerfið samanstendur af mörgum ólíkum eignum sem hafa mismunandi líftíma og þarf að viðhalda. Sumar þessara eigna verða fyrir beinu álagi umferðar og aðrar ekki. Fjöldi vega er kominn á tíma og ekki hefur tekist að sinna viðhaldi og endurnýjun nægilega vel. Vegagerðin hefur áætlað að viðhaldsskuld á öllu vegakerfi á forræði Vegagerðarinnar sé varlega metin að minnsta kosti um 200 milljarðar króna. Mikilvægt er að ráðast í uppfærslu á vegakerfinu sjálfu, breikkun brúa, breikkun vega og jarðganga sem er í raun að hluta til endurbygging kerfisins. Með þessu má áætla að brýr, jarðgöng og uppfærsla á vegakerfinu í rétta vegtegund miðað við þróun umferðar, sé viðhaldsskuldin varlega áætluð tvöföld þessi upphæð.

Til að tryggja viðunandi burðargetu þjóðvega miðað við núverandi mælingar þyrfti að endurnýja 190 km á ári. Þá yrði fjárförð verkefnisins 10 milljarðar króna á ári. Fjárveitingar síðustu ára hafa legið á bilinu 16–20% af reiknaðri fjárförð. Árleg viðhaldspörf bundinna slitlaga

er 24 milljarðar króna og árleg viðhaldspörf malarslitlaga 3 milljarðar króna. Vegagerðin áætlað að árleg viðhaldspörf til að uppfæra jarðgöng vegna aukinna alþjóðlegra krafna verði um 1 milljarður króna og árleg viðhaldspörf brúa verði einnig um 1 milljarður króna á ári.

Samtökin líta svo á að vanræksla á viðhaldi jafngildi skuldasöfnun á kostnað komandi kynslóða. Með því að fresta nauðsynlegu viðhaldi eykst heildarkostnaður til lengri tíma, þar sem enduruppbygging ónýtra innviða er margfalt dýrari en reglubundið viðhald. Slæmt ástand innviða eykur jafnframt slysaþættu og tafatíma, sem dregur úr samkeppnishæfni þjóðarbúsins.

## 5. Fjármögnun og nýjar leiðir

SI telja jákvætt að í samgönguáætluninni sé lögð aukin áhersla á fjármögnun samgöngukerfisins og að leitað sé leiða til að styrkja framkvæmdagetu þess. Samkvæmt markmiði 2.1. er lagt upp með að fjármagna stærri samgönguinnviði með stofnun innviðafélags þ.e. að sett verði á stofn opinbert hlutafélag um uppbyggingu og fjármögnun stærri samgönguinnviða.

Samtökin hafa lengi bent á að ástand og uppsöfnuð viðhaldsskuld samgöngukerfisins kallar nú á gríðarlegar fjárfestingar ef koma á því í ásættanlegt horf. Því er eðlilegt að stjórnvöld kanni nýjar fjármögnunarleiðir, svo sem samvinnuverkefni hins opinbera og einkaaðila eða stofnunar sérstaks innviðafélags, til að tryggja að stórar og samfélagslega mikilvægar framkvæmdir verði ekki háðar árlegum sveiflum í fjárlögum. Slíkar leiðir geta stuðlað að auknum stöðugleika og betri nýtingu fjármuna, sé rétt að þeim staðið og kerfislegar hindranir ekki til staðar. Vísa samtökin þar í umsögn sína um áform um lagasetningu um stofnun innviðafélags.<sup>1</sup>

Reynslan af lögum um samvinnuverkefni (PPP) frá 2020 sýnir þó að ekki nægir að setja lagaramma einan og sér, nauðsynlegt er að framkvæmdarvald, fjármögnun og ábyrgð sé skýrt frá upphafi. Reynsla annarra Evrópuríkja sýnir að innviðafélög geta verið afar árangursríkt fyrirkomulag til að hraða uppbyggingu samgöngumannvirkja, að því gefnu að hlutverk, fjármögnun og valdheimildir séu skýrt afmörkuð frá upphafi. Jafnframt sýnir sú reynsla að ef sjálfstæði félaga er óljóst eða pólitísk íhlutun mikil, getur sá ávinningur sem stefnt er að glatast.

## 6. Sjálfbærni og orkuskipti

Samtökin fagna þeirri áherslu sem lögð er á sjálfbærni, orkuskipti og aðlögun samgöngukerfisins að loftslagsbreytingum. Mikilvægt er þó að orkuskipti og innleiðing nýrrar tækni í samgöngum fari fram með samræmdum hætti og í takt við þróun innviða þannig að þau styðji við samkeppnishæfni atvinnulífsins.

Í þessu samhengi vilja samtökin benda á þá undarlegu staðreynd að við innleiðingu á lögum um kílómetragjald á ökutæki var veittur 80% tímabundinn afsláttur af kílómetragjaldi fyrir hóp- og vörubifreiðar yfir 10.000 kg sem nota umhverfisvænt eldsneyti. Þar eru talin upp metan, metanól, rafmagn og vetni, en lífdísílolía er ekki meðal þeirra eldsneytisgjafa sem njóta afsláttar þrátt fyrir að notkun hennar felur í sér litla sem enga fjárfestingu í nýjum tækjakosti. Umrædd útilokun felur í sér mismunun, enda er lífdísílolía viðurkennd sem umhverfisvænt eldsneyti og er jafnframt framleidd á Íslandi.

---

<sup>1</sup> 723a0bf9-edeaf011-9bd4-005056bcce7e



Samtökin hvetja til þess að lífdísilolíu verði bætt við upptalningu umhverfisvænna eldsneytisgjafa sem njóta afsláttar af kílómetragjaldi eða aðrar leiðir skoðaðar til að skapa frekari hvata til notkunar hennar, í þágu jafnræðis, tæknilegs hlutleysis og stuðnings við innlenda framleiðslu.

## 7. Uppbygging flugvalla

Samtökin fagna umfjöllun í kafla 3.4 samgönguáætlunarinnar um hagkvæmar leiðir til uppbyggingar flugvalla í samstarfi Isavia Innanlandsflugvalla ehf. og Vegagerðarinnar. Þó er gerð athugasemd við orðanotkun í tillögunni þar sem vísað er í „tjörubundna grús“. Tjara hefur verið bönnuð til slíkra nota í áratugi, en í íslenskri vegagerð er eingöngu notast við bik.

## 8. Niðurlag

Að lokum vilja SI áréttar að samgönguáætlun til langs tíma er langtímafjárfesting fyrir samfélagið í heild en ekki skammtímatæki í ríkisfjármálum. Samtökin kalla eftir því að Alþingi afgreiði áætlun sem er raunhæf, fjármögnuð og byggð á faglegri forgangsroðun, þannig að hægt sé að vinda ofan af uppsafnaðri innviðaskuld og tryggja samkeppnishæfni Íslands til framtíðar.

F.h. Samtaka iðnaðarins

A handwritten signature in dark ink, reading 'Jóhanna Klara Stefánsdóttir'.

Jóhanna Klara Stefánsdóttir  
sviðsstjóri mannvirkjasviðs



**3Umsögn um:** 322. mál – Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030

**Sendandi:** Samtök sunnlenskra sveitarfélaga / SASS

**Dagsetning:** 9. febrúar 2026

SASS fagnar þeirri framtíðarsýn sem sett er fram í samgönguáætlun 2026–2040, þar sem lögð er áhersla á greiðar, öruggar og sjálfbærar samgöngur sem styðja við búsetufrelsi og jákvæða byggðapróun. Fyrir Suðurland, þar sem atvinnulíf, ferðapjónusta og daglegt líf íbúa byggja á áreiðanlegum samgöngum, eru þessar áherslur lykilforsenda áframhaldandi þróunar.

SASS lýsir hins vegar verulegum áhyggjum af því að tvöföldun vega og öryggisumbætur á umferðarmestu vegum Suðurlands, einkum Hringvegi 1, séu að stórum hluta settar á seinni hluta áætlunartímabilsins, þ.e. eftir árið 2036. Umferðarpungi á Hringveginum frá Selfossi að Höfn í Hornafirði er mikill allt árið um kring vegna vinnusóknar, þungaflutninga og mikils fjölda innlendra og erlendra ferðamanna. Núverandi vegur er víða of þröngur, án aðskilnaðar akstursstefna, og uppfyllir ekki nútímakröfur um umferðaröryggi. Vegurinn er á köflum hreinlega hættulegur miðað við þá notkun sem honum er ætlað. Að fresta tvöföldun og öðrum öryggisumbótum um áratug eða lengur samrýmist hvorki markmiðum um fækkun slysa né þeirri þjóðhagslegu verðmætasköpun sem á sér stað á Suðurlandi.

Jafnframt bendir SASS á að ekki er sett fram skýr og tímasett áætlun um endurbætur og tvöföldun brúa utan Hringvegar á Suðurlandi sem og á Þjóðvegi 1. Fjöldi einbreiðra brúa er á tengi- og byggðavegum sem eru daglega notaðir af íbúum, skólaakstri, þungaflutningum og ferðamönnum. Skortur á slíkri áætlun eykur slyshættu og dregur úr öryggi og áreiðanleika samgangna innan svæðisins.

### **Hafnarmál á Suðurlandi**

Í hafnamálum telur SASS ljóst að fjárheimildir Hafnarbótasjóðs eru takmarkaðar miðað við umfang þeirra verkefna sem þarf að ráðast í á Suðurlandi. Hafnir á borð við Þorlákshöfn, Vestmannaeyjahöfn og Höfn í Hornafirði gegna lykilhlutverki í útflutningi, ferðapjónustu og alþjóðlegum flutningum. Án aukins fjárhagslegs svigrúms er hætta á að nauðsynleg uppbygging og viðhald dragist, með neikvæðum áhrifum á atvinnulíf og byggðapróun.

### **Flugsamgöngur**

Varðandi flugsamgöngur telur SASS alvarlegt að í áætluninni sé ekki sett fram skýr stefna um eflingu flugs. Áherslan virðist fyrst og fremst vera á að halda núverandi þjónustustigi, án metnaðar



um aukið flug eða bætt aðgengi. Fyrir byggðir á borð við Höfn og Vestmannaeyjar er flug ekki munaður heldur grundvallarþjónusta sem snýr að öryggi, heilbrigðisþjónustu, atvinnulífi og búsetufrelsi.

### **Almenningssamgöngur**

Loks leggur SASS ríka áherslu á að almenningssamgöngur séu lykilforsenda byggðapróunar á Suðurlandi. Samgöngur innan og milli vinnusóknarsvæða, sem og tengingar við höfuðborgarsvæðið, þurfa að vera raunhæfur valkostur fyrir íbúa. Þrátt fyrir jákvæðar yfirlýsingar skortir í áætluninni skýrar útfærslur, tímasetningar og tryggða fjármögnun til að almenningssamgöngur á Suðurlandi geti gegnt því hlutverki sem þeim er ætlað.

Til viðbótar vísar SASS jafnframt til og tekur undir umsagnir sveitarfélaga á Suðurlandi.

Fyrir hönd SASS,  
Ingunn Jónsdóttir  
Framkvæmdastjóri.



Kópavogur, 9.febrúar 2026.  
Málsnr. 2601003/PBG

**Efni: Umsögn Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030, 322. mál.**

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) vilja með umsögn þessari um ofangreinda tillögu leggja sérstaka áherslu á eftirfarandi þætti:

**1. Samgöngusáttmálinn**

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun er gerð grein fyrir Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins á bls. 102 til 103 og framkvæmdatöflu hans á bls 104. Eins og kemur þar fram hefur verið „unnið að verkefnum samgöngusáttmála í samvinnu ríkis og sveitarfélaga frá undirritun hans í september 2019. Með sáttmálanum samcinuðust ríki og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu um framtíðarsýn og markmið fyrir samgöngur á svæðinu. Á grunni laga nr. 81/2020 var í október 2020 stofnað opinbert hlutafélag um framkvæmdirnar, Betri samgöngur ohf., sem er í sameiginlegri eigu ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu. Mikilvægar framkvæmdir hafa þegar klárast, svo sem á Reykjanesbraut í Hafnarfirði, Suðurlandsvegi milli Vesturlandsvegjar og Hádegismóa og á Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ. Þá hafa verið lagðir 20 km af göngu- og hjólastígum. Samfélagslegur ábati samgöngusáttmála er metinn um 1.140 milljarður kr. (á verðlagi 2023) til 50 ára, en heildarfjárfesting er áætluð 311 milljarðar kr. Hlutfall af heildarfjárfestingu til 2040 er áætlað 42% í stofnvegi, 42% í innviði Borgarlinu, 13% í uppbyggingu hjóla- og göngustíga og 3% í umferðarstýringu, flæði og öryggi. Samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins var uppfærður í ágúst 2024. Til efni uppfærslu samgöngusáttmálans voru breytingar á kostnaðaráætlunum til hækkunar og röskun á framkvæmdaáætlun hans, mikilvægi þess að ákveða rekstrarform nýs kerfis almenningssamgangna sem og innviða og þörf fyrir mörkun og skilgreiningu framkvæmda þannig að fyrir lægi hvaða þættir einstakra framkvæmda væru greiddir af samgöngusáttmálanum og hverjir ekki. Við uppfærslu framkvæmdatöflu fyrir samgöngusáttmálann var einkum litið til markmiðs sáttmálans og eigenda hans, hönnunar, áætlanagerðar, skipulags- og matsferlis, framkvæmdatíma og samþættingar verkefna, fjármögnunar, fjárflæðis og afkastagetu hins opinbera og ráðgjafa- og verktakamarkaðar“.

Er því fagnað að samkomulagi ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu séu gerð góð skil í samgönguáætluninni og samkvæmt uppfærðum samgöngusáttmála.

✓ **Fjármögnun.**

Samkvæmt samgönguáætluninni eru bein framlög til samgöngusáttmálans (Betri Samgangna ohf) samkvæmt fjárstreymisáætlun uppfærðs samgöngusáttmála<sup>1</sup> sem og framkvæmdaáætlun Samgöngusáttmálans.

**2. Önnur mikilvæg verkefni á höfuðborgarsvæðinu.**

✓ **Skálafellsvegur**

Aðildarfélög SSH áætla uppbyggingu á skíðasvæðinu í Skálafelli á næstu árum. Núverandi aðkomuvegur frá Þingvallavegi er um 3,5 km að lengd og er í umsjón Vegagerðarinnar. Hann telst ófullnægjandi í mörgu tilliti þ.m.t. breidd, umferðaröryggi, burðargeta o.fl. Uppbygging í Skálafelli er óhugsandi án lagfæringa á aðkomuveginum. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni var gert ráð fyrir fjármagni í lagfæringar á Skálafellsvegi í samgönguáætlun árið 2011-2022, á 3. tímabili sem náði til áranna 2019-2022. Samkvæmt

<sup>1</sup> Bls 14 – IV. FJÁRMÁL SAMGÖNGUÁÆTLUNAR – SUNDURLIÐUN ÚTGJALDA



upplýsingum frá Vegagerðinni er undirbúningur í gangi við ofangreint og vonir standa til þess að framkvæmdir komist brátt í gang.

✓ **Elliðavatnsvegur**

Elliðavatnsvegur, frá Kaldárselsvegi að Vífilstaðavegi er vegur í veghaldi Vegagerðarinnar. Kaldárselsvegur er í veghaldi Hafnarfjarðarbæjar og Vífilstaðavegur er í veghaldi Garðabæjar. Elliðavatnsvegur er því ekki hluti af samhangandi stofnvegakerfi Vegagerðarinnar á höfuðborgarsvæðinu. Í tengslum við breytingar á vegalögum árið 2007 féll Elliðavatnsvegur því ekki lengur undir skilgreiningu á stofnvegum á höfuðborgarsvæðinu og hefur því staðið til að skila honum til viðkomandi sveitarfélaga. Aftur á móti er ástand hans með þeim hætti (ástand og umferðaöryggi) að ekki hefur verið unnt að skila honum til sveitarfélaganna. Hefur í fyrri samgönguáætlun verið gert ráð fyrir því að endurbæta veginn þannig að sveitarfélögin gætu tekið við veghaldi hans. Samtöl hafa átt sér stað milli viðkomandi sveitarfélaga og Vegagerðarinnar um hvort og hvernig vegurinn gæti talist hluti af stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins.

Í þeirri samgönguáætlun sem nú liggur fyrir er einungis gert ráð fyrir kostnaði við frumhönnun á umræddum vegi. Mikilvægt er að fjármagn verði strax sett í veginn, þannig að hægt sé að hefja framkvæmdir við þá kafla sem áriðandi er að laga og verða síðar að samhangandi fullbúnum vegi.

✓ **Bláfjallavegur**

SSH og Vegagerðin hafa átt í samstarfi um rýni á opnun Bláfjallavegar frá janúar 2023, sem felur í sér að unnið verði kostnaðarmat, hönnun og áhættumat vegna vatnsvermdar. Jafnframt verði horft til hlutverks vegarins með hliðsjón af vara- og flóttaleiðum á höfuðborgarsvæðinu. Vegagerðin vann gróft kostnaðarmat í mars 2022 þar sem kom fram að endurgerð vegarins til að hann uppfyllti helstu kröfur kostaði 1.500–2.000 m. kr. Framkvæmdir á veginum eru ekki ráðgerðar í fyrirliggjandi samgönguáætlun.

SSH leggja mikla áherslu á framgöngu ofangreindra verkefni og að þau verði leidd til lykta.

### 3. Rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Samkvæmt Samgögnusáttmálanum og Samgönguáætlun mun ríkið koma með auknum hætti að fjármögnun og rekstri almenningssamgangna innan höfuðborgarsvæðisins. Þannig tekur ríkið ábyrgð sem nemur þriðjungi af nettórekstrarkostnaði. Þá mun ríkið veita framlög til orkuskipta í almenningssamgöngum og koma að stofnun sameiginlega félags sem ber ábyrgð á skipulagi og rekstri almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Framangreint hefur hingað til gengið eftir og er nú nýtt félag að hefja starfsemi sína. Er því fangað.

#### Lokaorð

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu vænta áframhaldandi góðs samstarfs við stjórnvöld um framgang samgögnusáttmálans og önnur þau verkefni sem upp hafa verið talin, enda mikilvægt að þau markmið sem sett hafa verið fram, nái fram að ganga m.a. með skýrri tilvísun í það efni sem tillaga að þingsályktun til samgönguáætlunar felur í sér.

Virðingarfyllst,

Páll Björgin Garðmundsson  
Framkvæmdastjóri SSH

Norðurlandi vestra, 5. febrúar 2026

**Efni:** Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

Umhverfis- og samgöngunefnd kynnir til samráðs mál nr. 322/2025, "Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030". Umsagnarfrestur er til og með 09.02.2026.

Stjórn Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) veitir hér umsögn um framlagða samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og fimm ára aðgerðaráætlun 2026–2030. SSNV fagnar þeirri stefnumörkun sem birtist í áætluninni um að innviðir mæti þörfum samfélagsins og að markmið um sjálfbærar byggðir verði raunveruleg leiðarljós í forgangsöröðun.

Stjórn leggur áherslu á að til þess að markmið áætlunarinnar nái fram að ganga á Norðurlandi vestra þurfi forgangsöröðun fjármuna og framkvæmdum að endurspegla raunverulegar aðstæður landsbyggðarinnar, þar sem vegalengdir eru langar, vetrarfærð er krefjandi og samgöngur lykilforsenda búsetu, atvinnuþróunar og jafnræðis.

### **Malarvegir, öryggi og byggðasjónarmið**

Stjórn SSNV fagnar sérstaklega áherslu á fækkun malarvega og bætt viðhald vegakerfisins. Á Norðurlandi vestra er hlutfall malarvega hátt og stór hluti skólaaksturs fer fram á slíkum vegum. Þetta hefur áhrif á öryggi barna, ferðatíma, slit ökutækja og rekstrarkostnað sveitarfélaga.

Stjórn leggur ríka áherslu á að við forgangsöröðun framkvæmda verði ekki horft eingöngu til umferðartalna heldur einnig til skólaaksturs og öryggis barna, vetrarlokana og afhendingaröryggis, þarfa atvinnulífs og ferðaþjónustu og jafnræðis í aðgengi að þjónustu

Slík nálgun er forsenda þess að samgöngur styðji raunverulega við byggðaðróun.

### **Vetrarþjónusta sem lykilinnviður**

Stjórn fagnar áformum um endurskoðun vinnureglna vetrarþjónustu Vegagerðarinnar. Núverandi kerfi endurspeglar að mati sveitarfélaganna ekki breytt samfélagsmynstur, aukna umferð ferðamanna, stóraukinn skólaakstur og aukna vinnusókn milli byggða.

Sérstaklega er mikilvægt að þjónustustig taki mið af aðstæðum á hverju svæði en ekki eingöngu umferðarmagni. Mikilvægt er að vegir sem skólabílar aka njóti aukins forgangs, hálkuvarnir verði auknar og snjómokstur verði reglulegri til að tryggja öryggi.

Vetrarþjónusta er ekki aðeins öryggismál heldur einnig lykilforsenda heilsársferðarþjónustu og atvinnuþróunar á Norðurlandi vestra.

## **Almenningssamgöngur og byggðajafnræði**

Stjórn SSNV tekur heilshugar undir markmið um eflingu almenningssamgangna og heildstæða nálgun á leiðakerfi milli byggða. Fyrir Norðurland vestra eru slíkar samgöngur forsenda þess að vinnusóknarsvæði geti stækkað, aðgengi að heilbrigðisþjónustu, menntun og opinberri þjónustu batni og að loftslagsmarkmið náist með minni notkun á einkabíl.

Samtökin leggja áherslu á að þessi markmið verði studd með nægjanlegu og tryggju rekstrarfé, þannig að landsbyggðin sitji ekki eftir þegar kemur að þróun og þjónustustigi almenningssamgangna.

## **Farnet og öryggi í dreifbýli**

Stjórn SSNV fagnar áherslu á bætt farnetssamband á þjóðvegum en bendir jafnframt á að víða á Norðurlandi vestra er farnet einnig ábótavant til dreifbýlis.

Gott farnet er grundvallaröryggisatriði í neyðartilvikum, mikilvægt fyrir landbúnað, ferðarþjónustu og nýsköpun og forsenda nútímaþjónustu og atvinnu.

Stjórn leggur til að lágmarks farnetsþjónusta verði skilgreind sem hluti af grunnsamgönguinnviðum, ekki eingöngu á stofnvegum heldur einnig á lykilleiðum sem tengja byggð og þjónustu.

## **Innviðir sem undirstaða verðmætasköpunar**

Stjórn SSNV tekur undir áherslu á að samgöngumannvirki séu ekki einungis kostnaður heldur fjárfesting í verðmætasköpun. Vegir, hafnir og tengdir innviðir eru forsenda útflutnings, ferðarþjónustu, atvinnuuppbyggingar og búsetugæða.

Til þess að framtíðarsýn áætlunarinnar um sjálfbærar byggðir nái fram að ganga þarf fjármögnun innviða að vera í samræmi við þann metnað sem settur er fram í markmiðum.

Stjórn SSNV fagnar heildarstefnu samgönguáætlunarinnar og mörgum þeim áherslum sem þar koma fram, sérstaklega um öryggi, viðhald, fækkun malarvega, vetrarþjónustu, almenningssamgöngur og farnet.

Til að áformin skili raunverulegum árangri á Norðurlandi vestra leggja samtökin þó áherslu á að:

- byggða- og öryggissjónarmið ráði forgangsörðun framkvæmda
- vetrarþjónusta verði uppfærð í takt við nútímaþarfir
- almenningssamgöngur fái raunhæfa fjármögnun
- farnet verði skilgreint sem grunninnviður um allt land
- og að saman fari metnaðarfull markmið og raunverulegir fjármunir

Stjórn áskilur sér jafnframt rétt til frekari athugasemda á síðari stigum og lýsir sig tilbúna til samtals við nefndina um málið.

F. h. stjórnar Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra



Sveinbjörg/Rut Pétursdóttir,  
Framkvæmdastjóri





Skrifstofa Alþingis –

nefndasvið b.t. umhverfis- og samgöngunefndar

Borgarnesi 09.02. 2026

### **Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun**

Með tölvupósti dagsettum 21.01 2026 er Samtökum sveitarfélaga á Vesturlandi gefin kostur á að veita umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026 til 2030. Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) senda hér með umsögn um tillöguna. Umsögnin byggir annars vegar á Samgönguáætlun Vesturlands sem öll sveitarfélögin samþykktu árið 2021 og ályktunum frá Haustþingi SSV 2025.

#### **1. Almenn um samgönguáætlun**

Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) taka almennt undir þau markmið sem sett eru fram í tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040. Á Vesturlandi eru ekki skráðir flugvellar, einungis lendingarstaðir og því verður ekki komið inn á framkvæmdir við flugvelli í þessari umsögn og aðeins lítilega um framkvæmdir við hafnir. Hér verður því fyrst og fremst fjallað um framkvæmdir í vegamálum.

Í upphafi er rétt að taka fram að stjórn SSV fangar þeim framkvæmdum sem fyrirhugaðar eru á höfuðborgarsvæðinu og munu nýtast íbúum á Vesturlandi eins og landsmönnum flestum. Tvöföldun Vesturlandsvegar á Kjalarnesi og fyrirhugað upphaf framkvæmda við Sundabraut. Stjórn SSV minnir á að það er afar brýnt að framkvæmdir við Vesturlandsveg á Kjalarnesi verði í takt við áætlanir og framkvæmdum ekki slegið á frest líkt og gerðist 2024 sem var mjög bagalegt fyrir vegfarendur. Sundabraut mun fela í sér miklar samgöngubætur fyrir íbúa á Vesturlandi sem og íbúa á Vestfjörðum, Norðurlandi og Austurlandi. Mikilvægt er að forgangsroðun í uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu styðji við framgang á lagningu Sundabrautar, þar sem talið er að Sundabraut henti fyrir alla ferðamáta, efli almenningssamgöngur og bæti samgöngur innan höfuðborgarsvæðis og til og frá borginni. Því er mjög brýnt að framgangur verkefnisins verði tryggður og brautin verði tilbúin árið 2032 eins og stefnt er að.

## 2. Vegakerfið á Vesturlandi

Lengd vegakerfisins á Íslandi var um 12.900 km árið 2020 og þar af um 1.845 km á Vesturlandi, sem er því um 14% alls vegakerfis landsins í lengdarmetrum talið. Hlutfall malarvega á Vesturlandi er langt umfram landsmeðaltal. Ef bornar eru saman tölur frá 2020 fyrir landið og Vesturland má sjá að verulegur munur er þar á.

|            | Landið allt | Vesturland |
|------------|-------------|------------|
| Stofnvegir | 7%          | 16%        |
| Tengivegir | 62%         | 70%        |

Undanfarin 13 ár voru fjárveitingar til vegaframkvæmda við stofnvegi á Vesturlandi aðeins um 5 milljarðar, sem er að meðaltali um 385 milljónir á ári. Þessar fjárveitingar dugðu engan vegin til brýnustu uppbyggingar vegakerfisins í landshlutanum á þessu tímabili.

Ástandi vega á Vesturlandi hefur hrakað mjög mikið undanfarin ár, á sama tíma og umferð um landshlutann hefur aukist verulega. Umferð ferðafólks eykst stöðugt í takt við aukin fjölda gesta sem kemur til landsins, en um 50% erlendra ferðamanna fer um Vesturland. Þá hafa fiskflutningar aukist mikið, bæði með sjávarfang og fisk úr sjóeldi sem keyrt er um Vesturland.

Vegakerfið á Vesturlandi er því víða orðið mjög lélegt og skemmst að minnast þess að snemma árs 2025 lýsti Vegagerðin yfir neyðarástandi á vegum á Vesturlandi vegna slæms ástands þeirra. Því er mikil þörf er því á að auka fjárveitingar til vegamála á Vesturlandi, hvort sem er til viðhalds, nýframkvæmda eða til að efla öryggi.

## 3. Viðhald vega á Vesturlandi

Viðhald vega á Vesturlandi var komið í mikið óefni og hér að ofan var rífað upp að Vegagerðin lýsti yfir neyðarástandi á vegum vegna skorts á viðhaldi og blæðinga í slitlagi. Því er það mjög jákvætt að hækka eigi fjárveitingar til viðhalds og samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni á að hefja vinnu við stór viðhaldsverkefni á fjölförnum leiðum á Vesturlandi, eins og Snæfellsnesvegi 54, Stykkishólmsvegi 58 og Vestfjarðarvegi 60 um mið-Dali á þessu ári. Það skiptir því sveitarfélögin á Vesturlandi miklu máli að á næstu árum verði þessi brýnu viðhalds verkefni klárað.

## 4. Framkvæmdir við stofnvegi á Vesturlandi

Stjórn SSV gerir alvarlegar athugasemdir við fjárveitingar til ný framkvæmda við stofnvegi á Vesturlandi. En og aftur eru fjárveitingar til Vesturlands mun lægri en til annarra landshluta utan höfuðborgarsvæðisins þrátt fyrir brýna framkvæmdaþörf. Því veldur það stjórn Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi miklum vonbrigðum að aðeins er áætlað að verja 2.400

m.kr. til ný framkvæmda við stofnvegi á Vesturlandi á næstu fimm árum eða mun lægri upphæð en í öðrum landshlutum.

Í meðfylgjandi tölum er ekki er tekið tillit til framkvæmda við jarðgögn sem verða á Norðurlandi samkvæmt áætlun;

|                      |                     |
|----------------------|---------------------|
| <i>Vesturland</i>    | <i>2.400 m.kr.</i>  |
| <i>Vestfirðir</i>    | <i>9.100 m.kr.</i>  |
| <i>Norðurland v.</i> | <i>4.725m.kr.</i>   |
| <i>Norðurland e.</i> | <i>7.140 m.kr.</i>  |
| <i>Austurland</i>    | <i>10.100 m.kr.</i> |
| <i>Suðurland</i>     | <i>18.000 m.kr.</i> |

Samkvæmt þessum tölum fara 2.400 m.kr. af um 51,4 milljörðum eða um 4.7% af fjárveitingum til framkvæmda við stofnvegi til Vesturlands. Við þessar lágu fjárveitingar geta sveitarfélögin á Vesturlandi ekki unað.

Stjórn SSV gerir að umfjöllunarefni fyrirhugaðar framkvæmdir við þrjá stofnvegi á Vesturlandi;

#### **Skógarstrandarvegur (Snæfellsnesvegur 54 )**

Samkvæmt samgönguáætlun er gert ráð fyrir því að verja um 2,1 milljarði til framkvæmda við Skógarstrandarveg. Vegurinn er mikilvæg tenging á milli Snæfellsness og Dalabyggðar, bæði hvað varðar atvinnu og þjónustu. Hann er hluti af stofnvegakerfinu og lengsti vegakaflinn í því neti sem er án bundins slitlags. Umferð hefur aukist mjög um veginn undanfarin ár vegna fjölgunar ferðamanna og Dalabyggð mun í auknum mæli njóta góðs af þeim gríðarlega fjölda ferðamanna sem leggur leið sín um Snæfellsnes og skemmtileg hringleið opnast. Stjórn SSV fangar því að halda eigi áfram með þá stóru framkvæmd sem Skógarstrandarvegur er, en mikilvægt er að veita auknu fjármagni til vegarins í aðgerðaráætlun.

#### **Uxahryggir vegur 52**

Í hátt á annan áratug hefur verið unnið að endurbótum og lagningu bundins slitlags á veginum um Uxahryggi. Ennþá er eftir að leggja slitlag á um 22 km kafla efst í Lundarreykjardal og sú framkvæmd er ekki á áætlun fyrir en á 2 og 3 tímabili samgönguáætlunar. Vegurinn um Uxahryggi tengir saman Vesturland og Suðurland og skapar ýmis tækifæri til þess að auka samskipti og samstarf íbúa þessara landshluta, auk þess sem hann skapar ótal tækifæri í ferðaþjónustu og möguleika til þess að dreifa ferðamönnum betur um landið. Rétt er að minna á að árið 2016 fékk vegurinn sérstaka fjárveitingu þar eða hann var talinn mikilvægur vegur fyrir ferðaþjónustuna, líkt og Dettifossvegur og Kjósaskarða. Framkvæmdir við þá vegi voru kláraðar fyrir einhverjum árum. Stjórn Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi leggur þunga áherslu á að framkvæmdir við Uxahryggjaveg muni hefjast að nýju fyrir árið 2030 og þeim lokið á 2 tímabili samgönguáætlunar.

## **Þjóðvegur 1 (2+1) Hvalfjörður – Borgarnes**

Í markmiðum Samgönguáætlunar kemur fram að akstursleiðir verði aðskildar á umferðarmestu vegum landsins til að auka umferðaröryggi. Þörfin fyrir tvöföldun Vesturlandsvegjar frá Hvalfjarðargöngum í Borgarnes er orðin mjög brýn þar sem umferð um veginn er alltaf að þyngjast og því miður hafa orðið mjög alvarleg slys á þessum vegakafli undanfarin ár. Mikilvægt er að taka ákvörðun sem fyrst um veglínu þjóðvegjar 1 um Hvalfjarðarsveit og legu nýrra Hvalfjarðarganga og að tímasetningar vegna undirbúnings og framkvæmda standist áætlun.

### **5. Hvalfjarðargöng**

Samhliða öðrum framkvæmdum við Vesturlandsveg er ljóst að huga þarf nú þegar að tvöföldun Hvalfjarðarganga, en stutt er í að hámarki umferðar um göngin skv. reglugerð verður náð. Ríkissjóður þarf að hafa frumkvæði að nauðsynlegum undirbúningi og framkvæmd verkefnisins. Brýnt er að Vegagerðin leggi fram sem fyrst tillögur sínar að legu nýrra ganga og áætlun um undirbúning verkefnisins.

### **6. Tengivegir**

Í kaflanum um markmið, áherslur og aðgerðir kemur fram að fækkun malarvega er eitt af lykilviðfangsefnum í vegamálum á næstu árum. Í markmiði 5 a. segir „Áfram verði unnið markvisst að lagningu bundins slitlags á tengivegi sem styðji við atvinnu- og byggðaðróun og auðveldi skólaakstur á svæðum sem nú búa við malarvegi. Við forgangsroðun uppbyggingar tengivega verði litið til öryggissjónarmiða, aðgengis að farneti, umferðarþunga, ástands vega, akstursleiða skólaaksturs, vinnusóknar, ferða þjónustu og óska sveitarfélaga.

Ef þessi markmið eiga að nást þá er nauðsynlegt að gera átak í lagningu bundins slitlags á tengivegi. Tengivegir skipta orðið sífellt meira máli fyrir íbúa í dreifbýli og ört vaxandi ferðaþjónustu. Á Vesturlandi er um 70 % tengivega án slitlags. Stærstur hluti þessara vega er í tveimur sveitarfélögum, Borgarbyggð og Dalabyggð. Þetta eru landstór sveitarfélög þar sem búið er að sameina fjölda sveitarfélaga, en fyrir 30 árum síðan voru 20 sveitarfélög á því svæði sem þessi tvö sveitarfélög ná yfir í dag. Það er afar mikilvægt þegar sveitarfélög sameinast að þau fái stuðning til þess að byggja upp heilstæð atvinnu- og þjónustusvæði. Góðar samgöngur eru lykilatriði í því að hægt sé að byggja upp slík svæði og sérstaklega mikilvægt að huga að því þegar gera á átak í sameiningu sveitarfélaga.

Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir því að 2200 m.kr. fari til tengivega á landinu á árinu 2026 og lækki niður í 2100 næstu tvö árin. Þetta er afar bagalegt þar eða fjárveitingar til tengivega hafa verið 2500 m.kr. undanfarin ár og með öllu óskiljanlegt að það eigi að lækka þessar fjárveitingar. Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi leggja á það áherslu að framlög til tengivega verði hækkuð strax á árinu 2026 og verði ekki undir 3000 m.kr. á ári út tímabil

aðgerðaráætlunar. Ef þessi tillaga yrði að veruleika teljum við að raunhæft sé að tala um að markvisst sé unnið að lagningu bundins slitlags á tengivegi.

Stjórn SSV hefur um árbil talað fyrir því að vegurinn um Laxárdalsheiði sem er tengivegur verði skilgreindur sem sérstök framkvæmd á samgönguáætlun, líkt og vegurinn um Vatnsnes í Húnaþingi vestra. Mikilvægt er að ljúka lagningu bundins slitlags á Laxárdalsheiði sem fyrst enda er þessi vegur mikilvæg tenging á milli Vesturlands og Vestfjarða annars vegar, og Norðurlands hins vegar, auk þess að vera varaleið þegar Holtvörðuheði lokast vegna snjóá. Uppbyggingu á slíkum vegi á ekki að fjármagna í gegnum þær takmörkuðu fjárveitingar sem eru til tengivega.

## **7. Almenningsamgöngur**

### **Landsbyggðarstrætó**

Almenningsamgöngur eru mikilvægt umhverfis- og loftlagsmál, auk þess að vera stórt hagsmunamál fyrir íbúa, sérstaklega námsmenn, eldri íbúa og þá sem kjósa bíllausan lífsstíl. Því er mjög mikilvægt að öll sem það kjósa geti nýtt sér almenningsamgöngur til daglegra nota. Stjórn SSV lýsir því yfir þungum áhyggjum að fyrirhuguðum samdrætti í fjárveitinum til almenningsamgangna.

Almenningsamgöngur með „landsbyggðarstrætó“ eru mjög mikilvægar fyrir Vesturland. Brýnt er að núverandi leiðakerfi verði styrkt enn frekar á næstu árum og mikilvægt að Vegagerðin sé tilbúin til þess að horfa til samþættingar á almenningsamgöngum og akstri á vegum sveitarfélaga líkt og gert hefur verið í Borgarbyggð. Ljóst er að með slíku fyrirkomulagi mætti t.d. stórbæta almenningsamgöngur á Snæfellsnesi. Þá er mikilvægt að Vegagerðin eigi gott samstarf við landshlutasamtökin um skipulag leiðakerfis og gerð sumar- og vetraráætlana.

Loks er mikilvægt að Vegagerðin vinni áfram að því að efla almenningsamgöngur á milli höfuðborgarsvæðisins og nærsveitarfélaga, mæti þörfum notenda og að þessi samgöngumáti verði á sanngjörnu verði.

### **Breiðafjarðarferjan Baldur**

Baldur gegnir lykilhlutverki í samgöngum um og við Breiðafjörðinn. Ljóst er að framtíð ferjusiglinga er mikilvæg fyrir íbúa og atvinnulíf á svæðinu og felur í sér eina helstu tengingu milli Vestfjarða og Vesturlands.

Það var stór áfangi þegar keypt var ný ferja sem uppfyllir betur kröfur um öryggi og þjónustu, en eftir sem áður er brýnt að þegar verði hafin vinna við varanlega lausn með smíði nýrrar ferju. Það er mikilvægt að ákvörðun verði tekin um smíði á nýrri Breiðafjarðarferju, sem hönnuð verði með tilliti til orkuskipta framtíðarinnar og geti jafnframt nýst sem varaskip fyrir Herjólf. Áætlun um smíði nýrrar ferju verði sett inn í samgönguáætlun og að fjármögnun hennar endurspeglar í fjármálaáætlun um opinber fjármál. Stjórn SSV tekur undir hugmyndir um að sérstök ferjuáætlun verði hluti af samgönguáætlun



Loks er mikilvægt að ríkið fjárfesti í viðeigandi þjónustuaðstöðu í tengslum við starfsemi ferjunnar, þar sem slík aðstaða er forsenda samfellu í þjónustu og ætti að fylgja útboðum ríkisins hverju sinni.

## 8. Hafnamál og sjóvarnir

Í Samgönguáætlun Vesturlands, sem unnin var af sveitarfélögunum á Vesturlandi árið 2021, eru tiltekin þau hafnarverkefni sem óskir eru um að farið verði í á næstu árum eða haldið áfram með á Vesturlandi. Stór hluti forgangsverkefna í Samgönguáætlun Vesturlands varðandi framkvæmdir við hafnir á Snæfellsnesi eru í aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030 og því eru ekki gerðar athugasemdir við tillögu samgönguáætlunar varðandi framkvæmdir við hafnir á Vesturlandi.

Hins vegar er þörf á mun markvissari aðgerðum og auknu fjármagni til að verja land og byggð fyrir ágangi sjávar. Tímasett aðgerðaráætlun sem byggir á forgangsroðun um sjóvarnir, til að vernda byggð og varnir gegn landrofi, er mikilvægur grunnur að markvissum aðgerðum. Ágangur á þegar byggð svæði og á land er vaxandi vandamál sem verður að bregðast við.

## 9. Fjármögnun vegaframkvæmda

Í samgönguáætlun er kynnt hugmynd að stofnun innviðafélags og tilgangur þess að koma á nýju skipulagi fjármögnunar við framkvæmd stórra samgöngumannvirkja. Félagið hefur m.a. það samfélagslega markmið að flýta fyrir þjóðhagslega mikilvægum framkvæmdum. Fjármögnun félagsins og verkefna þess byggist á fjórum stöðum, og þar á meðal gjalddöku af samgöngumannvirkjum í eigu félagsins. Félagið fer með eignarhald þeirra mannvirkja sem það fjármagnar. Hægt verður að færa eignarhald mannvirkja til ríkisins eftir að þau hafa verið tekin í notkun á grundvelli samkomulags þar að lútandi, enda hafi það ekki neikvæð áhrif á afkomu félagsins.

Íbúar á Vesturlandi hafa reynslu af því að taka þátt í fjármögnun samgöngubóta með veggjöldum, en gerð Hvalfjaraðgangna var verkefni sem gekk mjög vel og þegar göngin voru uppgreidd árið 2018 voru þau afhent ríkinu. Reynslan af Hvalfjarðargöngum hefur leitt til þess að í Samgönguáætlun Vesturlands sem sveitarfélögin öll stóðu að, er farið yfir afstöðu þeirra til Veggjalda. Þar segir;

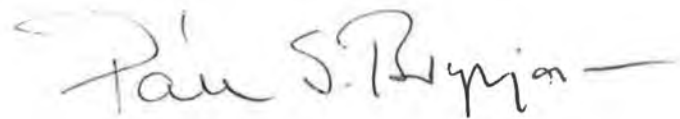
*„Veggjöld geta í heild eða að hluta staðið straum af byggingarkostnaði, viðhaldi, rekstri, þróun og eðlilegum afrakstri af fjárfestingu mannvirkis.... Þegar forsenda vegaframkvæmdar með veggjaldi er skoðuð þá má segja að tímasparnaður, lægri aksturskostnaður og öryggi vegfarenda séu megin röksemdin fyrir álagningu veggjalds. Afleidd áhrif eru hins vegar aukin umferð, stækkun atvinnusvæðis, aukin tækifæri í ferðaþjónustu og hækkun fasteignaverðs. Álagning veggjalds er hins vegar ekki óumdeild ekki síst þegar aðrar mikilvægar framkvæmdir í öðrum landshlutum eru án veggjalds. Það er skoðun starfshópsins um stefnumótun í samgöngumálum á Vesturlandi að álagning veggjalds komi aðeins til greina í verkefnum sem eru ekki á langtímaáætlun ríkissjóðs, enda sé það verulegur hagur íbúanna*

*að framkvæmdum verði flýtt. Forsenda þeirrar aðferðarfræði er hins vegar að gjaldtöku sé stillt í hóf gagnvart þeim sem eru reglulega í förum þar sem veggjald er lagt á og komið til móts við þá sem sækja atvinnu eða nám og þurfa að nýta viðkomandi mannvirki. Þá er mikilvægt að fyrir liggi almenn stefnumótun ríkisins um í hvaða tilvikum beita skuli veggjöldum til þess að flýta framkvæmdum eða koma nauðsynlegum öryggisúrbótum í verk.“*

Stjórn SSV lýsir hins vegar yfir andstöðu við þær hugmyndir að nýtt innviðafélag muni fjármagna framkvæmdir sínar með því að leggja veggjöld á mannvirki eins og Hvalfjarðargögn sem voru á sínum tíma fjármögnuð með veggjöldum. Að hefja aftur gjaldtöku af mannvirkjum sem eru að fullu upp greidd, er ekki skynsamlega aðgerð og í raun óásættanlega.

Með vinsemd og virðingu

f.h. stjórnar SSV

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Páll S. Brynjarsson', followed by a horizontal line.

Páll S. Brynjarsson

Framkvæmdastjóri



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Alþingi  
101 Reykjavík

5. febrúar 2026

## Efni: Umsögn stjórnar SSNE um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030, 322. mál.

Norðurland eystra er víðfemur landshluti þar sem eru langar vegalengdir, fjölbreytt atvinnulíf og á tíðum krefjandi veðurfar. Samgöngur eru því grundvallarforsenda búsetuöryggis, atvinnuþróunar og raunverulegs jafnræðis íbúa landshlutans. Á haustþingi SSNE í október 2023 var samhljóða samþykkt **Samgöngustefna Norðurlands eystra fyrir árin 2023-2033**, þar sem sveitarfélögin sem standa að SSNE leggja áherslu á öruggar, greiðar og umhverfislega sjálfbærar samgöngur sem styðja við jákvæða byggðapróun.

Stjórn SSNE fagnar því að í fimm ára aðgerðaáætlun samgönguáætlunar séu stór og mikilvæg verkefni á Norðurlandi eystra sem eru meðal annars sett í forgang í Samgöngustefnu Norðurlands eystra. Þar ber helst að nefna **Fljótagöng** sem er afar mikilvægt umferðaröryggismál og mikilvægt að brugðist sé við aðstæðum þar strax. Leiðin um Almennunga er jafnframt mikilvæg varaleið fyrir Þjóðveg 1 þegar loka þarf leiðinni um Öxnadalsheiði. Þá er fagnaðarefni að brú yfir **Skjálfandafljót á Norðausturvegi (85)** sé inni í aðgerðaráætlun, enda um að ræða lykiltengingu fyrir atvinnulíf, þjónustusókn og daglegt líf íbúa. Sama má segja um **Bárdardalsveg vestri** en uppbygging hans skiptir miklu máli og eins er fagnaðarefni að ljúka eigi við uppbyggingu vegarins um **Brekkaheiði** sem mun skila miklu fyrir uppbyggingu atvinnulífs á Langanesinu.

Að auki má fagna þeim almennu áherslum og markmiðum sem koma fram í þingsályktuninni en í texta þingsályktunarinnar eru sett fram skýr markmið um jafnræði landshluta, mikilvægi byggðapróunar og öryggi í samgöngum. Tengsl milli þessara markmiða og fjármögnunar eru hins vegar víða óljós, og er **áætlunin að mati stjórnar SSNE óþarflega afturþung gagnvart Norðurlandi eystra**, þar sem fá verkefni rata inn á fyrsta tímabil fimm ára aðgerðaáætlunarinnar. Það dregur verulega úr byggðalegum áhrifum áætlunarinnar og vinnur gegn markmiðum hennar um jafnræði og stuðning við Akureyri sem svæðisborg. Þessi afturþungi veldur jafnframt neikvæðum byggðalegum áhrifum fyrir þau fimm byggðalög á Norðurlandi eystra sem hafa verið skilgreind og tekið þátt í verkefni Bygðastofnunar Brothættar byggðir.

Sérstök vonbrigði eru að brú yfir **Skjálfandafljót við Goðafoss**, sem er tilbúin til útboðs og telst mikilvægt umferðaröryggisverkefni á fjölfarinni leið, skuli ekki vera hluti af fyrsta tímabili aðgerðaráætlunarinnar. Sama má segja um umferðaröryggi á leiðinni **Akureyri - Þelamörk**.

Þá gagnrýnir stjórn SSNE að brú yfir **Jökulsá á Fjöllum**, sem er lykilinnviður fyrir öryggi og samfellu vegakerfisins á norðausturhluta landsins og tengir Norðurland og Austurland, sé ekki meðal verkefna

á fyrsta tímabili áætlunarinnar. Eins skorar stjórn SSNE á Alþingi að **halda áfram uppbyggingu Akureyrarflugvallar** og tryggja þar með reglubundið millilandaflug til Akureyrar.

Þá vill stjórn SSNE jafnframt árétta að rekstrarþættir samgöngukerfisins séu ekki síður mikilvægir en nýframkvæmdir, og er mikilvægt að tryggja stöðugan og fyrirsjáanlegan rekstrargrundvöll.

### *Vetrarþjónusta*

Stjórn SSNE fagnar sérstaklega þeirri áherslu samgönguáætlunarinnar á að tryggja að flutningar milli landshluta, frá framleiðslustað og að útflutningsstað, gangi snurðulaust fyrir sig allt árið og að unnið verði að eflingu vetrarþjónusta en þetta hefur ítrekað verið ályktað um á vettvangi SSNE, nú síðast á haustþingi SSNE í október 2025:

*Haustþing SSNE leggur áherslu á að viðhald og uppbygging vegakerfisins verði forgangsmál og að vetrarþjónusta á helstu leiðum verði eflað til að tryggja öryggi, samkeppnishæfni og tengsl atvinnulífsins við útflutningsmarkaði. Samgöngur eru lífæð samfélaga og með markvissum íjárfestingum skapast forsendur fyrir aukinni verðmætasköpun og jafnvægi í byggð.*

Eins og fram kemur í þingsályktuninni þá er vetrarþjónusta ekki aðeins mikilvæg fyrir vöruflutninga, heldur skipta þær alla vegfarendur máli og eru lykilþáttur í eflingu vinnusóknarsvæða og sókn íbúa landshlutans í ýmsa opinbera þjónustu. Þannig væri til að mynda eðlilegast að skilgreina **Dettifossvæg sem stofnvæg með skilgreinda heilsársþjónustu** enda er vegurinn mikið nýttur, til að mynda til flutninga til og frá landfiskeldi í Öxarfirði, í þjónustusókn fyrir íbúa og fyrir ferðafólk.

**Vetrarþjónusta** er einn mikilvægasti þáttur samgöngukerfisins á Norðurlandi eystra og leggur stjórn SSNE þunga áherslu á að nægt fjármagn fylgi til að hægt verði að ná raunverulegum árangri í þessu lykilviðfangsefni. Þá er mikilvægt að hafa í huga að þjónustu á vegum verði ekki einungis forgangsraðað eftir umferðarþunga, heldur einnig eftir mikilvægum samfélagsþörfum, eins og t.a.m. aðgengi að þjónustu, skólaakstri og þörfum atvinnulífsins.

Stjórn SSNE vill í þessu samhengi einnig árétta þá skoðun sína að **helmingamokstur sé úrelt fyrirkomulag** sem ekki á við í nútímasamgöngukerfi þar sem umferð hefur aukist gríðarlega frá því sem áður var. Slíkt þjónustustig leiðir til skerts öryggis, ófyrirsjáanleika og mismununar á milli landshluta og getur ekki talist ásættanleg lausn til framtíðar í samgöngukerfi sem á að byggja á jafnræði, öryggi og fyrirsjáanleika. Stjórn SSNE skorar á umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis að leggja þetta fyrirkomulag af.

### *Umferðaröryggi og stytting leiða*

Á Norðurlandi eystra hefur ýmis opinber þjónusta, t.a.m. sjúkrahúsþjónusta verið byggð upp á Akureyri og því mikilvægt að horfa til þess að stytta leiðir innan landshlutans, sem og til annarra landshluta, bæði til austurs og vesturs.

Stjórn SSNE telur brýnt að í samgönguáætlun verði settur inn sérstakur og skýr liður um malbikun umferðarþunga vega, sérstaklega á hringveginum. Á Norðurlandi eystra eru fjölmargir vegkaflar með mikla daglega umferð þar sem ómalbikaðir vegar valda aukinni slyshættu, verri akstursaðstæðum og hærri rekstrarkostnaði. **Malbikun slíkra vega ætti að teljast grunnþjónusta í samgöngukerfinu**, ekki undantekning og mikilvægt að farið verði í átak til að auka hlutfall malbikaðra vega.

Þá leggur stjórn SSNE áherslu á mikilvægi þess að **stytta ferðatíma og bæta öryggi á þjóðveginum** bæði í vestur- og austurátt í samræmi við Samgöngustefnu Norðurlands eystra. Í því samhengi má

vísa til nýsamþykkrar þingsályktunar um borgarstefnu þar sem meðal annars er lögð áhersla á góðar samgöngutengingar milli Akureyrar og Reykjavíkur. Vegatenging milli þessara tveggja borga hefur veruleg áhrif á samkeppnishæfni landshlutans, aðgengi að sérhæfðri þjónustu og raunverulegt jafnræði íbúa gagnvart höfuðborgarsvæðinu. Þá telur stjórnin brýnt að farið verði í markvissa endurnýjun Hringvegarins og að til að mynda verði markvisst horft til 2+1 veglausna á umferðarþyngstu köflum þjóðvegarins, sem hafa sýnt sig að bæta öryggi og umferðarflæði. Fyrir orkuskipti í samgöngum er stytting ekki síst mikilvæg þar sem styttri leið þýðir færri hleðslustopp og myndu slíkar styttingar jafnframt styðja við markmið stjórnvalda í loftslagsmálum með samdrætti á útblæstri gróðurhúsategunda. Má í því samhengi nefna **mikilvægi Fljótaganga og ganga undir Öxnadalshéiði (styttri útgáfa)**.

Þá vill stjórn SSNE nefna mikilvægi þess að fara í brýnar umferðaröryggisúrbætur í landshlutanum sem gætu haft mikil áhrif til fækkunar slysa í vegasamgöngum. Má þar m.a. nefna: **Hringtorg á gatnamótum Hringvegar og Eyjafjarðarbrautar eystri, Vegamót Hringvegar og Norðausturvegar 85, og hringtorg á hringveg Glerárgötu/Tryggvabraut, tvöföldun vegarins Belamörk-Akureyri, auk fjölda einbreiðra brúa** í landshlutanum.

#### Útrýming malarvega

Stjórn SSNE vill jafnframt vekja athygli á **miklu umfangi ómalbikaðra vega** á Norðurlandi eystra og hægum framförum í fækkun þeirra. Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum eru í dag um 45 km stofnvega, 550 km tengivega og 560 km héraðsvega á Norðurlandi eystra ómalbikaðir. Þrátt fyrir þetta virðist fjármögnun til malbikunar í samgönguáætluninni vera takmörkuð og langt frá því að mæta raunverulegri þörf, enda fáir kílómetrar fjármagnaðir á fimm ára tímabilinu.

Slík staða hefur neikvæð áhrif á umferðaröryggi, aðgengi að þjónustu, rekstrarkostnað heimila og atvinnulífs, auk þess sem hún vinnur gegn markmiðum um jafnræði landshluta. Stjórn SSNE telur því brýnt að sett verði **markviss og tímasett áætlun um fækkun malarvega**, með skýrri forgangsriðun og raunhæfri fjármögnun. Þá hvetur stjórn SSNE til þess að skoða aðrar leiðir til fjármögnunar á útrýmingu malarvega og horfa til fjölbreyttari leiða til að leggja á bundið slitlag en nú er gert en malarvegir eru með mismikla umferð og sinna misjöfnum þörfum og þurfa því mismikla uppbyggingu. Þess má geta að miðað við núverandi forsendur mun taka u.þ.b. 60 ár að útrýma malarvegum á landsvísu.

Stjórn SSNE vill í því samhengi benda sérstaklega á þrjá vegi sem ekki eru nefndir á samgönguáætlun en ættu að gera það vegna mikillar daglegrar umferðar bæði vegna búsetu, atvinnu og ferðaþjónustu, en það eru **Svarfaðardalsvegur, vegurinn um Fnjóskadal og Dalsmynni, og vegurinn um Melrakkaslétu**.

#### Flugvellir og flugsamgöngur

Stjórn SSNE telur brýnt að **halda áfram uppbyggingu Akureyrarflugvallar** sem lykilflugvallar utan Keflavíkur og Reykjavíkur og raunverulegs millilandaflugvallar með reglubundnu millilandaflugi. Þar skiptir sérstaklega miklu máli að farið verði í uppbyggingu aðflugsljósa í Pollinum sem bæði eru á deiliskipulagi og eru fullhönnuð, en með þeim mætti vænta verulega lægri aðflugslágmarka í landingu til suðurs, sem myndi bæta aðgengi, auka öryggi og styrkja rekstrargrundvöll flugvallarins. Þrátt fyrir þetta nær verkefnið ekki inn á fimm ára aðgerðaáætlun samgönguáætlunar. Þá er mikilvægt að **tryggja lóðauppbyggingu** við flugvöllinn í takt við mikla eftirspurn.

Uppbygging reglubundins millilandaflugs um Akureyrarflugvöll felur jafnframt í sér umtalsverð tækifæri fyrir Norðurland eystra og Ísland í heild. Slík uppbygging styður við fjölbreyttara atvinnulíf



og ýtir undir fjárfestingar, eflir ferðapjónustu utan háannatíma, styrkir stöðu Akureyrar sem svæðisborg og dregur úr álagi og ágangi á suðvesturhornið.

**Millilandaflug um Akureyri eykur einnig aðgengi landsbyggðarinnar að alþjóðlegum mörkuðum, skapar betri forsendur fyrir útflutning, nýsköpun og alþjóðlegt samstarf, og eykur viðnámsþrótt og áfallapol landsins í heild.** Til að þessi tækifæri nýtist til fulls er nauðsynlegt að innviðir flugvallarins, þar á meðal aðflugsljós og búnaður og lóðir, standi undir því hlutverki sem honum er ætlað.

Þá leggur stjórn SSNE jafnframt áherslu á mikilvægi þess að **viðhalda og styrkja Húsavíkurflugvöll**, en flugvöllurinn gegnir mikilvægu hlutverki fyrir atvinnulíf, aðgengi að þjónustu og ekki síst sjúkraflug sem er lífsnauðsynlegt fyrir íbúa svæðisins. Stjórn SSNE hefur í því samhengi verulegar áhyggjur af viðhaldsfjármagni til minni flugvalla, þar á meðal Húsavíkurflugvallar og þarf að tryggja að fjármagn til viðhald flugvallarins verði nægjanlegt og fyrirsjáanlegt. Án slíkra aðgerða er **raunveruleg hættu á að sjúkraflug verði sett í uppnám**, með alvarlegum afleiðingum fyrir íbúa Þingeyjarsýslu.

#### *Hafnir og ferjur*

Hafnir eru lífæðar samfélaga og sinna mikilvægri þjónustu við íbúa og atvinnulíf landshlutans. Uppbygging og viðhald þeirra skiptir því lykilatriði, ekki síst í ferjuhöfnunum fjórum á Norðurlandi eystra; **Grimsey, Hrísey, Dalvík og Árskógsandi**. Þjóðleiðin til Grímseyjar liggur um Dalvíkurhöfn og er þar útbóta þörf á hreinlætis- og biðaðstöðu fyrir farþega, sem og bílastæðum. Á svipaðan hátt vantar aðstöðu á höfninni á Árskógsandi, þaðan sem Hríseyjarferjan siglir. Þá er löngu kominn tími til endurnýjunar á ferjunum báðum og er mikilvægt að það verði gert sem allra fyrst. Stjórn SSNE leggur jafnframt áherslu á að **ekki sé dregið úr tíðni ferða ferjusiglinga** til beggja eyja og að **tryggð verði tenging ferjusiglinga** við almenningssamgöngur á landi.

Þá er mikilvægt að ríkið komi að því að **tryggja landtengingar fyrir rafmagn í öllum höfnum** svo þær séu reiðubúnar fyrir orkuskipti á sjó. Þetta er sérstaklega mikilvægt í þeim höfnum þar sem skemmtiferðaskip koma til hafnar, sem og í ferjuhöfnunum.

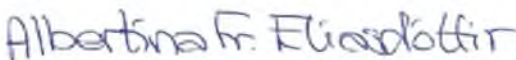
#### *Að lokum*

Stjórn SSNE leggur áherslu á að **samgönguáætlun er ekki einungis tæknilegs eðlis** þar sem fjallað er um skipulag framkvæmda, heldur er hún eitt **mikilvægasta byggðastjórnartæki ríkisins**.

Fyrir Norðurland eystra snýst **samgönguáætlun um öryggi, jafnræði og raunhæfa og skýra framtíðarsýn fyrir búsetu og atvinnulíf í landshlutanum**. Þrátt fyrir jákvæð skref í áætluninni sem stjórnin fagnar þá telur stjórn SSNE að nauðsynlegt sé að færa fleiri brýn verkefni inn á fyrsta tímabil aðgerðaáætlunarinnar, styrkja rekstrarþætti samgöngukerfisins og tryggja að yfirlýst markmið um jafnræði og byggðaðþróun endurspeglit í forgangsroðun og fjármögnun.

**Stjórn SSNE skorar á Alþingi, umhverfis- og samgöngunefnd og fjárlaganefnd að taka framangreind sjónarmið til alvarlegrar skoðunar við afgangið samgönguáætlunarinnar.** Með markvissari forgangsroðun, skýrari áherslum og raunhæfari fjármögnun má tryggja að samgönguáætlunin verði það tæki sem henni er ætlað að vera – stoð undir öflugra byggðaðþróun, öruggar samgöngur og jafnræði íbúa um land allt.

Fyrir hönd SSNE,

  
Albertína Friðbjörg Elíasdóttir, framkvæmdastjóri

Seyðisfirði 9.febrúar 2026.

Efni: umsögn um þingmál 322 - Fjarðarheiðargöng  
Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 -2040

**Undirrituð/aður** íbúi á Seyðisfirði kallar eftir því að samgönguáætlunin verði tekin til gagn Gerrar endurskoðunar, fyrst og fremst hvað varðar Fjarðarheiðargöngin. Staða Seyðisfjarðarbæjar er slæm í dag eftir mörg stór áföll í atvinnulífi og náttúru. Óskað er eftir skilning á því ástandi, það er mjög aðkallandi að það sé hlustað á okkur fólkið sem býr við þessar óviðunandi aðstæður. Bent er á mikilvægi þess að jarðgöng verði boruð undir Fjarðarheiði, einn hættulegasta fjallvegs á Íslandi sem fyrst! Framtíð Seyðisfjarðar er í húfi!

Staða Seyðisfjarðar, ef Fjarðargöng (Mjóafjarðargöng) verða sett í forgang sem fyrsti hluti í hringtengingar mið-Austurlands mun einangra Seyðisfjörð enn frekar og uppbygging heilsárs atvinnu verður ekki möguleg. Það er hugsunarskekkja að halda að umferðin sem fer um Egilsstaði til Seyðisfjarðar muni velja það að fara um Norðfjörð til Seyðisfjarðar. Það er einnig alrangt að halda því fram að Mjóafjarðargöng tengi saman Mið-Austurland að vetri þegar Fjarðarheiði og Fagrigdalur verða áfram hluti af hringtengingunni. Vetrarmánuðirnir verða eftir sem áður til mikilla vandræða.

Skoðum aðeins helstu gallana við þessa leið. Samkvæmt samanburði RHA<sup>1</sup> á gangakostum á Austurlandi, kemur m.a. þetta fram:

Þar segir að menntaskólinn á Egilsstöðum verði aðgengilegri fyrir nemendur af svæðinu með tilkomu Mjóafjarðarganga, en það er alrangt. Fjarðarheiðin og Fagrigdalur munu eftir sem áður hefta aðgengi að skólunum því í raun breyta Mjóafjarðargöng engu þar um nema þá fyrir Seyðfirðinga og Mjófirðinga, það yrði betra aðgengilegra fyrir ungmenni þaðan að sækja verkmenntaskólann í Neskaupstað, líklega 5-6 ungmenni. Aðgengi fyrir Héraðsbúa að Verkmenntaskólanum yrði ekki bætt með Mjóafjarðargöngum af augljósum ástæðum þar sem tveir erfiðir fjallvegir verða áfram hluti af hringtengingunni hvað þá aðgengi Fjarðarbyggðar að ME.

*Í skýrslu RHA segir einnig: „**Þar sem vegurinn um Fjarðarheiði verður áfram hluti af vegakerfinu miðað við þessa sviðsmynd mun framkvæmdin ekki stuðla að því markmiði samgönguáætlunar að efla hlut kvenna í samgöngum þar sem minna þurfi að aka vegi þar sem aðstæður þykja viðsjárverðar en kannanir hafa bent til þess að það dragi úr hreyfanleika kvenna, sérstaklega að vetrarlagi.**“*

Það er staðreynd að það eru konur sem hafa hvað mest áhrif á búsetuval fjölskyldna. Þessi staðreynd er því varla til hagsbóta fyrir Seyðisfjörð eða Egilsstaði. Samgöngur milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða eru afar mikilvægar. Börn frá báðum stöðum stunda íþróttir og ýmsar tómstundir sem eru í boði fyrir börn og ungmenni í sveitarfélaginu ýmist á Egilsstöðum eða Seyðisfirði. Það segir sig sjálft að vetrarsamgöngur er lykilþáttur í því að það gangi upp. Það hefur ekki verið rannsakað hve mikil neikvæð byggðapróunin verður á Seyðisfirði ef Fjarðarheiðargöngum verður hafnað.

---

<sup>1</sup> Skýrsla RHa

RHA skýrslan segir þetta um Mjóafjarðargöngin: „**Hringleið um firðina verður til, nema þegar Fjarðarheiði er lokuð sem mun nýttast fyrir ferðaþjónustuna og Mjóiljörður mun opnast betur sem ferðamannastaður. Fyrir ferðamenn sem koma eða fara með Norrænu verður aðgengi mun betra og skapast ný láglandisleið sem auðveldar og styttr leiðina til Fjarðabyggðar og sunnanverðs landsins.**“

Er þetta kannski raunverulega ástæðan fyrir því að íbúar í Fjarðarbyggð kallar eftir þessari forgangsörðun? Þ.e. að þeir fái ferðamannastrauminn sem nú fer um Egilsstaði beint til sín? Ef svo er þá snýst þessi hringtenging ekki um öryggi að vetrarlagi, ef svo er þá er gríðarlega mikilvægt að átta sig á því að Fjarðarheiðargöng eru fyrst og fremst öryggismál fyrir þá sem þurfa að komast til og frá Seyðisfirði að vetrarlagi. Flæði fyrir ferðamenn til Fjarðarbyggðar má bíða!

Úr RHA skýrslunni: „*Hvað varðar málefni sveitarfélaga, þá hefur fámennara sveitarfélag en 1.000 íbúa; Seyðisjarðarkaupstaður, nú þegar sameinast Múlapingi árið 2020 og fyrir liggur að þegar sú ákvörðun var tekin var litið til þess að Fjarðarheiðargöng væru í auglýsni, og á samþykkttri samgönguáætlun.*

Með tilkomu Mjóafjarðarganga einvörðu yrði vegurinn um Fjarðarheiði áfram meginleiðin milli Seyðisjarðar og Egilsstaða, stjórnsýslumiðstöðvar Múlapings og hindrun í daglegum samskiptum innan sveitarfélagsins. Sveitarstjórnarmenn í Múlapingi hafa látið hafa það eftir sér í fréttum að „Fjarðarheiðargöng og Öxi [séu] bæði algjör forsenda fyrir því að þetta sveitarfélag varð að veruleika“ (Magnús Hlynur Hreiðarsson, 2022). **Að halda Fjarðarheiði enn inni í vegkerfinu með þessum hætti og að bæta umferð á þennan varasama veg milli Egilsstaða og Fjarðarbyggðar er helsti gallinn við Mjóafjarðargöng.**

Ástæða er til að óttast það að þeir dagar sem nú eru skilgreindir sem opnir dagar en væru illfærir yrðu þá lokunardagar miðað við aukna umferð um Fjarðarheiði.

Meira úr skýrslu RHA: „**Kostnaður við Fjarðarheiðargöng eru metin á 43,739 Milljarða króna án VSK og framkvæmdatími 7,65 ár.** Göngin eru fullhönnuð og tilbúin til útboðs. Þau stytta leiðina frá Seyðisfirði til Egilsstaða um 11,6 km.

Gert er ráð fyrir að 11,0 lokunardagar í stað eins komi í veg fyrir 3.616 bílferðir árið 2034. Þetta er umferð sem mun ekki eiga sér stað vegna lokana, týnd umferð.

**(Innskot frá bréfitara: hin týnda umferð ætti að mælast líka út frá erfiðu dögnum sem eru mun fleiri en lokuðu dagarnir á Fjarðarheiði)**

Við Mjóafjarðargöng er miðað við samtals 12,4 km af jarðgöngum, 2,5 km af vegum og 140 m af brúm. Gert er ráð fyrir að heildarkostnaður **verði 37.366 Mkr án VSK og framkvæmdatími verði 5 ár.** Þau lengja leiðina frá Seyðisfirði til Egilsstaða um 53 km“.

Verðmunurinn er einungis um 7 milljarðar, en Fjarðarheiðargöngin eru full hönnuð og tilbúin til útboðs. Það kemur fram í skýrslu RHA að framkvæmdatími Mjóafjarðarganga miðist við 5 ár ef hægt verður að bora bæði göngin í einu, annars eru það 7 ár eins og áætlað er að það taki að bora Fjarðarheiðargöngin.

Ef rýnt er í vegalengdir munu göngin um Mjóafjörð fyrst og fremst gagnast Fjarðabyggð, enda hefur andstaðan við Fjarðarheiðargöngin fyrst og fremst komið frá nokkrum háværum íbúum í Fjarðabyggð hvar Erlendur Magnús Jóhannsson hefur haft hvað hæst.

Stjórnsýslan á Austurlandi með kjörna fulltrúa í stafni og í samstarf þeirra innan SSA hafa hinsvegar ítrekað samþykkt ályktun um að Fjarðarheiðargöng verði fyrsti áfanginn og að Mjóafjarðargöngin komi í öðrum áfanga í hringtengingu mið-Austurlands sú aðgerð yrði algjör bylting eins og kemur fram í skýrslu RHA.

Það virðist hinsvegar henta Innviðaráðherra vel að taka meinta ósamstöðu upp og nýta sem svar við því að í raun séu Austfirðingar sammála um að Seyðfirðingar fari um Mjóafjörð til Egilsstaða og hafi Fjarðarheiðina áfram sem aðalleið. Með því að taka Mjóafjarðargöng framfyrir er Innviðaráðherra og ríkisstjórnin öll að samþykkja að Seyðisfjörður sækji alla þjónustu í raun og veru til Neskaupsstaðar fremur en að sækja hana inna byggðarlagsins Múlaþings til Egilsstaða.

Hér er tafla yfir vegalengdir fyrir Seyðisfjörð / Múlaþing, með Mjóafjarðargöngum eingöngu eða með Fjarðarheiðargöngum:

|                                                                                | Vegalengd km |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>Seyðisfjörður til Egilsstaða, um Fjarðarheiði</b>                           | 27 km        |
| <b>Fjarðarheiði lokuð eða illfær, Seyðisfjörður – Egilsstaðir um Mjóafjörð</b> | <b>79 km</b> |
|                                                                                |              |
| <b>Seyðisfjörður – Egilsstaðir um Fjarðarheiðargöng</b>                        | 21 km        |

**Undirrituð/aður** kallar eftir því að jarðgangaáætlun verði tekin til endurskoðunar og að staða Seyðisfjarðar verði metin til fulls. Það eru allir sammála um það að hringtenging mið-Austurlands myndi skapa gríðarleg tækifæri fyrir Austurland allt, það er enginn vafi á því. Mikið hefur verið ritað um þá stöðu sem kemur upp ef þeirri röðun jarðganga á Austurlandi verður breytt og það væri að bera í bakkafullan lækinn að fara nánar út í það hér. En lokaorðin mín koma úr RHA skýrslunni frá nóvember 2025 en þar kemur eftirfarandi fram á bls. 55:

***„Skalinn sem notaður er í tengingu atvinnu og búsvæða sem og byggðapróun hefur hæstu einkunn þrjá plúsa. Bæði Fjarðarheiðargöng ein og sér sem og Mjóafjarðargöng ein og sér fá hæstu einkunn í þessum flokkum enda hafa bæði göngin mjög mikil áhrif. Það er því ekki hægt að fara út fyrir skalann og gefa sameiginlegri framkvæmd enn hærra. En hins vegar gæfi það líklega réttari mynd af áhrifunum að þessi sameiginlega framkvæmd fengi fjóra plúsa. Slík eru þau“.***

**Undirrituð/aður** óskar eftir því að Fjarðarheiðargöng verði boðin út og sett í framkvæmd strax. Það sem vegur þyngra í samanburði þessara ganga er að Seyðisfjörður berst við að halda bænum í byggð eftir mörg þung áföll síðustu ára.

Virðingafyllt

Sigfinnur Mikaelsson

**Athugasemdir við þingskjal nr. 463-322, mál 157 löggjafarþing 2025-2026. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040.**

Til Umhverfis og samgöngunefndar Alþingis.

Með þessari umsögn vil ég koma á framfæri athugasemdum við þá kúvendingu sem hefur orðið í samgönguáætlun. Núverandi tillaga að samgönguáætlun er kjaftshögg fyrir Austurland þar sem lagt er til að fresta öllum stærstu framkvæmdum sem að Austurland hefur beðið eftir og jafnvel ganga svo langt að taka þau alveg af áætlun þ.e.

Fjarðarheiðargöng, nýr vegur yfir Öxi, ný Lagarfljótsbrú, brú yfir Jökulsá á Fjöllum við Grímsstaði og úrbætur á Suðurfjarðarvegi. Innviðaráðherra huggaði þó okkur íbúa á svæðinu með því að tilkynna okkur að við myndum fá hringtorg. Hringtorg sem enginn hefur beðið eftir nema jú kannski Vegagerðin. Þessar miklu breytingar á samgönguáætlun hefur mikil áhrif á svæðið allt enda þurfum við sem búum hérna að stóla á góðar samgöngur. Fjarðarheiðargöng og vegur um Öxi voru bæði eitt af forsendum fyrir stofnun Múlapings þ.e sameiningu sveitarfélaganna hérna fyrir austan. Þá sameinaðist Fljótsdalshérað, Borgarfjörður Eystri, Seyðisfjörður og Djúpivogur og það segir sig sjálft að báðar þessar framkvæmdir eru nauðsynlegar til að styrkja samgöngur sveitarfélagsins.

Snúum okkur aðeins að forgangsöröðun jarðgangnaáætlunar sem lögð er til í framangreindri þingsályktun sem leggur til að fresta Fjarðarheiðargöngum og setja á ís. Ég ætla að leggja það til við Alþingi að Fjarðarheiðargöng verði sett aftur í fyrsta sæti í forgangsáætlun samgönguáætlunar, líkt og þau eru í núgildandi áætlun.

Fjarðarheiðargöng eru tilbúin til útboðs og eru þau einu jarðgöng á Íslandi sem eru klár til útboðs og þau hafa verið lengi á áætlun. Það að fresta Fjarðarheiðargöngum líkt og er lagt til í nýrri samgönguáætlun felur í sér að illa er farið með fjármuni landsmanna. Það er búið að eyða fjármagni í að rannsaka Fjarðarheiðargöng og hafa þau verið lengi á áætlun og að taka þau af forgangsáætlun núna og setja á ís er vægast sagt illa farið með fjármuni landsmanna með því að setja fullhönnuð göng á ís og setja önnur í forgang sem er ekki búið að fullrannsaka og ekki hanna og þá er alls ekki verið að ræsa neinar vélar heldur að drepa á þeim og bíða eftir hönnun.

Rökstuðningur ráðherra og ríkisstjórnarinnar við breytttri forgangsöröðun hefur verið helst að Fjarðarheiðargöng séu of dýr og ekki fjárhagslega forsvanleg en það stenst bara ekki þegar kafað er dýpra í málið. Þetta var til dæmis rakið af Garðari Erni Garðarssyni í grein sem birtist í Morgunblaðinu 24.desember 2025 síðastliðinn. Að halda því fram að ef að Fjarðarheiðargögn væru í forgangi í samgönguáætlun þá væri ekki hægt að fjármagna hana stenst heldur ekki mat þó að ríkisstjórnin haldi því fram að samgönguáætlun sé fullfjármögnuð í þessari mynd sem hún er sett fram nú. Ef rýnt er í hana þá er hún alls ekki fullfjármögnuð og ef skoðuð er taflan yfir jarðgöng þá kemur skýrt fram þar að hún er



ekki fullfjármögnuð og hluti af kostnaðinum er utan fjármagnsáætlunar og á sá kostnaður að fara í svokallað innviðafélag sem er ekki einu sinni búið að stofna. Svo það að halda því fram að tillaga að nýrri samgönguáætlun sé fullfjármögnuð er ekki rétt staðhæfing, það sem er í raun og veru verið að gera er að fresta jarðgangagerð um 3-5 ár með því að setja Fljótagöng í forgang sem er ekki búið að rannsaka, hanna né bjóða út og svo á framkvæmdarkostnaðurinn af þeim göngum að fara í tíðrætt innviðafélag.

Einnig gerði ég í fáfræði minni ráð fyrir að ráðherrar landsins þyrftu að vinna eftir núgildandi áætlunum og lögum sem væri búið að samþykka á Alþingi. Það hefur núverandi innviðaráðherra alls ekki gert og hefur hann síðan hann tók við embættinu ekki verið að vinna eftir núgildandi samgönguáætlun 2020-2034 sem var samþykkt á Alþingi þann 29.júní 2020. Ráðherra lét rannsaka Fljótagöng þó þau væru ekki í forgangi og er augljóst að það var alltaf áætlun hans að setja þau í forgang og er einnig búið að bjóða út hönnunina þrátt fyrir að það sé ekki búið að samþykkja áætlunina og er því að vinna þvert á móti núgildandi áætlun. Ráðherra bað einnig um skýrslu þar sem verið er að bera saman jarðgangakosti á Austurlandi og notaði hana sem rökstuðning við að fresta Fjarðarheiðargöngum og skoða aðra jarðgangakosti á Austurlandi þó að það væri alls ekki niðurstaða þessarar skýrslu.

Ég vil því ítreka þá kröfu til þingmanna að endurskoða þessa tillögu að samgönguáætlun með tilliti til þess hvernig er farið með austurland og einnig endurskoða forgangsörðun í jarðgangááætlun og sýna að það á ekki að skipta máli frá hvaða landshluta sitjandi ráðherra er frá heldur eiga áætlanir að byggja á rannsóknum og hvað er best fyrir landið sem heild.

Virðingarfyllst,

Signý Ingólfssdóttir  
Verkfræðingur

**Athugasemdir við þingskjal nr. 463-322, mál 157 löggjafarþing 2025-2026. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040.**

Til Umhverfis og samgöngunefndar Alþingis.

Með þessari umsögn vil ég koma á framfæri athugasemdum við þá kúvendingu sem hefur orðið í samgönguáætlun. Núverandi tillaga að samgönguáætlun er kjaftshögg fyrir Austurland þar sem lagt er til að fresta öllum stærstu framkvæmdum sem að Austurland hefur beðið eftir og jafnvel ganga svo langt að taka þau alveg af áætlun þ.e.

Fjarðarheiðargöng, nýr vegur yfir Öxi, ný Lagarfljótsbrú, brú yfir Jökulsá á Fjöllum við Grímsstaði og úrbætur á Suðurfjarðarvegi. Innviðaráðherra huggaði þó okkur íbúa á svæðinu með því að tilkynna okkur að við myndum fá hringtorg. Hringtorg sem enginn hefur beðið eftir nema jú kannski Vegagerðin. Þessar miklu breytingar á samgönguáætlun hefur mikil áhrif á svæðið allt enda þurfum við sem búum hérna að stóla á góðar samgöngur. Fjarðarheiðargöng og vegur um Öxi voru bæði eitt af forsendum fyrir stofnun Múlapings þ.e sameiningu sveitarfélaganna hérna fyrir austan. Þá sameinaðist Fljótsdalshérað, Borgarfjörður Eystri, Seyðisfjörður og Djúpvogur og það segir sig sjálft að báðar þessar framkvæmdir eru nauðsynlegar til að styrkja samgöngur sveitarfélagsins.

Snúum okkur aðeins að forgangsöröðun jarðgangnaáætlunar sem lögð er til í framangreindri þingsályktun sem leggur til að fresta Fjarðarheiðargöngum og setja á ís. Ég ætla að leggja það til við Alþingi að Fjarðarheiðargöng verði sett aftur í fyrsta sæti í forgangsáætlun samgönguáætlunar, líkt og þau eru í núgildandi áætlun.

Fjarðarheiðargöng eru tilbúin til útboðs og eru þau einu jarðgöng á Íslandi sem eru klár til útboðs og þau hafa verið lengi á áætlun. Það að fresta Fjarðarheiðargöngum líkt og er lagt til í nýrri samgönguáætlun felur í sér að illa er farið með fjármuni landsmanna. Það er búið að eyða fjármagni í að rannsaka Fjarðarheiðargöng og hafa þau verið lengi á áætlun og að taka þau af forgangsáætlun núna og setja á ís er vægast sagt illa farið með fjármuni landsmanna með því að setja fullhönnuð göng á ís og setja önnur í forgang sem er ekki búið að fullrannsaka og ekki hanna og þá er alls ekki verið að ræsa neinar vélar heldur að drepa á þeim og bíða eftir hönnun.

Rökstuðningur ráðherra og ríkisstjórnarinnar við breytttri forgangsöröðun hefur verið helst að Fjarðarheiðargöng séu of dýr og ekki fjárhagslega forsvanleg en það stenst bara ekki þegar kafað er dýpra í málið. Þetta var til dæmis rakið af Garðari Erni Garðarssyni í grein sem birtist í Morgunblaðinu 24.desember 2025 síðastliðinn. Að halda því fram að ef að Fjarðarheiðargögn væru í forgangi í samgönguáætlun þá væri ekki hægt að fjármagna hana stenst heldur ekki mat þó að ríkisstjórnin haldi því fram að samgönguáætlun sé fullfjármögnuð í þessari mynd sem hún er sett fram nú. Ef rýnt er í hana þá er hún alls ekki fullfjármögnuð og ef skoðuð er taflan yfir jarðgöng þá kemur skýrt fram þar að hún er

ekki fullfjármögnuð og hluti af kostnaðinum er utan fjármagnsáætlunar og á sá kostnaður að fara í svokallað innviðafélag sem er ekki einu sinni búið að stofna. Svo það að halda því fram að tillaga að nýrri samgönguáætlun sé fullfjármögnuð er ekki rétt staðhæfing, það sem er í raun og veru verið að gera er að fresta jarðgangagerð um 3-5 ár með því að setja Fljótagöng í forgang sem er ekki búið að rannsaka, hanna né bjóða út og svo á framkvæmdarkostnaðurinn af þeim göngum að fara í tíðrætt innviðafélag.

Einnig gerði ég í fáfræði minni ráð fyrir að ráðherrar landsins þyrftu að vinna eftir núgildandi áætlunum og lögum sem væri búið að samþykka á Alþingi. Það hefur núverandi innviðaráðherra alls ekki gert og hefur hann síðan hann tók við embættinu ekki verið að vinna eftir núgildandi samgönguáætlun 2020-2034 sem var samþykkt á Alþingi þann 29.júní 2020. Ráðherra lét rannsaka Fljótagöng þó þau væru ekki í forgangi og er augljóst að það var alltaf áætlun hans að setja þau í forgang og er einnig búið að bjóða út hönnunina þrátt fyrir að það sé ekki búið að samþykkja áætlunina og er því að vinna þvert á móti núgildandi áætlun. Ráðherra bað einnig um skýrslu þar sem verið er að bera saman jarðgangakosti á Austurlandi og notaði hana sem rökstuðning við að fresta Fjarðarheiðargöngum og skoða aðra jarðgangakosti á Austurlandi þó að það væri alls ekki niðurstaða þessarar skýrslu.

Ég vil því ítreka þá kröfu til þingmanna að endurskoða þessa tillögu að samgönguáætlun með tilliti til þess hvernig er farið með austurland og einnig endurskoða forgangsörðun í jarðgangááætlun og sýna að það á ekki að skipta máli frá hvaða landshluta sitjandi ráðherra er frá heldur eiga áætlanir að byggja á rannsóknum og hvað er best fyrir landið sem heild.

Virðingarfyllst,

Signý Ingólfssdóttir

Verkfræðingur

9. febrúar 2026

Berist til: Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis

Athugasemdir við Tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2030 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030, þingskjal nr. 463, málsnúmer 322.

Ég starfa sem sviðsstjóri mannauðs og þjónustu hjá sveitarfélaginu Múlaþingi og hef haft ábyrgð á mannauðsmálum sveitarfélagsins frá sameiningu. En ég skrifa þessa umsögn sem uppalin heimakona og virkur þátttakandi í samfélaginu fyrir austan, bæði komið að uppbyggingu atvinnulífs, hef verið virk í uppbyggingu íþróttar- og æskulýðsmála, félagsstörfum og komið að skólasamfélaginu með einhverjum hætti frá leikskóla til háskóla. Ég er ein af þeim sem snéri aftur til baka eftir nám, hef eignast börn og er að byggja mér framtíðarheimili í Múlaþingi.

Ég hef athugasemdir við breytta forgangsörðun jarðganga á Íslandi.

Ég er fædd á sjúkrahúsinu Egilsstöðum árið 1983. Ég var 6 ára þegar ég fór að æfa skíði á sameiginlegum æfingum Hattar og Hugins. Ég æfði einnig fótbolta á unglingsárum með Hetti/Huginn og voru æfingar til skiptis á Egilsstöðum og Seyðisfirði. Við eigum held ég flest sem þarna búum einhverjar sögur af Fjarðarheiði.

Í minningarbankanum mínum er m.a. ein ferð með sjúkrabíl af heiðinni og eitt stk árekstur við moksturstæki. Ég á einnig minningu af því þegar heiðin lokaðist eftir eina fótboltaæfingu á Seyðisfirði. Það kvöld gerði ofsaveður og gatan sem við gistum í var á snjóflóðahættusvæði og okkur ráðlagt að gista ekki á þeim stað í húsinu sem snéri uppí fjallið. Þetta var nú bara ein nótt en ég svaf lítið og ég get ekki ímyndað mér að búa við svona stöðuga náttúruögn og ótryggar samgöngur ef eitthvað kemur uppá. Ég gekk einnig í framhaldsskólann á Egilsstöðum m.a. með Seyðfirðingum, kenndi í framhaldsskólanum síðar meir og tók á móti nemendum sem komu daglega með rútu yfir heiðina í allskonar veðráttum og færð, það sem íbúar á landsbyggðinni eru þrautseigir.

Mér þykir mjög vænt um samstarfið og samvinnuna sem við höfum átt við Seyðfirðinga frá því ég man eftir mér og hefur þessi samvinna dýpkað og aukist með sameiningu.

Ég á fleiri erfiðar minningar af heiðinni en ég var búin að vera í tæpa 3 mánuði í starfi hjá Múlaþingi þegar stóra skriðan féll 18. desember 2020. Ég var í símanum við stjórnanda hjá sveitarfélaginu, sem var stödd á Seyðisfirði ásamt fjölmörgu starfsfólki okkar vegna atburðanna dagana á undan. Ég man enn hljóðin í henni í símanum þegar skriðan féll og hún sagði að það hefðu amk. 10 hús orðið undir skriðunni og fullt af fólki. Ég fór á eitthvað auto pilot mode í kjölfarið og upplifði að ég væri að takast á við lífshættulega

ógn. Ég var á þessum tíma að vinna heima þar sem við máttum ekki öll vera á skrifstofunni útaf Covid, en ég hljóp út og beint uppá skrifstofu og allar takmarkanir voru felldar umsvifalaust niður. Þar mætti ég sveitarstjóra sem sagði að það hefði verið tekin ákvörðun rétt í þessu að rýma Seyðisfjörð og það átti að senda rútur yfir. Ég get ekki hugsað þá hugsun til enda ef Fjarðarheiði hefði ekki verið fær.

Við horfðum á ljósahafið keyra niður heiðina og ég var mætt á vaktina í fjöldahálparmiðstöðinni og tók á móti fólki í allskonar ástandi, hrætt, reitt, sárt. Næstu mánuði reyndi ég að sinna starfi mínu sem mannauðsstjóri sveitarfélagsins en var einnig í starfi hjá félagsþjónustunni að halda utan um fólkið sem þurfti að flýja heimili sín og bjó hingað og þangað um landið. Man vel þorláksmessukvöldið þegar við pöntuðum pizzu á skrifstofuna, því við vorum enn að raða fólki í hentugt húsnæði og vildum helst að allir gætu verið í öruggu húsnæði yfir jólin og jafnvel áramót því enginn vissi hversu lengi þessi rýming myndi vara. Jólin á mínu heimili máttu bíða.

Það hefur verið gríðarleg áskorun að samræma þjónustu sveitarfélagsins og skila lögbundnum verkefnum til þeirra sem eiga rétt á henni. Múlaþing sinnir skólaþjónustu, barna- og fjölskylduvernd, stoðþjónustu, menningarmálum, skipulags- og byggingarmálefnum, mannauðsþjónustu, æskulýðsmálum, atvinnumálum, félagslegri ráðgjöf, frístund og rekur skóla, bókasöfn, íþróttamiðstöðvar, hafnir, þjónustumiðstöðvar, skíðasvæði, búsetukjarna og svo mætti lengi telja.

Fyrir og eftir sameiningu hefur verið mikil bjartsýni með bættar samgöngur til þess að mæta þessum áskorunum. Þessi bjartsýni hefur komið okkur ótrúlega langt í sameiningunni. Við fengum bundið slitlag til Borgarfjarðar eystri, og vitað var að Fjarðarheiðargöng yrðu næst á dagskrá, og svo fyrir 2 árum var samþykkt að fara í framkvæmdir á Öxi.

Yfir vetrartímann, eða þegar Öxi er lokuð, þá eru 152 km á milli Djúpavogar og Egilsstaða (skv. vef Vegagerðarinnar) og þarf starfsfólk sveitarfélagsins að keyra þessar vegalengdir vikulega (og stundum daglega). Og það í öllum veðráttum. Það er eins og að Reykjavíkurborg væri að sinna t.d. skóla- og frístundarþjónustu í Rangarþingi eystra og allt að Mýrdalshreppi.

Múlaþing rekur 4 skrifstofur, eina í hverju þéttbýli. Frá október 2020 þá hefur starfsmannavelta á skrifstofum stjórnsýslu Múlaþings verið 63,5%. Það eru þau sem hafa hætt í framtíðarstarfi. Ekki eru tekin með starfslok vegna aldurs eða tímabundnar ráðningar sem hafa líka verið töluverð. Það þýðir að tæplega 7 starfsmenn hafa hætt störfum á hverju ári frá sameiningu. Það er talað um að hver starfslok geta kostað vinnuveitanda allt að 6-12 mánaða laun svo það mætti áætla að kostnaðurinn fyrir sveitarfélagið vegna þessarar veltu sé á bilinu 30-60 milljónir á hverju ári, eða 150-300 milljónir frá sameiningu. Þetta eru bara skrifstofur sveitarfélagsins.



Ég hef átt samtöl við allt þetta fólk. Meðal ástæðna þessa að þau hætta er bæði álag sem fylgir því að sinna fjölkjarna sveitarfélögum en ástæðan hefur einnig verið þessi miklu og erfiðu ferðalög á milli byggðarkjarna, sem er ekki aðeins tímafrek heldur óvissa hvort þú komist aftur heim til þín eftir að sinna daglegum vinnuskuldum.

Ég hef gantast með það að þurfa nú að setja í hæfniskröfur fyrir starf hjá sveitarfélaginu m.a. „hæfni til að keyra fjallvegi í öllum veðráttum“ og að krafa verði „að vera ekki bílhræddur og geta tekist á við óvænta atburði þegar ekið er á milli vinnustaða“. Það að gantast með blákaldan veruleikann er ein leið til að lifa hann af.

Í dag hef ég átt samtöl við núverandi starfsfólk stjórnsýslunnar og það eru fjölmargir sem treysta sér ekki keyra á milli nema það séu fullkomnar aðstæður. Það er samt erfitt og eignlega ómögulegt fyrir þau sem sinna skólabjónustu og félagsþjónustu að segja bara „nei, ég vil ekki keyra í dag“. En það eru sjaldan fullkomnar aðstæður á Fjarðarheiði eða Öxi yfir vetrarmánuðina.

Ég hef allan tímann sagt (síðan ég hóf störf hjá sveitarfélaginu) „þegar göngin koma...“ eða „þegar Öxi verður lagfærð...“ og látið mig hafa það að keyra þessa fjallvegi. En það er erfitt að halda áfram og það er erfitt að mæla með sameiningu sveitarfélaga á Íslandi ef ekki er hægt að treysta samþykktum og lofuðum samgöngubótum frá ríkinu. Ég er hikandi í dag. Og þegar ég er spurð hvort sameiningin hafi verið þess virði hugsa ég mig um. Ég hugsa oft í mánuði, og í hvert skipti sem ég þarf að keyra Fjarðarheiði, Öxi eða Vatnsskarð eystra hvort þetta sé allt þess virði og hvort það sé kannski laus staða fyrir mannauðskonu, viðskiptafræðing og kennara á höfuðborgarsvæðinu og hvort einhver óhræddur og áhættusækinn bílstjóri á vel útbúnum jeppa sé tilbúinn að halda samfélaginu gangandi þarna fyrir austan (og jafnvel kaupa húsið mitt líka), því ekki má þjóðarþúið missa þau verðmæti sem okkur tekst að skapa þar.

Ég vona heitt og innilega að staðið verði við gefin loforð um Fjarðarheiðargöng og að þeim verði komið strax í útboð. Svo er hægt að ræða aðra gangnakosti á Austurlandi m.a. að losna við Fagradalinn, en þar er gríðarleg þörf, enginn vafi á því.

Það segir í áætluninni að eitt af markmiðum er m.a. að styrkja gáttir til landsins, það er ein gátt til Evrópu hinu megin við heiðina. Einnig kemur fram í áætlun að stuðla eigi að jákvæðri byggðarþróun, meðal annars vegna sameininga sveitarfélaga og það er því kjörið tækifæri að ná því fram með Fjarðarheiðargöngum. Það yrði líka frábær sprauta í atvinnulífið á Austurlandi sem hefur fengið nokkur högg síðustu misseri að fá stórframkvæmd á svæðið næstu árin. Það er jákvæð byggðarþróun og sýnir í verki að stjórnvöld vilja öfluga og örugga byggð á Austurlandi.

Virðingarfyllt,

Sigrún Hólm Þórleifsdóttir



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

umsagnir@althingi.is

Seyðisfirði 7.febrúar 2026.

Efni: umsögn um Þingmál 322 - Fjarðarheiðargöng

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 -2040.

Undirrituð gerir alvarlegar athugasemdir við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026 - 2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026 - 2030 sem er í samráðsgátt umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

Undirrituð vill sérstaklega taka hér fyrir að tillagan geri ekki ráð fyrir að Fjarðarheiðargöng verði næstu jarðgöng á Íslandi sem farið verður í framkvæmd við þrátt fyrir að allur undirbúningur hafi verið gerður og ekkert eftir að gera nema ræsa vélarnar og byrja. Sú staðreynd að þessi tillaga er sett fram og með því Fjarðarheiðargöng tekin alfarið af áætlun í jarðgangagerð er algerlega óskiljanlegt eftir allt sem undan er gengið og engan veginn hægt að sjá fyrir sér hvaða endi þetta mun hafa fyrir stjórnsýslu almennt ef það mun nú tíðkast að ákvarðanir séu einungis lifandi 4 ár í senn. Með samþykkt á þessari tillögu nú má ávallt búast við að með nýrri ríkisstjórn sé öllum fyrri ákvörðunum hent út um gluggann og byrjað uppá nýtt, ástand sem er ekki hægt að bjóða þegnum þessa lands uppá.

Í tillögu um samgönguáætlun er talað um að Ísland verði í fremstu röð með öflug sveitarfélög og að markmið samgönguáætlunar sé að samgöngur séu greiðar, öruggar og stuðli að jákvæðri byggðapróun. Með allt þetta í huga samþykktu Seyðfirðingar fyrir nokkrum misserum sameiningu í sveitarfélagið Múlaþing. Með þessari tillögu mun svo sannarlega vera grafið undan hvatningu til annarra sveitarfélaga að sameinast því við Seyðfirðingar teljum að þetta séu klárlega svik við allt það ferli og jákvæðu samvinnuna í að sameina sveitarfélög á landinu og mun klárlega ekki hvetja til frekari sameiningar á Austurlandi til framtíðar heldur ýta undir sundrung. Jákvæð byggðapróun hlýtur að snúast um að styrkja og styðja við þau byggðalög sem von er á að verði sjálfbær með betri samgöngum, öruggum samgöngum. Þetta er nákvæmlega það sem við Seyðfirðingar biðjum um, aðstoð til að vera sjálfbær og vaxa og viðhalda byggð í landinu, á einu helsta landamærasvæði landsins. Við óskum eftir að geta sótt eðlilega og þarfa þjónustu innan okkar sveitarfélags fyrir íbúa á öllum aldri án þess að vera stanslaust að fylgjast með vindmælum og úrkomuspá vegna Fjarðarheiðar. Það er algerlega ljóst frá öllum sérfræðingum að vegurinn yfir Fjarðarheiði er ekki vandamálið, hann verður ekki bættur eða gerður betri eða öruggari með neinum hætti, vandinn snýst um veðrið í rúmlega 600 m hæð yfir sjávarmáli, þar er leiðindaveður þegar er norðanátt, en líka þegar veðir herjar á suðufirði. Í þessari hæð verður veðrið ekki flúið.

Í tillögu um samgönguáætlun er talað um að þarfir barna og ungmenna eigi að vera eitt að marmiðum og áherslum. Við viljum einmitt að tekið sé tillit til barna okkar. Í dag eru foreldrar á Seyðisfirði að keyra börn sín stanslaust yfir Fjarðarheiði í alls konar veðrum til að sækja íþróttastarf á Egilsstöðum en ekki má gleyma því að það eru þó alls ekki allir foreldrar sem treysta sé í þennan akstur og því hafa þau börn ekki sama aðgengi eða möguleika á að sækja íþrótt og tómstundastarf INNAN síns sveitarfélags, engar almenningssamgöngur eru í boði fyrir þau enda enginn sem vill bjóða uppá slíkar ferðir fyrir börn yfir Fjarðarheiði. Á Egilsstöðum er líka Menntaskóli sem börnin okkar sækja og það er svo sannarlega ekki öryggistilfinning sem umvefur foreldra að vita af ungmennum sínum að fara daglega yfir

Þessa Heiði og fer mestur æfingaaksturstími með þeim í að „kenna þeim á Heiðina“. Fjarðarheiði hefur því mjög svo hamlandi áhrif á allt líf barna og ungmenna til að nýta þá möguleika og tækifæri sem þeim býðist í sínu eigin sveitarfélagi sem er ósættanlegt. Í tillögu er einnig talað um mismunandi áskoranir kynja í samgöngum og það verður að segjast að því miður er staðan líka þannig að ööryggi og erfiðleikar við að komast yfir Fjarðarheiði er nokkuð sem hefur haft meiri áhrif á konur. Fleiri konur en karlmenn hreinlega treysta sér ekki í keyrslu yfir Fjarðarheiði sem hefur áhrif á þeirra möguleika til aðgangs að sameiginlegu atvinnusvæði, að sækja þjónustu, afþreyingu og frelsi þeirra í sínu eigin sveitarfélagi. Áhrifin hafa áhrif á marga aðra innan Múlapings s.s. einstaklinga með fatlanir, aldraða eða aðra sem gætu nýtt sér þjónustu á vegum félagsþjónustunnar sem hefur sína kjarnþjónustu á Egilsstöðum, þar er staðsett geðræktarmiðstöð og dagþjónusta fyrir aldraða, hvorugt er í boði á Seyðisfirði. Öll kyn á öllum aldri vilja hafa tækifæri á að sækja kóræfingar, Oddfellow fundi eða AA fundi í sínu sveitarfélagi Múlapingi.

Vetrarfærð er svo sannarlega eitt af áhersluatriðum í tillögum um samgönguáætlun. Hvar er það skýrara en einmitt á Fjarðarheiði að þörf er á að bora göng þar sem vetrarfærð hamlar samgöngur innan sveitarfélagsins. Í exelskjölum má lesa alls konar fjölda lokunardaga sem fari sífellt fækkandi með hverju árinu en við sem búum hér við Fjarðarheiðina vitum að þetta er bara ekki réttur mælikvarði. Lokunardagar eru bara ekkert mál! Þá er bara lokað og við förum ekki neitt. Hins vegar vantar að taka saman upplýsingar um hversu margir dagar eru skráðir „færir dagar“ af því það er rutt yfir að morgni en upplýsingasími Vegagerðarinnar segir okkur að færið sé afleitt og skyggnið verra. Hversu margir dagar eru þannig að það er „fært“ en það er blindbylur á köflum og þá reynir maður að komast að því hvenær plógurinn er næst á ferðinni svo maður geti elt hann. Svo bara allir hinir dagarnir þegar maður „lúsast“ yfir blessaða Heiðina með hjartað í buxunum og vonar að allar stikur séu á sínum stað og að enginn komi á ferðinni á móti manni í næstu beygju eða brekku. Ég var sjálf á ferðinni á Heiðinni í desember s.l. þegar banaslys varð á Heiðinni og það var nákvæmlega þannig dagur, sæmilegt alla Heiðina en Stafirnir með ömurlegt skyggni sem skall skyndilega á manni.

Sjálf stunda ég vinnu sem krefst þess að ég sé á talsverðu flakki um Fjarðarheiði en ég starfa sem fagstjóri hjúkrunar á hjúkrunarsviði HSA og sem slíkur hef ég skyldur gagnvart 6 hjúkrunarheimilum Heilbrigðisstofnunar Austurlands. Á Seyðisfirði er rekið hjúkrunarheimili fyrir 18 íbúa, þar af er sérdeild fyrir einstaklinga með heilabilunarsjúkdóma og voru Seyðfirðingar framsýnir að setja þennan hóp skjólstæðinga í forgang í sinni þjónustu fyrir all mörgum árum síðan og hafa ávallt þjónustað íbúa alls Austurlands í sínu starfi. Faglegt og gott starf fer fram þarna en það er auðvitað hamlandi fyrir aðstandendur að komast yfir Fjarðarheiði yfir vetrarmánuðina og veldur oft áhyggjum og vanlíðan að geta ekki komst til síns fólks.

Á Seyðisfirði er rekin heilsugæslustöð og þar eru sjúkraflutningar einnig stór þáttur í daglegu starfi, ekki bara vegna þjónustu við íbúa Seyðisfjarðar heldur líka ferðamenn sem koma þangað, ekki síst með skemmtiferðaskipum og með farþegaferjunni Norrænu. Læknisþjónusta er bundin við að lækni þurfi að vera á svæðinu yfir vetrarmánuðina en vaktswæðið er sameiginlegt með Egilsstöðum yfir sumarmánuðina. Mönnun, bæði við læknisþjónustu og sjúkraflutningar er áskorun á ýmsan máta. Við vitum vel að sumir treysta sér alveg að starfa sem sjúkraflutningamenn þ.e. til faglegra starfa en treysta sér ekki alveg í akstur allan sólarhringinn allan ársins hring, yfir Fjarðarheiði. Oftar en ekki reiða sjúkraflutningamenn sig á að hafa persónulegt símanúmer hjá réttum aðila til að geta ræst út ruðningstæki til að vera undanfari ef sjúkrabíll þarf nauðsynlega að fara yfir Fjarðarheiði. Bráðaviðbragð okkar og þjónusta er alltaf fyrst í Egilsstaði og þaðan er svo ákvörðun tekin um framhaldið, hvort þurfi að fara á sjúkrahúsið í Neskaupstað eða fara í sjúkraflug til

Reykjavíkur eða Akureyrar. Mjög mikilvægt er fyrir okkur að geta frekar styrkt samvinnu þarna á milli innan okkar sveitarfélags, samvinnu sjúkrabíla, lækna og heilsugæslu. Það eru mikil verðmæti fólgin í því húsnæði (tala nú ekki um myglulausu) sem HSA hefur á Seyðisfirði og þótt starfsemi myndi breytast við að fá Fjarðarheiðargöng þá opnast aðrir möguleikar í nýtingu á því húsnæði sem myndu nýtast í sveitarfélaginu í heild, með þá öruggum samgöngum um Fjarðarheiðargöng.

Á 26 árum sem hjúkrunarfræðingur á Seyðisfirði í vinnu ýmist sem fagstjóri, á heilsugæslustöð eða hjúkrunarheimilinu Fossahlíð hef ég oftast en ég kann að nefna eða telja staðið í ýmsum áskorunum sem fela í sér að „leysa málin“ vegna Fjarðarheiðarinnar. Ég hef m.a. verið kölluð út í vinnu á jóladag þar sem ekki var hægt að flytja sjúkling yfir Fjarðarheiði og þurftum við að gera það sem við gátum á meðan beðið var færðis fyrir ruðningstæki til að komast í sjúkraflug. Ég hef farið í sjúkraflutning og ekki komist aftur heim. Ég hef brasað við að koma lyfjum yfir Heiðina, því auðvitað fáum við allar lyfjasendingar til Egilsstaða og stundum hefur verið á endanum kölluð út björgunarsveitin Ísólfur til að koma lyfjum eða nauðsynjum yfir til okkar. Við erum stanslaust að spá í veðrið og færðina yfir Heiðina þar sem við erum að taka blóðprufur einu sinni í viku sem þarf að senda svo í Egilsstaði til að koma þeim á rannsóknarstofu og þá er leiðinlegt að taka blóð úr mörgum ef svo ekki er hægt að koma prufunum yfir, þá þarf að endurtaka allt aftur með tilheyrandi óþægindum. Svo þurfum við að fá allar hjúkrunarvörur frá lager á Egilsstöðum sem og matvara öll fyrir hjúkrunarheimilið og starfsmenn. Þar að auki er heilmikil samnýting á fagfólki milli starfsstöðva. Sjálf fer ég að jafnaði einu sinni til tvisvar í viku, hjúkrunarfræðingur á heilsugæslu fer ½ mánaðarlega í vinnu á heilsugæslu á Egilsstöðum, við erum með sjúkrapjálfa, iðjupjálfa og ljósmóður sem koma frá Egilsstöðum til að sinna störfum á Seyðisfirði. Læknir á Seyðisfirði fer til starfa í Fjarðabyggð vikulega og þá er læknavaktin okkar á Egilsstöðum. Svona mætti lengi telja hvernig samnýting er á fagfólki á milli starfsstöðva en þessi samnýting yfir Fjarðarheiðina hefur oft á tíðum verið erfið og ekki hægt að sannfæra hvern sem er til að standa í slíku. Sjálf var ég að vinna á hjúkrunarheimilinu Dyngju á Egilsstöðum í maí og júní á síðasta ári og lenti þá í því að komast ekki til vinnu í 2 daga í byrjun júní vegna veðurs á Fjarðarheiði.

Til að Múlaþing geti í raun verið eitt atvinnusvæði þarf þetta að breytast og það gerist ekki nema með Fjarðarheiðargöngum.

Kæru fulltrúar í umhverfis- og samgöngunefnd, ábyrgðin er mikil sem nú hvílir hjá ykkur og hjá Alþingi öllu. Við Seyðfirðingar viljum fá tækifæri til að halda áfram að búa okkar líf hér og láta Múlaþing vaxa og dafna í fjölbreyttu sveitarfélagi. Við höfum misst margt síðustu árin, barist við náttúruna sem og kvótakóngu en ávallt erum við að finna okkar eigin leiðir til að halda okkar byggð í heilsársbúsetu: Til þess að það geti haldið áfram að þróast og dafna þurfum við björgunarhring sem þið hafið nú í ykkar höndum, ætlið þið að henda honum til okkar eða synja okkur um hann?

Fjarðarheiðargöng eru tilbúin, þar er hægt að ræsa vélarnar!

Virðingarfyllt

Sigurveig Gísladóttir, Seyðfirðingur, hjúkrunarfræðingur, fagstjóri hjúkrunar á hjúkrunarsviði Heilbrigðisstofnunar Austurlands.



**Athugasemdir við þingskjal nr. 463-322, mál 157 löggjafarþing 2025-2026.  
Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040.**

**Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis**

Með umsögn þessari vil ég gera alvarlegar athugasemdir við þá gjörbreyttu forgangsörðun jarðgangnaáætlunar sem lögð er til í framangreindri þingsályktun, í samanburði við núgildandi samgönguáætlun 2020–2034 sem Alþingi með þverpólitíku samþykki þann 29. júní 2020.

Tillaga mín til Alþingis er að Fjarðarheiðargöng verði sett í fyrsta sæti forgangsáætlunar, í samræmi við samþykktu samgönguáætlun 2020–2034, og að framkvæmd þeirra verði boðin út strax á þessu ári. Fjarðarheiðargöng eru þau einu jarðgöng á Íslandi sem eru fullundirbúin og tilbúin til útboðs án frekari tafa.

**Rökstuðningur.**

Frestun Fjarðarheiðarganga um ótiltekinn tíma, eins og gert er ráð fyrir í frumvarpsdrögum að nýrri samgönguáætlun, felur í sér augljós brot á fyrri samþykktum Alþingis og svik við þau loforð sem lögð voru til grundvallar sameiningu Seyðisfjarðarkaupstaðar, Borgarfjarðarhrepps, Djúpavogshrepps og Fljótsdalshéraðs í sveitarfélagið Múlaþing. Slík ákvörðun gengur jafnframt þvert á samþykktir Samtaka sveitarfélaga á Austurlandi, svæðisskipulag Austurlands 2024–2044 og aðalskipulög viðkomandi sveitarfélaga. Óhætt er að fullyrða að stór hluti íbúa fyrrgreindra sveitarfélaga studdi sameiningu Múlaþings í trausti þess að samgöngubætur, þar á meðal Fjarðarheiðargöng, yrðu að veruleika og yrðu lykilforsenda áframhaldandi framþróunar svæðisins. Undirbúningur framkvæmdarinnar hefur verið unnin af heilindum af fyrri stjórnvöldum, og engin efnisleg rök standa í vegi fyrir því að hefja framkvæmdir án tafar og rjúfa þar með margnefnda kyrrstöðu í jarðgangnagerð.

Mikilvægi Fjarðarheiðarganga fyrir þjóðarbúið og þróun Austurlands er stórlega vanmetið í frumvarpsdrögunum. Göngin tengja saman byggðir og veita örugga tengingu við mikilvæga útflutningshöfn og alþjóðlega samgöngugátt um Seyðisfjörð, sem er stærsta ferðamannagátt landsins á eftir Keflavíkurflugvelli. Ferðaþjónusta í Múlaþingi er ört vaxandi stoð atvinnulífsins. Reglulegar siglingar Smyril Line til Seyðisfjarðar og sívaxandi komu skemmtiferðaskipa hafa gert byggðir beggja vegna Fjarðarheiðar að lykilsvæði í uppbyggingu

ferðapjónustu á Austurlandi. Sú uppbygging er sett í verulega hættu með þeirri forgangsörðun sem lögð er til í frumvarpsdrögum

Frá sjónarhóli ferðapjónustunnar má líkja þessari ákvörðun við það að stjórnvöld hefðu stöðvað uppbyggingu Keflavíkurflugvallar fyrir áratugum, með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á eina stærstu gjaldeyrisskapandi atvinnugrein þjóðarinnar.

Það er jafnframt ámælisvert að innviðaráðherra virðist sniðganga lögbundnar skipulagsáætlanir og hundska lýðræðislega samþykktar áherslur sveitarfélaga. Slík framganga grefur undan trausti á skipulagskerfinu og dregur úr virðingu fyrir lögvörðu skipulagsvaldi sveitarstjórna.

Það er algerlega óásættanlegt að Alþingi fyrirskipi í lögum gerð skipulagsáætlana með miklum tilkostnaði fyrir sveitarfélög, ef þær eiga síðan að vera hundsáðar þegar þær falla ekki að pólitískum hentugleika hverju sinni. Slík framganga gerir skipulagsvinnu sveitarfélaga marklausa og felur í sér augljósa lítilsvirðingu gagnvart sveitarstjórnunum og lögvörðu skipulagsvaldi þeirra.

Með þeim hætti sem farið er í þessum frumvarpsdrögum er vilji lýðræðislega kjörinna sveitarstjórna sniðgenginn og staðið gegn samþykktum skipulagsáætlunum sem Alþingi sjálf hefur krafist að séu unnar. Þetta er ekki aðeins pólitískt ábyrgðarlaust heldur grefur undan trausti sveitarfélaga og íbúa á stjórnsýslunni og Alþingi sem löggjafarvaldi.

Varðandi þá vanvirðingu sem íbúar Seyðisfjarðar verða fyrir með þessum frumvarpsdrögum tel ég óþarft að fjalla nánar um hana hér, enda liggur afstaða þeirra skýrt fyrir í umsögnum um frumvarpið. Þær umsagnir tala sínu máli um upplifun fólks af því að vera sniðgengið í ákvörðunum sem verða framtíð byggðar í Seyðisfirði.

Sem íbúi í Múlaþingi tel ég jafnframt að með núverandi frumvarpsdrögum sé beinlínis verið að grafa undan tækifærum hins unga sveitarfélagi og kollvarpa þeim forsendum sem metnaðarfull sameining byggði á. Þar með er stefnt í hættu framþróun atvinnulífs, mannlífs, menningar, íþróttastarfs og samfélagsins alls. Slík valdbeiting stjórnvalda, sem felur í sér að fyrri loforð og samþykktir eru svikin er ekki ásættanleg. Verði þessi stefna látin óbreytt staðfestir Alþingi að engar langtímaáætlanir á vegum ríkisins séu í raun bindandi eða traustar að loknu hverju kjörtímabili.

Fullyrðingar um að Fjarðarheiðargöng séu ekki fjárhagslega forsvaranleg standast ekki skoðun. Rök um meinta óhagkvæmni hafa verið hrakin, m.a. í grein Garðars Arnar Garðarssonar verkfræðings í Morgunblaðinu 24. desember 2025 (sjá fylgiskjal). Jarðgangaframkvæmdir eru langtímafjárfesting sem skilar samfélagslegum og efnahagslegum ávinningi og ber að meta þær sem slíkar.

Í lokin vil ég minna á að allir stjórnsmálaflokkar og frambjóðendur í Norðausturkjördæmi fyrir alþingiskosningarnar 2024 lýstu yfir stuðningi við að Fjarðarheiðargöng yrðu næstu jarðgöng í framkvæmdaröð (sjá fylgiskjal). Ef horfið er frá þeim yfirlýsingum er um að ræða alvarleg svik við íbúa

landsfjórðungsins og samþykktir sveitarfélaga, með ófyrirsjáanlegum afleiðingum fyrir framtíðarþróun Austurlands

Með vísan til alls framangreinds ítreka ég þá kröfu til ykkar þingmenn góðir í Umhverfis- og samgöngunefndar og Alþingis alls að staðið verði við samþykktu stefnu frá 29. júní 2020 um að Fjarðarheiðargöng verði næstu jarðgöng í framkvæmd, og að útboð og framkvæmdir hefjist án tafar á þessu ári.

Virðingafyllst

Sigvaldi H Ragnarsson  
Sauðfjár og ferðaþjónustubóndi  
Hákonarstöðum Jökuldal  
Svf. Múlaþingi

Fylgiskjöl;

Eru Fjarðarheiðargöng fjárhagslega forsvaranleg? Garðar Örn Garðarsson  
*Morgunblaðið* 24.12.2025

Hlekkir; [Upptökur frá framboðsfundum - Austurfrétt](#)

Austurglugginn 24.nóvember 2024

Kosningafundur Ruv

[Kjördæmapættir - Norðausturkjördæmi](#)

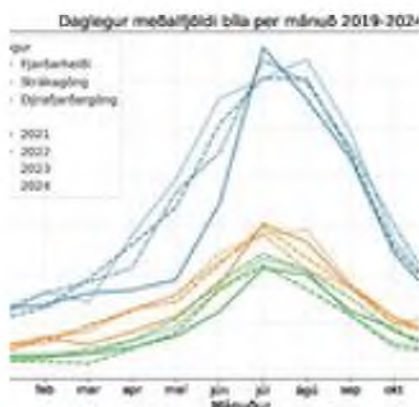
Kosningafundur Austurgluggans haldinn í Valaskjálfi

[Kosningafundur Austurfréttar/Austurgluggans 2024](#)

## Eru Fjarðarheiðargöng fjárhagslega forsvaranleg?

Garðar Örn Garðarsson *Morgunblaðið* 24.12.2025

Ef umferðarmagn um Fjarðarheiði er borið saman við umferð og kostnað Dýrafjarðarganga má núvirtur kostnaður Fjarðarheiðarganga vera 61,56 ma.kr. Í frétt á Vísi 3. desember síðastliðinn kom fram að einhugur væri innan ríkisstjórnarinnar um breytta forgangsörðun jarðganga í samgönguáætlun og haft var eftir Krístrúnu Frostadóttur forsætisráðherra að Fjarðarheiðargöng væru ekki fjárhagslega forsvaranleg framkvæmd. Í kvöldfréttum Ríkisútvarpsins 13. desember var svo fjallað um Fljótagöng, sem eru efst á forgangslista í jarðgangaáætlun ríkisstjórnarinnar. Þar var dregin fram tölfræði yfir umferð um leiðina sem hin nýju göng myndu leysa af hólmi, Strákagöng, og þau sett í samhengi við nýjustu jarðgöng landsmanna, Dýrafjarðargöng. Hávær umræða hefur skapast um hina breyttu forgangsörðun og því rétt að umfjöllun um framkvæmdakosti sé gagnsæ og fari fram á jafnræðisgrundvelli. Í því skyni eru hér teknar saman umferðartölur um Strákagöng og Dýrafjarðargöng og þær bornar saman við umferð um Fjarðarheiði, það er að segja jarðgangakostinn sem Fljótagöng fengu forgang yfir. Þá er vert að kanna nánar staðhæfingu forsætisráðherra um fjárhagslegan forsvaranleika ganganna út frá umferðarmagni og kostnaði Dýrafjarðarganga. Á vef Vegagerðarinnar má nálgast sólarhringstölur frá umferðarteljurum sex ár aftur í tímann og því auðvelt að framkvæma slíkan samanburð. Sóttar voru sólarhringstölur frá árunum 2019-2024 og unnið með gögn frá umferðarteljurum (i) á Seyðisfjarðarvegi á Fjarðarheiði, (ii) á Siglufjarðarvegi við Almenningsnöf (Strákagöng) og (iii-iv) á Vestfjarðavegi norðan Dýrafjarðarganga, akreinum til norðurs og suðurs. Dýrafjarðargöng voru vígð 25. október 2020, en umferðarteljarar á Fjarðarheiði og við Almenningsnöf skiluðu ekki tölum í nokkra mánuði sama ár. Til að gæta eðlilegs samanburðar verður því umferðarmagn á tímabilinu 2021-2024 skoðað.



Með gögnunum má hæglega reikna daglegan meðalfjölda bíla sem um þessa vegkafla óku hvern mánuð frá 2021-2024, **sbr. mynd 1**.

Ljóst er af grafinu að óháð mánuði er umferðarmagn um Fjarðarheiði um eða yfir tvöfalt meira en um vegkaflann að Strákagöngum og þrefalt magn umferðar um Dýrafjarðargöng. Við greiningu á tímabilinu 2021-2024 kemur í ljós að: 95,9% þessa tímabils er meiri umferð um Fjarðarheiði en um Strákagöng

Að meðaltali fara 343,8 fleiri bílar daglega yfir Fjarðarheiði en um Strákagöng 98,0% daga þessa tímabils er meiri umferð um Fjarðarheiði en um Dýrafjarðargöng

Að meðaltali fara 435,1 fleiri bílar daglega yfir Fjarðarheiði en um

Dýrafjarðargöng Munurinn er stöðugur milli ára og afgerandi óháð árstíð. Til að setja þessi hlutföll í betra samhengi er áhugavert að skoða fjölda daga á tímabilinu 2021-2024 sem umferð var meiri um Strákagöng og Dýrafjarðargöng en um Fjarðarheiði. Á þessu 1.461 dags tímabili vantaði í tíu skipti gögn frá einhverjum teljaranna og þeir dagar því ekki teknir til samanburðar.

Á aðeins 58 af 1.451 degi var meiri umferð um Strákagöng en Fjarðarheiði

Á aðeins 26 af 1.451 degi var meiri umferð um Dýrafjarðargöng en Fjarðarheiði

Vert er að geta þess að lokunardagar á Fjarðarheiði eru að jafnaði 10-11 á ári.

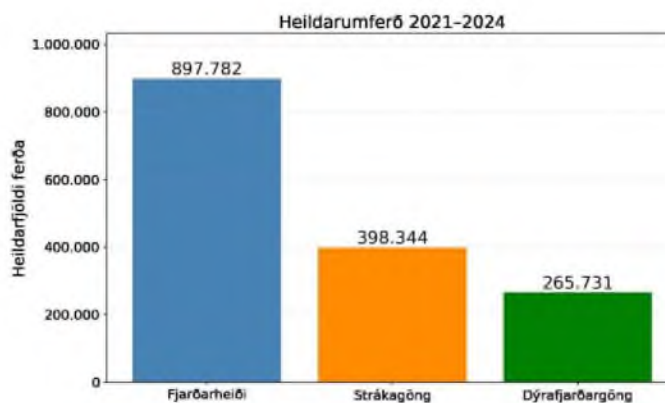
Ef heildarumferðin á árabilinu 2021-2024 er nú skoðuð á stöplariti fæst grafíkin á

**mynd 2.** Umferð um Fjarðarheiði er 2,25-föld umferð um Strákagöng og 3,38-

föld ef miðað er við Dýrafjarðargöng. Í svörum Vegagerðarinnar frá 4. október

2021 við fyrirspurn Samgöngufélagsins um kostnað Dýrafjarðarganga var

kostnaður við framkvæmdina með vegum sagður 13,4 ma.kr. á verðlagi október



2020. Út frá umferðarmagni

einu, ónúvirt, þýðir það að

Fjarðarheiðargöng máttu kosta

45,27 ma.kr. í október 2020, en

miðað við hækkun

byggingarvísitölu samsvarar sú

upphæð 61,56 ma.kr. í nóvember

2025. Í skýrslu

Rannsóknamiðstöðvar Háskólans

á Akureyri um samanburð

jarðganga á Mið-Austurlandi sem kom út í nóvember 2025 segir um áætlaðan

kostnað Fjarðarheiðarganga: „Gengið út frá 13,24 km göngum með munna í 142

m h.y.s. í Eyvindarárdal á Fljótsdalshéraði en 131 m h.y.s. í botni Seyðisfjarðar.

Leggja þurfi 7,2 km af nýjum vegum en 3,16 km vegur fram hjá Egilsstöðum er

ekki talinn með þar sem hann er ekki nauðsynlegur til að tengja göngin. Ný brú

yfir Eyvindará verði 110 m. Heildarkostnaður án VSK verði 43.739 mkr og

framkvæmdatími 7,65 ár.“ Þannig að niðurstaðan út frá umferðarmagni einu og

sér er að ef Dýrafjarðargöng voru fjárhagslega forsvaranleg framkvæmd, þá eru

Fjarðarheiðargöng það svo sannarlega líka. Með sömu aðferðafræði fengist að

Fljótagöng og nauðsynlegir vegkaflar mættu kosta 27,32 ma.kr. núvirt m.v.

kostnað Dýrafjarðarganga. Kostnaðaráætlun fyrir Fljótagöng liggur ekki fyrir,

enda rann frestur til að skila tilboðum í for- og verkhönnun þess jarðgangakosts

aðeins út 16. desember sl. Einmitt vegna þess er vert að spyrja: Á að ræsa

vélarnar eða er kannski betra að ræsa reiknivélarnar? Útreikninga höf. má

nálgast á GitHub: [github.com/GardarGardarsson/umferd](https://github.com/GardarGardarsson/umferd)

Höfundur er verkfræðingur.





Kirkjubæjarklaustri, 8. febrúar 2026.

Málsnr. 2602021

*Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Kirkjustræti  
101 Reykjavík.*

**Efni:** *Umsögn Skaftárhrepps um tillögu til þingsályktunar um Samgönguáætlun 2026-2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun 2026-2030.*

Skaftárhreppur fagnar framkominni tillögu til þingsályktunar um Samgönguáætlun og tekur undir þá framtíðarsýn og meginmarkmið sem sett eru fram um öruggar samgöngur, greiða umferð og jákvæða uppbyggingu samgöngunnviða um land allt.

Öldum saman hafa Skaftfellingar mátt búa við krappar aðstæður hvað varðar samgöngur. Hafnlaus suðurströndin allt frá Hornafirði, vestur í Ölfus hefur ekki boðið upp á ferðaleiðir sjóleiðina og loftbrúin í þessum landshluta hefur aldrei risið svo gagn sé að. Það var og er enn þann dag því einungis landleiðin, nú þjóðvegur 1 sem er okkar einasta lífæð, í víðum skilningi þess orðs.

Til eru ótal frásagnir forfeðra okkar af slarksömum ferðamáta um vegi og vegleysur Skaftfellskra eyðisanda og áður óbeislaðra vatnsfalla. Allt frá ferðum á tveimur jafnfljótum, á hestium, þar að segja þarfasta þjóni þess tíma, frá upphafi bílaaldar og allt til ferðamáta dagsins í dag. Ferðamáta sem hefur á undanförmum áratugum verið í stöðugri þróun og verður eins og gefur að skilja að taka mið af kröfum nútímans hvað varðar umferðarpunga, umferðaröryggi, umferðartíma og almennt séð þeirra áskorana sem landshlutinn býr við. Í því sambandi má nefna þá gríðarlegu aukningu á hverskyns umferð sem um þjóðveg 1 fer, jafnt íbúa héraðsins, þungaflutninga á milli landshluta og stórkostlegrar aukningar á umferð ferðmanna, íslenskra sem erlendra.



*Það er því ekki að ósekju að Skaftárhreppi finnist fyrirbyggjandi drög að Samgönguáætlun 2026-2040 frekar rýrt plagg, hvað varðar uppbyggingu samgönguinnviða í héraðinu.*

Því til rökstuðnings skulum við nefna nokkur dæmi:

- **Jarðgöng í gegnum Reynisfjall:**

- Fyrst má nefna bættar samgöngur í Mýrdal með láglendisvegi og jarðgöngum í gegnum Reynisfjall. Ljóst má vera að með þeirri gríðarlegu aukningu umferðar, skv. umferðarteljurum sem fer um þjóðveg eitt (1) á Reynisfjalli að þá er hér um að ræða einn fjölfarnasta þjóðveg á Íslandi í dag. Stórkostleg aukning ferðamanna sem sækir landið heim ásamt auknum þungaflutningum kallar á að hér verði brugðist við með ábyrgum hætti hvað varðar styrkari byggð og stóraukið umferðaröryggi. Rétt er í þessu sambandi að minna á það að sveitarfélögin á Suðausturlandi, þ.e. Hornafjörður, Mýrdalshreppur og Skaftárhreppur hafa sameiginlega undirritað Viljayfirlýsingu við Summu fjárfestingafélag vegna fjármögnunar á göngum í gegnum Reynisfjall. Markmiðið með viljayfirlýsingunni er að stuðla að framkvæmd gangna í gegnum Reynisfjall, sem munu bæta öryggi samgangna, stytta ferðatíma og stuðla að aukinni hagkvæmni í samgöngukerfi landsins.

- Framkvæmd sem varðar þessi samfélög öll og í raun langt út fyrir þau. Staða þessa máls í dag er sú að ekkert hefur gengið að fá áheyrn Innviðaráðherra vegna áframhaldandi kynningar og undirbúningsvinnu.
- Skaftárhreppur skorar á Alþingi að beita sér af alefli til þess að þoka þessu brýna samgönguverkefni áfram. Hér er um að ræða áratuga gamalt byggðamál sem meðal annars var ein af grunnforsendum sameiningar sveitarfélaga í Mýrdal fyrir hartnær hálfri öld síðan.

- [Hér má sjá undirritaða Viljayfirlýsingu.](#)

- **Færsla þjóðveg 1 um Síðu:**

- Hringvegur, Fossálar – Breiðbalakvísl.
  - Gert er ráð fyrir að færa Hringveginn suður fyrir byggðina á 2. tímabili áætlunarinnar. Með nýjum vegi verða teknar af blindbeygjur, blindhæðir og tvær einbreiðar brýr. Tæplega 1 km stytting verður á Hringveginum við færsluna. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 5%.
    - Sveitarstjórn Skaftárhrepps ítrekar nauðsyn þess að fækka einbreiðum brúm á þjóðvegi eitt (1) sem fyrst og leggur því til að þessi framkvæmd verði færð á 1. tímabil Samgönguáætlunar.



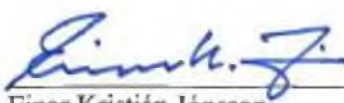
- **Almennt um vegakerfi:**

- Vegakerfi Skaftárhrepps, utan þjóðvegur eitt (1), er upp byggt meira og minna af malarvegum. Smá kaflar eru þó með varanlegu slitlagi á stað og stað. Alls eru því 46 kílómetar bundinn slitlagi af þeim vegum innan sveitarfélagsins sem ekki er þjóðvegur eitt (1).
- Rétt að geta þess að skipting vegakerfis innan Skaftárhrepps er eftifarandi:
  - Stofnvegir:
    - Hringvegur eitt (1) um 95 km.
    - Aðrir stofnvegir um 62 km. (þar af Fjallabaksleið nyðri um 45 km.)
  - Tengivegir um 94 km.
  - Héraðsvegir um 62 km.
  - Landvegir, um 183 km.
    - Ljóst er af þessari upptalningu að nánast allir vegir í Skaftárhreppi, utan þjóðvegur eitt (1) eru malarvegir.
      - Sveitarstjórn Skaftárhrepps gerir þá kröfu til stjórnvalda og þingmanna að brugðist verði við og auknu fjármagni verði veitt til viðhalds vega innan Skaftárhrepps og á næstu árum verði stórauðin áhersla lögð á að leggja bundið slitlag á þá.
      - Nauðsynlegt er að setja verulegt fjármagn í viðhald og uppbyggingu Meðallandsvegar. Meðallandsvegur (204) er varaleið hringvegar eitt (1)
- Greiðar samgöngur sem byggja á góðu vegakerfi eru nauðsynlegar forsendur fyrir uppbyggingu atvinnulífs og viðunandi afkomu heimila og fyrirtækja. Flestir tengi- og héraðsvegir í sveitarfélaginu uppfylla engan veginn þær kröfur og fer ástand þeirra versnandi ár frá ári, vegna ónógs viðhalds.
- Vetrarþjónusta, það er að segja snjómokstur og hálkuvarnir, hafa verið í lágmarki á áður nefndum vegum. Margir íbúar þurfa að verða sér út um bjargir, sækja vinnu og nám um langan veg. Börnum er ekið daglega til og frá skóla í sveitarfélaginu. Umferð erlendra ferðamanna hefur vaxið ár frá ári og uppbygging á þjónustu við ferðamenn er nauðsynleg viðbót við atvinnulíf í héraðinu. Sú staðreynd eykur þá knýjandi þörf að fjármagni sé veitt til viðhalds og uppbyggingu vega.



- Fjallabaksleið nyrðri, varaleið
  - Í svæðisskipulagi Suðrhálendisins 2022-2042, sem nýlega var samþykkt af öllum hlutaðeigandi sveitarfélögum á Suðurlandi og staðfest af Innviðaráðherra 11. desember 2024, er mótuð framtíðarsýn fyrir Suðrhálendið um sterka innviði, umhyggju fyrir auðlindum, ábyrga nýtingu auðlinda, aðgerðir fyrir loftslagið og góða samvinnu. Í greinargerð með svæðisskipulaginu, kaflanum 3.1 Vegir, á bls.17-21 kemur fram að Fjallabaksleið nyrðri er flokkuð sem stofnvegur um hálendi. Meginrökin fyrir því eru þau að Fjallabaksleið nyrðri er hugsuð sem varaleið á þjóðvegi eitt (1) og þá jafnframt hringtengingu landsins, komi til mögulegra hamfarahlaupa vegna eldgoss undir Mýrdalsjökli.
    - Skaftárhreppur hvetur til þess að hlutverk Fjallabaksleiðar nyrðri verði endurmetið í Samgönguáætlun 2026-2040 og að tekið verði tillit til hennar sem varaleiðar á hringveginum hvað varðar forgangsröðun og fjármögnun á uppbyggingu og viðhaldi, sbr. tillögu í svæðisskipulagi.
      - [Hér má sjá svæðisskipulag Suðrhálendisins 2022-2042](#)
- Lokaorð, Samgöngur og byggðaðróun:
  - Allt framangreint tengist beint þeim markmiðum Samgönguáætlunar sem varðar jákvæða byggðaðróun. Nýframkvæmdir og öflugt viðhald þjóðveggar 1 eru algjörar lykilforsendur þess að atvinnulíf og grunnþjónusta við íbúa landshlutans geti þrífist. Án þessara grunnsamgönguinnviða sem þjóðvegur 1 er, er forsendum áframhaldandi búsetu og verðmætasköpunar stefnt í hættu.
    - Skaftárhreppur hvetur umhverfis og samgöngunefnd Alþingis til að taka framangreindar ábendingar til nánari skoðunar og brýnir Alþingismenn til dáða í því að auka samtal og samvinnu við sveitarstjórnarstigið um þau verkefni sem raunverulega skipta nærsamfélögin á hverjum stað máli. Jafnframt lýsir sveitarfélagið sig reiðubúið að fylgja þessari umsögn eftir, verði eftir því leitað.

Virðingarfyllst,  
fyrir hönd sveitarstjórnar Skaftárhrepps,

  
Einar Kristján Jónsson,  
sveitarstjóri



## Athugasemd um skort á samráði – grundvallaratriði

Athygli er vakin á því að tillaga að samgönguáætlun 2026–2040 var **ekki sett í almenna samráðsgátt stjórnvalda áður en hún var lögð fram á Alþingi**, þrátt fyrir að um eitt mikilvægasta stefnumótunarskjal ríkisins til langs tíma sé að ræða.

Þetta er sérstaklega ámælisvert í ljósi þess að í áætluninni sjálfri er ítrekað lögð áhersla á **virkt samráð við sveitarfélög, jafnræði byggða og gagnsæi í ákvarðanatöku**. Þegar slíkt samráð fer ekki fram í reynd, heldur fyrst eftir að pólitísk niðurstaða liggur fyrir, verður erfitt að líta á samráð sem annað en formlegt orðalag án raunverulegs innihalds.

Slík vinnubrögð skapa þá mynd að það samráð sem stjórnvöld eru mjög tíðrætt um sé í reynd **ekkert annað en stafir á blaði**. Þetta grefur undan trausti sveitarfélaga og almennings til stefnumótunar stjórnvalda og er ekki í samræmi við þá stjórnsýsluhætti sem gera verður kröfu um við gerð langtímaáætlana sem hafa veruleg áhrif á öryggi, byggðapróun og opinbera fjárfestingu.

---

## Samgönguáætlun byggð á geðpóttá fremur en faglegum vinnubrögðum

Samgönguáætlun ríkisins fyrir árin 2026–2040 á samkvæmt eigin orðalagi að byggjast á faglegu mati, jafnræði byggða og virku samráði við sveitarfélög. Í ljósi opinberrar umræðu, viðtala við innviðaráðherra og þeirrar forgangsröðunar sem birtist í áætluninni sjálfri er þó óhjákvæmilegt að draga þá ályktun að þessi áætlun uppfyllir ekki lágmarkskröfur um vandaða og faglega stjórnsýslu.

Ítrekað hefur komið fram í viðtölum við innviðaráðherra að hann byggi ákvarðanir sínar á gögnum og forsendum sem annaðhvort hafa ekki verið kynnt, ekki verið lögð fram, eða verið studd með skýrslum sem ráðherra rangtúlkar eða kynnir sér ekki til hlítar. Í sumum tilvikum hefur verið vísað til gagna sem ekki liggja fyrir, en í öðrum hefur alfarið verið látið hjá líða að vísa til skýrslna sem eru augljóslega grundvallaratriði við forgangsöðun samgönguverkefna. Slík vinnubrögð geta ekki talist annað en **stjórnsýslulegt ábyrgðarleysi**.

Þegar ráðherra, sem fer með eitt stærsta fjárfestingarsvið ríkisins, kýs að hunsa faglegan undirbúning, sleppa rökstuðningi eða vísa í gögn sem hann hefur ekki kynnt sér, er ekki lengur um



pólítískan ágreining að ræða heldur **alvarlegt frávík frá þeim kröfum sem gera verður til embættis sem byggir ákvarðanir á faglegu mati, jafnræði og gagnsæi.**

Á Austurlandi birtist þessi stjórnsýslulega veikleiki með skýrum hætti. Þrátt fyrir að samgönguáætlunin kveði skýrt á um að taka skuli tillit til breyttra samgöngubarfa vegna sameiningar sveitarfélaga, eru **hvorki Fjarðarheiðargöng né Öxi – sem báðar voru meðal meginforsendna sameiningar sveitarfélaga þegar Múlaþing varð til – sett í skýran forgang.** Þessi verkefni voru kynnt sem lykilinnviðir til að tryggja öryggi, samheldni og virkni hins sameinaða sveitarfélags. Sú staðreynd að þau séu nú sett til hliðar verður vart skýrð með öðru en **geðþóttaákvörðunum**, enda liggur ekkert faglegt mat fyrir sem réttlætir að verkefni með slíkt öryggis- og byggðagildi séu látin bíða.

Enn alvarlegra er að innviðaráðherra hefur hafnað því að eiga samtal við sveitarstjórn Múlaþings um samgönguáætlunina. Með því er ekki aðeins brotið gegn yfirlýstum markmiðum áætlunarinnar um virkt samráð, heldur er einnig grafið undan grundvallarhugmyndum um samstarf ríkis og sveitarfélaga. Þegar ráðherra kys að loka á samtal við þau sveitarfélög sem bera afleiðingar ákvarðana hans, er það ekki bara veikt pólítískt „leiðtogahlutverk“ heldur **vanræksla á stjórnsýslulegri ábyrgð.**

Samgönguáætlun sem á að gilda til ársins 2040 getur ekki verið byggð á duttlungum, óljósum tilvísunum eða persónulegum forgangsroðunum eins ráðherra. Hún verður að byggjast á gögnum, faglegu mati og gagnsæi. Að öðrum kosti er hún ekki stefna heldur **pólítísk valdbeiting einstaklings**, með alvarlegar afleiðingar fyrir öryggi, byggðapróun og traust almennings.

Íbúar á Austurlandi eiga ekki að þurfa að sætta sig við að framtíð samgangna í landsfjórðungnum ráðist af því hvort ráðherra hafi kynnt sér gögnin – eða einfaldlega kosið að gera það ekki.

**Leikstjóri ríkisstjórnar Samfylkingar, Viðreisnar og Flokks fólksins á þakkir skildar fyrir vandaða sviðsetningu kynningarinnar, jafnvel þótt sjálf áætlunin beri ekki merki þess að sambærilegur metnaður hafi verið lagður í efnislega vinnu hennar.**



Árnesi, 9. febrúar 2026  
Mál númer: M202602-0010

**Umsögn vegna Samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030, 322. mál, þingsályktunartillaga, 157. löggjafarþing 2025–2026.**

Sveitarstjórn Skeiða- og Gnúpverjahrepps þakkar fyrir tækifærið að koma á framfæri ábendingum og athugasemdum vegna Samgönguáætlunar.

Vert er að hrósa fyrir það að verulegu fjármagni er bætt inn í málaflokkinn sem hefur verið van fjármagnaður um alltof langan tíma, en þrátt fyrir það er þörf á meira fjármagni til þess að koma vegakerfinu í ásættanlegt horf.

Sveitarstjórn Skeiða- og Gnúpverjahrepps vill koma á framfæri mikilvægi þess að fjármagni í vegabætur sé forgangsraðað í samræmi við umferðarþunga og álag. Íbúar Skeiða- og Gnúpverjahrepps **búa við einn hættulegasta vegakafla á landsbyggðinni**, en þrátt fyrir það er ekkert fjallað um framkvæmdir til að bregðast við þeirri stöðu. Þjórsárdalsvegur (32) frá Skeiða- og Hrunamannavegi að Árnesi er vegur sem er skilgreindur sem C8 vegur, þ.e.a.s. 8 metra breiddur vegur. Þrátt fyrir það er vegurinn á köflum aðeins 6,2 metra breiddur.



Mynd 1 - Umræddur vegkafla á Þjórsárdalsvegi er innan rauða hringsins

Þessi hættulegi vegkafla er aðal aðkomuleið íbúa á svæðinu ásamt því að vera aðal aðkomuleið að virkjanasvæði Landsvirkjunar á Þjórsár- og Tungnaáarsvæðinu. Því er umferð þungaflutninga og undanþáguflutninga á stórum tækjum hlutfallslega mikil miðað við aðra vegi. Dagleg meðalumferð (ÁDU) eru 740 bílar á sólarhring en yfir sumarið (SDU) er dagleg meðalumferð 1.150 bílar á sólarhring. Sveitarstjórn vill vekja sérstaka athygli á því að miklar virkjanaframkvæmdir eru hafnar á Þjórsár- og Tungnaáarsvæðinu og munu að öllum líkindum standa yfir næstu áratugina eigi markmið stjórnvalda um aukna orkuöflun að ganga eftir. Einnig er mikil uppbygging Bláa Lónsins í ferðaþjónustu að eiga sér stað í Þjórsárdalnum sem mun opna vorið 2028. Ljóst er að umferð um þennan vegkafla mun aukast verulega mikið á næstu árum og því nauðsynlegt að bregðast við áður en stórslys verður. Einungis nokkrar vikur eru síðan vörubíll af stærstu gerð fór út af veginum og mikil heppni að ekki varð stórslys.



Mynd 2 – Vörubíll og vél/flutningar að mætast



Mynd 3 – Vél/flutningur

Á mynd 2 má sjá hversu alvarlegar aðstæðurnar eru á versta kafla vegarins. Hægra megin er vörubíll að flytja gröfu sem stendur 40cm út fyrir vélavagninn á hvorri hlið. Ekki er rými á veginum til þess að mæta vörubílum sem kemur á móti og stendur því annað dekkið út fyrir endalínu vegarins og vegöxl er ekki til staðar á veginum. Til þess að þessi bílar geti mæst á veginum, þá er umferðarhraðinn kominn niður í 30km hraða, enda ekki pláss fyrir svona stóra bíla til að mætast.

Á mynd 3 má sjá vörubíl flytja gröfu sem stendur 40 cm út fyrir vélavagninn á hvorri hlið. Eins og sjá má á myndinni, þá eru dekkinn vinstra megin alveg upp að miðlínu vegar og dekkinn hægra megin alveg á enda slitlagsins, þar sem ekki er einu sinni pláss fyrir endalínuna á veginum. Þarna má gera ráð fyrir að beltin á gröfunni standi u.þ.b. 20 cm inná akreinina úr gagnstæðri átt og engin leið fyrir vörubílinn að fara lengra frá miðlínu.

Dauðaslys hafa orðið á þessum vegkafla og fjölmargir bílar endað utan vegar. Ástandið á þessum vegkafla er grafalvarlegt og það verður að tryggja fjármagn innan samgönguáætlunar til að bregðast við þessari stöðu. Sveitarstjórn vill benda á að einungis hluti vegarins er svona slæmur og því er ekki nauðsynlegt að fara í vegabætur á öllum vegkaflanum. **Sveitarstjórn ítrekar mikilvægi þess að brugðist verði strax við og vegurinn verði lagaður í samræmi við kröfur til C8 vegar, þ.e.a.s. 8 metra breiður vegur.**

Að lokum vill sveitarstjórn Skeiða- og Gnúpverjahrepps benda á mikilvægi þess að stóratæk verði gert í að útrýma malarvegum í dreifbýlinu. Í Skeiða- og Gnúpverjahreppi eru um 70 km af malarvegum.



Síðustu 10 ár hafa svör Vegagerðarinnar verið á þá leið að fjármagn sé til að bera ofan í vegina einu sinni á 35 ára fresti. Megnið af malarvegum í sveitarfélaginu eru orðnir efnislausir og nauðsynlegt að hefja stóráttak í að leggja olíumöl á þessa vegi og útrýma malarvegum.

Ég myndi vilja óska eftir að fá að koma fyrir Umhverfis- og samgöngunefnd til að fylgja þessari umsögn eftir.

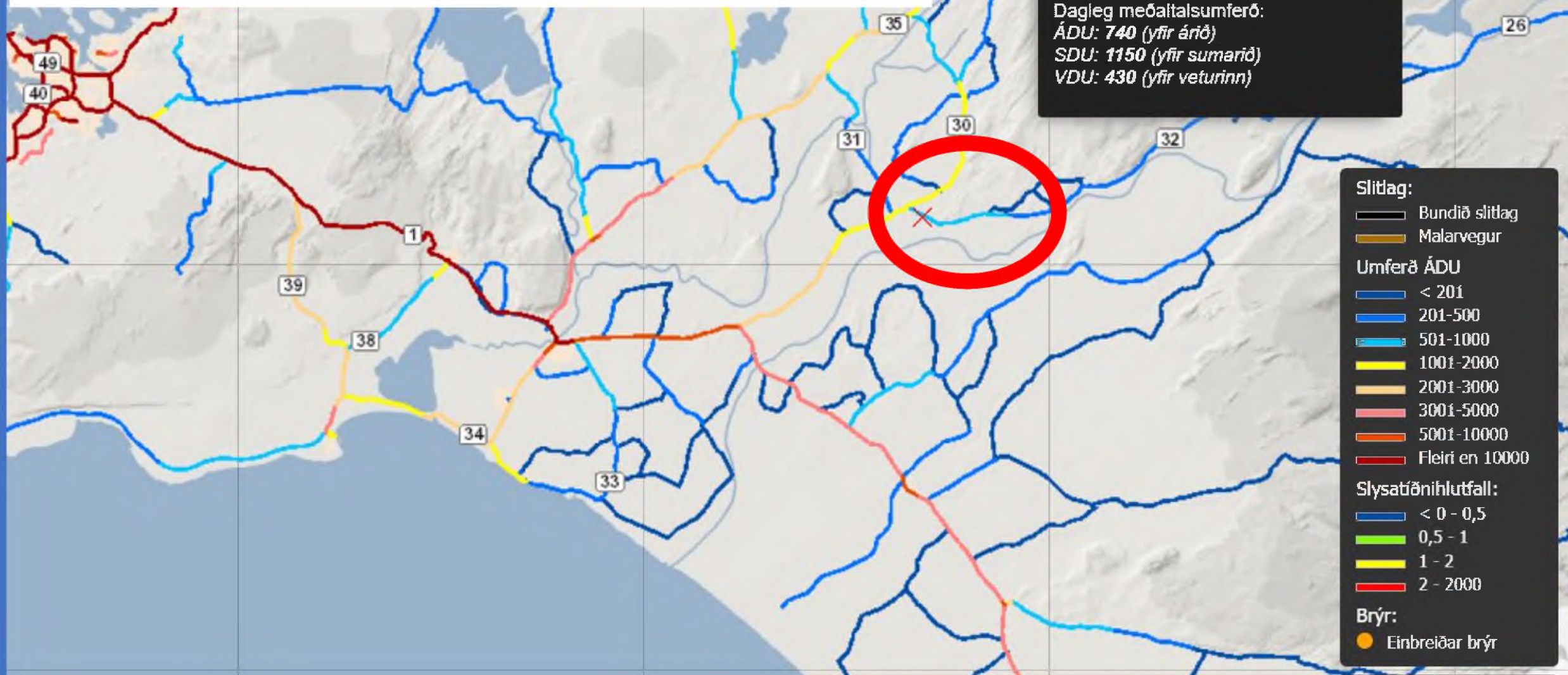
F.h. sveitarstjórnar Skeiða- og Gnúpverjahrepps

Haraldur Þór Jónsson  
Oddviti



# Skeiða- og Gnúpverjahreppur

Umhverfis- og samgöngunefnd 12. febrúar 2026





Fyrsta markmið framlagðar samgönguáætlunar er:

**Að lágmarka slysatíðni í samgöngum.**

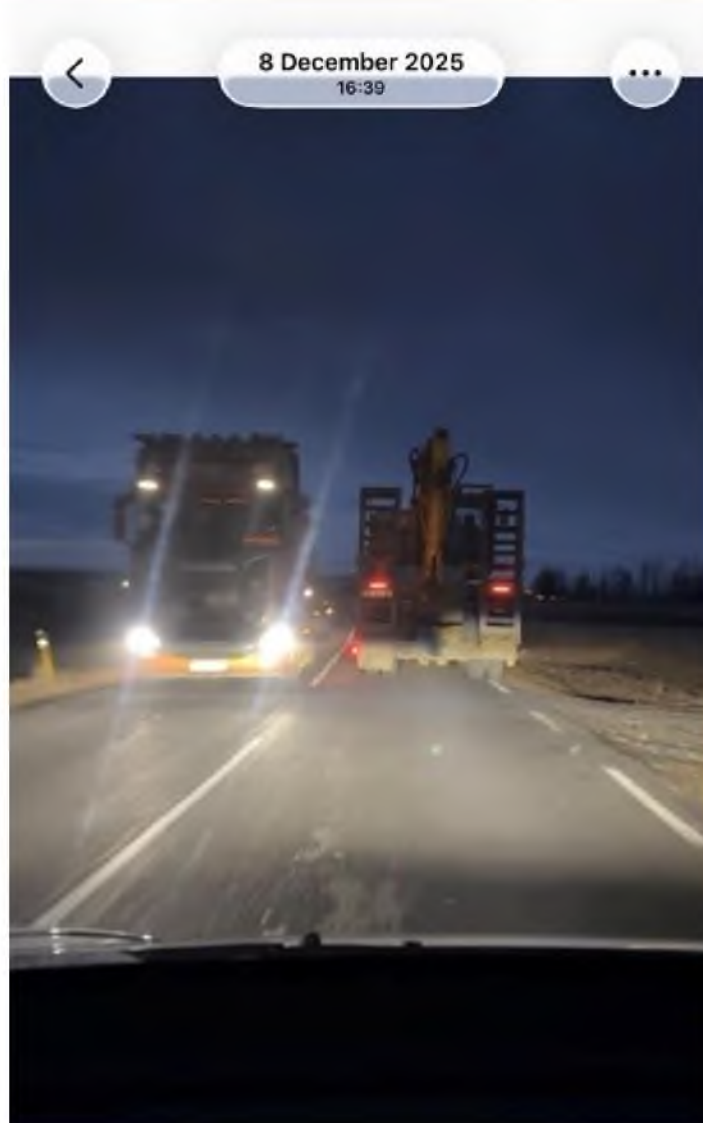
*Unnið verði að fækkun slysa í samgöngum og leitað leiða til að draga úr afleiðingum þeirra slysa sem verða. Lög og reglugerðir fylgi þróun samgangna og innviðir séu öruggir og í góðu ástandi.*

Á umræddum vegkafla á Þjórsárdalsvegi sem sveitarstjórn Skeiða- og Gnúpverjahrepps fjallar um í umsögn sinni hafa verið 5 banaslys á síðustu áratugum þar sem 8 einstaklingar hafa látist.

Síðustu ár hafa á annað tug slysa verið þar sem bílar lenda utanvegar með tilheyrandi eignatjóni, en mikil heppni að engin banaslys hafa orðið í þeim óhöppum

Síðasta slysið varð í nóvember 2025 - altjón á bílnum en engin slys á fólki.  
**Um 30-45 sekúndum áður en vörubíllinn fór út af á öfugum vegarhelmingi  
mætti hann skólabíl með 10 börnum.**





Vegurinn á að vera **8 metra breiður** en er á köflum **aðeins 6,2 metra breiður**

Pungaflutningar og yfirstærðarflutningar vegna virkjanaframkvæmda verða miklir um þennan veg næstu árin og áratugina, bæði vegna þeirra virkjana sem er verið að byggja núna og frekari virkjana sem er verið að afgreiða í rammaáætlun á þessu þingi.

Umferð ferðamanna mun aukast mikið um veginn með opnun Fjallabaðanna í Þjórsárdal, fer örugglega yfir 1.000 bíla ÁDU umferð árið 2028.

Fjölmargir vegir um land allt með miklu minni umferð eru í mikið betra ástandi og því nauðsynlegt að **tryggja fjármagn í lagfæringar á veginum** í þeirri samgönguáætlun sem er verið að fjalla um núna.

Takk fyrir





Árnesi, 9. febrúar 2026  
Mál númer: M202602-0010

**Umsögn vegna Samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030, 322. mál, þingsályktunartillaga, 157. löggjafarþing 2025–2026.**

Sveitarstjórn Skeiða- og Gnúpverjahrepps þakkar fyrir tækifærið að koma á framfæri ábendingum og athugasemdum vegna Samgönguáætlunar.

Vert er að hrósa fyrir það að verulegu fjármagni er bætt inn í málaflokkinn sem hefur verið van fjármagnaður um alltof langan tíma, en þrátt fyrir það er þörf á meira fjármagni til þess að koma vegakerfinu í ásættanlegt horf.

Sveitarstjórn Skeiða- og Gnúpverjahrepps vill koma á framfæri mikilvægi þess að fjármagni í vegabætur sé forgangsraðað í samræmi við umferðarþunga og álag. Íbúar Skeiða- og Gnúpverjahrepps **búa við einn hættulegasta vegakafli á landsbyggðinni**, en þrátt fyrir það er ekkert fjallað um framkvæmdir til að bregðast við þeirri stöðu. Þjórsárdalsvegur (32) frá Skeiða- og Hrunamannavegi að Árnesi er vegur sem er skilgreindur sem C8 vegur, þ.e.a.s. 8 metra breiddur vegur. Þrátt fyrir það er vegurinn á köflum aðeins 6,2 metra breiddur.



Mynd 1 - Umræddur vegkafli á Þjórsárdalsvegi er innan rauða hringsins

Þessi hættulegi vegkafli er aðal aðkomuleið íbúa á svæðinu ásamt því að vera aðal aðkomuleið að virkjanasvæði Landsvirkjunar á Þjórsár- og Tungnaárvæðinu. Því er umferð þungaflutninga og undanþáguflutninga á stórum tækjum hlutfallslega mikil miðað við aðra vegi. Dagleg meðalumferð (ÁDU) eru 740 bílar á sólarhring en yfir sumarið (SDU) er dagleg meðalumferð 1.150 bílar á sólarhring. Sveitarstjórn vill vekja sérstaka athygli á því að miklar virkjanaframkvæmdir eru hafnar á Þjórsár- og Tungnaárvæðinu og munu að öllum líkindum standa yfir næstu áratugina eigi markmið stjórnvalda um aukna orkuöflun að ganga eftir. Einnig er mikil uppbygging Bláa Lónsins í ferðaþjónustu að eiga sér stað í Þjórsárdalnum sem mun opna vorið 2028. Ljóst er að umferð um þennan vegkafli mun aukast verulega mikið á næstu árum og því nauðsynlegt að bregðast við áður en stórslys verður. Einungis nokkrar vikur eru síðan vörubíll af stærstu gerð fór út af veginum og mikil heppni að ekki varð stórslys.



Mynd 2 – Vörubíll og vél/flutningar að mætast



Mynd 3 – Vél/flutningur

Á mynd 2 má sjá hversu alvarlegar aðstæðurnar eru á versta kafla vegarins. Hægra megin er vörubíll að flytja gröfu sem stendur 40cm út fyrir vélavagninn á hvorri hlið. Ekki er rými á veginum til þess að mæta vörubílnum sem kemur á móti og stendur því annað dekkið út fyrir endalínu vegarins og vegöxl er ekki til staðar á veginum. Til þess að þessi bílar geti mæst á veginum, þá er umferðarhraðinn kominn niður í 30km hraða, enda ekki pláss fyrir svona stóra bíla til að mætast.

Á mynd 3 má sjá vörubíl flytja gröfu sem stendur 40 cm út fyrir vélavagninn á hvorri hlið. Eins og sjá má á myndinni, þá eru dekkinn vinstra megin alveg upp að miðlínu vegar og dekkinn hægra megin alveg á enda slitlagsins, þar sem ekki er einu sinni pláss fyrir endalínuna á veginum. Þarna má gera ráð fyrir að beltin á gröfunni standi u.þ.b. 20 cm inná akreinina úr gagnstæðri átt og engin leið fyrir vörubílinn að fara lengra frá miðlínu.

Dauðaslys hafa orðið á þessum vegkafla og fjölmargir bílar endað utan vegar. Ástandið á þessum vegkafla er grafalvarlegt og það verður að tryggja fjármagn innan samgönguáætlunar til að bregðast við þessari stöðu. Sveitarstjórn vill benda á að einungis hluti vegarins er svona slæmur og því er ekki nauðsynlegt að fara í vegabætur á öllum vegkaflanum. **Sveitarstjórn ítrekar mikilvægi þess að brugðist verði strax við og vegurinn verði lagaður í samræmi við kröfur til C8 vegar, þ.e.a.s. 8 metra breiður vegur.**

Að lokum vill sveitarstjórn Skeiða- og Gnúpverjahrepps benda á mikilvægi þess að stóráttak verði gert í að útrýma malarvegum í dreifbýlinu. Í Skeiða- og Gnúpverjahreppi eru um 70 km af malarvegum.



Síðustu 10 ár hafa svör Vegagerðarinnar verið á þá leið að fjármagn sé til að bera ofan í vegina einu sinni á 35 ára fresti. Megnið af malarvegum í sveitarfélaginu eru orðnir efnislausir og nauðsynlegt að hefja stóráttak í að leggja olíumöl á þessa vegi og útrýma malarvegum.

Ég myndi vilja óska eftir að fá að koma fyrir Umhverfis- og samgöngunefnd til að fylgja þessari umsögn eftir.

F.h. sveitarstjórnar Skeiða- og Gnúpverjahrepps

Haraldur Þór Jónsson  
Oddviti



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Smiðju  
101 Reykjavík

Skorradalshreppur, 9. febrúar 2026  
Mál nr. 2601070 UVH

**Efni:** Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030

Á 219. fundi Hreppsnefndar Skorradalshrepps sem haldinn var þann 3. febrúar 2026 var umsagnarbeiðni um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030 tekin til umræðu. Þar var oddvita falið að senda inn umsögn við umræður á fundinum.

Skorradalshreppur fagnar framkominni samgönguáætlun, einkum því sem fram hefur komið að áætlunin sé full fjármögnuð sem hefur ekki verið tilfellið með fyrri áætlanir.

Í kaflanum markmið, áherslur og aðgerðir eru sett fram 17 lykilviðfangsefni í samgöngumálum á Íslandi næstu ár. Ástæða er til að fagna þeim öllum. Þó öll viðfangsefnin séu mikilvæg vill ráðið sérstaklega fagna áherslu á fækkun malarvega, vetrarfærð og tímabundna lokun vega, eflingu almenningssamgangna um land allt, verðmætasköpun með uppbyggingu innviða og farnetssambandi á þjóðvegum. Þessi atriði ásamt lágmörkun slysátíðni, viðhaldi og fjármögnun samgönguinnviða eru þeir þættir sem þyngst vega í því meginmarkmiði innviðaráðuneytis um að innviðir mæti þörfum samfélagsins og um sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt.

Hafist verði handa við framkvæmd Sundabrautar og verkefnið fjármagnað með innheimtu veggjalda. Framkvæmd Sundabrautar er afar mikilvæg samgöngubót fyrir íbúa á Vesturlandi, Vestfirðum og Norðurlandi. Skorradalshreppur leggur áherslu á að ráðist verði í framkvæmdina hið fyrsta. Innheimta veggjalda af slíkri framkvæmd er ásættanleg ráðstöfun til að ekki verði gengið á framkvæmdafé til nauðsynlegra framkvæmda í öðrum landshlutum á meðan á framkvæmdum stendur.

**Skorradalshreppur vill koma eftirfarandi atriðum á framfæri:**

1. Skorradalshreppur harmar að frestas skuli framkvæmdum á Uxahryggja vegi og telur að þeirri tengingu þurfi að flýta til að styrkja Vesturland.
2. Skorradalshreppur vill einnig vekja athygli á veginum um Geldingadraga nr. 520 sem er eingöngu haldið opnum að sumri en það teljum við engan vegin ásættanlegt og við höfum bent ítrekað á að sá vegur er afar nauðsynlegur með tilliti til öryggissjónarmiða,



## Skorradalshreppur

þar sem það er eina leiðin til Reykjavíkur frá Vesturlandi, vestfjörðum og Norðurlandi ef vegur lokast undir Hafnarfjalli vegna veðurs, slyss eða annarra ófyrirséðra ástæðna.

**3. Skorradalshreppur leggur einnig áherslu á tengivegi svo sem Mófellsstaðaveg nr. 507.**

Í þingsályktunartillögunni kemur fram að áformað er að verja 2.200-2.600 milljónum á ári í bundið slitlag tengivega á gildistíma áætlunarinnar. Þó fjármagn í þetta umfangsmikla verkefni hafi verið aukið á undanförunum árum er það enn of lítið til að hægt verði að gera bragarbót á ástandi tengivega innan ásættanlegs tíma. Í þingsályktunartillögunni kemur fram að það fjármagn sem áætlað er í lagningu slitlags á gildistíma áætlunarinnar dugi til að leggja á 460 km. Í lagningu bundins slitlags á 460 km malarvega á 15 ára tímabili yfir landið allt, eða 30 km á ári, verður enn mikið verk eftir óunnið. Því er lögð áhersla á að fjármagn í þennan sameiginlega verkefnapott verði aukið enn frekar og jafnframt skoðað af alvöru hvort gera megi breytingar á stöðlum við lagningu slitlags sem gæti lækkað kostnað verulega án þess að öryggi vegfarenda sé ógnað.

### Almennar athugasemdir

Í þingsályktunartillögunni er dregin upp metnaðarfull framtíðarsýn fyrir byggðir landsins. Meðal annars kemur fram áhersla á að lífsgæði fólks séu ekki síst fólgin í því að fólk geti búið sér heimili þar sem það helst kys og njóti sambærilegra innviða hvar á landinu sem er. Einnig að stefnur og áætlanir innviðaráðuneytisins vinni saman að því að efla atvinnulíf með uppbyggingu og rekstri öruggra samgangna og að þær séu öruggar og umhverfisvænar í þágu íbúa og atvinnulífs. Einnig kemur fram að við gerð samgönguáætlunar skuli meðal annars byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar auk þess að þær stuðli að jákvæðri byggðapróun (bls. 45). Þessum fyrirheitum er fagnað. Hins vegar er ástæða til að efast um að framangreint nái fram að ganga miðað við þá fjármuni sem varið er til viðkomandi málaflokka. Mikilvægt er að hið opinbera tryggi að saman fari hljóð og mynd í markmiðasetningu og ráðstöfun jðármuna til að unnt verði að ná settu marki.

Í áætluninni kemur jafnframt fram að vegakerfið á Íslandi sé ein stærsta eign íslenska ríkisins og að nauðsynlegt viðhald varðveiti þessa eign (bls. 70). Langvarandi skortur á viðhaldi sem hefur leitt til áætlaðrar uppsafnaðrar viðhaldsþarfar upp á um 180 milljarða, er grafalvarlegt mál. Með því að sinna viðhaldi að takmörkuðu leyti eru eigur hins opinbera rýrðar verulega til viðbótar við að lífsgæði skerðast og hætta á slysum eykst. Auk þessa er eign ríkisins í vegakerfinu færð til bókar í efnahagsreikningi ríkisreiknings. Eins og segir í áætluninni: „þannig koma nýfjárfestingar og viðhald á móti afskriftum og viðhalda þannig virði þessarar verðmætu eignar landsmanna.“ Brýnt er að huga vel að þessari eign ríkisins líkt og öðrum.

### Jón Eiríkur Einarsson

oddviti Skorradalshrepps



## Umsögn um þingsályktunartillögu að uppfærðri Samgönguáætlun

*Forgangsröðun jarðgangaáætlunar í viðtækri þversögn við markmið þingsályktunartillögu.*

**Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030 á 157. löggjafarþingi 2025-2026, þingskjali 463 – mál. 322 (þingsályktunartillagan) eru lykilviðfangsefni við stefnumótun í samgöngumálum sögð vera eftirfarandi:**

### **II. MARKMIÐ, ÁHERSLUR OG AÐGERÐIR**

Stefnumótun samgönguáætlunar byggist á þeim markmiðum að samgöngur séu greiðar,

öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggða-

þróun. Lykilviðfangsefni í samgöngumálum á Íslandi næstu ár verði:

**1. Lágmark slysatíðni í samgöngum.**

2. Viðhald samgönguinnviða.

3. Fjármögnun samgönguinnviða.

4. Fækkun malarvega.

**5. Vetrarfærð og tímabundnar lokanir vega.**

**6. Þungaflutningar innan lands og áætlanir um vöxt útflutningsgreina.**

7. Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.

8. Aðlögun samgöngumannvirkja að loftslagsbreytingum.

9. Samdráttur í staðbundnum umhverfis- og lýðheilsuáhrifum samgangna.

**10. Efling almenningsamgangna um land allt.**

11. Breyttar ferðavenjur.

**12. Þarfir barna og ungmenna í samgöngum.**

**13. Ólíkar áskoranir kynja í samgöngum.**

**14. Þarfir fatlaðs fólks í samgöngum.**

15. Nýsköpun og tækniþróun í samgöngum.

16. Verðmætasköpun með uppbyggingu innviða.

17. Farnetssamband á þjóðvegum.

Markmið, áherslur og aðgerðir stefni að því að mæta þessum viðfangsefnum og stuðli þannig að framförum í samgöngumálum landsins.

Þá er lögð til eftirfarandi forgangsröðun jarðganga:

1. Fljótagöng

2.–3. Fjarðagöng

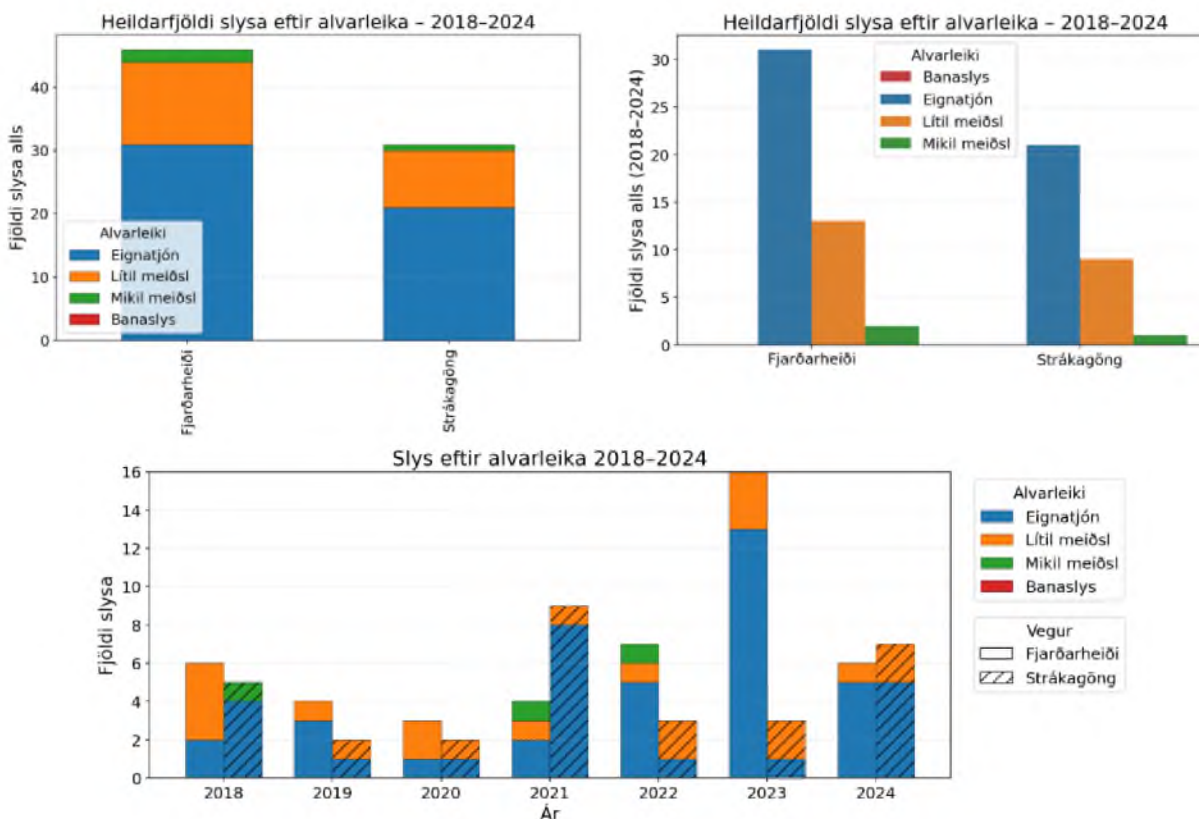
2.–3. Súðavík – Ísafjörður

4. Miklidalur og Hálfán

Erfitt er að sjá hvernig megináherslur þingsályktunartillögunar endurspeglast í uppfærðri áætlun stjórnvalda um jarðgangnagerð. Tillagan sé þannig í þversögn við markmið sín, en hér á eftir verður sérstaklega fjallað um markmið **1, 5, 6, 10, 12, 13 og 14** í því skyni.

## Markmið 1. – Lágmarka slysatíðni í samgöngum.

Heildarfjöldi slysa á Fjarðarheiði er meiri á árunum 2018-2024 en á vegkaflanum um Almenning og Strákagöng. Í greiningu Garðars Arnar Garðarssonar á umferð um Fjarðarheiði er slysatíðni á veginum um Fjarðarheiði borin saman við vegkaflana sem Fljótagöng myndu leysa af hólmi. Þar er unnið með opinber gögn frá Vegagerðinni.



Ljóst er að heildarfjöldi slysa á Fjarðarheiði er umtalsvert meiri en á vegkaflanum um Almenning og Strákagöng og einnig í hverjum flokki alvarleika. Þá má þess geta að:

- Þann 3. desember 2025 varð banaslys á Fjarðarheiði.
- Þann 9. desember varð þar bílvelta með tvo farþega innanborðs.
- Milli jóla og nýárs 2025 varð á Fjarðarheiði önnur bílvelta með einn innbyrðis.

Með breyttri forgangsroðun jarðgangnaáætlunar er áhersla á að leggja af hættulegan veg um Fjarðarheiði með göngum undir hana færð úr fyrsta forgangi, í fimmta. Með því er dregið að leggja af hættulega vegi á Íslandi, þar sem Fjarðarheiðargöng eru einu fullhönnuðu jarðgöngin á Íslandi og eru tilbúin til lögbundins útboðs á EES svæðinu<sup>1</sup>.

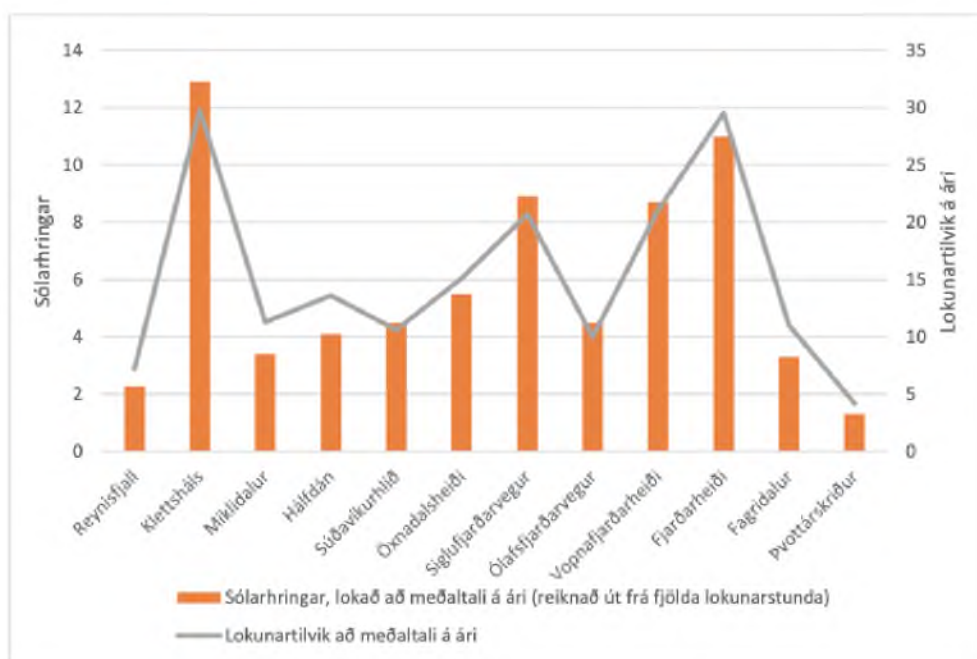
<sup>1</sup> Sjá mats- og hönnunargögn Fjarðarheiðarganga á: <https://fjardarheidargong.netlify.app/>.

## Markmið 5. – Vetrarfærð og tímabundnar lokanir vega.

Í greinagerð með þingsályktunartillögunni er greint frá að samgönguráð hafi falið Rannsóknarmiðstöð Háskólans á Akureyri að vinna samanburðargreiningu á Fjarðarheiðar- og Mjóafjarðargöngum (*Samanburður jarðganga á Mið-Austurlandi*, RHA, nóvember 2025.)

Þar segir:

*Þegar lokunarklukkustundir eru umreiknaðar í sólarhringa þá kemur í ljós að Fjarðarheiði er lokuð að meðaltali sem nemur 11,0 sólarhringum á ári. Í samanburði allra þessara vega má þannig sjá að hindranir á samskiptum um Fjarðarheiði var í öðru sæti á eftir Klettshálsi eða álíka tíðar lokanir og í tilviki Siglufjarðarvegur. Fjarðarheiði (620 m h.y.s.) er hæsti og mest lokaði fjallvegur sem er eina vegtenging þéttbýlisstaðar á landinu.*



Mynd 2. Lokanir á helstu fjallvegum með reglubundinni þjónustu þar sem jarðgöng hafa verið til skoðunar auk Fagradals, á árabílinu 2010–2024.

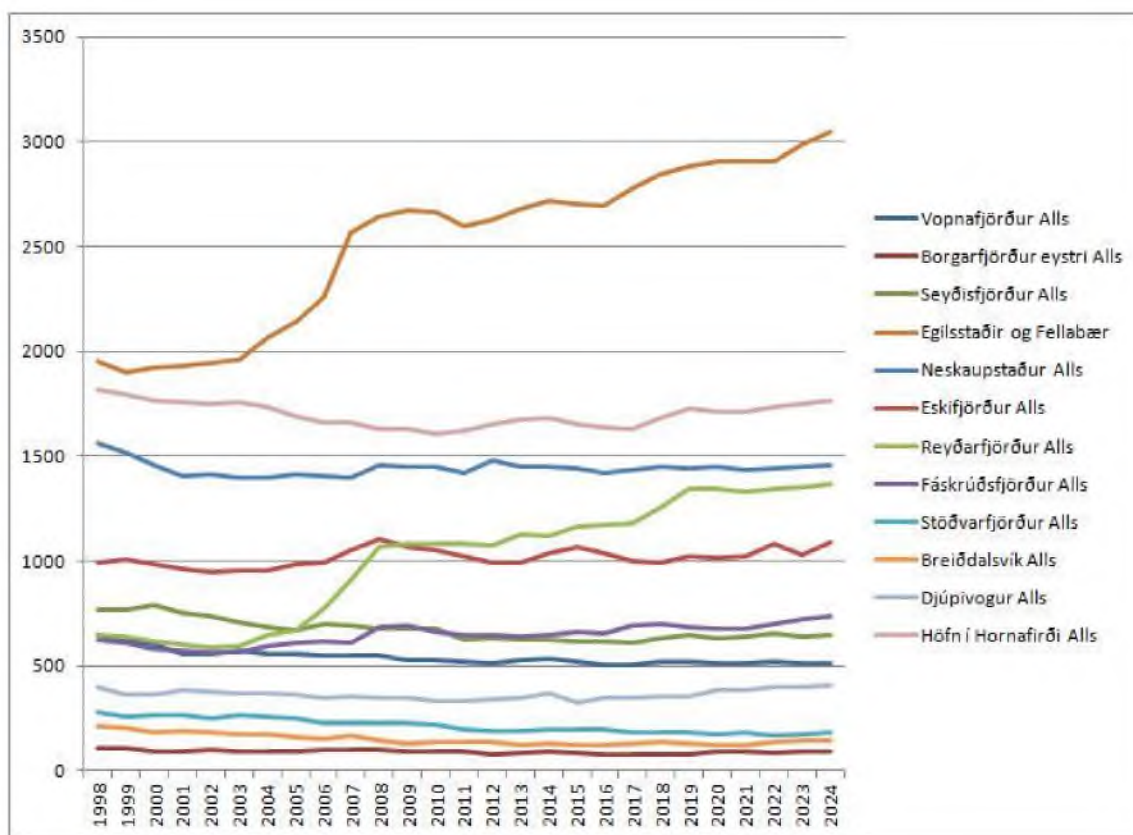
Þá er þess vert að geta að á meðan vegurinn um Fjarðarheiði í 620 m h.y.s. er eina vegtenging Seyðisfjarðar við önnur þéttbýli, eru fern göng á láglendisvegum á Tröllaskaga sem liggja að Siglufirði.

Með breyttri forgangsöröðun jarðgangnaáætlunar er strítt gegn markmiði og áherslu 5 í þingsályktunartillögunni um að að lágmarka vetrarfærð og tímabundnar lokanir vega.

## Markmið 6. – Þungaflutningar innan lands og áætlanir um vöxt útflutningsgreina.

Frá árinu 1975 hafa fólks- og bílferjur frá Færeyjum siglt til og frá Seyðisfirði eða í 51 ár. Norröna sigldi allt árið frá 2003-2024 og kom vikulega til hafnar á Seyðisfirði. Þetta er eina ferjuhöfn á landinu sem sinnir fólksflutningum milli landa. Árlegur farþegafjöldi árið 2017 nam því að fylla rúmlega eina Boeing farþegaþotu alla virka daga ársins. Vöruflutningar hafa jafnframt verið í stöðugum vexti.

Meðfylgjandi línurit sýnir íbúapróun þéttbýliskjarna á Austurlandi frá árinu 1998-2024. Þar er áberandi hve afgerandi fjölmennastur kjarni Egilsstaða og Fellabæjar er og fer vaxandi.



Með greiðri heilsárstengingu Seyðisfjarðar við Egilsstaði er tryggt aðgengi milli alþjóðlegrar farþega- og flutningaskipahafnar við alþjóða- og innanlandsflugvöll. Tækifæri til aukinnar vetrarferðamennsku og trygg flutningsleið eru til þess fallin að skapa atvinnuuppbyggingu í fjórðungnum umgjörð sem skilar sér margfalt til þjóðarbúsins.

*Með breyttri forgangsröðun jarðgangnaáætlunar er helsti farartálmi milli alþjóðlegrar farþega- og flutningaskipahafnar við alþjóða- og innanlandsflugvöll færður úr fyrsta forgangi í þann íjórða. Fjarðarheiðargöng eru mikilvægur liður í að styðja við og sameina þjónustusvæði í vexti. Breyting á forgangsröðun jarðgangnaáætlunar er í andsögn við markmið þingsályktunartillögunnar um að styðja við áætlanir um vöxt útflutningsgreina.*

**Markmið 10.** – Efling almenningssamgangna um land allt.

Í samanburðargreiningu (Samanburður jarðganga á Mið-Austurlandi, RHA, nóvember 2025), sem Samgönguráð fól RHA að vinna við undirbúning þingsályktunartillögunnar segir:

*Í þingsályktun um stefnumótandi byggðaaætlun fyrir árin 2022–2036 er eftirfarandi markmið um samgöngur og þróun byggðar:*

**A. Jafna aðgengi að þjónustu.**

*h. Almenningsamgöngur í lofti, á láði og legi styrki tengingar innan vinnu- og þjónustusóknarsvæða og auki þannig aðgengi og jafnræði íbúa, m.a. innan landfræðilega víðfeðmra sveitarfélaga en einnig með því að tengja fámennari byggðarlög stærri þjónustukjörnum.*

*i. Með aukinni samhæfingu áætlana verði við forgangsröðun framkvæmda í samgönguáætlun og skilgreiningar á þjónustustigi horft sérstaklega til þess að efla atvinnu- og þjónustusóknarsvæði.*

Um Fjarðarheiðargöng segir enn frekar:

*Göngin munu skapa betri tækifæri til áreiðanlegra almenningssamgangna milli Seyðisjarðar og Héraðs. Göngin munu gera innanlandsflug á Egilsstöðum mjög aðgengilegt fyrir Seyðfirðinga.*

Í samanburðargreiningu RHA 2025, kemur einnig fram hlutfall umferðarstrauma frá Seyðisfirði á atvinnu- og þjónustusóknarsvæðum:

Tafla 6. Fjarðarheiðargöng, breyting á vegalengdum, ferðatíma og samskiptum á nokkrum leggjum.

| Leggur                         | Vegalengd fyrir (km) | Vegalengd eftir (km) | Stytting (km) | Breyting á tíma (mín) | Hlutf. umferðar á legg | Samskiptaaukning/ umferðaraukning |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|---------------|-----------------------|------------------------|-----------------------------------|
| Seyðisfjörður-Egilsstaðir      | 27                   | 21                   | -6            | -6,8                  | 73%                    | 73%                               |
| Seyðisfjörður-Reyðarfjörður    | 59                   | 48                   | -11,6         | 10,1                  | 5%                     | 65%                               |
| Seyðisfjörður-Neskaupstaður    | 93                   | 82                   | -11,6         | -10,1                 | 2%                     | 36%                               |
| Seyðisfjörður-Höfuðborgarsvæði | 644                  | 637                  | -6,3          | -6,8                  | 2%                     | 2%                                |

Þar ber hæst að núverandi umferðarstraumar liggja 73% milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða (innan sveitarfélags), en aðeins 7% samanlagt til Reyðarfjarðar og Neskaupstaðar.

Með nýrri forgangsröðun jarðgangaáætlunar, hvar Fijóta- og Mjóaljarðargöng hafa verið færð ofar í forgang (2.-3.) en Fjarðarheiðargöng (5.), er því ljóst að þingsályktunartillagan er í andstöðu við þingsályktun um stefnumótandi byggðaaætlun 2022-2036 og eigin markmiða um eflingu almenningssamgangna. Með þingsályktunartillögu innviðaráðuneytisins sé aðgengi og jafnræði íbúa innan landfræðilegra víðfeðmra sveitarfélaga virt að vettugi.



**Markmið 12.** – Þarfir barna og ungmenna í samgöngum.

Líkt og greint var frá í umfjöllun um markmið 10, er ljóst að 73% hlutfall umferðarstrauma liggja innan sveitarfélags milli Seyðisfjarðar og Egilsstaðar. Þegar kemur að börnum- og ungmennum þarf þetta engan að undra, enda á Egilsstöðum öflugur framhaldsskóli með bóknámsgreinum og þar að finna blómlegt íþróttastarf Íþróttafélagsins Hattar.

Í ytra-mati á Menntaskólanum á Egilsstöðum<sup>2</sup> skólaárið 2021-22, unnið fyrir mennta- og barnamálaráðuneytið segir:

*Þeir grunnskólar sem starfa á upptökusvæði skólans eru Egilsstaðaskóli, Brúarásskóli, Grunnskólinn Borgarfirði eystra, Seyðisfjarðarskóli, Djúpavogsskóli, Grunnskóli Reyðarfjarðar, Grunnskóli Eskilfjarðar, Nesskóli, Grunnskóli Fáskrúðsfjarðar og Breiðdals- og Stöðvarfjarðarskóli. Aðsókn nýnema á upptökusvæði skólans hefur verið nokkuð stöðug.*

Um búsetuhlutfall nemenda segir:

Tafla 1. Búseta nemenda haustið 2021.

| Póstnúmer                                           | Dagskóli   | Hlutfall   | Fjarnám    | Hlutfall   |
|-----------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| 100-190 Reykjavík, Seltjarnarnes                    | 6          | 3,3        | 97         | 24,7       |
| 200-233 Kópavogur, Hafnarfjörður, Garðabær          | 7          | 3,8        | 113        | 28,8       |
| 240-270 Mosfellsbær, Reykjanes                      | 1          | 0,5        | 33         | 8,4        |
| 300-522 Vesturland, Vestfirðir og Norðurland vestra | 0          | 0,0        | 38         | 9,7        |
| 600-690 Norðurland eystra                           | 0          | 0,0        | 23         | 5,9        |
| 700-781 Austurland                                  | 170        | 92,4       | 62         | 15,8       |
| 800-900 Suðurland                                   | 0          | 0,0        | 18         | 4,6        |
| Útlönd                                              | 0          | 0,0        | 8          | 2,0        |
| <b>Samtals:</b>                                     | <b>184</b> | <b>100</b> | <b>392</b> | <b>100</b> |

Ljóst má vera að umtalsvert hlutfall nemenda við skólann þurfa að ferðast yfir Fjarðarheiði og um Fagradal til að sækja nám. Börn- og ungmenni, sem þurfa að sækja nám og íþróttastarf í varhugaverðum vetraraðstæðum eru upp á ákvarðanir stjórnvalda komin. Þorbjörg Henny Eiríksdóttir var 17 ára þegar hún lést í bílslysi á Fagradal á leið sinni í Menntaskólann á Egilsstöðum.

Með breytttri forgangs röðun jarðgangaáætlunar er hvorugum farartálmunum um Fjarðarheiði né Fagradal eytt, sem tálmar börnum og ungmennum aðgengi að námi og íþróttastarfi. Með þingsályktunartillögunni er markmiði 12 um þarfir barna og ungmenna í samgöngum ekki mætt. Umferðaröryggi barna er á herðum ráðherra.

<sup>2</sup> Sjá Ytra-mat á Menntaskólanum á Egilsstöðum 2021-22 hér: [https://www.stjornarradid.is/library/03-Verkefni/Menntamal/Ytra-mat/Framhaldsskolar/menntaskolinn\\_a\\_egilsstodum\\_2022.pdf](https://www.stjornarradid.is/library/03-Verkefni/Menntamal/Ytra-mat/Framhaldsskolar/menntaskolinn_a_egilsstodum_2022.pdf)

**Markmið 13. – Ólíkar áskoranir kynja í samgöngum.**

Í samanburðargreiningu sem RHA vann fyrir Samgönguráð til undirbúnings samgönguáætlunar er fjallað um ólíkar áskoranir kynja í samgöngum. Þar segir í kafla um Fjarðarheiðargöng:

***Þegar litið er til þess að erfiðir íjallvegir hafa samkvæmt könnunum neikvæðari áhrif á ferðir kvenna en karla (Bára Elísabet Dagsdóttir og Rannveig Gústafsdóttir, 2022; Hjalti Jóhannesson og Halla Hafbergsdóttir, 2015; Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri, 2020) þá leggst af íjallvegurinn um Fjarðarheiði. Þannig munu Fjarðarheiðargöng verða framkvæmd sem þjónar báðum kynjum jafnt og styðja við markmið stjórnvalda þar að lútandi í samgönguáætlun.***

Um Mjóafjarðargöng segir hinsvegar:

***Þar sem vegurinn um Fjarðarheiði verður áfram hluti af vegakerfinu miðað við þessa sviðsmynd mun framkvæmdin ekki stuðla að því markmiði samgönguáætlunar að efla hlut kvenna í samgöngum þar sem minna þurfi að aka vegi þar sem aðstæður þykja viðsjárverðar en kannanir hafa bent til þess að það dragi úr hreyfanleika kvenna, sérstaklega að vetrarlagi.***

Það er því ljóst að þrátt fyrir ráðgjöf RHA til Samgönguráðs hafi jafnréttissjónarmið ekki verið höfð að leiðarljósi við gerð jarðgangaáætlunar.

*Með breyttri forgangsöröðun jarðgangaáætlunar er ekki tekið mið af markmiði 13 um ólíkar þarfir kynja í samgöngum. Ráðgjöf RHA um að Fjarðarheiðargöng þjóni kynjunum jafnt en Mjóafjarðargöng ekki, er látin hjá liggja og jarðgangakosti sem muni ekki efla hlut kvenna í samgöngum hampað á hlut þess sem gerir það.*

**Markmið 14. – Þarfir fatlaðs fólks í samgöngum.**

Múlaþing starfar skv. lögum nr. 40/1991 um félagsþjónustu sveitarfélaga um þjónustuframboð fyrir fólk með fötlun. Fjölbreytt þjónustuframboð er þar í boði, en þjónustukjarni sveitarfélagsins er á Egilsstöðum.

Meðal úrræða í boði Múlaþings er Stólpi, dagþjónusta sem ætluð er fötluðu fólki sem ekki hefur tækifæri á störfum á almennum vinnumarkaði, en hún er til húsa að Lyngási 12 á Egilsstöðum.

Búsetukjarnar með sólarhringsþjónustu fyrir fatlað fólk með langvarandi stuðningsþarfir eru þá starffræktir á Egilsstöðum.

Akstursþjónusta fatlaðs fólks er veitt á Egilsstöðum, á dagvinnutíma, með sérútbúnum bíl. Vegna aksturs utan dagvinnutíma, í dreifbýli og öðrum kjörnum sveitarfélagsins, eða vegna tímabundinnar dvalar í öðrum sveitarfélögum, er reynt að leita annara leiða t.d. með samningum með einkaaðila.

Aðstandendur fólks með fötlun á Seyðisfirði þurfa að sækja þjónustu sína frá sveitafélaginu að miklu leyti til Egilsstaða. Þjónustuúrræði íbúa með fötlun eru þar, en Mjóafjarðargöng lengja vegalengdir til að sækja þessa þjónustu í þeim tilfellum sem Fjarðarheiði er ófær, og er þá jafnframt teflt í tvísýnu að vegur um Fagradal sé opinn sömu stundu.

Varhugavert verður að teljast að í samanburðargreiningu sem RHA vann fyrir Samgönguráð um samanburð á jarðgangakostum á Mið-Austurlandi sé hvergi minnst á þarfir einstaklinga með fötlun til að sækja þjónustu í sínu sveitafélagi.

Þann 12. nóvember 2025 lögfesti Ísland samning **Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks**. Markmið hans er að efla, verja og tryggja full og jöfn mannréttindi og grundvallarfrelsi fyrir allt fatlað fólk til jafns við aðra ásamt því að efla og vinna að virðingu fyrir eðlislægri mannlegri reisn þess. Hann felur í sér bann við hvers kyns mismunun á grundvelli fötlunar og að fötluðu fólki sé tryggð jöfn og árangursrík réttarvernd gegn mismunun á öllum sviðum. Meðal almennra meginregla samningsins eru, (i) bann við mismunun, (ii) full og virk þáttaka í samfélaginu án aðgreiningar, (iii) jöfn tækifæri og (iv) aðgengi.

Með nýrri forgangsörð jarðganga í þingsályktunartillögunni, þar sem Mjóafjarðargöng hafa verið færð í 2.-3. forgang og Fjarðarheiðargöng hafa verið færð úr 1. í 5. forgang er unnið gegn markmiði 14 í þingsályktunartillögunni að mæta þörfum fatlaðs fólks í samgöngum. Einstaklingar með fötlun þurfa að sækja þjónustu sína innan sveitafélags og stór hluti hennar er á Egilsstöðum. Jafnframt sé þingsályktunartillagan á skjön við markmið gegn lögfestum samningi Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks m.a. m.t.t. jafnra tækifæra og aðgengis.

## Niðurstöður

Í ofangreindri umsögn hafa sjónarmið er lúta að fjölþættum markmiðum þingsályktunartillögunnar verið settar í samhengi við áhrif sem breytt forgangsröðun jarðganga felur í sér. Tillagan sé í viðtækri þversögn um eigin markmið.

Þannig verði ekki séð hvernig hin nýja forgangsröðun vinni að því að:

| Nr. | Markmið                                                           | Ástæða                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | Lágmarka slysatíðni í samgöngum                                   | Heildarfjöldi slysa á vegkafla sem Fljótagöng leysa af hólmi er færri heilt yfir og í öllum flokkum alvarleika en á Fjarðarheiði.                                                                                                                                           |
|     |                                                                   | Fækkun umferðaróhappa vegna Mjóafjarðarganga í skýrslu RHA 2025 er minni (úr 5,72 í 3,6) en fækkun með Fjarðarheiðargöngum (úr 8,78 í 2,8).                                                                                                                                 |
|     |                                                                   | Dregið er að leggja af hættulega vegi á Íslandi, þar sem Fjarðarheiðargöng eru einu fullhönnuðu jarðgöngin á Íslandi og eru tilbúin til lögbundins útboðs á EES svæðinu.                                                                                                    |
| 5   | Vetrarfærð og tímabundnar lokanir vega                            | Í greiningu RHA 2025 er sýnt að af jarðgangakostum í nýrri forgangsröðun (1.-4.) eru umtalsvert fleiri lokunartilvik á Fjarðarheiði en á hinum stöðunum.                                                                                                                    |
| 6   | Þungaflutningar innan lands og áætlanir um vöxt útflutningsgreina | Helsti farartálmi (Fjarðarheiði) milli alþjóðlegrar farþega- og flutningaskipahafnar við alþjóða- og innanlandsflugvöll er enn til staðar. Fjarðarheiðargöng eru mikilvægur liður í að styðja við og sameina þjónustusvæði í vexti.                                         |
| 10  | Efling almenningssamgangna um land allt                           | Þingsályktunartillagan er í andstöðu við þingsályktun um stefnumótandi byggðaáætlun 2022-2036. Aðgengi og jafnræði íbúa innan landfræðilegra víðfeðmra sveitarfélaga er virt að vettugi.                                                                                    |
| 12  | Þarfir barna og ungmenna í samgöngum                              | Með breytttri forgangsröðun jarðgangaáætlunar er hvorugum farartálmunum um Fjarðarheiði né Fagradal eytt, sem tálmar börnum og ungmennum aðgengi að námi og íþróttastarfi.                                                                                                  |
| 13  | Ólíkar áskoranir kynja í samgöngum                                | Ráðgjöf RHA um að Fjarðarheiðargöng þjóni kynjunum jafnt en Mjóafjarðargöng ekki, er látin hjá liggja og jarðgangakosti sem muni ekki efla hlut kvenna í samgöngum hampað á hlut þess sem gerir það.                                                                        |
| 14  | Þarfir fatlaðs fólks í samgöngum                                  | Einstaklingar með fötlun þurfa að sækja þjónustu sína innan sveitafélags og stór hluti hennar er á Egilsstöðum. Þingsályktunartillagan er á skjön við markmið gegn lögfestum samningi Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks m.a. m.t.t. jafnra tækifæra og aðgengis. |

## Lokaorð

Dagana 14. til 18. desember 2020 var uppsöfnuð úrkoma í Seyðisfirði 569 mm. Aldrei hefur mælst meiri úrkoma á jafn stuttum tíma á Íslandi eins og þessa fimm daga á Seyðisfirði. Til samanburðar nemur rigning í Reykjavík á meðalári um 860 mm.

Fimm mínútur fyrir þrjú, föstudaginn 15. desember 2020 gerðist svo þetta.



Aurskriða án fordæma í þéttbýli á Íslandi féll úr svæðinu rétt utan við Búðará. Skriðan geryðilagði tíu hús en þó búið hafi verið að rýma hluta af bænum sluppu nokkrir viðbragðsaðilar og íbúar naumlega undan skriðunni.

Síðan þá hefur þurft að grípa til víðtækra rýminga í bænum í janúar 2025 vegna snjóflóðahættu, mars 2023 vegna snjóflóðahættu og febrúar 2021 vegna skriðuhættu. Þegar þessa vá ber að garði er eina rýmingaleið Seyðfirðinga á landi yfir Fjarðarheiði í 620 m h.y.s. Það þarf ekki að spyrja að leikslokum ef hún er ófær.

Í greinagerð með þingsályktunartillögunni (bls. 99) segir að:

*Í ljósi sérstaklega hættulegrar náttúruvár eru Fjótagöng sett í fyrsta forgang vegna jarðsigs og ofanflóðahættu. Fjarðagöngum er forgangsraðað vegna þess mikla samfélagslega ábáta sem þau munu skila vegna styttingar ferðatíma á milli byggða á Austurlandi. Þá eru göng milli Súðavíkur og Ísaljarðar sett í forgang vegna snjóflóðahættu og hættu á gjóðhruni.*

**Okkur er spurn, hvort stjórnvöld meti líf Seyðfirðinga til jafns við aðra?**



---

**Guðný Lára Guðrúnardóttir**

*Sveitastjórnarfulltrúi í Múlaþingi*

*B.Sc. Lögfræði*

---

**Skúli Vignisson**

*Verkefnastjóri*

*M.B.A og B.Sc. Hátækniverkfræði*

*Garðarsvegi 22*

*Seyðisfirði*



Smyril Line  
Klettháls 1, 110 Reykjavík  
Iceland

+354 470 2800  
island@cargo.fo  
smyrillinecargo.com

Nefnda- og greiningarsvið Alþingis  
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar  
Smiðju við Tjarnargötu  
101 Reykjavík

Reykjavík 09/02/2026

## SENT Á UMSAGNAGÁTT

Efni: umsögn um þingmál 322 – samgönguáætlun fyrir árin 2026 -2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030 á 157. löggjafarþingi.

Smyril Line Ísland ehf. leggur hér fram umsögn sína um þingmál nr. 322, samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030, sem lögð hefur verið fram á 157. löggjafarþingi.

Fyrst ber að nefna að yfirskrift samgönguáætlunarinnar, „Ræsum vélarnar“, vekur furðu í ljósi þess að fyrirhuguð forgangsröðun fjármuna og framkvæmda virðist hvorki endurspegla aukinn kraft né raunhæfar lausnir á brýnum samgönguvanda. Þvert á móti gefur tillagan til kynna að mikilvægar samgönguframkvæmdir hafi annaðhvort verið slegnar af eða frestað um langt skeið.

Smyril Line Ísland ehf. hefur verulegar áhyggjur af þeirri forgangsröðun sem birtist í áætluninni, bæði hvað varðar vegasamgöngur til Seyðisfjarðar og hafnarframkvæmdir í Þorlákshöfn. Sérstaklega vekur athygli að framlög til hafnaruppbyggingar í Þorlákshöfn hafi í reynd verið felld niður eða frestað til árána 2029–2030.

### Samgöngur til Seyðisfjarðar

Smyril Line hefur haldið uppi reglulegum ferjusiglingum frá meginlandi Evrópu til Seyðisfjarðar í 50 ár og er eina skipafélagið sem sinnir reglulegum ferjuflutningum farþega og ökutækja til Íslands. Árlega ferðast að meðaltali um 20.000 farþegar með ferjunni ásamt um 11.125 farartækjum. Allir þessir farþegar þurfa að fara um Fjarðarheiði.

Frá árinu 2025 hefur Smyril Line dregið úr þjónustuframboði til Seyðisfjarðar, einkum vegna erfiðra veðurskilyrða og tíðar lokana á Fjarðarheiði. Á tímabilinu 2010–2024 var heiðin lokuð að meðaltali um 30 sinnum á ári. Slíkt ástand hefur lengi skapað verulegt öryggisvandamál fyrir farþega og gert fyrirtækinu ómögulegt að halda uppi heilsárssiglingum með ábyrgum hætti.

Gögn Vegagerðarinnar sýna jafnframt að Fjarðarheiði er meðal hættulegustu vegkafla þjóðvegakerfisins, með mikla slysafíðni og verulegan samfélagslegan kostnað, bæði beinan og óbeinan. Í ljósi þess er ljóst að öryggissjóarmið ættu að hafa forgang fram yfir framkvæmdir sem kunna að vera tæknilega flóknari en samfélagslega síður brýnar.

Frá sjónarhóli ferðaþjónustu og alþjóðlegra samgangna er Seyðisfjörður sambærilega mikilvægur innkomustaður og Keflavíkurflugvöllur. Því ættu allar samgöngur og innviðir til og frá Seyðisfirði að vera hannaðir með það að markmiði að tryggja hámarks umferðaröryggi fyrir bæði farþega og íbúa.

Sú staða sem nú blasir við, þar sem dregið er úr uppbyggingu Fjarðarheiðarganga eða framkvæmdum við Fljótagöng frestað, er illa ígrunduð og mun óhjákvæmilega hafa alvarlegar



Smyril Line  
Klettháls 1, 110 Reykjavík  
Iceland

+354 470 2800  
island@cargo.fo  
smyrillinecargo.com

afleiðingar fyrir Seyðisfjörð sem samfélag. Án raunhæfra og öruggra vegasamgangna eykst hættan verulega á alvarlegum umferðarslysum.

### Hafnarframkvæmdir í Þorlákshöfn

Við yfirferð samgönguáætlunarinnar kemur það verulega á óvart að gert skuli ráð fyrir grundvallar stefnubreytingu frá fyrri áætlunum hvað varðar hafnaruppbyggingu, sérstaklega í Þorlákshöfn. Í tillögunni er gert ráð fyrir að framlögum til hafnarframkvæmda verði frestað til árana 2029–2030 og að hlutdeild ríkisins í slíkum framkvæmdum lækki úr 60% í 40%.

Smyril Line hóf siglingar til Þorlákshafnar árið 2017. Síðan þá hefur starfsemi félagsins vaxið verulega og haft jákvæð áhrif á þróun nærsamfélagsins, styrkt samgöngukerfi til og frá Íslandi og aukið samkeppni á íslenskum flutningamarkaði, íslenskum neytendum til hagsbóta.

Frá stofnun Smyril Line á Íslandi hefur félagið fjárfest fyrir um þrjá milljarða króna, skapað um 80 störf og greitt yfir einn milljarð króna í fyrirtækjatengda skatta. Á undanförunum árum hefur félagið jafnframt ráðist í umfangsmiklar fjárfestingar til að tryggja langtímarekstur hér á landi.

Tvö ný skip, sérstaklega hönnuð fyrir siglingar til Þorlákshafnar, eru nú í smíðum og áætlað er að þau verði afhent sumarið 2026. Þessar fjárfestingar voru gerðar á grundvelli skýrs skilnings, sem byggði á samtali við sveitarfélagið Ölfus, um að hafnaraðstaða yrði uppfærð til að geta tekið á móti nýju skipunum. Skipin eru byggð samkvæmt ströngum nútímakröfum, með mun minni losun og bættum starfsskilyrðum fyrir starfsfólk.

Til að tryggja öruggan og skilvirkan rekstur er brýnt að fyrirhugaðar hafnarframkvæmdir, þar á meðal lenging brimvarnargarðs, dýpkun hafnar og breytingar á leguköntum, haldi áfram og ljúki eigi síðar en árið 2026. Núverandi hafnaraðstaða í Þorlákshöfn er ófullnægjandi út frá öryggissjónarmiðum og gerir félaginu erfitt fyrir að halda áætlunum, sérstaklega yfir vetrartímann, jafnvel við eðlilegar veðuraðstæður.

Sú stefnubreyting sem felst í tillögunni brýtur með alvarlegum hætti gegn réttmætum væntingum fyrirtækisins um stuðning stjórnvalda við uppbyggingu fullnægjandi hafnaraðstöðu. Þetta hefur verið rakið ítarlega í erindum Smyril Line til innviðaráðuneytisins eftir að tillagan var gerð opinber.

Smyril Line Ísland ehf. fer þess eindregið á leit að endurskoðuð verði tímasetning hafnarframkvæmda í Þorlákshöfn og að verkefnið verði flýtt þannig að því ljúki eigi síðar en árið 2026. Slík ákvörðun er ekki einungis forsenda fyrir öruggum rekstri félagsins, heldur einnig lykilatriði fyrir öryggi, innviðabróun og áframhaldandi atvinnuuppbyggingu á svæðinu.

Félagið er reiðubúið til að leggja fram ítarleg tæknigögn, rekstrargreiningar og aðrar upplýsingar sem kunna að vera gagnlegar við þessa endurskoðun.

Með þökk fyrir að gefa þessari umsögn gaum. Smyril Line hlakkar til áframhaldandi uppbyggilegs samstarfs og góðs samtals.

Virðingarfyllt,  
Óskar Sveinn Friðriksson  
Forstjóri Smyril Line á Íslandi ehf.



Snorri Emilsson, Seyðisfirði.  
Strætóbílstjóri á leið 93 um Fjarðarheiði.  
Varafulltrúi í Heimastjórn Seyðisfjarðar.

Seyðisfirði 9.feb. 2026

**Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030. Þingskjal 463 — 322. mál. 157. löggjafarþing 2025-2026. Stjórnartillaga. Frá innviðaráðherra.**

Til umhverfis- og samgöngunefndar.

Athugasemdir mínar beinast að jarðgangaáætlun tillögunnar.

### **Forsendubrestur?**

Þegar gildandi samgönguáætlun er endurskoðuð er engin ástæða til að kollvarpa forgangsörðun og færa til framkvæmdir nema alvarlegur forsendubrestur er fyrir hendi. Slíku er ekki til að dreifa nú, nema síður sé, samkvæmt þeim skýrslum sem vitnað er til. Allar bera þær að sama brunni, >>*Fjarðarheiðargöng eru eðlilegasti og skynsamasti kostur í forgang og framkvæmd og jafnvel varað við að forgangi verði breytt.*

### **Arðsemi og jafnræðissjónarmið.**

Vegur númer 93, Fjarðarheiði, er eina vegtenging Seyðisfjarðar og Evrópu. Vegurinn er brattur og mjög bugðóttur báðu megin heiðarinnar og nær upp í 620 m hæð yfir sjávarmáli á stórum hluta. Klæðningin er ónýt að mestum hluta. Erfitt, ef ekki ógerlegt, er að byggja veginn upp svo viðunandi sé nema með miklum tilkostnaði og áframhaldandi stórkostnaði viðhalds og þjónustu. Veðravíti eru mikil. Frá því að þessi tillaga sem er til umfjöllunar var kynnt í desember síðast liðnum hefur ekki liðið sú vika og varla dagur að flutningabílar í fleirtölu hafi ekki verið í vandræðum þar sem stundum hefur þurft að loka tímabundið meðan þeim var hjálpað. Fjöldi bíla sem hafa fokið út af á þessu tímabili er ekki teljanlegur á fingrum beggja handa að ótöldum fjölda óhappa, sumum með alvarlegum afleiðingum. Þetta hef ég séð með eigin augum í áætlunarferðum mínum um Fjarðarheið. Þessi óhöpp og vandræði eru ekki öll skrásett, þar sem blessunarlega hefur ekki alltaf hlotist alvarlegur skaði af. Dagleg meðalumferð tekur ekki að fullu tillit til loknuardaga eða hlutadags(nátta) lokana. Ótti við að leggja á heiðina er ekki metinn. Ferðamenn í stuttum heimsóknum sem þurfa frá að hverfa er ekki skoðaður. Því má áætla að umferðaraukning verði mun meiri en gert er ráð fyrir. Hagræðing vegna heilbrigðis- og annarar mikilvægrar þjónustu er ekki metin. Af ofantöldu (sem er ekki tæmandi) má ráða að arðsemi vegna Fjarðarheiðarganga er stórlega vanmetin.

*Það skýtur skökku við að einu göngin sem gerð er krafa um arðsemi séu Fjarðarheiðargöng, það eru sem sagt ekki notaðir sömu mælikvarðar við mat á forgangsörðun.*

## Hringtenging

Af ofangreindum aðstæðum, ástandi og náttúruvá Fjarðarheiðar er fullljóst að stórhættulegt er að gera ráð fyrir að vegur 93 um Fjarðarheiði verði hluti af fyrirhugaðri hringtengingu á Austurlandi með aukinni umferð, hvað þá auknum sjúkraflutningum.

*Hringtenging verður ekki nema með tilkomu Fjarðarheiðarganga og því nauðsynlegt að hefjast handa við þau þegar í stað.*

### „Full fjármögnun“ og „Ræsum vélarnar“.

Ekki er hægt að líta svo á að erfitt sé að fjármagna hvaða framkvæmd sem er ef það felur það eitt í sér að stofna félag sem á að sjá um fjármögnun, ekki fylgir hvort það félag fái óútfylltan tékka fyrir órannsökuðum, óhönnuðum og ókostnaðargreindum göngum.

*Fjarðarheiðargöng eru fullhönnuð, sú hönnun er full fjármögnuð, og tilbúin til útboðs. Því liggur beinast við að fyrirhugað innviðafélag fái það verkefni að fjármagna þau göng á verktímanum.*

Það kann ekki góðri lukku að stýra að undirbúa göng í bráðræði, slíkt tekur tíma ef vel á að standa og verktími og kostnaður að halda. Sé vilji ríkisstjórnarinnar og þar með hæstvirts innviðaráðherra, Eyjólfur Ármannssonar, að rjúfa stöðnun í jarðgangagerð á kjörtímabilinu er *eina raunhæfa leiðin að bjóða út gerð Fjarðarheiðarganga á þessu ári.*

### Samráð?

Á fundi sem hæstvirtur innviðaráðherra, Eyjólfur Ármannsson, hélt á Egilsstöðum í ágúst síðast liðnum beraði hann pólitíska andúð sína á öðrum flokk. Lagði hann að jöfnu loforð þess flokks og fyrri (einróma) samþykkt Alþingis um forgangsroðun jarðganga í samgönguáætlun.

*Sé ástæða til breytinga á núgildandi samgönguáætlunar sú ein að ráðherra sé í nöp við fyrirrennara sinn skapar það slæmt fordæmi og rýrir traust almennings til Alþingis.*

Á sama fundi kallaði hann eftir rökstuðningi fyrir óbreyttum forgangi Fjarðarheiðarganga og hélt því blákalt fram að Samband Sveitarfélaga á Austurlandi hefði ekki fært nein gild rök fyrir því. Var margt tíundað fyrir honum sem meðal annars kemur fram í þessari athugasemd og fjölmörgum öðrum við þetta mál. Kom það fyrir ekkert og skellti hann skolleyrum við, svör hans öll á eina lund, að hann væri engan veginn bundinn af loforðum annarra né fyrri gerðum Alþingis.

*Sé ástæða til breytinga á núgildandi samgönguáætlunar sú að sitjandi ráðherra sé ekki bundinn af einróma samþykki Alþingis skapar það slæmt fordæmi og rýrir traust almennings til Alþingis.*

Þetta er bara brot af því samráðsleysi sem hæstvirtur innviðaráðherra, Eyjólfur Ármannsson, viðhafði við undirbúning þessarar tillögu og hefur bara farið minnkandi.

### Niðurstaða

Það er tillaga mín að forgangsroðun jarðganga í tillögunni verði breytt þannig að skipt verði á Fjarðarheiðargöngum og Fljótagöngum. Það er, Fjarðarheiðargöng fara í fyrsta forgang og Fljótagöng í frekari athugun.

Eins væri tilvalið að það sem er kallað Fjarðargöng hér fái sitt rétta nafn, Mjóafjarðargöng.



# Fjarðaheiðagöng

Það liggur fyrir að þessi ríkisstjórn ætlar ekkert að gera til að þessi bær Seyðisfjörður fái að vera til áfram,ef þessi göng verða ekki gerð fyrr en 2040 eða seinna,þá gæti það endað þannig að það verður engin byggð á Seyðisfirði. Það verður erfitt að fá fólk til að búa á Seyðisfirði ef það er svona ótryggt að fara yfir heiðina.

Ef þessi fjarðagöng verða gerð á undan fjarðaheiðagöngum,þá mun engin byggð verða á Seyðisfirði þegar loksins áætlað er að fjarðaheiðagöng verði.

Það eru ferðamenn sem koma úr Norrænu og fara yfir Fjarðarheiði,þetta ferðafólk er ekki vant að keyra við svona aðstæður í skafrenningi og hálku,og þá verða bísllys og dauðsföll. Það verður áfram.

Ástæðan fyrir því að Norðfirðingar vilja fá göng frá þeim í Mjóafjöld og svo á Seyðisfjörð er peningalegs eðlis því þá græða þeir mjög mikið,aðalástæðan er að koma sem fyrst aflanum frá Sildarvinnslnunni á Norðfirði í ferjuna, græða græða. Ferjan og laxeldi er samasem.

Svo er verið að tala um að það sé svo gott fyrir Seyðfirðinga að komast á Norðfjörð á sjúkrahúsið,ég held að mjög fáir fari á þetta sjúkrahús á norðfirði, það er ekki ástæða til að gera þessi löngu göng. Það er alla vega ekki verið að hugsa um Seyðfirðinga þá.

Seyðfirðingar sameinuðust fljótsdalhéraði, það sveitafélag heitir Múlaþing. Seyðisfjörður er í ekki í fjarðarbyggð, hefur ekkert þangað að sækja. Á Egilstöðum er flugvöllurinn til að komast suður. Norðfirðingar þurfa ekkert að komast í flug,bara að græða og koma fiskinum sem fyrst til Evrópu. Þetta er svo áberandi. Þetta er íhaldið sem Inga Sæland þykist ekki þola.

Hvernig haldið þið að það sé að þurfa í vondu veðri að fara frá Seyðisfirði niður á mjóafjöld,svo á norðfjörð,svo ömurlega fagradalinn, þetta er helmingi lengri leið, og alltaf ófært í fagradalnum.

Svo langar mig að spyrja hvort það eigi í alvöru að reyna aftur að setja laxeldi í mjóafirði,eru allir búnir að gleyma því að það gengur ekki, það er búið að reyna það áður, það lifir ekki laxeldi þar. Á að eyða pening í það?

Eru þið í alvöru að hlusta að fréttamann sem er alls ekki hlutlausir í sínum frétttafluttningi,en hefur mikil áhrif á ríkisstjórnina, Kristján Már á frænda í mjóafirði og þess vegna er hann með svona villandi frétttaflutning,talar bara standslaust um göng til mjóafjarðar. Það er ekki orð að marka sem þessi fréttamaður segir,hann er algjörlega ÓPOLANDI.

Vona ég að þið breytið þessari samgönguáætlun

Umsögn um samgönguáætlun fyrir árin 2026 - 2040. Þessa ritgerð gerði ég fyrir nokkrum árum og vil senda hana inn. 9. febrúar 2026. Sóley Rún Jónsdóttir.

# Ófært til Evrópu

## Saga baráttu Seyðfirðinga fyrir Fjarðarheiðargöngum



Sóley Rún Jónsdóttir

Leiðbeinandi: Björn Gísli Erlingsson

Þegar ekið er yfir veginn um Fjarðarheiði til Seyðisfjarðar þá koma vegfarendur að minnisvarða á svokölluðum Neðri-Staf þar sem að sést af heiðinni niður í bæinn. Þessi minnisvarði er um mann sem hét Þorbjörn Arnoddsson og var frumkvöðull í að halda uppi

samgöngum um þennan erfiða fjallveg sem Fjarðarheiði var. Þorbjörn hóf biðreiðaakstur í almannabágu árið 1935 og var það uppfrá því hans aðalstarf. Svo var það veturinn 1952-53 sem hann hóf snjóbílaakstur yfir Fjarðarheiði og rauf þar með þá einangrun sem Seyðisfjörður hafði búið við allt frá hausti og langt fram á vor í ómuna tíð.<sup>1</sup>

Ástæða þess að sagt er frá fjallagarpnum Þorbirni hér er að þessi heiður sem að honum og líffstarfi hans var sýnt er til marks um það hvað samgöngur yfir þjóðveginn um Fjarðarheiði voru erfiðar og eru það að mörgu leyti enn. Einnig er þetta til marks um það hversu mikilvægt það er að hafa góðar vegasamgöngur til annarra staða í landinu.

Á áttunda áratugnum hefjast umræður um mikilvægi þess að bæta þessar samgöngur enn frekar með jarðgöngum og er það umfjöllunarefni þessarar ritgerðar. Í ritgerð þessari verður einnig reynt að varpa ljósi á hver samfélagslegur ávinningur er af því að tengja Seyðisfjörð og Fljótsdalshérað með jarðgöngum.

Vegurinn yfir Fjarðarheiði liggur í 620 metra hæð þar sem hann er hæstur og verður oft á ári ófær vegna snjóþyngsla og slæms skyggnis. Færð á heiðinni getur spillst marga mánuði ársins og eru bísllys og fastir bílar því miður algengir atburðir á heiðinni. Einnig þurfa margir sem að eiga leið um heiðina að snúa við og komast ekki leiðar sinnar vegna ófærðar, hvort sem erindið er að fara í vinnu, skóla, fara til læknis, eru á ferðalagi eða sækja aðra þjónustu þá hefur þetta áhrif á daglegt líf margra.

Á samfélagsmiðlum og jafnvel í blaðagreinum hefur verið rætt um aðra valkosti við jarðgangatengingu Seyðisfjarðar við Austurland. Jarðgöng milli Seyðisfjarðar, Mjóafjarðar og Norðfjarðar og einnig jarðgangatengingu til Héraðs frá Mjóafirði. Þessar hugmyndir hafa notið mikils fylgis margra íbúa í Fjarðarbyggð og víðar en barátta Seyðfirðinga fyrir jarðgöngum hefur undanfarið ár beinst að jarðgöngum undir Fjarðarheiði til Héraðs. Sú leið er á samgönguáætlun, sú leið hefur verið rannsökuð með rannsóknarborunum og sú leið hefur notið stuðnings á SSA þingum undanfarin ár. Þess vegna hefur orðið fyrir valinu að fjalla um jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Fljótsdalshéraðs undir Fjarðarheiði til að gera því efni allgóð skil í stað þess að gefa yfirlit yfir aðra jarðgangakosti.

## Saga baráttunnar

---

<sup>1</sup> Ólafur Már, 1983

Barátta Seyðfirðinga fyrir jarðgöngum byrjaði af krafti í kringum árið 1980. Það ár var ályktun samþykkt á fundi Sambands sveitarfélaga á Austurlandi þar sem kom fram ósk um tengingu byggðarlaganna meðfram strandlengjunni á Mið-Austurlandi og í framhaldi af því var lagt í vinnu við að kanna möguleikana á jarðgöngum milli Seyðisfjarðar, Mjóafjarðar og Norðfjarðar.<sup>2</sup>

Haustið 1986 fór hópur áhugamanna um jarðgöng frá Austurlandi og Vestfjörðum til Færeyja þar sem hann kynnti sér jarðgangagerð. Má segja að í kjölfar þeirrar ferðar hafi nýr kraftur færst í málið.<sup>3</sup>

Árið 1987 kom út á vegum Samgönguráðuneytisins skýrsla um jarðgangaáætlun eftir nefnd undir stjórn Helga Hallgrímssonar hjá Vegagerðinni en auk hans voru í nefndinni Theodór Blöndal frá Seyðisfirði, Kristján Haraldsson frá Ísafirði og Benedikt Bogason frá Byggðastofnun. Í skýrslunni var vikið að þeim verkefnum sem njóta ættu forgangs við jarðgangagerð og var Fjarðarheiði ásamt Oddskarði forgangsraðað á eftir göngum um Ólafsfjarðarmúla og göngum undir Botnsheiði og Breiðdalsheiði. Var gert ráð fyrir því að vinna við göng sem rjúfa ættu vetrareinangrun Seyðisfjarðar og Norðfjarðar gæti hafist 1998.

4

Þáverandi samgönguráðherra, Steingrímur J. Sigfússon, skipaði árið 1988 nefnd sem átti að vinna að undirbúningi jarðgangagerðar á Austurlandi og gera tillögur um leiðir til fjármögnunar. Þessi nefnd skilaði af sér skýrslu árið 1993. Tillaga nefndarinnar var að skipta framkvæmdum við jarðgangagerð á Austurlandi í þrjá áfanga. Í þeim fyrsta var að finna þrenn jarðgöng. Milli Héraðs og Mjóafjarðar, Seyðisfjarðar og Mjóafjarðar og loks Mjóafjarðar og Norðfjarðar. Til þess að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og Norðfjarðar en í seinni áföngum skildi farið í að stytta vegalengdir milli annarra þéttbýlistaða á Austurlandi og tengja þá þessu miðsvæði.<sup>5</sup>

Samgöng, sem eru samtök áhugafólks um jarðgöng á Mið-Austurlandi voru stofnuð 29. júní 2002 í Mjóafirði. Markmið samtakanna er að gera Mið-Austurland að einu atvinnu- og þjónustusvæði, rjúfa vetrareinangrun og stytta vegalengdir með jarðgöngum milli

---

<sup>2</sup> *Alþingi*, 2008

<sup>3</sup> *Alþingi*, 2008

<sup>4</sup> *Alþingi*, 2008

<sup>5</sup> *Alþingi*, 2008

byggðarlaga á Mið-Austurlandi. Forsenda þess að byggja upp raunverulegt atvinnu- og þjónustusvæði á Mið-Austurlandi með 6000-7000 íbúum er að bæta samgöngur og stytta vegalengdir með jarðgöngum milli:

Eskifjarðar – Neskaupsstaðar.

Neskaupsstaðar – Mjóafjarðar – Seyðisfjarðar – Héraðs. <sup>6</sup>

Árið 2005 unnu Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson skýrslu fyrir Samband sveitarfélaga á Austurlandi. Þar er meðal annarra jarðgangamöguleika fjallað um jarðgöng milli Seyðisfjarðar og Héraðs. Er þar fjallað um arðsemi slíkra ganga, áhrif þeirra á umferðaröryggi, byggðapróun og tengingu svæða. Sömu aðilar unnu skýrslu sem kom út í júní 2006 á vegum rannsókna- og þróunarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri um samfélagsleg áhrif og arðsemi fernra jarðgangna á Mið-Austurlandi. Niðurstöður hennar voru þær helstar að arðsemi verkefnisins yrði 1,75% en að göngin “myndu hafa í för með sér stórkostlega breytingu til batnaðar á möguleikum fólks í fjarðabyggðunum til innbyrðis samskipta og tengslum milli fjarðanna og Héraðs. Til yrði eitt atvinnusvæði sem teldi mörg þúsund íbúa” eins og segir í skýrslunni. <sup>7</sup>

Þann 10. janúar 2007 boðaði stjórn Samganga til fundar á Reyðarfirði um jarðgangamál á Mið-Austurlandi. Þar mættu auk stjórnar Samganga, bæjarstjórar Fjarðabyggðar og Seyðisfjarðar og fulltrúi bæjarstjóra Fljótsdalshéraðs. Einnig var á fundinum Tómas Már Sigurðsson, forstjóri Alcoa. Á fundinum kynnti Sigurður Gunnarsson kosti heilborunar og var Sigurður í kjölfarið ráðinn til að vinna að málinu um skeið. <sup>8</sup>

Málið tók nýja stefnu þann 17. september 2008 þegar bæjarstjórn Seyðisfjarðar samþykkti tillögu um Fjarðarheiðargöng. Tillagan var svohljóðandi: “Bæjarstjórn Seyðisfjarðar samþykkir að leita allra leiða til að gerð verði jarðgöng á milli Seyðisfjarðar og Héraðs.” Í greinargerð með þessari tillögu var tekið fram að Seyðfirðingar hafa stutt Samgöng, þ.e. tengingu alls Mið-Austurlands, en erfitt virðist vera að afla svo stórhuga framkvæmdar fylgis í einum áfanga. Áratuga barátta Seyðfirðinga fyrir jarðgöngum hefur litlu skilað. Seyðfirðingar hafa sýnt öðrum jarðgangaframkvæmdum í landinu mikinn skilning og staðið að baki þeim.

---

<sup>6</sup> Tjörvi, 2008

<sup>7</sup> *Alþingi*, 2008

<sup>8</sup> *Alþingi*, 2008



Nú er einfaldlega komið að Seyðfirðingum. Við óbreytt ástand í samgöngumálum geta Seyðfirðingar ekki lengur búið. Í greinargerðinni var lýst erfiðleikum við umferð um Fjarðarheiði á veturna og raunar á öllum árstíðum. Var tillagan samþykkt með öllum greiddum atkvæðum bæjarfulltrúa og lögð fram sameiginlega af oddvitum meirihluta og minnihluta. Þess má einnig geta að á aðalfundi Sambands sveitarfélaga á Austurlandi haustið 2008 var samþykkt ályktun sem felur í sér stuðning við jarðgangagerð undir Fjarðarheiðinni.

9

Árið 2008 var lögð fram á Alþingi tillaga til þingsályktunar um undirbúning jarðganga undir Fjarðarheiði. Flutningsmenn voru: Arnbjörg Sveinsdóttir, Einar Már Sigurðarson, Birkir Jón Jónsson og Ólöf Nordal.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að hefja nú þegar undirbúning að gerð jarðganga undir Fjarðarheiði. Miðað verði við að rannsóknnum og undirbúningi verði lokið í tæka tíð til að hægt verði að hefja framkvæmdir í beinu framhaldi af Norðfjarðargöngum eða ekki síðar en sumarið 2011.<sup>10</sup>

Á aðalfundi SSA 2011 er talað um hve mikil þörf sé á verulegri fjárfestingu í gerð jarðganga í fjórðungnum. Þessi jarðgangagerð ætti að vera fjármögnuð á landsvísu líkt og verið hefur þannig að ekki verði tekið fjármagn af öðrum samgönguverkefnum. Áhersla er lögð á að Norðfjarðargöng eru í forgangi gangagerðar innan fjórðungsins enda er full samstaða þar um. Þá er því lýst yfir að næst þurfi að hefja rannsóknir til undirbúnings næstu jarðganga í fjórðungnum, þ.e. Fjarðarheiðar-, Lónsheiðar- og Vopnafjarðarganga.<sup>11</sup>

Árið 2011 var lögð fram tillaga til þingsályktunar um Fjarðarheiðargöng. Flutningsmenn voru Arnbjörg Sveinsdóttir, Sigmundur Ernir Rúnarsson, Björn Valur Gíslason, Ólöf Nordal, Birkir Jón Jónsson, Tryggvi Þór Herbertsson og Jónína Rós Guðmundsdóttir.

Alþingi ályktar að fela innanríkisráðherra að hefja nú þegar fullnaðar undirbúning að gerð Fjarðarheiðarganga. Miðað verði við að rannsóknnum og undirbúningi verði lokið í tæka tíð til

---

<sup>9</sup> *Alþingi*, 2008

<sup>10</sup> *Alþingi*, 2008

<sup>11</sup> Samband sveitarfélaga á Austurlandi, 2011

að hægt verði að hefja framkvæmdir í beinu framhaldi af Norðfjarðargöngum. <sup>12</sup>

Á aðalfundi SSA 2012 þá fagnar Samgöngunefnd SSA flýtingu Norðfjarðarganga með upphafi framkvæmda á næsta ári. Um leið og nefndin minnir á að jarðgangagerð verði að fjármagna með sérstökum hætti leggur hún að sama skapi mikla áherslu á mikilvægi þess að hefja nú þegar rannsóknir og undirbúning að næstu göngum í fjórðungnum, þ.e. Fjarðarheiðar og í framhaldi Lónsheiðar- og Vopnafjarðargöngum. Þessi ályktun var samþykkt samhljóða. <sup>13</sup>

Aðalfundur SSA 2013 segir það mikilvægt að samhliða gerð Norðfjarðarganga verði byrjað að undirbúa gerð næstu ganga sem verði undir Fjarðarheiði þannig að framkvæmdir geti hafist í beinu framhaldi á Norðfjarðargöngum. <sup>14</sup>

Framlög á fjárlögum voru veitt til rannsóknarborana vegna Fjarðarheiðarganga árið 2014 og hófust boranir þann 25. júní það ár. Tilgangurinn var sá að safna jarðsýnum vegna hugsanlegra ganga. <sup>15</sup> Rannsóknarboranirnar bentu ekki til þess að sprungur í berglögum gætu ollið verulegum vandkvæðum við jarðgangagerðina. <sup>16</sup>

Aðalfundur SSA 2015 leggur mikla áherslu á þá sameiginlegu framtíðarsýn að byggðir á Mið-Austurlandi, Fjarðabyggð, Seyðisfjörður og Fljótsdalshérað, verði tengdar saman með jarðgöngum til þess að rjúfa vetrareinangrun og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. Fundurinn telur nauðsynlegt að tryggja strax á fjárlögum næsta árs fjármagn til að ljúka nauðsynlegum rannsóknum vegna jarðganga undir Fjarðarheiði á milli Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðar, sem er forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi, enda aðstæður íbúa á Seyðisfirði slíkar á veturnum að ekki verður við það unað lengur. <sup>17</sup>

Aðalfundur SSA 2016 ítrekar mikilvægi þess að tengja byggðir á Austurlandi með samgöngum til þess að rjúfa vetrareinangrun og efla framtíðarmöguleika svæðisins sem eins atvinnu- og þjónustusvæðis. Nauðsynlegt er að tryggja á fjárlögum næsta árs fjármagn til jarðganga undir Fjarðarheiði á milli Fljótsdalshéraðs og Seyðisfjarðar, sem er

---

<sup>12</sup> *Alþingi*, 2011

<sup>13</sup> Samband Sveitarfélaga á Austurlandi, 2012

<sup>14</sup> Samband sveitarfélaga á Austurlandi, 2013

<sup>15</sup> Gunnar Gunnarsson, 2014

<sup>16</sup> Ruv.is, 2014

<sup>17</sup> Samband sveitarfélaga á Austurlandi, 2015

forgangsverkefni í jarðgangagerð á Austurlandi. Einnig þarf að ráðast í rannsóknir á öðrum gangakostum, á milli Norðfjarðar og Seyðisfjarðar um Mjóafjörð.<sup>18</sup>

Á þessu yfirliti má sjá að í gegnum allmörg ár hafa Seyðfirðingar barist mjög ötullega fyrir jarðgöngum og virðist þetta vera þeirra stærsta hagsmunamál. Jarðgöng á Mið-Austurlandi hafa verið umræðuefni á öllum aðalfundum SSA síðustu árin og hafa Fjarðarheiðargöng verið þau göng sem að hafa fengið mestan stuðning SSA á eftir Norðfjarðargöngum í gegnum tíðina. Bæjarstjórn Seyðisfjarðar hefur látið vinna skýrslur og rannsóknir fyrir sig varðandi þessi jarðgöng og ályktað um mikilvægi Fjarðarheiðarganga margoft í gegnum tíðina þannig að vilji bæjarstjórnar og Seyðfirðinga er afar skýr í þessu máli.

Á mörgum almennum fundum á Seyðisfirði og framboðsfundum vegna kosninga hafa jarðgangamálin verið eitt helsta umræðuefnið. Á þessum fundum hefur stuðningur almennra bæjarbúa á Seyðisfirði við gerð Fjarðarheiðarganga komið skýrt fram. Sem dæmi um baráttu Seyðfirðinga fyrir Fjarðarheiðargöngum var stofnaður baráttuhópur fyrir jarðgöngum til Seyðisfjarðar sem hét Göngum göngum. Hópurinn stóð fyrir göngum yfir Fjarðarheiði 4 sinnum á ári á árunum 2009-2013. Stundum var gengið yfir heiðina í sólskini, stundum í rigningu og stundum í skafrenningi. Það var misjafnt hversu margir tóku þátt í göngunum, allt frá 6 uppí 40 manns.

## Rökstuðningur fyrir Fjarðarheiðargöngum

Seyðfirðingar hafa um áratugaskeið barist fyrir bættum vegasamgöngum með jarðgöngum undir Fjarðarheiði. Brýnt er að leysa með þeim hætti af hólmi einn af hættulegri fjallvegum landsins en vegurinn yfir Fjarðarheiði liggur í um 620 metra hæð þar sem hann er hæstur. Fjarðarheiði er mikill farartálmi að vetrum og tíðar lokanir á veginum vegna veðurs og ófærðar. Í slíkum tilfellum einangrast Seyðisfjörður, enda vegurinn um Fjarðarheiði eina vegtenging staðarins. Helstu rök Seyðfirðinga fyrir Fjarðarheiðargöngum eru meðal annars:

<sup>19</sup>

*Atvinnumál.*

---

<sup>18</sup> Samband sveitarfélaga á Austurlandi, 2016

<sup>19</sup> *Alþingi*, 2011

Hvers konar flutningar eru grunnþáttur í starfsemi fjölda fyrirtækja á Seyðisfirði. Truflanir á samgöngum á Fjarðarheiði snerta því atvinnulíf staðarins með beinum hætti.

Heilsárssiglingar Norrænu eru mikið hagsmunamál Austurlands og Norðurlands en fraktpjónusta skiptir miklu fyrir framtíð siglinganna. Truflanir á Fjarðarheiði á veturna ógna þeirri framtíðarmynd.<sup>20</sup>

Atvinnusókn er yfir Fjarðarheiði í báðar áttir. Fjarðarheiðargöng treysta þannig Fljótsdalshérað og Seyðisfjörð sem eitt atvinnusvæði og því munu fylgja nýir möguleikar til atvinnusköpunar.<sup>21</sup> Auk þess sem að fólk búsett á Seyðisfirði sækir í vinnu á Egilsstaði eru einnig einhverjir sem að vinna í álverinu á Reyðarfirði og fara í tímabundna vinnu í Síldarvinnslunni á Neskaupsstað. Þessi hópur fólks er nokkrum sinnum á ári veðurtepptur eða kemst ekki vegna ófærðar til vinnu sinnar og er því ótryggur vinnukraftur. Ljóst er að jarðgangatenging mun stækka atvinnusvæði á Mið-Austurlandi og verður Seyðisfjörður með göngum hluti af því.

#### *Þjónusta.*

Mikil þjónusta er sótt á milli Seyðisfjarðar og Fljótsdalshéraðs. Þar er um að ræða skólasókn vegna Menntaskólans á Egilsstöðum og háskólasets, sókn í heilbrigðisþjónustu og flugsamgöngur til höfuðborgarsvæðisins. Einnig þurfa Seyðisfirðingar að komast á Hérað til þess að komast í sjúkraflug og í ýmsa opinbera þjónustu, auk verslunar. Einnig skal vekja athygli á að lögreglustöð hefur verið aflögð á Seyðisfirði og getur staðurinn því verið án löggæslu þegar truflanir eru á samgöngum yfir Fjarðarheiði.

Samvinna og samstarf sveitarfélaga hefur aukist verulega, m.a. samstarf um félagsþjónustu, skólaþjónustu og málefni fatlaðra.<sup>22</sup> Þá hefur verið rætt um að kalt neysluvatn og heitt frá Hitaveita EF tengist til Seyðisfjarðar í gegnum Fjarðarheiðargöng, en kaupstaðurinn fellur undir svonefnd „köld svæði”.<sup>23</sup> Einnig er það nýtilkomið að Höttur rekstrarfélag og

---

<sup>20</sup> *Alþingi*, 2011

<sup>21</sup> *Alþingi*, 2011

<sup>22</sup> *Alþingi*, 2011

<sup>23</sup> Jónas Hallgrímsson, Ólafur Hr. Sigurðsson, Tryggvi Harðarson, Vilhjálmur Jónsson & Þorvaldur Jóhannsson, 2017

knattspyrnudeild Hugins hafa gert samkomulag til þriggja ára um að efla fram sameiginlegu liði í meistaraflokki karla undir nafninu Höttur/Huginn.<sup>24</sup>

#### *Vegurinn til og frá Evrópu.*

Sú stefna er skýr af hálfu Austfirðinga að Seyðisfjörður verði ferjuhöfn til framtíðar, svo sem fram kemur í ályktunum frá Samtökum sveitarfélaga á Austurlandi. Vegurinn yfir Fjarðarheiði, er því í senn vegurinn til og frá Evrópu. Um 40.000 farþegar fara á hverju ári um höfnina og tækifæri eru til aukningar á vetri, sem gæti eflt ferðaþjónustu á Austurlandi talsvert. Lykill að því eru göng undir Fjarðarheiði.<sup>25</sup> Fyrir utan farþega sem að koma með Norrænu sem eru á að giska 40.000 á ári hafa komur skemmtiferðaskipa til Seyðisfjarðar aukist mjög síðustu ár og nefna má að árið 2018 komu 56 skemmtiferðarskip til Seyðisfjarðar með 33.880 farþega.

#### *Öryggissjónarmið:*

Öruggar samgöngur frá Seyðisfirði eru nauðsynlegar til að komast á Fjórðungssjúkrahúsið í Neskaupsstað þar sem fæðingardeildin er m.a. staðsett.

Ófærð og vandræði á Fjarðarheiðinni standa gjarnan yfir í nokkra daga í senn, dæmi eru um allt að sjö daga samfelld tímabil þar sem erfitt og ómögulegt hefur verið að komast yfir.

Stór hluti íbúabyggðar á Seyðisfirði er á skilgreindum ofanflóðahættusvæðum. Ef hættuástand skapaðist og/eða snjóflóð féllu eru Seyðisfirðingar mjög háðir því að samgöngur um þennan eina akveg séu greiðfærar.

Brunavarnir eru í samstarfi milli Héraðs og Seyðisfjarðar, sem er stórt öryggismál.<sup>26</sup>

Þörfin fyrir góðar samgöngur minnkar ekki núna þar sem að Seyðisfjarðarkaupstaður hefur ákveðið að hefja formlegar sameiningarviðræður við Fljótsdalshérað, Djúpavogshrepp og Borgarfjörð Eystri.<sup>27</sup>

## Viðtal við Margréti Guðjónsdóttur

---

<sup>24</sup> Gunnar Gunnarsson, 2018

<sup>25</sup> *Alþingi*, 2011

<sup>26</sup> *Alþingi*, 2011

<sup>27</sup> Rúnar Snær Reynisson, 2018



Margrét Guðjónsdóttir hefur setið í bæjarstjórn Seyðisfjarðarkaupstaðar og verið formaður Bæjarráðs. Hún hefur mikið látið til sín taka í baráttu Seyðfirðinga fyrir Fjarðarheiðargöngum en nú rekur hún bæði verslun og gistiheimili á Seyðisfirði. Margrét hefur verið í bæjarstjórn Seyðisfjarðar síðustu ár og þekkir því mjög vel til þess sem hefur verið gert á vegum bæjarstjórnar Seyðisfjarðar í sambandi við baráttuna fyrir Fjarðarheiðargöngum. Hér eru nokkrar spurningar sem að lagðar voru fyrir Margréti um þetta málefni.

**Ef að þú ættir að nefna tvö atriði fyrir mikilvægi jarðganga undir Fjarðarheiði, hvaða atriði væru það?**

Öruggar og áreiðanlegar samgöngur eru grunnforsenda þess að samfélög geti vaxið og dafnað – það á líka við um Seyðisfjörð. Ég tel að mikilvægi Fjarðarheiðarganga fyrir Seyðisfjörð muni endurspeglast í öllum þáttum samfélagsins, hvort sem um ræðir mannlíf, atvinnulíf, heilbrigðis- eða húsnæðismál. Ungt fólk í dag gerir þá lágmarkskröfu þegar það velur sér búsetu að samgöngur til og frá staðnum séu áreiðanlegar því það er stór partur af auknum lífsgæðum, sama á við um fjárfestingar og fjölbreytni í atvinnulífinu – án samganga verður engin framþróun.

**Af hverju ættu Íslendingar sem ekki eru búsettir á Austurlandi að styðja gerð jarðganga undir Fjarðarheiði?**

Íslendingar ættu að styðja allar framkvæmdir sem stuðla að öruggari samgöngum, sama í hvaða pósthúsi þeirra er þörf. Seyðfirðingar hafa mátt bíða svo áratugum skiptir eftir varanlegri lausn á vetrareinangrun, óöruggum og óáreiðanlegum samgöngum – eftir áratuga athuganir, sambanburð á leiðum og rannsóknir er ljóst að Fjarðarheiðargöng eru eina leiðin til að leysa samgönguvandann til og frá Seyðisfirði til langrar framtíðar. Framtíð Seyðisfjarðar veltur á Fjarðarheiðargöngum og ég held landsmenn vilji ekki Ísland án hins stórbrotna Seyðisfjarðar. Seyðisfjörður er jafnframt eitt helsta aðdráttarafl ferðamanna á Austurlandi og einn af topp viðkomustöðum á öllu Íslandi – í ljósi þess að ferðaiðnaðurinn er einn stærsti þátturinn í endurreisn Íslands eftir hrun, er mikilvægt að þeir staðir sem stuðla að áhuga ferðamanna á Íslandi en búa við mikla erfiðleika, njóti skilnings hjá ráðamönnum. Það er mikilvægt að muna að Seyðisfjörður er afar mikilvægur í sögulegu tilliti, hér er rík verslunar-, tækni-, iðnaðar-, hernáms- og húsasaga sem ber að varðveita. Jafnframt er Seyðisfjörður landamæragátt sem felur í sér enn ríkari kröfu um öruggar og áreiðanlegar

samgöngur.

### **Hvaða atvinnustarfsemi á Seyðisfirði heldur þú að myndi njóta góðs af jarðgöngum til Seyðisfjarðar?**

Ég held að göngin muni styðja og styrkja alla þá starfsemi sem þegar þrífst á Seyðisfirði en jafnframt stuðla að frekari tækifærum í rekstri, fjölbreyttum störfum og enn blómlegri mannlífi.

### **Heldur þú að ferðamönnum á Seyðisfirði myndi fjölga enn meira ef að við fengjum jarðgöng undir heiðina eða myndu ferðamenn fækka?**

Ég tel það óumdeilt að ferðamönnum myndi fjölga ef Fjarðarheiðargöng væru til staðar! Ég ræði mikið við ferðamenn, bæði í tengslum við verslun og gistingu á Seyðisfirði. Ég heyri alltof oft hversu erfið og ógnvekjandi upplifun það hafi verið að koma yfir heiðina, sumir kvíða því að fara tilbaka og vona innilega að það sé önnur leið í boði. Einnig eru margir sem afboða komu sínu þegar þeir sjá aðstæður vegna þess að þeir treysta sér ekki til að keyra yfir þennan 610 m háa fjallveg. Þeir vara svo aðra ferðamenn við því að fara þennan veg. Þá skiptir ekki máli hvaða árstíð um ræðir, hvort það er hálka, snjór, blindandi þoka eða snarbröttu brekkurnar okkar með kröppu beygjunum, allt eru þetta aðstæður sem ferðamenn óttast og forðast.

### **Hvaða áhrif hefðu jarðgöng undir Fjarðarheiði á íbúafjölda og þjónustustig á Seyðisfirði?**

Ég held að íbúafjöldi muni aukast því með áreiðanlegum samgöngum sér fólk fram á að geta búið á Seyðisfirði þó það starfi annars staðar á Austurlandi, jafnframt tel ég að fleiri störf verði í boði vegna aukinna fjárfestinga í atvinnlífinu sem stuðlar að auknum íbúafjölda. Óhjákvæmilega verða breytingar á þjónustu, bæði til og frá Seyðisfirði – það skiptir mestu máli að aðgengi að þjónustu mun alltaf batna séu samgöngurnar orðnar áreiðanlegar.

### **Telur þú að bættar samgöngur séu forsenda fyrir auknu samstarfi sveitarfélaga og eflingu sérhæfðar þjónustu á Austurlandi?**

Alveg ótvírætt! Ég tel sameiningu sveitarfélaga ekki raunhæfa nema samgöngur milli sveitarfélaganna verði öruggar og áreiðanlegar. Því tel ég grunnforsendur sameiningu Seyðisfjarðarkaupstaðar við nærliggjandi sveitarfélag/félög vera fullgerð Fjarðarheiðargöng.

## **Ert þú bjartsýnni núna heldur en áður að það verði gerð göng undir Fjarðarheiði á næstu árum?**

Ég er alltaf bjartsýn á að göng undir Fjarðarheiði verði að veruleika, ég er líka bjartsýn á að göngin verði gerð í framhaldi af Dýrafjarðargöngum eins og til hefur staðið undanfarin ár. Þrátt fyrir að ráðherra hafi veitt okkur kjaftshögg í haust með áætlun sinni í samgöngumálum er ég bjartsýn á að þingmenn leiði málið farsællega til lykta fyrir framtíð Seyðisfjarðar.<sup>28</sup>

Vegurinn yfir Fjarðarheiði er hár og erfiður fjallvegur. Nokkra daga á ári er vegurinn ófær eða illfær og skapast þá margvísleg óþægindi og erfiðleikar fyrir íbúa bæjarins og aðra vegfarendur. Vegna þessa hafa Seyðfirðingar barist fyrir því að fá jarðgöng undir Fjarðarheiði í tugi ára. Samfélagslegur ávinningur ganga undir Fjarðarheiði er margvíslegur, s.s. stærra atvinnusvæði, aðgangur að fjölbreyttari þjónustu, öruggara aðgengi að heilbrigðisþjónustu og margt fleira. Einnig má telja mjög líklegt að ungt fólk velji sér frekar Seyðisfjörð til búsetu ef það er aðgangur að fjölbreyttari þjónustu og atvinnutækifærum. Þingsályktanir um Fjarðarheiðargöng frá árunum 2008 og 2011 sýndu aukinn pólitískan stuðning á landsvísu við göngin. Á fjórðungsvísu hafa jarðgöng undir Fjarðarheiði líka fengið aukinn stuðning þar sem ályktanir um mikilvægi Fjarðarheiðarganga hafa margsinnis verið samþykktar á aðalfundum SSA, t.d. öll árin á árunum 2011-16. Árið 2014 veitti Alþingi fjármagn til rannsóknarborana vegna gerðar Fjarðarheiðarganga og hófust boranir það ár. Síðan hefur auknu fé verið varið til rannsókna á göngunum. Ljóst er að samfélagslegur ávinningur jarðgangagerðar undir Fjarðarheiði er afar margvíslegur og fullvíst má telja að göngin myndu hafa mikil samfélagsleg áhrif og mjög jákvæð áhrif á búsetuskilyrði og möguleika til atvinnusóknar, einkum fyrir Seyðfirðinga.

---

<sup>28</sup> Margrét Guðjónsdóttir, 2018

## Heimildaskrá

*Alþingi*. (2008). Tillaga til þingsályktunar. Sótt 3. október 2018 af <https://www.althingi.is/altext/136/s/0799.html>

*Alþingi*. (2011). Tillaga til þingsályktunar. Sótt 8. október 2018 af <https://www.althingi.is/altext/140/s/0127.html>

Engin alvarleg fyrirstaða í Fjarðarheiði. (2014, 5. nóvember). *Ruv.is*. Sótt 12. nóvember 2018 af <http://www.ruv.is/frett/engin-alvarleg-fyrirstada-i-fjardarheidi>

Gunnar Gunnarsson. (2018, 22. nóvember). Höttur og Huginn tefla fram sameiginlegu liði.

*Austurfrétt*. Sótt 27. nóvember 2018 af <https://www.austurfrett.is/sport/hoettur-og-huginn-tefla-fram-sameiginlegu-lidhi>

Gunnar Gunnarsson. (2014, 27. ágúst). Óþétt jarðlög tefja borun í gegnum Fjarðarheiði. *Austurfrett*. Sótt 12. nóvember 2018 af <https://www.austurfrett.is/frettir/2381-othett-jardlog-tefja-borun-i-gegnum-fjardarheidi>

Jónas Hallgrímsson, Ólafur Hr. Sigurðsson, Tryggvi Harðarson, Vilhjálmur Jónsson & Þorvaldur Jóhannsson. (2017). Fjarðarheiðargöng – einangrun Seyðisfjarðar rofin. *Fjarðarheidargong.is*. Sótt 6. nóvember 2018 af <http://fjardarheidargong.is/2017/09/fjardarheidargong-einangrun-seydisfjardar-rofin/>

Margrét Guðjónsdóttir. (2018). Viðtal höfundar við Margréti Guðjónsdóttur um Fjarðarheiðargöng, 1. nóvember.

Ólafur Már. (1983). Minnisvarði um Þorbjörn Arnoddsson afhjúpaður. *Morgunblaðið*, 17. september. Sótt í greinasafn Morgunblaðsins 3. október 2018 af [http://timarit.is/view\\_page\\_init.jsp?pageId=1580208](http://timarit.is/view_page_init.jsp?pageId=1580208)

Ómar Bogason. (2017). Seyðisfjörður. *Facebook*. Sótt 3. október 2018 af <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10212171610911326&set=a.4371858820471&type=3&theater>

Rúnar Snær Reynisson. (2018, 19. október). Sameining á Austurlandi gæti þrýst á vegbætur. *Ruv.is*. Sótt 25. Október 2018 af <http://www.ruv.is/frett/sameining-a-austurlandi-gaeti-thryst-a-vegbaetur>

Samband sveitarfélaga á Austurlandi. (2011). Fundargerð aðalfundar 2011. Sótt 8. október 2018 af [https://ssa.is/images/stories/skiol/2011/adalf\\_45\\_fundarg.pdf](https://ssa.is/images/stories/skiol/2011/adalf_45_fundarg.pdf)

Samband sveitarfélaga á Austurlandi (2012). Fundargerð aðalfundar 2012. Sótt 8. október 2018 af [https://ssa.is/images/stories/skiol/2012/adalf\\_46\\_fundargerd.pdf](https://ssa.is/images/stories/skiol/2012/adalf_46_fundargerd.pdf)

Samband sveitarfélaga á Austurlandi. (2013). Fundargerð aðalfundar 2013. Sótt 8. október 2018 af [https://ssa.is/images/stories/skiol/2013/ssa\\_adalf\\_47\\_fundargerd.pdf](https://ssa.is/images/stories/skiol/2013/ssa_adalf_47_fundargerd.pdf)

Samband sveitarfélaga á Austurlandi. (2015). Fundargerð aðalfundar 2015. Sótt 8. október 2018 af [https://ssa.is/images/stories/skiol/2015/Fundager%C3%B0\\_49a%C3%B0alfundur2015\\_061015\\_Final.pdf](https://ssa.is/images/stories/skiol/2015/Fundager%C3%B0_49a%C3%B0alfundur2015_061015_Final.pdf)

Samband sveitarfélaga á Austurlandi. (2016). Fundargerð aðalfundar 2016. Sótt 8. október 2018 af [https://ssa.is/images/stories/skiol/2016/fundargerd\\_50\\_adalfundar\\_ssa\\_endanleg.pdf](https://ssa.is/images/stories/skiol/2016/fundargerd_50_adalfundar_ssa_endanleg.pdf)

Tjörvi. (2008, 15. maí). Samgöng. *Austurfrett*. Sótt 3. október 2018 af <https://www.agl.is/umraedan/samgng-62741116>





**Athugasemdir við þingskjal nr. 463-322, mál 157 löggjafarþing 2025-2026. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.**

**Reynsla af Fjarðarheiði**

Ég hef farið amk. 2000 ferðir yfir heiðina (reiknað yfir 20 ár, 2x í viku), sennilega mun oftast. Tvisvar farið út af veginum. Í eitt skipti í blindbyl, í annað skipti í ágætu veðri seint í maí, en það var flughált á veginum. Ég var á sumardekkjum, nagladekk voru nýlega bönnuð frá 1. apríl á þessum tíma (ártalið hefur líklega verið 2002 eða -3). Ég keyrði yfir alla heiðina frá Egilsstöðum og svo kom auður kafla eftir Stafdal, þar sem ég setti hraðan upp. Á beina kaflanum við nýju virkjunina (afleggjari við gamla veg, rétt ofan minnisvarða) fór bíllinn svo á skrið, þar sem var gler á 100 metra kafla. Það var nógur snjór í kantinum til að bíllinn bara sökk í snjóinn, ég eyðilagði dekk og beyglaði felgu, enginn meiddist, sem betur fer, í þeirri ferð. Hvorugt atvikanna eru til í nokkurri tölfraði.

Ég hef farið yfir á velútbúnum bílum í kófi og blindapöku, verst var ferð með föður mínum, sem sótti mig í eitt skiptið, við sáu ekki fram fyrir húddið á bílnum, en vorum í sitt hvorum hliðarglugganum og ég lét hann vita ef ég sá vegkantinn mín megin.

Ég hef keyrt yfir heiðina í snjókomu í öllum sumarmánuðunum sem Ísland á, júní, júlí og ágúst.

Síðan ég var lítill á leið í helgarheimsókn hjá föðurfjölskyldu minni á Egilsstöðum er mikið búið að breytast. Malarvegurinn er með bundnu slitlagi, amk. þrjár einbreiðar brýr hafa verið fjarlægðar. Engu að síður er Fjarðarheiði ennþá álitinn vondur vegur. Og eitt annað hefur ekki breyst sérstaklega: ófyrirsjáanleiki veðurs í 620m hæð. Þannig var ég síðast í byl með litla stráknum mínum (f.2017) á Fjarðarheiði í Íslandsheimsókn þ. 19. maí 2023.

Í skýrslum sem Vegagerðin og RHA hafa gert um Fjarðarheiðargöng eru allar þessar upplýsingar. Þar eru yfir 15 ára tímabil að meðaltali um 30 lokunartilvik á Fjarðarheiði á ári, með 11 sólarhringa í lokun. Fagridalur hefur til samanburðar 11 lokunartilvik í þrjá sólarhringa (RHA nóv. 2025).

***Fjarðarheiði (620 m h.y.s.) er hæsti og mest lokaði fjallvegur sem er eina veltenging þéttbýlisstaðar á landinu (sama skýrsla, bls. 16).***

Þar með ætti að vera komið á þeirri brýnu nauðsyn sem af Fjarðarheiðargöngum er. Á 15 árunum sem um ræðir var opið 6 sinnum (!!!) á Fjarðarheiði meðan lokað var á Fagradal. Yfir öll árin. Það er því oftast ekki Fagridalur sem hindrar umferð á Fjórðungssjúkrahúsið á Norðfirði eða í vinnu í álveri, svo dæmi séu nefnd. Það er Fjarðarheiði. Í umsögn um göng um Hálfðán segir:

***Fjarðarheiði er eini fjallvegurinn á milli nálægra þorpa sem er hærri en Hálf dán (Vegagerðin, 2021 í skýrslu RHA maí 2023).***

Því mætti ætla að forgangsroðunin þarna ætti að vera skýr. Varðandi hringtengingu um firði með „Fjarðargöngum“ án Fjarðarheiðarganga segir:

***Að halda Fjarðarheiði enn inni í vegkerfinu með þessum hætti og að bæta umferð á þennan varasama veg milli Egilsstaða og Fjarðarbyggðar er helsti gallinn við Mjóafjarðargöng (RHA nóv. 2025, bls.41).***

***Á lokunardögum yrði að fara mun lengri leið milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar eða 74 km um Fjarðabyggð og Fagradal, þ.e. ef sá vegur væri opinn. Þetta er 53 km lengri leið en í tilviki Fjarðarheiðarganga (sama skýrsla, bls. 42).***

Ennfremur eru þetta aðstæður við veginn varðandi vetrarþjónustu:

***Vetrarþjónusta er mun dýrari á Fjarðarheiði en almennt í vegakerfinu. Með hliðsjón af meðalkostnaði við vetrarþjónustu á þessari leið árin 2020 til 2024, verðlagsuppfært, er gert ráð fyrir að kostnaðurinn sé 113 Mkr með VSK. (sama skýrsla, bls. 9).***

Að lokum:

***Fjarðarheiðargöng munu koma í stað núverandi vegar yfir Fjarðarheiði, Seyðisfjarðarveg (93), sem er nú hæsti fjallvegur á Íslandi (620 m h.y.s.) sem liggur til þéttbýlisstaðar þar sem aðeins er um eina vegtengingu að ræða, og er eftir því snjóþungur eins og fram kemur í kafla 2.3.2. Í matsskýrslu Vegagerðarinnar (VSÓ Ráðgjöf, 2022) kemur fram að vegna snjóþyngsla og veðuraðstæðna yfir veturinn fullnægi vegurinn alls ekki kröfum sem gera þarf til vegar sem tengir saman nálæg byggðarlög. Einnig eru brattar brekkur beggja vegna heiðarinnar sem eru oft verulegur farartálmi fyrir flutningabíla og fólksbíla, bæði fyrir íbúa á svæðinu og ferðamenn, t.a.m. þeirra sem koma með Norrænu – jafnvel þótt vegurinn teljist fær (sama skýrsla, bls. 23).***

Í einni skýrslunni, líklega frá Vegagerðinni, sem undirritaður las, sem eru orðnar nokkrar og ég finn ekki í þetta skiptið, las ég að það yrði ekki bættur vegurinn yfir Fjarðarheiði svo neinu máli skipti varðandi öryggi og færð. Þetta er eini stofnvegurinn til og frá Seyðisfirði og aftur vitna ég í viðtal við skýrsluhöfund RHA frá í lok nóvember eða byrjun desember 2025, að þarna yrði umferð veitt inn á mjög vandan hlekk í „hringtengingu Mið-Austurlands“ ef byrjað yrði á röngum enda, þ.e. „Fjarðargöngum“ eins og tillaga að nýrri samgönguáætlun gerir ráð fyrir.

## Sveitarfélagið Múlaþing

Þjónusta Seyðfirðinga innan sveitarfélags liggur í Fljótsdalshéraði, þar er millilandaflugvöllur, sem gegnir mikilvægu hlutverki í sjúkraflugi til Reykjavíkur. Ferðaþjónustuaðilar á Héraði hafa mikið að sækja á Seyðisfjörð vegna ferju og skemmtiferðaskipa. Ég reiknaði lítið dæmi í Facebook færslu sem ég nota stuttlega hér: aðgangsmiði í Vök við Urriðavatn kostar skv. heimasíðu 7.490 kr. Þrjár rútur með 150 manns koma einn daginn í hóp-pöntun og ég bjó sjálfur til 20% afslátt handa þeim. 24% fer í VSK til ríkisins. Velta af 150 manns, bara af þessu tilbúna dæmi, og einungis að aðgangsmiðunum er 898.800 kr. Þá má gefa sér að fólk hafi leigt sundföt, keypt drykki og jafnvel mat, auðvitað var borgað fyrir leigu á rútunum þremur. Framtíð atvinnusvæðisins á Seyðisfirði, í samvinnu með Múlaþing og byggðir á Djúpavogi, Egilsstöðum og Borgarfirði Eystri er eins og staðan er í ferðaþjónustu, sem hefur verið í mikilli uppbyggingu á svæðinu seinni árin. Ég upplifi þetta í bútum, verandi búsettur erlendis, en það eru margir aðilar búnir að lyfta þarna miklu og góðu starfi. Þetta skilar sér í ríkiskassann og ber að hafa það í huga.

Minna má á að við sameiningu sveitarfélaganna í Múlaþing var frjáltslega farið með loforð um að Fjarðarheiðargöng yrðu sett fremst í forgangsröð. Þetta er mikilvægasta mál sveitarfélagsins í dag og er stutt af ályktunum Múlaþings sjálfs, Austurbrúar og SSA. Í lýðræðislegu ferli er mikilvægt að kjörnir fulltrúar á sveitastjórnarstigi fái að hafa vægi. Þetta samtal/samráð virðist hafa verið tekið af litlum áhuga innviðaráðuneytisins sem einhliða færði Fjarðarheiðargöng úr forgangi og færði svokölluð „Fjarðagöng“ ofar á listann. Að ráðuneytið færi stórframkvæmdir innan fjórðungsins fram án samráðs við kjörna fulltrúa þykir mér bagalegt. Skipulagsmál sveitarfélaganna hafa hérna m.a. verið sett í uppnám.

Síðast þegar ég keyrði um „Hvítár-Hvítár“ svæðið sem ferðamaður (fyrir covid) var mikil mettun af ferðafólki þar. Það var mikil umferð allt austur að Jökulsárlóni. Sóknarfæri ferðaþjónustunnar eru nefnilega kannski helst frá Borgarnesi, Norður og Austur og svo allt suður að Jökulsárlóni. Skemmtiferðaskipin koma með nýja vidd í þetta. Nýtum nú allt landið í þetta. Og bætum samgöngur – líka á Austurlandi.

Það er líka samlegð í menningarlegum málefnum, íprótta- og tómstundaiðkun, skólamálum, o.s.frv. en það verður annara að koma því á framfæri. Það má einnig geta að margir telja áhrif ferjunnar stórlega vanmetin í arðsemisreikningum. Ég er heldur ekki viss um að kostnaður björgunarsveita sé þar metinn sem sparnaður fyrir samfélagið, en vinir mínir sem hafa verið þar sjálfbóðaliðar hafa oft staðið í ströngu á „Heiðinni“.

**Annað: kostnaðarmat, tenging atvinnu- og búsvæða og byggðapróun og kynja- og jafnræðisflöturinn**

Ég læt fylgja samantekt sem ég gerði úr skýrslum RHA og Vegagerðarinnar um málið. Ég vil benda á að í skýrslu RHA frá nóvember 2025 stendur (með áherslubreytingum umsagnarhöfundar):

*Vegagerðin hefur gert kostnaðarmat á göngunum sem hér eru til skoðunar. Það mat færst upp t il verðlagsins sem hér er miðað við og virðisaukaskattur tekinn af er eftirfarandi:*

*Fjarðarheiðargöng (13,24 km jarðgöng, 7,24 km vegir, 110m brú) **43.739 Mkr**  
Mjóafjarðargöng (7,0+5,4 km jarðgöng, 2,5 km vegir, 50+40+50m brýr) **37.366 Mkr***

Með tilvitnun til viðtals á RÚV við annan skýrsluhöfunda, þá er ekki himin og haf þarna á milli með tilliti til kostnaðar. Það má benda á að heilborun gæti verið möguleiki til kostnaðarlækkunnar og þarf að skoða þann kost vel. Hjá Múlaþingi (áður Seyðisfjarðarkaupstað) eru t.a.m. til skýrslur um mögulega hagkvæmni og önnur atriði er varða heilborun, sem betri kost en sprengiborun, sem oftast er notast við við jarðgangagerð á Íslandi.

Til viðbótar má setja einkunnargjöf RHA sem er +++ fyrir hvor um sig Fjarðarheiðargöng og „Fjarðagöng“ (einnig Mjóafjarðargöng í skýrslu RHA). Skýrsluhöfundar velta fyrir sér hvort einkunnarskalinn sé réttmætur ef farið verður í bæði verkin, þá ætti kannski að gefa fjóra plúsa. En þrír er hæst á skalanum. Skjáskot úr skýrslu RHA og Vegagerðarinnar frá 2023 (fylgiskal 2) sýnir samantekt matsflokka með tengingu atvinnu- og búsvæða ásamt byggðapróun. Með +++ í báðum flokkum fyrir Fjarðarheiðargöng og +++ plús fyrir heildarverkefnið Fjarðarheiðargöng + Mjóafjarðargöng er samanburður við samgönguáætlun sem nú er lögð fram til samþykktar:

|                                         | Tenging atvinnu- og búsvæða | Byggðapróun |
|-----------------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Fjarðarheiðargöng                       | +++                         | +++         |
| Mjóafjarðargöng (“Fjarðagöng”)          | +++                         | +++         |
| Samlegð Fjarðarheiðar- og “Fjarðaganga” | +++ plús                    | +++ plús    |
| Fljótagöng (Siglufjarðarskarð)          | +++                         | +++         |
| Súðavík-Ísafjörður                      | ++                          | ++          |
| Súðavíkurhlíð                           | ++                          | ++          |
| Miklidalur                              | +                           | +           |
| Hálfdán                                 | ++                          | ++          |

Að lokum má benda á að rannsóknir sýna að erfiðir fjallvegir hafa neikvæð áhrif á ferðir kvenna og neikvæðari en karla ((Bára Elísabet Dagsdóttir og Rannveig Gústafsdóttir,



2022; Hjalti Jóhannesson og Halla Hafbergsdóttir, 2015; Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri, 2020) í skýrslu RHA frá nóv. 2025). Því munu Fjarðarheiðargöng þjóna kynjunum jafnt og styðja við samgönguáætlun sem gætir kynjajafnréttis (sjá nánar bls. 34 í skýrslu RHA frá nóvember 2025). Allur kafli 3 í þessari skýrslu er reyndar mjög fróðlegur en sjá sérstaklega 3.4 um byggðapróun, sem ofangreind umfjöllun m.a. fer fram.

Markmið samgönguáætlana styður því vel framkvæmd Fjarðarheiðarganga, sem eru teiknuð og tilbúin til útboðs. Ræsum vélarnar undir Fjarðarheiði.

04.02.2026

Virðingarfyllst:

Stefán Ómar Stefánsson van Hagen

Seyðfirðingur

B.Sc. International Business and Politics

Kaupmannahöfn, Danmörk.

## FYLGISKJAL 1

Samanburður Jarðganga í tillögu að nýrri samgönguáætlun og Fjarðarheiðarganga:

### Samantekt

Í þessari samantekt er gert grein fyrir og borið saman arðsemismat, umferðaröryggismat og áhrif á tengingu byggða- og atvinnusvæða, sem og byggðapróun, auk mats sparnaðar vegna viðhalds vega og innviða vegna framkvæmda við göng sem eru sett fram í tillögum að nýrri samgönguáætlun og borið saman við Fjarðarheiðargöng sem þegar hafa verið hönnuð og gerð tilbúin til útboðs, eftir samþykki Alþingis. Niðurstaðan er mjög vilhóll því að Fjarðarheiðargöng verði áfram fyrstu göng sem ráðist verði í.

Skýrsla RHA frá nóvember 2025 byrjar aðferðafræðikafla sinn á að taka fram eftirfarandi:

*Til þess að draga saman heildaráhrif vegtenginga er í þessari skýrslu unnið með fjóra flokka sem eru hliðstæðir þeim meginmarkmiðum sem eru gjarnan höfð að leiðarljósi við samgöngubætur í samgönguáætlun. Þetta eru:*

- Arðsemi
- Umferðaröryggi
- Tenging byggða- og atvinnusvæða
- Byggðapróun

*Ekki er ráðlegt að gefa heildareinkunn með því að nota flokkana fjóra. Ekki er gengið út frá að einn flokkur hafi meira vægi en annar. Áhrif hvers mannvirkis eru einstök og þau fá misháa einkunn milli þátta. Það getur verið skynsamlegt að ráðast í samgöngubætur sem hafa mikil áhrif á einn þátt þó áhrifin séu minni á aðra þætti.*

### 1 ARÐSEMI

Úr grein minni á Vísir.is 28.12.2025:

[Ö]ll arðsemismöt Vegagerðarinnar sem vitnað er til hér eru gerð með meiri en 2% árlegri umferðaraukningu að undanskildum Súðarvíkurtengingunum (breytileg 1,3 til 2%).

- Fjarðarheiðargöng **neikvæð -0,91%** (frá RHA með 1% umferðaraukningu yfir 20 ár)

- Fljótagöng (Siglufjarðarskarð), **jákvæð 0,6%**
- Mjóafjarðargöng (“Fjarðagöng”), **jákvæð 0,67%** (0,27% í skýrslu RHA frá 2025, með 1% umferðar-aukningu)
- Súðarvík-Ísafjörður, **neikvæð -1,28%**
- Súðarvíkurhlíð, **neikvæð -2,28%**
- Miklidalur, **neikvæð -1,87%**
- Hálf dán, **neikvæð -1,64%**

## 2 UMFERÐARÖRYGGI

Núvirtur **sparnaður** vegna umferðaróhappa (eldri skýrsla RHA 2023), miðað við 20 ára afskriftatíma, benda má á að Skt. Gotthard-göngin í Sviss opnuðu 1980 og þar aka 6 milljón ökutæki að meðaltali á ári, síðan öryggi var hert árið 2001 og umferð flutningabíla takmörkuð:

- Fjarðarheiðargöng: **1,54 milljarðar kr. (héreftir ma.)**
- Fljótagöng (Siglufjarðarskarð): **0,69 ma.**
- Mjóafjarðargöng (“Fjarðagöng”): **0,33 ma.**
- Súðarvík-Ísafjörður: **0,04 ma.**
- Súðarvíkurhlíð: **0 (núll).**
- Miklidalur: **0,08 ma.**
- Hálf dán: **0,23 ma.**

## 3 og 4

### TENGING BYGGÐA OG ATVINNUSVÆÐA og BYGGÐAÞRÓUN

RHA nóvember 2025, bls. 19 (áherslubreyting höfundar samantektar):

*Í tengslum við samspil byggðapróunar og samgangna er mikilvægt að líta til samgönguáætlunar en í texta um jákvæða byggðapróun í langtímasamgönguáætlun 2020-2034 (Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034 nr. 41/150., e.d.) eru áherslur varðandi byggðapróun einkum þessar:*

- **Efla fjölbreytta atvinnu og bæta samkeppnishæfni.**
- **Bæta aðgengi að þjónustu.**
- **Stækka atvinnu- og þjónustusvæði.**
- **Auðvelda skólasókn.**
- **Þjóna ferðaþjónustu.**

- ***Þjóna kynjunum jafnt.***
- ***Efla almenningsamgöngur.***

*Þessi atriði verða höfð til hliðsjónar við mat á áhrifum jarðganganna á byggðapróun.*

Mat niðurstöðu skýrslunnar er að (bls. 54 og 55, áherslubreyting höfundar samantektar):

*Líklegt er að áhrif af Fjarðarheiðargögnum og Mjóafjarðargöngum **saman yrðu mjög jákvæð með hliðsjón af fyrirliggjandi markmiðum á sviði byggðapróunar og göngin myndu skapa nýja hringleið á milli austfirsku fjarðanna og Héraðs (+++). Í raun er hér um svo mikla byltingu að ræða að sá kvarði sem upphaflega var notaður til að bera saman kosti í fyrri samanburðarskýrslu höfunda (2023) dugar vart til að sýna áhrifin.***

*Skalinn sem notaður er í tengingu atvinnu og búsvæða sem og byggðapróun hefur hæstu einkunn þrjá plúsa. **Bæði Fjarðarheiðargöng ein og sér sem og Mjóafjarðargöng ein og sér fá hæstu einkunn í þessum flokkum** enda hafa bæði göngin mjög mikil áhrif. Það er því **ekki hægt að fara út fyrir skalann og gefa sameiginlegri framkvæmd enn hærra. En hins vegar gæfi það líklega réttari mynd af áhrifunum að þessi sameiginlega framkvæmd fengi fjóra plúsa. Slík eru þau.***

## 5 SPARNAÐUR VEGNA VIÐHALDS ELDRI MANNVIRKJA:

Skýrslur RHA (2023,2025):

Núvirtur **sparnaður** vegna rekstrar- og viðhaldskostnaðar eldri mannvirkja (skýrsla RHA 2025), m.a. snjóruðningur og söndun/söltun vega (höfundi samantektar er ekki kunnugt um hvort kostnaður björgunarsveita við aðstoð sé hér innifalin) – ekki metið fyrir önnur verkefni:

- Fjarðarheiðargöng: **1,34 ma.**
- Mjóafjarðargöng (“Fjarðagöng”): **0,65 ma.**

Núvirtur **ábat**i vegna fleiri opnunardaga (eldri skýrsla RHA 2023):

- Fjarðarheiðargöng: ekki metið
- Fljótagöng (Siglufjarðarskarð): **0,02 ma.**
- Mjóafjarðargöng (“Fjarðagöng”): **0,07 ma.**
- Súðarvík-Ísafjörður: **0,03 ma.**
- Súðarvíkurhlíð: **0,02 ma.**

- Miklidalur: **0,02 ma.**
- Hálfván: **0,02 ma.**

**6 ÁDU (MEÐALUMFERÐ Á DAG YFIR ÁRIÐ - ÁRSDAGSUMFERÐ)**

RHA og Vegagerðin (2023, 2025), 1) áætlað við opnun ganga, 2 áætluð 20 ár frá opnun.  
Núverandi vegir notast við ÁDU frá Vegagerðinni 2024.

|                                         |                    |                    |
|-----------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Fjarðarheiðargöng                       | <b>1.142 bílar</b> | <b>1.380 bílar</b> |
| Fjarðarheiði núverandi                  | <b>642</b>         |                    |
| Mjóafjarðargöng (“Fjarðagöng”)          | <b>712</b>         | <b>861</b>         |
| Samlegð Fjarðarheiðar- og “Fjarðaganga” | <b>1.880</b>       | <b>2.271</b>       |
| Strákagöng (núverandi)                  | <b>280</b>         |                    |
| Fljótagöng (Siglufjarðarskarð)          | <b>413</b>         | <b>601</b>         |
| Dýrafjarðargöng (núverandi)             | <b>205</b>         |                    |
| Súðavík-Ísafjörður                      | <b>395</b>         | <b>541</b>         |
| Súðavíkurhlíð                           | <b>191</b>         | <b>261</b>         |
| Miklidalur                              | <b>304</b>         | <b>574</b>         |
| Hálfván                                 | <b>311</b>         | <b>516</b>         |

Til samanburðar var næst-mest umferð í Jarðgöngum á Íslandi 2024 í Vaðlaheiðar-göngum, 1.700 ÁDU.



**FYLGISKJAL 2**

Tafla 53 um samantekt matsflokka *Jarðgöng á áætlun: Mat á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu svæða og byggðapróun*, RHA fyrir Vegagerðina 2023, bls. 211.

Tafla 53. Samantekt matsflokka.

| Jarðgangakostur                                       | Núvirtur<br>heildarábati í Gkr<br>(arðsemi) | Spáð fækkun<br>umferðar-<br>óhappa á<br>fyrsta ári | Tenging<br>atvinnu- og<br>búsvæða | Byggða-<br>þróun |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| Reynisfjall                                           | -5,1 (1,85%)                                | 8,3                                                | ++                                | +                |
| Hvalfjarðargöng II                                    | -9,3 (1,39%)                                | 2,0                                                | +                                 | +                |
| Hvalfjarðargöng II undir Akrafjall                    | -11,9 (1,62%)                               | 2,5                                                | +                                 | +                |
| Klettsháls                                            | -4,4 (0,83%)                                | 0                                                  | +++                               | ++               |
| Miklidalur                                            | -4,5 (-1,87%)                               | 0                                                  | +                                 | +                |
| Hálfdán                                               | -10,5 (-1,64%)                              | 1,1                                                | ++                                | ++               |
| Dynjandisheiði                                        | -13,1 (-0,90%)                              | 0,8                                                | +                                 | +                |
| Breiðadalsleggur, breikkun                            | -6,2 (-1,49%)                               | 1,6                                                | +                                 | ++               |
| Ísafjörður-Súðavík                                    | -11,3 (-1,28%)                              | 0,2                                                | ++                                | ++               |
| Súðavíkurhlíð                                         | -3,8 (-2,28%)                               | 0                                                  | ++                                | ++               |
| Öxnadalshéiði                                         | -20,8 (-1,70%)                              | 4,2                                                | ++                                | ++               |
| Heljardalsheiði                                       | -18,4 (-0,06%)                              | 2,4                                                | ++                                | ++               |
| Skíðadalur                                            | -41,6 (0,75%)                               | 9,4                                                | +++                               | +++              |
| Siglufjarðarskarð                                     | -6,3 (0,60%)                                | 2,5                                                | +++                               | ++               |
| Múlagöng, breikkun                                    | -4,9 (-0,97%)                               | 2,1                                                | +                                 | +                |
| Ólafsfjörður-Dalvík                                   | -13,7 (-0,55%)                              | 5,3                                                | ++                                | ++               |
| Hellisheiði eystri                                    | -12,0 (-0,37%)                              | 1,1                                                | +++                               | ++               |
| Seyðisfj.- og Mjóafj.göng, fyrir<br>Fjarðarheiðargöng | -15,4 (0,67%)                               | 2,3                                                | +++                               | +++              |
| Seyðisfj.- og Mjóafj.göng, eftir<br>Fjarðarheiðargöng | - 15,3 (0,70%)                              | 2,5                                                | +++                               | +++              |
| Breiðdalur, fyrir nýjan veg um Öxi                    | -7,7 (1,87%)                                | 14,1                                               | +++                               | +++              |
| Breiðdalur, eftir nýjan veg um Öxi                    | -13,7 (-0,91%)                              | 3,0                                                | +                                 | +                |
| Lónsheiði                                             | -6,2 (1,33%)                                | 1,9                                                | ++                                | +                |

# Umsögn um tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 á þingskjali 463, 157. löggjafarþing

Undirritaður gerir alvarlegar athugasemdir við tiltekna þætti í tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 á þingskjali 463, sem nú er til umjöllunar í háttvirtri umhverfis- og samgöngunefnd. Undirritaður hvetur nefndina til að gera tilteknar breytingar á málinu sem lagðar verða til í lok þessarar umsagnar að undangenginni reifun málsins og rökstuðningi.

Það sem vegur þyngst að mati undirritaðs og er megin ástæða þess að hann skilar inn sinni umsögn er tvíþætt:

Annars vegar mikilvægi þess að standa vörð um trúverðugleika langtíma stefnumörkunar og áætlangerðar af því tagi sem samgönguáætlun er, á að minnsta kosti að vera og þarf að vera. Tillagan óbreytt veldur stórskaða á trúverðugleika og vönduðum vinnubrögðum hvað það snertir. Það eitt og sér að tillagan skuli koma fram eins og hún er, er slæmt en Alþingi getur bætt fyrir það með skynsamlegum og að mati undirritaðs algerlega nauðsynlegum breytingum.

Hins vegar er það sú hraklega meðferð sem hagsmunir einkum tveggja sveitarfélaga fá í tillögunni gangi hún óbreytt fram. Þetta eru sveitarfélögin Múlaþing og Árneshreppur.

Verða nú sjónarmið undirritaðs hvað þetta snertir rökstudd og loks gerð grein fyrir þeim breytingum sem brýnt er að tillagan taki eins og áður sagði.

## Um áætlanagerð og langtímastefnumörkun í samgöngumálum

Um 1990, í tíð ríkistjórnar Steingríms Hermannssonar hófst vinna við að samræma og fella í eina heild áætlangerð og stefnumótun ríkisins á sviði samgangna. Áður var áætlangerð um framkvæmdir á þessu sviði aðskilin í sjálfstætt standandi tillögum og framkvæmdir reyndar einnig í höndum mismunandi opinberra stofnana. Einkum voru það Vegagerð ríkisins, Vita- og hafnarmálastofnun og Flugmálastjórn sem þessu sinntu en um fjarskipti annaðist Póstur og Sími. Á þessum tíma, fyrir rúmum 35 árum síðan var mönnum orðin vel ljós þörfin fyrir að samræma þessar áætlanir, að þær töluðu saman ef svo má að orði komast og mikilvægi þess að líta á allt samgöngukerfið og innviði þess sem eina heild. Náteingt þessu var og er mikilvægi trúverðugrar langtímastefnumörkunar.

Þessi aðferðafræði hefur svo þróast og þroskast upp í gegn um árin og til dagsins í dag með viðeigandi laga- og stofnanabreytingum sem óþarft er að rekja. Tvímælalaust hefur þetta orðið til mikilla bóta og um þessa aðferðafræði og trúverðugleika hennar þarf að standa vörð. Meðal annars og ekki síst með því að hægt sé að treysta því að það sem Alþingi sjálft hefur samþykkt standi. Að sjálfsögðu geta óvænt efnahagsáföll, náttúruhamfarir eða annað af skyldum toga gert það að verkum að hægja verður á fyrirhuguðum framkvæmdum eða ráðast verður í bráðaaðgerðir. Í slíkum tilvikum er um að ræða skiljanlegar og málefnalegar ástæður sem valda fráviki frá því sem áður hafði verið áformað. Reglubundin endurskoðun, t.d. samgönguáætlunar er að sjálfsögðu einnig ætluð til þess að mæta breyttum aðstæðum og þörfum. En, öllum má ljóst vera að því eru mikil takmörk sett hversu langt má ganga í grundvallarbreytingum á áður ákveðinni framkvæmdaröð, ekki síst stórfamkvæmda til þess að trúverðugleiki þessarar aðferðafræði bíði ekki tjón af. Samþykkt Samgönguáætlunar, einkum framkvæmdaáætlunar til

næstu nokkurra ára er ígildi loforðs um að af viðkomandi framkvæmdum verði. Þeim kann að seinka eitthvað, það þekkja menn og taka eins og hverju öðru hundsbiti, en loforðið um að þeir séu komnir á sinn stað í röðinni er mönnum nánast heilagt. Svik á því veldur trúnaðarbresti, stórskaðar það traust sem um slíka áætlanagerð og langtímastefnumótun þarf að ríkja. Lengi vel var sú viðmiðun höfð í heiðri að þegar Alþingi hefði samþykkt framkvæmdafjárveitingu til verkefnis væri það þar með endanlega ákveðið nema óviðráðanlegar aðstæður (force majeure) hindruðu.

## Söguágrip um veggöng

Verður þá vikið að jarðgangahluta þessarar samgönguáætlunar og það sett í nokkurt sögulegt samhengi.

Segja má að saga meiriháttar jarðgangagerðar í þágu samgangna, þ.e. vegganga hefjist með gerð Múlaganga 1988-1991. Verkefnið var í flokki svonefndra Óvega og unnið samkvæmt áætlun um að endurbyggja eða leysa af hólmi þrjá sérstaklega erfiða og hættulega vegi um Ólafsvíkurenni, Óshlíð og Ólafsfjarðarmúla. Við þessa áætlun og framkvæmdaröð var staðið og Múlagöngin gerð síðast.

Meðan á gerð Múlaganga stóð var mikill áhugi og þrýstingur, bæði frá Vestfjörðum og Austfjörðum um að næst yrði hafist handa þar. Ríkisstjórn ákvað í byrjun árs 1990 að flýta áformum um jarðgöng á Vestfjörðum og hófust framkvæmdir við Vestfjarðagöng 1991 og lauk 1996. Austfirðingar féllust á og studdu þá framkvæmd gegn loforði um að næst kæmi röðin að þeim. Við það loforð var staðið með gerð Fáskrúðsfjarðarganga 2003-2005 og reyndar bættust Almannaskarðsgöng við 2004-2005. Næst var röðin komin að Héðinsfjarðargöngum 2006-2010 en á síðari hluta framkvæmdatíma þeirra komu Óshlíðargöng eða Bolungavíkurgöng eins og þau voru síðar kölluð 2008-2010. Þá er röðin aftur komin að Austfjörðum og á grunni fjárfestingaáætlunar þáverandi ríkisstjórnar er ákveðið 2012 að ráðast í gerð Norðfjarðarganga og þau gerð 2013-2017. Dýrafjarðargöng fyrir vestan taka við í beinu framhaldi 2017-2020 og enn og aftur var Austfirðingum lofað að svo kæmi röðin að þeim.

Þrennum jarðgöngum er sleppt í þessari upptalningu þar sem þau stóðu utan hefðbundinnar framkvæmdaraðar samkvæmt vegaáætlun eða samgönguáætlun og voru fjármögnuð með öðrum hætti. Það eru gjaldtökumannvirkin Hvalfjarðargöng 1996-1998 og Vaðlaheðargöng 2013-2018 sem og stutt göng undir Húsavíkurböfða 2012-2017 sem voru hluti innviðafjárfestinga í þágu iðnaðarsvæðis á Bakka.

Þegar þessi tæplega 40 ára saga seinni tíma jarðgangagerðar er skoðuð í heild með tilliti til landshluta birtist eftirfarandi mynd:

1988-1991, Múlagöng, **Norðurland**.

1991-1996, Vestfjarðagöng, **Vestfirðir**.

2003-2005, Fáskrúðsfjarðargöng og Almannaskarðsgöng, **Austurland**.

2006-2010, Héðinsfjarðargöng, **Norðurland**.

2008-2010, Óshlíðargöng/Bolungarvíkurgöng, **Vestfirðir**.

2013-2017, Norðfjarðargöng, **Austurland**.

## Fjarðaheiðargöng

Fjarðaheiðargöng sem besti kosturinn til að leysa samgönguvanda Seyðisfjarðar hafa verið á dagskrá langt aftur á síðustu öld og í rúman áratug verið undirbúin með margvíslegum hætti. Loforð um að þau yrðu næstu göng á eftir Dýrafjarðargöngum hefur ítrekað verið innsiglað. Aftast í samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022 sem samþykkt var á Alþingi 19. Júní 2012 kom eftirfarandi texti;

*Miðað verði við að rannsóknnum og undirbúningi Seyðisfjarðarganga verði hagað með þeim hætti að hægt verði að heija framkvæmdir við jarðgöng undir Fjarðarheiði í kjölfar Norðfjarðarganga og Dýrafjarðarganga.*

Rannsóknarboranir hófust 2016, umhverfismat hófst 2020 og lauk með skýrslu 2022. Þetta var svo af hálfu Alþingis endanlega staðfest með samgönguáætlun 2020-2034. Árin 2020 og 2021 voru í áætluninni 100 milljónir króna hvort ár til undirbúnings en árin 2022-2024 1000 milljónir króna settar inn á verkefnið hvert ár. Upplýst er að þegar sé búið að verja yfir 600 milljónum króna til rannsókna, undirbúnings og hönnunar mannvirkisins sem býður tilbúið til útboðs síðan 2023. Tillaga um að hætta við Fjarðarheiðargöng er því umturnun þess án nokkurrar hliðstæðu sem þegar hefur verið mörkuð stefna um, samþykkt og undirbúið af hálfu ríkisins í rúmlega áratug. Yfir 600 milljón króna undirbúningskostnaði af hálfu ríkisins yrði hent og er þá ótalinn umtalsverður kostnaður sveitarfélagsins vegna skipulagsvinnu og fleiri hluta.

Samtök sveitarfélaga á Austurlandi, SSA hafa á sínum vettvangi lagt mikla vinnu í að ná samstöðu innan fjórðungsins um áherslur í samgöngumálum og hefur auðvitað ekki alltaf verið létt því skóinn kreppir víða. En 2013 náðist samstaða á þeim vettvangi um að öll sveitarfélög á Austurlandi stilltu sér á bak við Fjarðarheiðargöng sem næstu jarðgöng á Íslandi eftir Dýrafjarðargöng, en samhliða vinnu við Fjarðarheiðargöng yrðu göng frá Seyðisfirði um Mjóafjörð til Norðfjarðar undirbúin og hönnuð. Áður tók þingmannahópur Norðausturkjördæmis málið fyrir í sínum röðum og var full samstaða meðal allra þingmanna kjördæmisins um Fjarðaheiðargöng og var það tilkynnt á þingi SSA.

## Múlaþing

26. október 2019 var kosið um sameiningu fjögurra sveitarfélaga á Austurlandi, þ.e. Borgarfjarðar eystri, Seyðisfjarðar, Djúpavogs og Fljótshéraðs. 14. febrúar 2020 var sameiningin, sem samþykkt var með miklum meirihluta í sveitarfélögunum öllum, staðfest og Múlaþing varð til. Mikilvægur útgangspunktur þessarar sameiningar sem án efa hafði jákvæð áhrif á útkomu kosninganna voru fyrirheit stjórnvalda sem þá þegar lágu fyrir um samgöngubætur sem myndu tengja betur saman aðskilda hluta svæðisins og gera það að einni samgöngu- og samskiptaheild. Fyrir utan úrbætur á leiðinni til Borgarfjarðar, sem segja má að hafi að verulegu leyti verið staðið við, voru það Fjarðarheiðargöng og vegur yfir Öxi sem gengið var út frá í sameiningarviðræðum sveitarfélaganna og allri umræðu og kynningu að kæmu innan fárra ára. Sú tillaga að samgönguáætlun sem Alþingi fjallar nú um og umsögn þessi beinist að væru því hrein svik að þessu leyti, Fjarðarheiðargöng slegin af og Öxi skotið langt inn í framtíðina.

## Seyðisfjörður

Lang alvarlegust og stórum skaðlegust yrðu þó afleiðingar þessarar tillögu að samgönguáætlun, gangi hún óbreytt fram fyrir Seyðisfjörð. Seyðisfjörður er í dag, þökk sé úrbótum í samgöngumálum víða um land á undangengnum árum og áratugum, orðinn einn eftir og í algerri sérstöðu þéttbýlisstaða af sinni stærð hvað erfiðar samgöngur snertir. Þeirra eina tenging við samgöngukerfið á landi er um Fjarðaheiði sem fer í 620 metra hæð yfir sjó og er þar með hæsti fjallvegur á landinu þar sem aðstæður eru sambærilegar. Heiðin er illvígasti og hættulegasti fjallvegur vegakerfisins, sem notaður er allt árið og iðulega til stórfelldra vandræða allt frá því snemma hausts og langt fram á vor. Í Seyðisfirði er af skiljanlegum ástæðum ekki að finna sjúkraflygvöll hvað þá stærra flugvallarmannvirki og sjúkrapyrlum enn aðeins til að dreifa út frá Suðvesturhorninu. Seyðisfjörður er ferjuhöfn og umtalsverð umferð bætist við heimaumferðina af þeim sökum. Ferðamenn eru á ferð á sínum bílum frá því snemma vors og langt fram á haust og umferð flutningabíla tengt ferjunni er allt árið.

Rökin að baki því að rétt og bráðnauðsynlegt sé að ráðast í gerð Fjarðarheiðarganga eru því margvísleg, vega þungt og hafa göngin ítrekað verið staðfest með úttektum sem best kosturinn. Sjá t.d. skýrslu samgönguráðuneytisins svo snemma sem 1987, skýrslu verkfræðistofunnar EFLU sem unnin var fyrir samgönguráðuneytið frá 2011 og skýrslu verkefnishóps um Seyðisfjarðargöng frá júní 2019:

1. Seyðisfjörður er í sérstöðu meðal sambærilegra þéttbýlisstaða á Íslandi hvað erfið, ótryggt og á köflum hættulegt aðgengi að samgöngukerfinu á landi snertir. Á það bæði við um tengingu við þjóðvegakerfið og flugvöll fjórðungsins.
2. Seyðisfirðingar búa þar af leiðandi við skert öryggi hvað snertir aðgang að bráðaheilbrigðisþjónustu og að sjálfsgöðu margs konar annarri þjónustu og atvinnutækifærum sem þeir þurfa að sækja út fyrir byggðarlagið.
3. Seyðisfjörður hefur orðið fyrir þungum áföllum bæði af náttúrunnar völdum og vegna samdráttar í atvinnulífi undanfarin ár. Er skemmst að minnast hinna hrikalegu skriðufalla í desember 2020. Á skömmum tíma hefur svo Síldarvinnslan hætt fiskvinnslu á staðnum, boðað að útgerð togarans Gullvers verði hætt og sagt upp áhöfninni. Síðast kom svo tilkynning um að fiskimjölsverksmiðjunni verði lokað. Greiðar samgöngur inn á stærra atvinnusvæði eru því enn mikilvægari en ella. Fram komin tillaga að samgönguáætlun er þungt högg ofan í þau áföll sem staðurinn hefur tekist á við og þegar síst skyldi.
4. Fjarðarheiðargöng ber a skoða í stærra samhengi framtíðarsamgangna á Austurlandi. Vissulega er brýnast að leysa vanda Seyðisfirðinga og því rétt að hefjast handa með Fjarðarheiðargöngum. En, fremur stutt jarðgöng í viðbót frá Seyðisfirði til Mjóafjarðar kæmu þeirri byggð í örugga tengingu. Með göngum frá Mjóafirði til Norðfjarðar í framhaldinu væri svo komin besta hugsanleg framtíðarlausn fyrir samtengingu byggða á öllu svæðinu. Með því fæst örugg tenging á láglendi allt frá sunnanverðum Austfjörðum um Fáskrúðsfjörð, Reyðarfjörð, Eskifjörð, Norðfjörð, Mjóafjörð og Seyðisfjörð upp á Fljótsdalshérað og hvorki þarf að treysta á erfiða vetrarleið um Fagradal hvað þá Fjarðarheiði. Ef hugsað er stórt og af metnaði fyrir framtíðamöguleika svæðisins er þetta best kosturinn.
5. Seyðisfjörður er ferjuhöfn, eins og áður hefur verið vikið að, hlið inn í landið og mikilvægur staður sem slíkur bæði með tilliti til ferðaþjónustu og flutninga.
6. Seyðisfjörður er veðursæll, einstaklega fallegur og söguríkur bær, auðugur af gömlum og glæsilegum húsum, menningar- og skólabær sem hefur allt sem þarf til að blómstra ef hann kemst í betri samgöngur. Það er kaldrifjuð tillaga að ætla í einni svipan að svipta Seyðisfjörð þeirri samgöngubyltingu sem bæjarbúar hafa nú í að minnsta kosti 10 ár, frá



því að fyrstu tilraunaboranir vegna Fjarðarheiðarganga hófust árið 2016, treyst á að væri í sjónmáli. Gangi tillagan óbreytt fram eru Seyðfirðingar ekki aðeins sviptir þeim samgöngubótum sem þeim hafði verið lofað heldur dökkna til mikilla muna þróunarforsendur byggðarinnar, mannlífs og atvinnulífs, að minnsta kosti til nokkurs tíma.

### Niðurstaða og tillögur varðandi Austurland.

Niðurstaða undirritaðs er að sú útreið sem Seyðisfjörður, sveitarfélagið Múlaþing og Austurland allt fá í þessari tillögu að samgönguáætlun sé ekki boðleg og óverjandi. Verði tillagan samþykkt óbreytt vinnur það stórtjón á trúverðugleika langtíma stefnumótunar og áætlanagerðar af þessu tagi. Einnig væri um verulegan trúnaðarþrest að ræða í samskiptum ríkis, og sveitarfélaga og samtaka þeirra.

Austurland og Norðausturhornið eru þau svæði sem fjærst liggja valda- og kjötkötum landsins á Suðvesturhorninu. Oft finnst íbúum þessa svæðis þeir draga stutta stráð þegar kemur að ráðstöfun opinberra fjármuna. Rannsóknir hafa sýnt að það er sannarlega svo, t.d. þegar framlög ríkisins til rekstur opinberra stofnana, menningar og lista o.s.frv. eru reiknuð niður á íbúa. Þegar framlag svæðisins til útflutningstekna og gjaldeyrissköpunar er hins vegar reiknað með sama hætti snýst dæmið hressilega við. Gjalddeyrisköpunar á mann eru margfalt landsmeðaltal af þessu svæði. Ný hafin loðnuvertíð undirstrikar þetta þar sem gríðarlega verðmæti og gjalddeyrisköpur skapast fyrir þjóðarbúið fyrst og fremst á svæðinu frá Þórshöfn í norðri til Vestmannaeyja í suðri (Akranes kemur einnig lítillega við sögu). Þjóðhagslega er því klárlega mikilvægt að hlúa að þessu svæði og treysta þar byggð.

Því er lagt til; **að framkvæmdaröð í jarðgangagerð verði með breytingatillögu færð til fyrra horfs og Fjarðarheiðargöng boðin út eins fljótt og verða má. Einnig verði uppbyggingu vegar yfir Öxi flýtt.**

Úrbætur í samgöngumálum Fjallabyggðar eru vissulega einnig brýnar, en þó vinnu verði hraðað við undirbúning Fljótaganga eru þó í öllu falli 2-3 ár þar til hægt yrði að hefjast handa nema til standi að stytta sér mjög leið við undirbúning. Ákvörðun um að bera fyrst niður þar er því ávísun á að enn lengra stopp verður í jarðgangagerð frá því að framkvæmdum við Dýrafjarðargöng lauk og þar til hafist verður handa á nýjan leik. Fljótagöng má undirbúa næstu misserin og vonandi koma þeir tímar á nýjan leik að hægt verði að hafa meira en eina jarðgangaframkvæmd í gangi samtímis eins og t.d. var á árunum 2008-2010.

### Árneshreppur

Ein er sú framkvæmd, ekki stór í sniðum sem mátt hefur sæta því ítrekað að vera færð aftar við nær hverja endurskoðun samgönguáætlunar. Á þó í hlut ein afskekktasta og brothættasta byggð landsins þar sem er Árneshreppur á Ströndum norður. Til hefur staðið að byggja nýjan veg yfir Veiðileysuháls sem er sá hluti leiðarinnar frá Bjarnarfirði og norður til Djúpavíkur sem mestum erfiðleikum veldur í vetrarsamgöngum norður til byggðarinnar í Árneshreppi.

Samkvæmt tillögunni sem hér um ræðir er nú Strandavegur um Veiðileysuháls, 5 km. kafla með kostnaðaráætlun upp á 1500 milljónir króna áætlaður á öðru tímabili langtímaáætlunar 2031-2035. Sem sagt, eftir 6-10 ár ef það gengi eftir. Samkvæmt síðustu samþykktu samgönguáætlun, 2020-2024 var upphafs fjárveiting til framkvæmdarinnar 300 milljónir króna á árinu 2024.

Samkvæmt fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015-2018 voru Strandavegi um Veiðileysuháls veittar 200 milljónir króna til að hefja framkvæmdina á árinu 2018. Samkvæmt

samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022 voru Strandavegi um Veiðileysuháls ætlaðar 500 milljónir króna á árunum 2019-2022.

Rannsóknir undirritaðs ná ekki lengra aftur en þetta ætti að duga til að sýna að þessi tiltölulega litla framkvæmd, en um leið óendanlega mikilvæg viðkomandi byggð hefur hraklega mætt afgangi og endalaust færst aftur við hverja endurskoðun samgönguáætlunar. Rétt er þó að undanskilja áætlunina 2015-2018 þar sem verkið hélst nokkur vegin á sama stað í röðinni. Nú er mál að linni og því gerð eftirfarandi tillaga; **Bygging Strandavegar um Veiðileysuháls hefst þegar á þessu ári með upphafsjárveitingu til framkvæmdarinnar.**

Kópavogi 8. Febrúar 2026

Virðingarfyllt

Steingrímur J. Sigfússon

P.s. Undirritaður er að sjálfsögðu tilbúinn til að mæta á fund háttvirtrar þingnefndar til að fylgja umsögninni eftir og svara spurningum telji nefndarmenn sig geta haft gagn af.

Suðurnesjabæ, 6. febrúar 2026  
2512137 MS

08.0

Alþingi

Kirkjustræti  
150 Reykjavík

## **Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026-2030, þingmál nr 322.**

### **Inngangur**

Suðurnesjabær leggur hér fram umsögn sína um tillögu að samgönguáætlun 2026–2030. Umsögnin tekur til vegamála, hafnamála og sjóvarna. Umsögnin byggir á fyrirbyggjandi gögnum, faglegum undirbúningi og staðfestri reynslu sveitarfélagsins af framkvæmd, álagi og náttúruvá á undanförunum árum. Í umsögninni eru dregnir fram helstu ágallar í drögunum, einkum hvað varðar ónógt umfang, seina tímasetningu og óljósa forgangsröðun verkefna. Nánari greiningar, forsendur og tæknilegur rökstuðningur eru sett fram í viðaukum með umsögninni.

### **1. Vegamál**

#### **Áherslupunktur Suðurnesjabæjar**

- Drög að samgönguáætlun endurspeglar ekki nægjanlega stöðu og þörf tengivega Suðurnesjabæjar.
- Seinkun á tvöföldun Reykjanesbrautar hefur bein áhrif á öryggi og aðgengi sveitarfélagsins.
- Skortur er á skýrri forgangsröðun tengivega og vetrarþjónustu.

#### **Greinargerð**

Suðurnesjabær er sveitarfélag án sjúkrahúss, lögreglu og slökkviliðs innan eigin marka og er því alfarið háð örugnum vegasamböndum við nærliggjandi sveitarfélög. Við slíkar aðstæður eru tengivegir og vetrarþjónusta grundvallaröryggismál. Í drögum að samgönguáætlun er tvöföldun Reykjanesbrautar tímasett eftir 2030. Um er að ræða eitt mikilvægasta samgönguverkefni Suðurnesja, og seinkun þess dregur jafnframt úr möguleikum til úrbóta á tengivegum og aðkomu að Suðurnesjabæ. Að mati sveitarfélagsins er þessi tímasetning allt of seint miðað við núverandi umferðarálag og öryggisþörf.

Jafnframt hafa tilteknir tengivegir innan sveitarfélagsins verið til umfjöllunar um árábil án þess að koma til framkvæmda, og vetrarþjónusta hefur ítrekað leitt til tímabundinnar einangrunar hluta sveitarfélagsins. Suðurnesjabær telur nauðsynlegt að samgönguáætlunin endurspegli þessa stöðu með skýrari forgangsröðun tengivega, endurskoðaðri tímasetningu lykilverkefna og raunhæfum úrbótum í vetrarþjónustu.

## 2. Hafnamál

### Áherslupunktur Suðurnesjabæjar

- Endurbygging og styrking hafnarmannvirkja er forsenda öryggis og starfsemi.
- Núverandi framkvæmdir við Suðurgarð eru nauðsynlegar en ófullnægjandi að umfangi.
- Tillagan gerir ráð fyrir síðari áfanga endurbyggingar Suðurbryggju.

### Greinargerð

Sandgerðarhöfn er lykilhöfn Suðurnesjabæjar og gegnir mikilvægu hlutverki fyrir atvinnulíf, sjósókn og öryggi á sjó. Á undanförunum árum hefur álag á hafnarmannvirki aukist samhlíða versnandi veðurfari og sjávarálagi.

Nú standa yfir framkvæmdir við syðri grjótnargarð, sem eru nauðsynlegar og mikilvægar. Umfang þeirra er þó takmarkað og nær hvorki yfir allan þann kafla sem þörf er á né tryggir nægjanlega styrkingu garðsins til lengri tíma. Að mati Suðurnesjabæjar hefði verið bæði hagkvæmara og ábyrgara að stækka verkefnið strax og tryggja heildstæða lausn, í stað þess að takmarka framkvæmdina við lágmarksúrbætur.

## 3. Sjóvarnir

### Áherslupunktur Suðurnesjabæjar

- Tillaga að samgönguáætlun endurspeglar ekki staðfesta flóðahættu og virkt landrof.
- Einungis hluti brýnustu sjóvarnarverkefna fær afgreiðslu og engar framkvæmdir eru áætlaðar þrjú ár af fimm árum áætlunarinnar.
- Fjárhagsrammi sjóvarna er of þröngur.
- Forvarnir gegn landbroti falla á milli stjórnsýslustiga.

### Greinargerð

Suðurnesjabær hefur á undanförunum árum orðið fyrir ítrekuðum sjávarflóðum og versnandi landbroti, meðal annars í september 2023 og mars 2025. Á grundvelli heildstæðrar sjóvarnargreiningar frá árinu 2022 lagði sveitarfélagið fram 19 sjóvarnarverkefni til samgönguáætlunar 2026–2030, þar af 9 verkefni í brýnasta forgangsflokki.

Samkvæmt drögum að samgönguáætlun fá einungis 5 verkefni afgreiðslu, oft með skertu umfangi og ósamfelldri tímasetningu framkvæmda. Þessi afgreiðsla er ekki í samræmi við þá áhættu sem þegar hefur komið fram í raunverulegum atburðum og endurspeglar takmarkaðan fjárhagsramma sjóvarna á landsvísu.

Suðurnesjabær vill sérstaklega benda á að forvarnir gegn virku landbroti fá enga efnislega meðferð í núverandi kerfi. Í samskiptum sveitarfélagsins við aðra ríkisaðila hefur komið skýrt fram að landrof af völdum ágangs sjávar fellur ekki undir verksvið þeirra, heldur undir ábyrgð Vegagerðarinnar. Í framkvæmd grípur Vegagerðin hins vegar almennt ekki til aðgerða fyrr en mannvirki, innviðir eða skráðar minjar eru komnar í beina hættu.

Afleiðingin er sú að tap lands og baklands vegna virks landrofs er ekki metið sem tjón, þrátt fyrir að um sé að ræða óafturkræft tap með bæði samfélagslegt og



SUÐURNESJABÆR

fjárhagslegt gildi. Landrof, sem er staðfest, versnandi og fyrirsjáanlegt, fellur þannig á milli stjórnsýslustiga og utan formlegrar ákvarðanatöku ríkisins.

Að mati Suðurnesjabæjar er þessi staða óásættanleg. Nauðsynlegt er að samgönguáætlun tryggi skýran, samfelldan og fyrirbyggjandi farveg fyrir sjóvarnir og varnir gegn landbroti, þannig að hægt sé að bregðast við áður en tjón verður óhjákvæmilegt og kostnaður margfaldast til framtíðar.

Þá er bent á að of takmarkað fjármagn er til sjóvarna í áætluninni, sem þyrfti að auka til muna.

Loks er minnt á tillögur Suðurnesjabæjar um að varnir gegn sjávarflóðum ættu að falla í sama flokk og varnir gegn snjóflóðum, aurflóðum og jafnvel hraunflóðum.

**Með umsögn þessari fylgir viðauki með ítarefni og er vísað í hann til nánari umfjöllunar.**

**Jafnframt fylgir samantekt um náttúruhamfarir, sjávarflóð í Suðurnesjabæ 1. – 3. mars 2025**

Virðingarfyllst

Magnús Stefánsson  
Bæjarstjóri





## Viðauki við umsögn Suðurnesjabæjar um drög að samgönguáætlun 2026–2030

### 1. Inngangur

Suðurnesjabær leggur hér fram viðauka við umsögn sína um drög að samgönguáætlun 2026–2030. Umsögnin tekur til vegamála, hafnamála og sjóvarna og fjallar um þá þætti áætlunarinnar sem varða með beinum hætti öryggi íbúa, grunninnviði og vernd samfélagslegra verðmæta innan sveitarfélagsins. Umsögnin byggir á fyrirliggjandi gögnum og faglegum undirbúningi Suðurnesjabæjar, þar á meðal heildstæðri sjóvarnargreiningu, verkefnaskrá, forgangsroðun og staðfestri reynslu af álagi og náttúruvá á undanförunum árum. Sérstök áhersla er lögð á þá málaflokka þar sem fyrir liggur staðfest áhætta, umfangsmikill undirbúningur og skýr þörf fyrir aðgerðir á áætlunartímabilinu.

Umsögnin tekur mið af lögum nr. 28/1997 um sjóvarnir, lögum nr. 33/2008 um samgönguáætlun, hafnalögum nr. 61/2003 og þeirri verkaskiptingu sem þar er kveðið á um. Samkvæmt þessum lögum ber ríkið ábyrgð á framkvæmdum Vegagerðarinnar, þar á meðal vegagerð, hafnarmannvirkjum og sjóvörnum vegna flóðahættu og landbrots af völdum ágangs sjávar. Sveitarfélög bera ábyrgð á skipulagi, undirbúningi og mótframlagi samkvæmt lögum, en ríkisvaldið ber ábyrgð á að tryggja að nauðsynlegar varnir séu fjármagnaðar og framkvæmdar þar sem samfélagsleg verðmæti eru í hættu.

Suðurnesjabær hefur um árábil unnið markvisst að greiningu á áhættu vegna sjávarflóða og landbrots, forgangsroðun aðgerða og gerð ítarlegra tillagna að sjóvarnarverkefnum í samræmi við lög, reglur og verklag Vegagerðarinnar. Markmið þessarar vinnu hefur verið að tryggja öryggi byggðar, innviða, hafnar svæða, útivistarsvæða, lands og baklands og menningarminja á strandsvæðum sveitarfélagsins.

### 2. Vegir, tengingar, vetrarþjónusta og virkir ferðamátar

#### 2.1 Staða Suðurnesjabæjar

Suðurnesjabær telur nauðsynlegt að fjalla sérstaklega um vegamál innan sveitarfélagsins í umsögn þessari, þar sem þau varða með beinum hætti öryggi íbúa, aðgengi að grunnþjónustu og jafnræði byggðarkjarna innan samgöngukerfisins. Suðurnesjabær er sveitarfélag án sjúkrahúss, lögreglu og slökkviliðs innan eigin marka og er því alfarið háð örugnum og greiðum vegasamböndum við nærliggjandi sveitarfélög. Við slíkar aðstæður eru tengivegir og vetrarþjónusta ekki einungis samgöngumál, heldur grundvallaröryggismál.

#### 2.2 Óframkvæmd vegaverkefni

Í fyrri samgönguáætlunum og umsögnum Suðurnesjabæjar hafa verið skilgreind tiltekin vegaverkefni innan sveitarfélagsins, sem hafa verið til umfjöllunar um árábil án þess að koma til framkvæmda. Þar má nefna:

- Veg milli Sandgerðis og Garðs – Garðskagavegur (nr. 45-03)
- Gatnamót við Brekkustíg, Vitatorg og Garðskagaveg (nr. 45-03 og 45-04)
- Strandgötu í Sandgerði – Garðskagaveg (nr. 45-04)
- Stafnesveg – Garðskagaveg (nr. 45-05)
- Sandgerðisvegur (nr. 429) – Hringtorg við Byggðaveg



SUÐURNESJABÆR

Þessi verkefni hafa ítrekað verið nefnd í samtölum og gögnum á milli Vegagerðarinnar og Suðurnesjabæjar og í sumum tilvikum verið sett á samgönguáætlanir eða í undirbúning. Þrátt fyrir það hefur ekkert þessara verkefna

komið til framkvæmda, og staða þeirra endurspeglast því miður ekki í drögum að samgönguáætlun 2026–2030.

### **2.3 Reykjanesbraut – burðarás samgöngukerfis og áhrif á Suðurnesjabæ**

Reykjanesbraut er megin samgönguæð Suðurnesja og gegnir lykilhlutverki fyrir daglegar samgöngur íbúa, atvinnulíf, tengingar við höfuðborgarsvæðið og aðgengi að alþjóðlegum flugvelli. Álag á brautina er mikið og hefur aukist jafnt og þétt á undanförnum árum, bæði vegna íbúðapróunar, atvinnustarfsemi og almennrar umferðaraukningar á svæðinu, m.a. í tengslum við aukna umferð um Keflavíkurflugvöll.

Í tillögu að samgönguáætlun 2026–2030 er gert ráð fyrir tvöföldun Reykjanesbrautar og tilfærslu hennar um Reykjanesbæ, en framkvæmdin er tímasett eftir áætlunartímabilið sem nær til 2030. Að mati Suðurnesjabæjar er þessi tímasetning allt of seint miðað við núverandi umferðarálag og þá þróun sem verið hefur á svæðinu og er fyrirsjáanlegt að muni halda áfram.

Seinkun á framkvæmdum við Reykjanesbraut hefur bein áhrif á Suðurnesjabæ. Reykjanesbraut er forsenda fyrir virkni tengivega að sveitarfélaginu, umferðaröryggi á aðkomuleiðum og möguleika til að ráðast í samhliða úrbætur á vegakerfi Suðurnesjabæjar. Þegar tvöföldun meginæðarinnar dregst, dragast jafnframt nauðsynlegar endurbætur á tengivegum, aðkomuleiðum og umferðarskipulagi, með tilheyrandi áhrifum á öryggi íbúa og aðgengi að grunnþjónustu.

Suðurnesjabær telur því að forgangsöröðun og tímasetning tvöföldunar Reykjanesbrautar í drögum að samgönguáætlun 2026–2030 þurfi að endurskoðast. Verkefnið er grundvallarforsenda fyrir öruggu, skilvirku og heildstæðu samgöngukerfi á Suðurnesjum og ætti að koma fyrir til framkvæmda á áætlunartímabilinu, í samræmi við raunverulega þörf, umferðarálag og öryggissjónarmið.

### **2.4 Vetrarþjónusta og öryggi**

Reynsla undanfarinna ára sýnir að við erfiðar vetraraðstæður og ófærð getur aðgengi að Suðurnesjabæ orðið verulega skert. Forgangsöröðun vetrarþjónustu Vegagerðarinnar hefur ítrekað miðast við Reykjanesbraut og aðkomu að Flugstöð Leifs Eiríkssonar, á meðan vegir sem tengja Garð og Sandgerði við nærliggjandi byggðarkjarna hafa setið eftir.

Slík forgangsöröðun hefur ítrekað leitt til tímabundinnar einangrunar hluta sveitarfélagsins, með augljósum áhrifum á öryggi íbúa, aðgengi að heilbrigðisþjónustu, skólaaðgengi og daglega starfsemi. Að mati Suðurnesjabæjar er þessi staða óásættanleg.

Drög að samgönguáætlun 2026–2030 gera ekki ráð fyrir úrbótum á þessum vanda, hvorki með endurbótum á tengivegum né með endurskoðaðri forgangsöröðun vetrarþjónustu.

### **2.5 Virkir ferðamátar – göngu- og hjólastígar**

Suðurnesjabær telur mikilvægt að samgönguáætlun 2026–2030 verði útfærð þannig að áherslur um virka ferðamáta skili sér í raunverulegri uppbyggingu innviða utan höfuðborgarsvæðisins. Í tillögunni er lögð áhersla á að öruggir innviðir fyrir gangandi



SUÐURNESJABÆR

og hjólandi vegfarendur séu órjúfanlegur hluti af heildstæðu samgöngukerfi og að slík uppbygging stuðli að auknu umferðaröryggi, bættri heilsu og fjölbreyttari ferðamátum. Suðurnesjabær býr yfir jákvæðri reynslu af uppbyggingu slíkra innviða í samstarfi við Vegagerðina. Fyrir nokkrum árum var gerður göngu- og hjólastígur milli Sandgerðis og Garðs í samvinnu Vegagerðarinnar og Suðurnesjabæjar. Sú framkvæmd hefur reynst einstaklega vel, bæði hvað varðar umferðaröryggi, notkun og samþættingu virkra ferðamáta við aðrar samgöngur, og sýnir að slík verkefni geta skilað verulegum og varanlegum ávinningi þegar þau eru unnin í sameiningu ríkis og sveitarfélags.

Í Suðurnesjabæ er þörf fyrir fleiri slíka innviði sérstaklega mikil, þar sem gangandi og hjólandi vegfarendur deila í dag samgöngurými á umferðarpungum vegum, án samfelldra og öruggra tenginga milli byggðarkjarna, atvinnusvæða og þjónustu. Í þessu samhengi leggur Suðurnesjabær áherslu á tvö lykilverkefni sem sveitarfélagið telur að falli skýrt undir samgönguáætlun ríkisins:

- **Göngu- og hjólastígur frá Sandgerði að Flugstöð Leifs Eiríkssonar (FLE)**
- **Göngu- og hjólastígur frá Garði að Leiru**

Um er að ræða verkefni sem styrkja umferðaröryggi óvarinna vegfarenda, bæta tengingar milli byggðarkjarna og atvinnu- og þjónustusvæða og styðja við markmið um fjölbreyttari og sjálfbærari ferðamáta. Slíkir stígar eru jafnframt mikilvægir sem öruggir valkostir samhliða umferðarpungum leiðum, sérstaklega í ljósi aukinnar umferðar á svæðinu og þeirra öryggiskrafna sem gera verður til samgangna á svæðum þar sem umferð er mikil og hraði mikill.

Suðurnesjabær telur því eðlilegt og nauðsynlegt að ofangreind verkefni verði tekin inn sem skilgreind verkefni í samgönguáætlun 2026–2030, með skýrri forgangsörðun og fjármögnunarfarvegi í samræmi við þær áherslur sem fram koma í drögunum um virka ferðamáta og öryggi óvarinna vegfarenda.

### **3. Hafnamál – Sandgerðishöfn**

Suðurnesjabær telur brýnt að fjalla sérstaklega um hafnamál í umsögn þessari, enda gegnir Sandgerðishöfn lykilhlutverki fyrir atvinnulíf, öryggi sjófarenda og samfélagslega innviði á svæðinu. Þar vegur hún þungt sem virk fiskihöfn og athafnasvæði, jafnframt því sem hún er viðkvæm fyrir ágangi sjávar og ölduálagi. Í tillögu að samgönguáætlun er gert ráð fyrir síðari hluta endurbyggingar Suðurbryggju, m.a. með endurnýjun á stálþili viðlegukants.

#### **3.1 Endurbygging syðri grjótnargarðs - Suðurgarðs**

Suðurnesjabær bendir á að framkvæmdir við styrkingu Suðurgarðs í Sandgerðishöfn standa nú yfir. Um er að ræða mikilvægt verkefni sem sveitarfélagið hefur lengi kallað eftir og er jákvætt að það sé loks komið til framkvæmda.

Hins vegar er umfang framkvæmdarinnar takmarkað miðað við raunverulega þörf, bæði hvað varðar lengd garðsins og útfærslu hans. Núverandi framkvæmd við Suðurgarð nær einungis yfir hluta garðsins, frá beygju og út að enda norðanmegin. Sá kafli sem liggur frá landtengingu að beygju, og er ekki síður undir álagi og viðkvæmur, er hins vegar skilinn eftir óvarinn. Með þessu er framkvæmdin takmörkuð að umfangi og leysir ekki vandann í heild. Afleiðingin er sú að nauðsynlegt verður að ráðast í sérstaka viðbótarframkvæmd síðar til að ljúka verkinu og tryggja heildstæða virkni mannvirkisins.

Að mati Suðurnesjabæjar er ljóst að:

- Nauðsynlegt er að ná lengra inn í austur enda Suðurgarðs, til að tryggja heildstæða virkni mannvirkisins.
- Eðlilegt væri að bæta við viðbótarkafla og færa upphaf verks (P0) við landtengingu garðsins, þar sem álag og veikleikar eru einnig verulegir. Með því væri tryggð heildstæð framkvæmd og komið í veg fyrir að ráðast þurfi síðar í sérstaka viðbótarframkvæmd til að ljúka verkinu að fullu.
- Núverandi afmörkun skilur eftir óvarðan kafla sem munu áfram taka við miklu og auknu ölduálagi og valda áframhaldandi leka og álagi á garðinn.

### 3.2 Endurtekið mynstur niðurskorinna verkefna

Suðurnesjabær vill í þessu samhengi benda á að þetta verklag – að ráðast í niðurskorin verkefni sem aðeins leysa hluta vandans – endurtekur sig bæði í hafnarmálum og sjóvörnum. Slík nálgun leiðir til þess að:

- nauðsynlegt verður að hanna og fjármagna seinni áfanga strax í kjölfar framkvæmda,
- heildarkostnaður eykst til lengri tíma,
- og áhætta er ekki raunverulega minnkuð á framkvæmdatímanum.

Ef ekki tekst að stækka núverandi framkvæmd við Suðurgarð nú þegar, telur Suðurnesjabær óhjákvæmilegt að skilgreina, hanna og tímasetja næsta áfanga, og tryggja að hann verði tekinn inn sem skýrt verkefni í samgönguáætlun 2026–2030.

### 3.3 Áherslur sveitarfélagsins

Suðurnesjabær leggur áherslu á að:

- hafnarmannvirki séu hönnuð og endurbætt með heildarsýn til framtíðar,
- framkvæmdum sé ekki skipt upp í lágmarksverkefni sem skilja eftir veikleika,
- og að samgönguáætlun endurspegli raunverulega þörf hafna fyrir öryggi, endingu og rekstrarhæfni til langs tíma.

## 4 Sjóvarnir

### 4.1 Reynsla og staðfest náttúruvá

Suðurnesjabær hefur á undanförmum árum staðið frammi fyrir ítrekuðum atburðum vegna ágangs sjávar, sjávarflóða og virks landbrots á strandsvæðum sveitarfélagsins. Þessi reynsla byggir ekki eingöngu á fræðilegum spám eða líkanreikningum, heldur á raunverulegum atburðum sem hafa haft bein áhrif á byggð, samgöngumannvirki, hafnarsvæði, útivistarsvæði og land bæði innan og utan þéttbýlis.

Á síðustu árum hafa sjóflóð og landrof orðið tíðari og umfangsmeiri. Síðast í mars 2025 urðu alvarlegir atburðir á strandsvæðum Suðurnesjabæjar þar sem sjór flæddi á land, inn á athafnasvæði og að mannvirkjum. Flóðin leiddu til sýnilegs tjóns á varnarmannvirkjum, yfirborði, fyllingum, gönguleiðum, vegum og útivistarsvæðum. Þessir atburðir höfðu viðtæk áhrif á starfsemi, aðgengi og öryggi og undirstrikuðu með skýrum hætti að um er að ræða virka og versnandi náttúruvá, en ekki einungis mögulega framtíðaráhættu.



SUÐURNESJABÆR

## 4.2 Heildstæð sjóvarnargreining EFLU 2022 – gögn, aðferð og markmið

Í ljósi ítrekaðra flóða síðustu ára lét Suðurnesjabær árið 2022 vinna heildstæða sjóvarnargreiningu á allri 30 kílómetra strandlengju sveitarfélagsins. Greiningin var unnin af EFLU verkfræðistofu og byggði meðal annars á drónamælingum, loftmyndum, LIDAR-hæðarlíkönum, vettvangsathugunum, mati á ölduálagi og sjávarstöðu, ásamt greiningu á fyrri flóðum og þróun landbrots.

Markmið greiningarinnar var að kortleggja raunverulega áhættu vegna sjávarflóða og landbrots, greina veikleika í núverandi sjóvörnum, meta afleiðingar fyrir byggð og innviði og leggja grunn að markvissri, gagnsærri og faglegri forgangsroðun sjóvarnarverkefna. Greiningin var sérstaklega unnin með það að markmiði að nýttast beint við ákvarðanatöku og forgangsroðun verkefna innan samgönguáætlunar. Í greiningunni var strandlengja sveitarfélagsins metin í heild, svæðum skipt upp eftir áhættu og áhrifum og sett fram skýr forgangsroðun verkefna með tilliti til byggðar, mannvirkja, hafnarsvæða, samgöngumannvirkja, menningarminja og annarra samfélagslegra verðmæta.

Reynsla af atburðum síðustu ára, ekki síst flóðunum í september 2023 og mars 2025, hefur sýnt að niðurstöður EFLA-greiningarinnar voru raunhæfar og íhaldssamar í mati sínu. Þar sem aðgerðir hafa dregist eða umfang þeirra verið ófullnægjandi hefur tjón aukist og hætta á frekari skemmdum er áfram til staðar. Suðurnesjabær telur því að greiningin endurspegli staðfesta og brýna þörf fyrir tafarlaugar og samfelldar sjóvarnaraðgerðir.

## 4.3 Tillögur Suðurnesjabæjar til samgönguáætlunar 2026–2030

Á grundvelli framangreindrar greiningar lagði Suðurnesjabær fram alls 19 raunhæf sjóvarnarverkefni til samgönguáætlunar 2026–2030. Verkefnin ná yfir aðeins um 9 km, tæplega 1/3, af strandlengju sveitarfélagsins og taka til fjölbreyttra svæða þar sem byggð, samgöngumannvirki, hafnarsvæði, útivistarsvæði og menningarminjar eru í hættu, ásamt svæðum þar sem landbrot er umfangsmikið og virkt.

Verkefnum var forgangsraðað í samræmi við verklag Vegagerðarinnar, skipt í forgangsflokka (A, B og C) og fylgt eftir með ítarlegum rökstuðningi sem byggði á áhættumati, ástandsgreiningu, áætlunum magnútreikningum og staðfestri reynslu af raunverulegum atburðum.

Af þessum 19 verkefnum voru 9 verkefni skilgreind sem brýn (A-flokkur). Um er að ræða svæði þar sem staðfest flóðahætta og virkt landbrot ógna beint byggð, mannvirkjum, vegum, hafnarsvæðum og öðrum samfélagslegum verðmætum eins og t.d. Hvalsneskirkjugarði.

## 4.4 Afgreiðsla í tillögu að samgönguáætlun 2026–2030 – umfang og tímasetning

Samkvæmt tillögu að samgönguáætlun 2026–2030 er gert ráð fyrir að einungis 5 af 19 sjóvarnarverkefnum Suðurnesjabæjar fái samþykki. Samþykkt verkefni eru takmarkaður hluti af verkefnum í brýnasta forgangsflokki (A-flokki), þar sem áhætta vegna sjávarflóða og landbrots er þegar staðfest.

Þessi niðurstaða leiðir í ljós verulegt misræmi milli þeirrar heildarmyndar sem sveitarfélagið lagði fram og þess sem endurspeglast í áætluninni. Einungis rúmur helmingur brýnustu verkefna fær samþykki, engin verkefni í B- eða C-flokki fá afgreiðslu, þrátt fyrir að þar sé um að ræða svæði þar sem landbrot er virkt,





SUÐURNESJABÆR

umfangsmikið og fyrirsjáanlegt. Að auki er umfang samþykktra verkefna í flestum tilvikum skert talsvert frá tillögum Suðurnesjabæjar.

Sérstakar áhyggjur vekur tímasetning framkvæmda. Samkvæmt drögunum eru engar sjóvarnarframkvæmdir fyrirhugaðar í Suðurnesjabæ á þremur af fimm árum áætlunartímabilsins. Með þessu er gert ráð fyrir hléum í framkvæmdum þrátt fyrir að

áhætta sé samfelld og hafi ítrekað komið fram í raunverulegum atburðum, meðal annars í mars 2025.

Í reynd þýðir þessi afgreiðsla að stór hluti þeirrar strandlengju sem greind var sem brýn í faglegu áhættumati stendur eftir án raunhæfra áforma um aðgerðir á áætlunartímabilinu.

#### **4.5 Fjármögnun sjóvarna á landsvísu – ríkisframlag**

Samkvæmt tillögu að samgönguáætlun 2026–2030 er gert ráð fyrir að ríkisframlag til sjóvarna (sjóvarnargarða) nemi 181 m.kr. árið 2026, 173 m.kr. árið 2027, 159 m.kr. árið 2028, 150 m.kr. árið 2029 og 144 m.kr. árið 2030. Samtals nemur ríkisframlag til sjóvarna því 807 m.kr. á áætlunartímabilinu, eða að meðaltali 161,4 m.kr. á ári. Samkvæmt lögum nr. 28/1997 um sjóvarnir greiða sveitarfélög almennt 1/8 hluta framkvæmdakostnaðar. Fjárhæðir sem fram koma í drögum að samgönguáætlun endurspeglar því þann fjárhagslega ramma sem ríkisvaldið setur til sjóvarna á landsvísu.

Ljóst er að þessi fjárhagsrammi er ekki í samræmi við þá raunverulegu þörf sem blasir við vegna aukinnar flóðahættu, virks landbrots og versnandi álags á strandsvæði landsins, hvorki að umfangi né tímasetningu. Takmarkaður fjárhagsrammi birtist skýrt í afgreiðslu sjóvarnarverkefna Suðurnesjabæjar, þar sem aðeins hluti brýnustu verkefna fær samþykki, oft með skertu umfangi og ósamfelldri tímasetningu framkvæmda.

Samkvæmt framkvæmda- og kostnaðaráætlun Suðurnesjabæjar, sem lögð var fram með Viðauka 2 til Vegagerðarinnar, er áætluð fjárþörf ríkissjóðs vegna sjóvarna í sveitarfélaginu að meðaltali um 90–95 m.kr. á ári á tímabilinu 2026–2030.

#### **4.6 Mat Suðurnesjabæjar – misræmi milli áhættu og áætlunar og stjórnsýsluleg glufa um landrof**

Verulegt misræmi er á milli þeirrar áhættu sem fagleg greining hefur leitt í ljós og þeirrar afgreiðslu sem sjóvarnaverkefni sveitarfélagsins fá í tillögu að samgönguáætlun. Sérstaklega vekur athygli að forvarnir gegn landbroti fá enga efnislega meðferð, þrátt fyrir að slíkar aðgerðir séu almennt hagkvæmari og áhrifaríkari til lengri tíma en viðbrögð eftir að tjón hefur orðið.

Suðurnesjabær hefur jafnframt leitað til annarra ríkisaðila vegna virks landrofs á strandsvæðum sveitarfélagsins, þar á meðal Lands og skóga, sem bjóða upp á úrræði til varna gegn landbroti. Í svari stofnunarinnar kom skýrt fram að landrof af völdum ágangs sjávar falli ekki undir verksemi hennar, heldur undir ábyrgð Vegagerðarinnar samkvæmt gildandi verkaskiptingu.

Í framkvæmd hefur Vegagerðin hins vegar einungis gripið til aðgerða þegar mannvirki, innviðir eða minjar eru þegar komnar í beina hættu. Forvarnir gegn virku og fyrirsjáanlegu landbroti, þar sem land tapast smám saman án þess að mannvirki séu enn í hættu, hafa ekki fengið efnislega meðferð.

Við mat á aðgerðarþörf leggur Vegagerðin þannig ekki sjálfstætt mat á virði lands, baklands eða framtíðarnotkunar svæða, heldur er landrof ekki metið sem tjón fyrr en

byggð, mannvirki eða skráðar minjar eru komnar í hættu. Afleiðingin er sú að tap lands, sem er óafturkræft og hefur bæði samfélagslegt og fjárhagslegt gildi, fellur utan formlegs mats og ákvarðanatöku.

Þessi staða leiðir til þess að virkt landrof af völdum sjávar, sem er staðfest, versnandi

og með fyrirsjáanlegar afleiðingar, fellur á milli stjórnsýslustiga. Að mati Suðurnesjabæjar er slík stjórnsýsluleg glufa óásættanleg og undirstrikar nauðsyn þess að sjóvarnir og varnir gegn landbroti fái skýran, samfelldan og fyrirbyggjandi farveg innan samgönguáætlunar ríkisins.

## 5. Lokaorð

Suðurnesjabær telur að tillaga að samgönguáætlun 2026–2030 endurspegli ekki með fullnægjandi hætti þá ábyrgð sem ríkið ber samkvæmt lögum hvað varðar vegi, hafnir og sjóvarnir, né þá raunverulegu og staðfestu áhættu sem blasir við innan sveitarfélagsins á áætlunartímabilinu. Í umsögn þessari hefur verið sýnt fram á verulegt misræmi milli faglegra gagna, greininga og forgangsröðunar Suðurnesjabæjar annars vegar og þess ramma, umfangs og tímasetninga sem drögin gera ráð fyrir hins vegar.

Í vegamálum og vetrarþjónustu liggur fyrir að Suðurnesjabær er háður öruggum og greiðum tengingum við nærliggjandi byggðarkjarna vegna skorts á grunnþjónustu innan eigin marka. Þrátt fyrir ítrekaðar ábendingar og langan undirbúning endurspeglast nauðsynlegar úrbætur á tengivegum og forgangsröðun vetrarþjónustu ekki í tillögum að samgönguáætlun, með tilheyrandi áhrifum á öryggi íbúa, aðgengi að þjónustu og jafnræði byggðarkjarna.

Jafnframt hefur verið bent á að uppbygging innviða fyrir virka ferðamáta innan sveitarfélagsins fær ekki þá meðferð sem áherslur í tillögu að samgönguáætlun kalla á. Þörf er fyrir skýra, samfellda og fjármagnaða uppbyggingu göngu- og hjólastíga sem hluta af heildstæðu vegakerfi, sérstaklega þar sem umferðarþungi og hraði skapa aukna áhættu fyrir óvarða vegfarendur.

Í hafnamálum hefur Suðurnesjabær sýnt fram á að framkvæmdum er ítrekað skipt upp í skorin verkefni sem leysa einungis hluta vandans. Slík nálgun dregur úr virkni mannvirkja, eykur heildarkostnað til lengri tíma og skilur eftir áframhaldandi veikleika gagnvart ágangi sjávar og ölduálagi. Nauðsynlegt er að samgönguáætlun endurspegli heildstæða sýn til framtíðar í uppbyggingu og endurbótum hafnarmannvirkja.

Varðandi sjóvarnir hefur í umsögn þessari verið rakið með skýrum hætti að afgreiðsla sjóvarnaverkefna Suðurnesjabæjar í tillögu að samgönguáætlun 2026–2030 samræmist hvorki faglegu áhættumati né þeirri reynslu sem sveitarfélagið hefur aflað sér í kjölfar ítrekaðra sjávarflóða og virks landbrots. Þrátt fyrir ítarlegan undirbúning, heildstæða sjóvarnagreiningu og skýra forgangsröðun fær einungis hluti brýnustu verkefna afgreiðslu, oft með skertu umfangi og án samfelldrar framkvæmdaráætlunar. Jafnframt hefur verið sýnt fram á stjórnsýslulega glufu þar sem forvarnir gegn virku landbroti falla í reynd á milli ábyrgðarsviða ríkisaðila.

Suðurnesjabær telur því nauðsynlegt að gerðar verði efnislegar breytingar á tillögu að samgönguáætlun 2026–2030 áður en hún verður endanlega samþykkt. Slíkar breytingar þurfa að fela í sér raunhæfan og samfelldan fjárhagsramma fyrir sjóvarnir, endurskoðaða forgangsröðun verkefna í samræmi við staðfesta áhættu, skýran farveg fyrir forvarnir gegn landbroti, ásamt markvissri uppbyggingu vega,

vetrarþjónustu, hafnarmannvirkja og innviða fyrir virka ferðamáta þar sem þörf er staðfest. Að öðrum kosti er hætt á að tjón og samfélagslegur kostnaður verði einungis frestað, en ekki komið í veg fyrir, með mun hærri kostnaði síðar.

Að lokum er minnt á fyrri tillögur Suðurnesjabæ um að varnir gegn sjávarflóðum verði skilgreindar og flokkaðar með vörnum gegn snjóflóðum, aurflóðum og jafnvel

hraunflóðum. Allt eru þetta varnir gegn náttúruhamförum sem ættu að flokkast og vera fjármögnuð með sama hætti og varnir gegn sjávarflóðum ættu því ekki að falla innan sömu samgönguáætlunar og vegir, flugvellir og hafnir.

## Samantekt um náttúruhamfarir, sjávarflóð í Suðurnesjabæ 1. – 3. mars 2025

*(Smella þarf á græna hlekkinn til að opna skjalið, halda inni CTRL hnappi + Enter)*



### [Náttúruhamfarir, sjávarflóð í Suðurnesjabæ](#)

Náttúruhamfarir, sjávarflóð í Suðurnesjabæ Fréttir síðustu daga hafa litast af þeim náttúruhamförum sem dunið hafa yfir sveitarfélagið dagana 1. til 3. mars þar sem sjór flæddi óhindrað upp...

[Sway](#)

Traust vegakerfi og góðar samgöngur eru forsenda þess að mannlíf og atvinnulíf geti vaxið og dafnað í þéttbýli sem dreifbýli. Meginforsendur nýrra vegaframkvæmda eru að bæta samgöngur og að hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið með auknu umferðaröryggi, styttingu leiða og styttingu ferðatíma til þjónustu- og atvinnukjarna landsins. Umferð um þjóðvegina hefur aukist og álagið á þeim er jafnvel meira en þeir séu byggðir fyrir og það á svo sannarlega við um Öxi.

Fimm ár eru frá því samgönguáætlun var síðast samþykkt á þingi, en lög gera ráð fyrir að samgönguáætlun sé uppfærð á þriggja ára fresti. Við gerð samgönguáætlunar skal m.a. byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, hagkvæmar, öruggar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðaþróun. Vegurinn um Öxi uppfyllir öll þessi skilyrði. Vegagerðin segir í matsskýrslu sinni frá 2011 um Axarveg: "Markmið framkvæmda með því að endurbyggja Hringveg um Skriðdal og leggja nýjan Axarveg er að bæta vegasamband á svæðinu og styrkja þar með byggð á Austurlandi. Nýr vegur um Öxi verður mikil samgöngubót á milli þéttbýlisstaða á suðursvæði Austurlands og Egilsstaða, stærsta þjónustukjarnans á Austurlandi. Markmið með framkvæmdunum er einnig að auka umferðaröryggi og tryggja greiðar samgöngur á svæðinu, ekki síst fyrir sjúkra- og vöruflutninga." Heilsársvegur um Öxi samrýmist Umferðaröryggisáætlun stjórnvalda (2024-2038) sem er samstarfsverkefni innviðaráðuneytisins, Vegagerðarinnar, Samgöngustofu og ríkislögreglustjóra.

Á síðasta ári óku 106.554 bílar yfir Öxi samkvæmt tölum Vegagerðarinnar sem er 17% aukning frá fyrra ári, umferðin er að aukast, álagið á núverandi veg að aukast og ekki má hann við því. Mesta umferðin var í ágúst 21.108 bílar, að meðaltali 681 bíll á sólarhring. Tímabilið júní-september var mesta umferðin eða 2/3 af heildar umferð ársins, þrátt fyrir að ástand vegarins hafi verið bágborið og viðhald á honum skorið við nögl. Þetta undirstrikar þörfina á því að gera veginn yfir Öxi að heilsársvegi, ef ekkert verður að gert mun vegurinn versna og slysum fjölga. Ástæðan fyrir þessari miklu umferð er sú að leiðin milli Egilsstaða og Hafnar í Hornafirði er 67 km styttri ef farinn er vegurinn um Öxi en ef Hringveginum er fylgt. Axarvegur telst ekki til heilsársvega og er því ekki haldið opnum að vetrarlagi en samkvæmt spám Vegagerðarinnar yrði hann ekki lokaður í meira en 4 daga ef hann yrði gerður að heilsársvegi. Við það er vel hægt að sætta sig miðað við hið bágborna ástand þarf að búa við í dag.

Samkvæmt þeim drögum að samgönguáætlun sem nú liggur fyrir hefjast framkvæmdir við heilsársveg yfir Öxi ekki að neinu marki fyrr en á tímabilinu 2031-2035. Umferð yfir Öxi er oft á tíðum meiri en um þjóðveg 1 og er umferðarþunginn yfir þennan 18 kílómetra malarveg slíkur að ekki hefst undan að sinna viðhaldi á honum. Þá er ótalin slysaþætta og þjóðhagsleg hagkvæmni þess að stytta leiðina milli Suðurlands og miðausturlands um 67 kílómetra. Vegurinn er langt kominn í hönnun og sveitarfélög á Austurlandi hafa verið einhuga um að framkvæmdin ætti að vera í forgangi. Ítrekað hefur framkvæmdums samt verið frestað þar en það sem þarf að gera er að færa til fjármuni. Fyrir átján árum, árið 2007, sendu sveitarfélög á Austurlandi eftirfarandi bókun frá sér:

"SSA vill lýsa sérstakri ánægju við samgönguyfirvöld með ákvörðun um flýtingu á nýjum vegi um Öxi þar sem áætluð verklok eru árið 2011." Síðan hafa sveitarfélög á Austurlandi nánast árlega hvatt ríkisvaldið til að hefja framkvæmdir án árangurs.

Vegur um Öxi er þriðji áfanginn í verki sem fór í umhverfismat fyrir nokkrum árum. Tveir áfangar hafa verið kláraðir, þ.e. þverun Berufjarðar og uppbygging Hringvegar í Skriðdal og nú ætti því að vera komið að því að hefjast handa á Öxi.

Í forhönnun Vegagerðarinnar er búið að skipta lagningu heilsárvegar yfir Öxi upp í kafla og það væri tilvalið fyrir þá sem stjórna samgöngumálum á Íslandi að hafa þetta til hliðsjónar þegar samgönguáætlun verður rædd á Alþingi.

Kaflarnir voru og eru:

1: Tenging við nýlegan veg í Skriðdal að afleggjara við Merkjahrygg þar sem ný veglína fylgir að mestu núverandi vegi. (Punktur 1-2 á mynd).

2: Afleggjari við Merkjahrygg að Vínárneshjalla, vestan við núverandi veg, með áningarstað á Vínárneshjalla þar sem frábært útsýni er yfir Berufjörð. (Punktur 2-3 á mynd).

3: Frá Vínárneshjalla niður að Hemru í námunda við núverandi veg en með minni bratta. (Punktur 3-4 á mynd).

4: Frá Hemru að brú yfir Berufjarðará, sunnan við núverandi vegstæði, með áningarstað við Fólaldafoss og keðjuplan við Bunkuvelli. (Punktur 4-5 á mynd).

5: Frá Berufjarðarbrú að núverandi þjóðvegi þar sem gamla og nýja veglínan liggja saman. (Punktur 5-6 á mynd).

Það væri raunhæft markmið að klára þessa þætti á nokkrum árum, einn kafla í einu.

Aðeins 0,3% af vöðotarfjárveitingu til samgöngumála komu til Austurlands. Samkvæmt nýlegri greiningu Analytica skapar Austurland gríðarleg verðmæti, þar búa 2,9% landsmanna en þessi prósent skilar 23% af útflutningstekjum þjóðarinnar sem er tæplega 10x herra en annars staðar. Tekjurnar koma meðal annars frá sjávarútvegi, fiskeldi, álframleiðslu og ferðaþjónustu. Þar að auki er tæplega þriðjungur alls rafmagns íslendingar nota framleitt á Austurlandi. Þegar einn landsfjórðungur skilar jafn miklu inn í samneyslu þjóðarinnar ætti það ekki að leiða til þess að fjórðungurinn sitji eftir í innviðauppbýggingu en engar stórar framkvæmdir hafa verið í vegamálum á Austurlandi í áraraðir. Það næsta sem kemst því er brú yfir Hornafjarðarfljót, sem er í Suðurkjördæmi. Austfirðingar lifa í þeirri von að hlutur fjórðungsins verði réttur í meðhöndlun samgönguáætlunar á Alþingi. Þegar samgönguáætlun verður tekin til umræðu á Alþingi vil ég hvetja alla alþingismenn, hvar í flokki sem þeir standa, til að leiðrétta áætlunina og fylla upp í það holrúm sem hefur myndast í framkvæmdum á samgönguinnsviðum á Austurlandi.



Alþingi  
Nefnd- og greiningarsvið  
Kirkjustræti  
150 Reykjavík

Selfossi, 6. febrúar 2026  
2601311

**Efni: 2601311 - Umsögn – 322. mál - Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030**

Það tilkynnist hér með að á 158. fundi bæjarráðs Sveitarfélagsins Árborgar sem haldinn var 5. febrúar sl. var tekið fyrir erindi frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, dags. 21. janúar, þar sem óskað var eftir umsögn um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030.

Á fundinum samþykkti bæjarráð eftirfarandi umsögn:

Um leið og bæjarráð fagnar því hvað framkvæmdir við nýja brú yfir Ölfusá hafa gengið vel, lýsir það yfir miklum vonbrigðum að í drögum að samgönguáætlun sé verið að fresta öðrum stórum samgönguverkefnum á Suðurlandi. Í drögum að samgönguáætlun 2026-2040 er mörg jákvæð markmið og verkefni sem auka umferðaröryggi og ættu að bæta samgöngur á Íslandi. Bæjarráð vill hins vegar benda á að mikilvægt sé að klára tvöföldun Suðurlandsvegar frá Rauðavatni að Markarfljóti sem fyrst. Það eru því veruleg vonbrigði að framkvæmdir við færslu Suðurlandsvegar við Hveragerði, vegaframkvæmdir í uppsveitum Árnessýslu við stærstu ferðamannastaði Íslands og styrkingu Þrengslavegar að Þorlákshöfn og Eyrarbakka sé seinkað líkt og drög að samgönguáætlun gefa til kynna. Uppbygging Þrengslavegar, Óseyrarbrúar og Eyrarbakkavegar að Selfossi er orðin aðkallandi enda eykst umferð, bæði fólksbíla og þungaumferðar um veginna árlega. Bráðabirgðahringtorg á Suðurlandsvegi við Biskupstungnabraut er skammtímalausn og vill bæjarráð ítreka mikilvægi þess að farið verði strax í uppbyggingu mislægra gatnamóta líkt og gert er ráð fyrir í skipulagi. Framkvæmdir eru á svæðinu næstu árin og hagkvæmara að klára allar framkvæmdir tengdum nýrri brú samhliða en ekki seinna með tilheyrandi röskun á umferð. Göngubrú meðfram núverandi Ölfusárbrú er verkefni sem hefur verið í umræðunni til fjölda ára og bæjarráði finnst vanta inn í drög að samgönguáætlun. Aukin umferð um Ölfusárbrú hefur skapað hættu fyrir gangandi vegfarendur og fyrirséð að hún mun ekki minnka á komandi árum þrátt fyrir byggingu nýrrar brúar. Öryggi gangandi vegfarenda er ofarlega í huga bæjarráðs. Mikilvægt að ríkisvaldið nýti tækifærið, uppfæri teikningar af stakstæðri göngubrú yfir Ölfusá og setji inn í samgönguáætlun. Einnig bendir bæjarráð á mikilvægi þess að fjármagn til framkvæmda við stækkun hafnarinnar í Þorlákshöfn sé tryggt áfram á næstu árum en ekki frestað til ársins 2029. Uppbygging hafnarinnar er ekki bara mikilvæg uppbyggingu og starfsemi á Suðurlandi heldur Íslandi sem heild. Tryggir m.a. öflugri sjóflutninga, bættu samkeppni og með því uppbyggingu atvinnulífs á landsbyggðinni.

Virðingarfyllt,

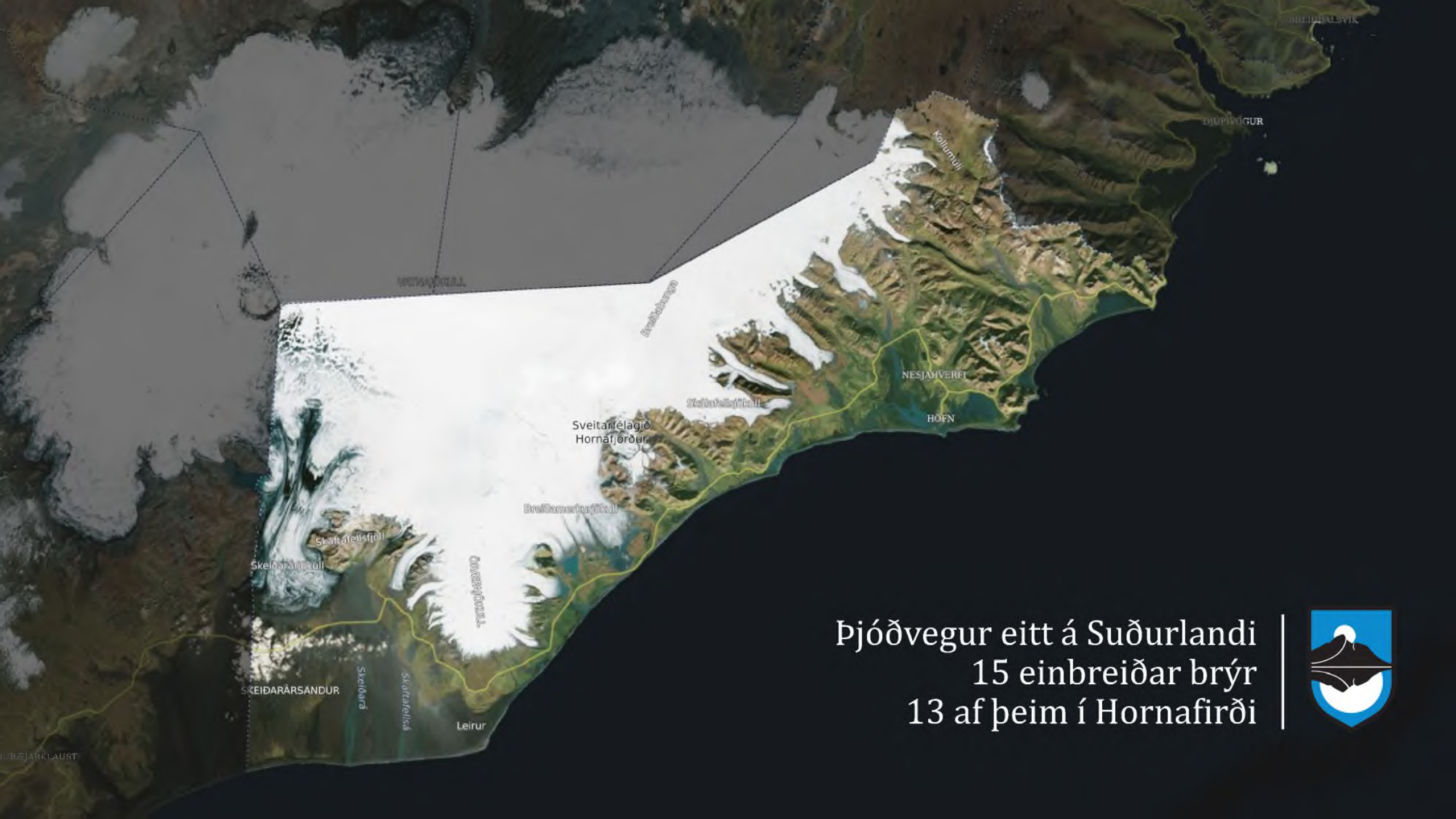
Bragi Bjarnason, bjarstjóri



# Umhverfis- og samgöngunefnd

12. febrúar 2026





Þjóðvegur eitt á Suðurlandi  
15 einbreiðar brýr  
13 af þeim í Hornafirði



11. febrúar 2026

# Samið um dýpkun Grynnslanna til þriggja ára

„Með þessum samningi er stigið mikilvægt skref í að tryggja fyrirsjáanleika og stöðugleika í dýpkun á Grynnslunum. Fjarlægt verður meira efni en áður hefur þekkt og samningurinn byggir á margra ára rannsóknum, mælingum og góðu samstarfi sveitarfélagsins, skipstjórnarmanna sem þekkja svæðið best, Vegagerðarinnar og sérfræðinga.

Niðurstöður rannsókna sýna jafnframt að bygging leiðigarða er raunhæf lausn til lengri tíma litið, sem gæti dregið verulega úr þörf fyrir dýpkun eða jafnvel gert hana óþarfa.

Þetta skref er sérstaklega mikilvægt í ljósi umfangsmikilla fjárfestinga í sjávarútvegi á svæðinu á undanförnum misserum, sem nema á annan tug milljarða króna.“







# Nýr vegur yfir Hornafjarðarfljót

## Leikbreytir fyrir okkur



# Mesta umferðaraukningin – fjármagnið þarf að fylgja

---

## Aukning á Suðurlandi:

- Vísitala hefur meira en tvöfaldast frá 2005 (úr 100 í ~217 árið 2025).
- Til samanburðar er **aukning á höfuðborgarsvæðinu (172)**, Vesturlandi (179), Norðurlandi (190) og Austurlandi (180).
- **Suðurland** hefur farið úr ~7.300 bílum/dag (2016) í yfir **11.300 bíla/dag (2025) → 55% aukning á 9 árum.**

**Heildarmyndin er skýr: Suðurland ber mesta aukningu í umferð og mesta hlutfallslega þungan í umferð á Hringvegi eitt. Þetta styður það að stærri hluti fjármagns í nýja vegi og viðhald fari hingað.**





# Samgöngur í Hornafirði – Af nægu að taka – að þessu sinni áhersla á tvennt

---

- Öræfi og færslu hringvegjar
- Ný brú yfir Jökulsá á Breiðamerkursandi framar í forgangs röðina
- Varanlega lausn á Grynnslum
- Styrking Hornafjarðarflugvallar
- Öflugri vetrarþjónustu
- Skýra áætlun og markvissa fækkun einbreiðra brúa
- Bætt burðarþol og færsla þjóðvegjar 1 í Lóni
- Endurbygging á loðnubryggju er brýn
- Lónsheiðargögn stórauka umferðaröryggi og styrkja byggð





# Færsla hringvegarins í Öræfum – óvenju arðsöm framkvæmd

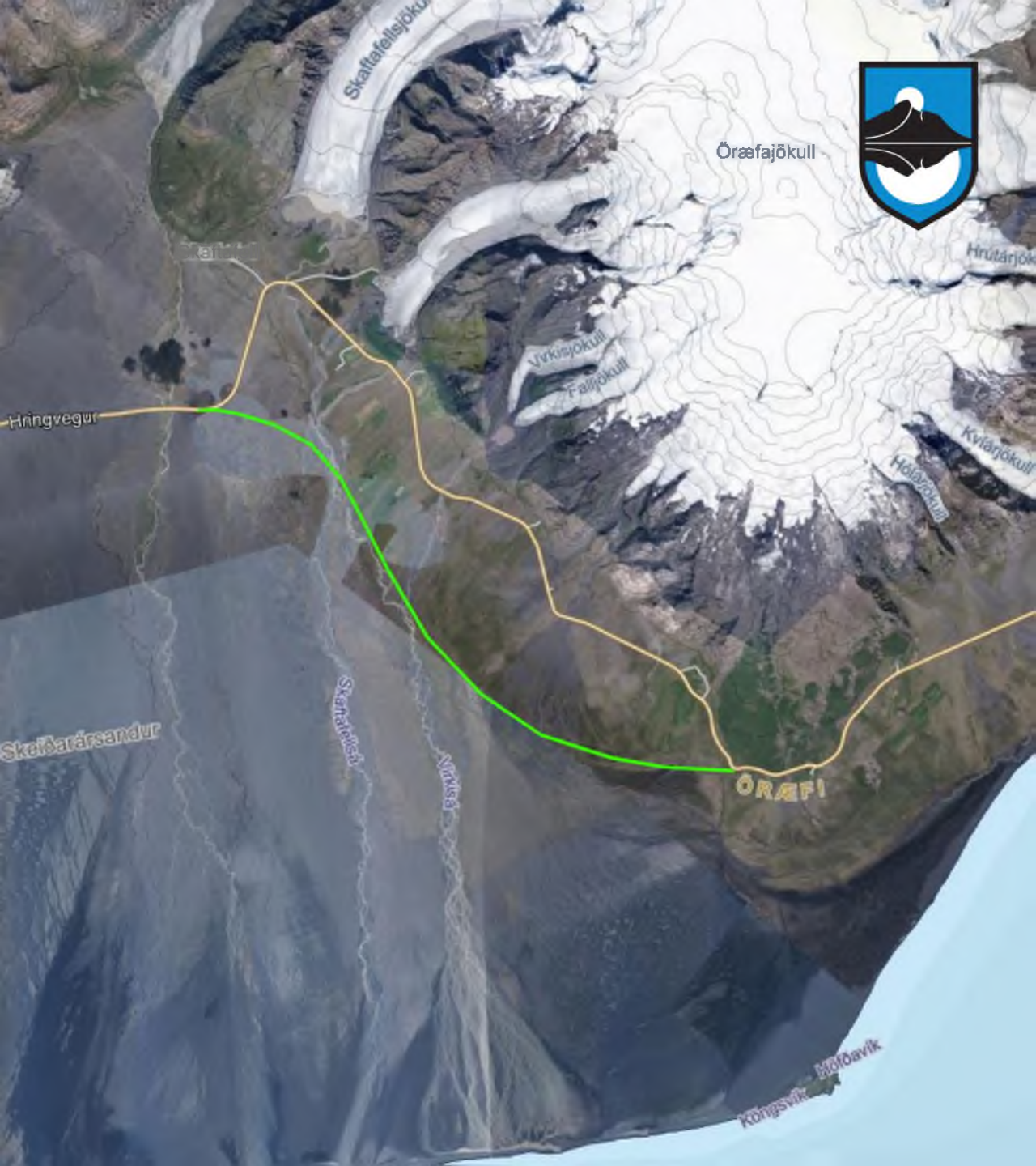
---

Ekki fyrr en á **2. og 3. tímabili** áætlunarinnar verði byrjað á styttingu hringvegarins í Öræfum.

Framkvæmdin styttir Hringveginn um a.m.k. fimm km og **fækkar einbreiðum brúm um fjórar** og stóreykur öryggi.

Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið **metin 12%**.

Hér er um að ræða afar arðsama öryggis- og innviðaframkvæmd á vegkafla þar sem **slys- og óhappaatíðni** er óásættanlega há.



Skaftafellsjökull

Öræfajökull



Hlíðarfjall

Víkissjökull

Föllsjökull

Kvíarsjökull

Hólafell

Hringvegur

Skeiðarársandur

Skeiðará

Nýpsá

ÖRÆFI

Kóngsvík  
Hólfógvík





# **Brú yfir Jökulsá á Breiðamerkursandi – það þarf að flýta framkvæmdinni**

---

Brúin yfir Jökulsá á  
Breiðamerkursandi er einn helsti  
flöskuháls þjóðvegarins í  
sveitarfélaginu og á öllu  
suðaustur- og austurlandi.

Brúin er barn síns tíma, einbreið  
og byggð árið 1967.

Brúin er löngu hætt að bera þann  
umferðarþunga sem um hana fer.

Gárungarnir tala um að brúin sé  
umferðarþyngsta göngubrú  
landsins.





LS T77

11





SVEITARFÉLAGIÐ  
HORNAFJÖRÐUR



# Ný björgunarmiðstöð Við flugvöll í Öræfum

- Markmið okkar er skýrt: **að byggja öfluga og björgunarmiðstöð í Öræfum**
- Staðsetning yrði **við annan flugvöllinn** í Öræfum, Skaftafell eða Fagurhólsmýri
- Það tryggir aðgengi, viðbragðstíma og **stóreykur öryggi**
- Þar má koma upp aðstöðu fyrir:
  - Björgunarsveitina Kára
  - Slökkvilið Hornafjarðar í Öræfum
  - HSU (sjúkraflutningar og viðvera hjúkrunarfræðings/læknis)
  - Lögreglu
  - Vegagerðina (vetrarþjónustu)

Tækifæri til að tengja frekari innviði við flugvöllinn og **auka notagildi hans**

**Þarfagreining er í fullum gangi og í framhaldi sækist sveitarfélagið eftir samtali við stjórnvöld um samstarf og fjármögnun**



Þetta er glæra sem er viðauki –  
fór aðeins yfir þetta munnlega en  
sýndi ekki á fundinum

**Nefnda- og greiningarsvið Alþingis**  
**B.t. umhverfis- og samgöngunefndar**  
*Sent í umsagnargátt Alþingis*

Hornafirði 3. febrúar 2026  
*Mál nr. 202512021*

**Umsögn Sveitarfélagsins Hornafjarðar**, um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030.

Sveitarfélagið Hornafjörður fagnar framkominni samgönguáætlun og tekur undir þá framtíðarsýn og meginmarkmið sem þar eru sett fram um öruggar samgöngur, greiða umferð og jákvæða byggðaðróun um land allt. Jafnframt er ánægjulegt að sjá áframhaldandi áherslu á grunnnet samgangna og mikilvægi innviða fyrir atvinnulíf, samfélög og verðmætasköpun.

Hornafjörður er víðfeðmt sveitarfélag þar sem þjóðvegur 1 er lífæð samfélagsins. Umferð hefur aukist gríðarlega á undanförnum árum og í dag eru fleiri dagar ársins með meiri umferð til Hornafjarðar en til Akureyrar. Þrátt fyrir þetta endurspeglar samgönguáætlunin ekki að fullu þá stöðu og þær áskoranir sem Suðausturland býr við.

Umferðargögn sýna skýrt að Suðurland ber mesta aukningu í umferð á landinu. Vísitala umferðar hefur meira en tvöfaldast frá árinu 2005 og stendur nú í um 217 stigum, sem er verulega meiri aukning en á höfuðborgarsvæðinu og öðrum landshlutum. Á sama tíma hefur meðalumferð á Suðurlandi aukist úr um 7.300 ökutækjum á dag árið 2016 í yfir 11.300 árið 2025, sem jafngildir um 55% aukningu á aðeins níu árum.

Heildarmyndin er því skýr: Suðurland ber bæði mesta aukningu í umferð og mestan hlutfallslegan þunga á Hringvegi 1. Þetta undirstrikar brýna þörf á því að stærri hluti fjármagns til nýframkvæmda og viðhalds þjóðvega verði forgangsraðað til svæðisins.

Sveitarfélagið vill sérstaklega koma eftirfarandi atriðum á framfæri:

**Hringvegur í Öræfum – sérlega arðsöm framkvæmd en allt of langt að bíða**

Hringvegurinn um Öræfi er ekki aðeins samgöngumannvirki heldur lykilinnviður fyrir byggð og atvinnulíf í Hornafirði. Vegurinn er víða orðinn gamall og hættulegur, með mörgum einbreiðum brúm og köflum sem ráða illa við þann umferðarþunga sem um hann fer.

Í samgönguáætlun er ný veglína, Fagurhólmsmýri – Morsá, sett á 2. og 3. tímabil áætlunarinnar, sem sveitarfélagið telur óásættanlegt. Framkvæmdin stytir Hringveginn um að minnsta kosti fimm kílómetra, fækkar einbreiðum brúm um fjórar og hefur verið metin með um 12% þjóðhagslega arðsemi, sem telst mjög hátt.

Sveitarfélagið leggur ríka áherslu á að þessi framkvæmd verði sett í skýrari forgang. Hér er um að ræða afar arðsama öryggis- og innviðaframkvæmd á vegkafla þar sem slysatiðni er óásættanlega há.

### **Brúin á Jökulsá á Breiðamerkursandi – óskiljanleg forgangsroðun**

Brúin á Jökulsá á Breiðamerkursandi er einn helsti flöskuháls þjóðveggarins í sveitarfélaginu og á öllu suðaustur- og austurlandi, ef út í það er farið. Brúin er barn síns tíma, einbreið og byggð árið 1967. Brúin er löngu hætt að bera þann umferðarþunga sem um hana fer.

Á hverju ári koma fleiri en ein milljón ferðamanna að Jökulsárlóni á Breiðamerkursandi og oftar en ekki er hreint öngþveiti á, og sitthvorum megin við brúna. Það er ekki nóg með að brúin sé gömul, hamlandi og einbreið, heldur er hún líka manngerð blindhæð þar sem ómögulegt er fyrir ökumenn fólksbíla að sjá þá umferð sem á móti kemur, fyrr en viðkomandi hefur ekið inn á brúna – hugsíð ykkur.

Á brúnni er jafnframt mikil og stórhættuleg umferð gangandi og hjólandi vegfarenda. Að mati okkar í bæjarstjórn Hornafjarðar er eingöngu tímaspursmál hvenær næsta alvarlega slys verður á brúnni eða í aðkomunni að henni hvort sem það er austan eða vestan megin.

Það er með öllu óskiljanlegt að þessi brú skuli ekki vera sett frammar í forgangsroð framkvæmda, en hún er ekki á áætlun fyrr en á tímabili 2 og 3 – þessu einfaldlega þarf að breyta!



Mynd frá 2025 af brúnni yfir Jökulsá á Breiðamerkursandi: Gárungarnir tala um að brúin sé umferðarþyngsta göngubrú landsins. Það er aðeins tímaspursmál hvenær alvarlegt slys verður á brúnni.



## **Hornafjarðarhöfn og Grynnslin – ánægja með skammtímalausn, krafa um framtíðarsýn**

Sveitarfélagið fagnar því að tryggt hafi verið fjármagn til árlegrar dýpkunar Grynnslna til ársins 2030. Þetta er mikilvægt skref fyrir öryggi siglinga og starfsemi hafnarinnar.

Jafnframt er ljóst að þetta er aðeins bráðabirgðalausn. Hornafjarðarhöfn er hluti af grunnneti hafna og lykilinnviður fyrir útflutning, fiskvinnslu og atvinnulíf á Suðausturlandi.

Sveitarfélagið kallar eftir því að strax verði hafinn formlegur undirbúningur að varanlegum lausnum á innsiglingu, með verk- og kostnaðargreiningu leiðigarða sem rannsóknir sýna að vel eru framkvæmanlegar, svo hægt sé að tryggja rekstraröryggi hafnarinnar til framtíðar.

## **Hornafjarðarflugvöllur í Nesjum – raunveruleg uppbygging nauðsynleg**

Flugvöllurinn í Nesjum er skilgreindur sem hluti af grunnneti flugvalla. Hann gegnir mikilvægu hlutverki fyrir ferðapjónustu, atvinnulíf, sjúkraflyg og viðbragðskerfi á Suðausturlandi.

Það er þó mótsagnakennt að flugvöllur í grunnneti fái ekki markvissar fjárfestingar sem gera honum kleift að sinna þessu hlutverki til framtíðar. Sveitarfélagið telur nauðsynlegt að efla flugvöllinn, bæði hvað varðar aðstöðu og búnað, og skapa forsendur fyrir því að hægt sé að taka á móti flugi erlendis frá. Markhópurinn er til staðan og slík opnun myndi styrkja byggð, auka verðmætasköpun og bæta aðgengi ferðamanna að Suðausturlandi og Vatnajökulssvæðinu.

## **Vetrarpjónusta – þarf að endurspegla raunverulegan umferðarpunga**

Ferðamannatímabilið hefur lengst og þungaflutningar hafa aukist gríðarlega. Þrátt fyrir það byggir vetrarpjónusta á Suðausturlandi enn að stórum hluta á sögulegum forsendum.

Sveitarfélagið leggur áherslu á að vetrarpjónusta á þjóðvegi 1 til Hafnar endurspegli raunverulegan umferðarpunga og mikilvægi leiðarinnar fyrir samfélag og atvinnulíf. Öflug vetrarpjónusta er forsenda öryggis og áreiðanlegra flutninga.

## **Einbreiðar brýr – það eru 13 einbreiðar brýr á Hringveginum í Hornafirði**

Það er ánægjulegt að sjá að stefnan sé sett á að engar einbreiðar brýr verði á Hringveginum árið 2040. Í því sambandi ber að halda til hags að á þjóðvegi 1 á Suðurlandi eru samtals 15 einbreiðar brýr – þar af eru 13 þeirra innan Sveitarfélagsins Hornafjarðar. Þetta er grafalvarlegt umferðaröryggismál. Erfitt er að ímynda sér að Norðlendingar myndu setta sig við 13 einbreiðar brýr á Hringvegi 1 norður í land.

Sveitarfélagið telur brýnt að sett verði skýr áætlun um hraðari fækkun einbreiðra brúa á Suðausturlandi, í samræmi við aukinn umferðarpunga og markmið um jafnræði landsmanna.

## **Þjóðvegur 1 í Lóni – burðarþol og þungatakmörkanir**

Ástand þjóðvegur 1 í Lóni hefur versnað og þungatakmörkanir hafa bein áhrif á vöruverð, rekstur fyrirtækja og öryggi vegfarenda.

Sveitarfélagið telur nauðsynlegt að ráðast í endurbætur á þessum kafla, enda er hér um að ræða eina meginflutningsað svæðisins og með framkvæmdinni styttest Hringvegurinn við losnum við hvorki meira né minna en fimm einbreiðar brýr.

## **Endurbygging Loðnubryggju – brýnt forgangsmál**

Sveitarfélagið telur brýnt að endurbygging Loðnubryggjunnar á Höfn verði færð framár í forgangs röðinni, en nú er gert ráð fyrir henni á árunum 2029–2030. Það er aðkallandi að

endurnýja bryggjuna sem fyrst enda er fyrirhuguð er veruleg aukning í löndun uppsjávarafla þar sem bryggjan gegnir lykilhlutverki.

### **Göng í gegnum Lónsheiði – leysa af hólmi mjög hættulegan vegkafla**

Lónsheiðargöng eru lykillausn til að tryggja öruggar og heilsárs samgöngur milli Austurlands og Suðurlands. Núverandi vegur um Hvalnes- og Þvottáskriður er erfiður og áhættusamur, með viðvarandi hættu vegna grjóthruns og snjóflóða. Þrátt fyrir að ráðist hafi verið í ýmsar varnaraðgerðir er ljóst að þær leysa ekki undirliggjandi öryggisvanda.

Göng undir Lónsheiði stytta þjóðveg 1 um rúma 12 kílómetra, leysa af hólmi tæplega 26 kílómetra af krefjandi vegi, stytta ferðatíma, bæta umferðaröryggi og skapa traustari flutningsleið fyrir íbúa, ferðaþjónustu og atvinnulíf, jafnframt því að styrkja Suðausturland sem búsetu- og atvinnusvæði.

### **Samgöngur og byggðapróun**

Öll framangreind atriði tengjast beint markmiðum samgönguáætlunar um jákvæða byggðapróun. Samgönguinnviðir á Suðausturlandi þurfa að styðja raunverulega við búsetu, atvinnu, þjónustu og verðmætasköpun.

### **Lokaorð**

Sveitarfélagið Hornafjörður skorar á stjórnvöld að endurmeta forgangsöröðun verkefna á Suðausturlandi, með sérstakri áherslu á:

- Öræfi og færslu hringvegjar
- Ný brú yfir Jökulsá á Breiðamerkursandi framar í forgangsöröðina
- Varanlega lausn á Grynslum
- Styrking Hornafjarðarflugvallar
- Öflugri vetrarþjónustu
- Skýra áætlun og markvissa fækkun einbreiðra brúa
- Bætt burðarþol og færsla þjóðvegjar 1 í Lóni
- Endurbygging á loðnubryggju er brýn
- Lónsheiðargögn stórauka umferðaröryggi og styrkja byggð

Með þessum aðgerðum er unnt að styrkja byggð, auka öryggi og tryggja að Suðausturland fái sambærilega meðferð og önnur landssvæði í uppbyggingu samgönguinnviða.

Sveitarfélagið Hornafjörður skorar á umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis að taka framangreindar ábendingar til alvarlegrar skoðunar við áframhaldandi meðferð samgönguáætlunarinnar. Sveitarfélagið áskilur sér jafnframt rétt til frekari athugasemda eftir því sem málið þróast og lýsir sig reiðubúið til áframhaldandi samtals við nefndina um útfærslu og forgangsöröðun verkefna.

Fh. bæjarstjórnar Sveitarfélagsins Hornafjarðar

---

Sigurjón Andrússon bæjarstjóri



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Smiðju  
101 Reykjavík

Sauðárkróki, 05.02 2026

Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030.

Byggðarráð Skagafjarðar fagnar því að fram hafi verið lögð samgönguáætlun og að hún hafi verið send út til umsagnar frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis. Vel hefði verið við hæfi að senda áætlunina til umsagnar á fyrri stigum í gegnum Samráðsgátt stjórnvalda.

## Áherslur nýrrar samgönguáætlunar

Í nýrri áætlun boðar ráðherra málaflokksins stórsókn í samgöngumálum þjóðarinnar. Þar má nefna stórsókn í viðhaldi vega en fjármagn til þess hækkar umtalsvert á árunum 2025-2027 þegar hækkunin er komin upp í 20 ma. kr. árlega. Átak verður gert í fækkun malarvega, samtals lagt slitlag á 460 km á tímabili samgönguáætlunar. Meðal annarra tíðinda í kynningu ráðherra er að fjárveiting til vetrarþjónustu á fyrsta tímabili áætlunarinnar er aukin um tæpa 14 ma. kr. árlega frá tillögu að samgönguáætlun sem lögð var fram haustið 2023. Einnig ber að fagna áherslum á eflingu almenningssamganga og bætt farnetssamband á þjóðvegum.

En hvernig ríma þessar áherslur við það sem tillaga að samgönguáætlun segir um bætta innviði á Norðurlandi vestra og í Skagafirði?

## Staðan á Norðurlandi vestra

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.

Þá hefur fjármagn til uppbyggingar vegakerfis verið minna til Norðurlands vestra en annarra landshluta. Yfir erfiða fjallvegi er að fara til að sækja ýmsa nauðsynlega þjónustu, m.a. lífsnauðsynlega heilbrigðisþjónustu, og má þar nefna Öxnadalsheiði, Holtavörðuheiði, Vatnsskarð, Þverárfjall og Almenna til Siglufjarðar. Allt eru þetta fjallvegir með tíða lokun sé horft til landsins alls.



Á Norðurlandi vestra eru eknir flestir km. með skólabörn á malarvegi á landinu öllu. Sá landshluti sem næstur kemur á eftir er Vesturland með 189 km. Jafnframt eru flestar einbreiðar býr á Norðurlandi vestra. Á Norðurlandi vestra er jafnframt hæsta hlutfall skólabarna sem býr í 30 km fjarlægð eða meira frá grunnskóla, eða 8,5%. Þess má geta að á hverjum skóladegi í Skagafirði aka skólabílar börnum 314 km vegalengd, þar af 91,5 km á malarvegum, yfir 12 einbreiðar brýr.

Á fundi með svæðisstjórn Norðurlands hjá Vegagerðinni árið 2024 var tilgreint að með sama fjármagni og veitt hefur verið til uppbyggingar vega á Norðurlandi vestra undanfarin ár, þá myndi taka 70 ár að ljúka uppbyggingu og klæðningu núverandi malarvega.

## Áhersluatriði Skagafjarðar við uppbyggingu vega og klæðninga

Mikilvægt er að vinna að markvissri umferðartalningu vega á Norðurlandi vestra til að beita markvissum aðferðum til að meta forgangs röðun framkvæmda. Umferðaröryggissjónarmið verði einnig höfð til hliðsjónar. Á þeim vegum þar sem umferðartalning liggur fyrir í Skagafirði er staðan eftirfarandi:

1. Hegranes (764), tengivegur. Sameiginlegt áherslumál sveitarfélaga á Norðurlandi vestra. Samfélags- og ferðamannavegur. Sá kafla sem enn er án slitlags. Hluti Hegranesshringsins er með bundnu slitlagi og mikilvægt að loka hringnum með endurbótum á þeim kafla sem eftir er og lagningu bundins slitlags.
2. Sæmundarhlíðarvegur (762), héraðsvegur. Samfélags- og ferðamannavegur. Vegurinn er mjór og hættulegur á köflum. Mikilvægt er að byggja veginn upp og leggja á hann bundið slitlag.
3. Ólafsfjarðarvegur (82), frá Ketilási að Þrasastöðum, tengivegur. Samfélags- og ferðamannavegur. Mikilvægt er að byggja veginn upp og leggja á hann bundið slitlag.
4. Skagafjarðarvegur (752), tengivegur. Samfélags- og ferðamannavegur. Mikilvægt er að leggja veginn bundnu slitlagi. Mikið álag er á þessum vegi í dag en búið að byggja þann hluta sem enn er malarvegur upp að stærstum hluta, vantar fyrst og fremst slitlagið.
5. Skagavegur (745), tengivegur. Samfélags- og ferðamannavegur. Um er að ræða 40 km. kafla á leið norður Skaga austanmegin. Stóraukin umferð með tilkomu Norðurstrandarleiðar. Slæmur malarvegur, mjór og holóttur. Mikilvægt er að byggja veginn upp og leggja á hann bundið slitlag.
6. Kjálkavegur (759), héraðsvegur. Samfélagsvegur. Vegurinn er gamall malarvegur í slæmu ásigkomulagi. Mikilvægt er að byggja veginn upp og leggja á hann nýtt malarslitlag.
7. Ásavegur (769), tengivegur. Samfélagsvegur. Vegurinn er mjór og hættulegur á köflum. Mikilvægt er að byggja veginn upp og leggja á hann bundið slitlag.
8. Reykjastrandarvegur (748), tengivegur. Samfélags- og ferðamannavegur. Búið er að leggja hluta vegarins bundnu slitlagi og brýnt að klára þann hluta sem eftir er. Mjög holóttur og mjór vegur. Nauðsynlegt er að bregðast við alvarlegum öryggisógnum með lagfæringu verstu vegakafla og uppsetningu vegriða.



Samkvæmt upplýsingum frá svæðisstjóra Vegagerðarinnar á Norðurlandi árið 2025 var áætlað að hvað Skagafjörð varðar yrði ráðist í útboð klæðningar á 7 km kafla á Sæmundarhlíðarvegi annars vegar og 7 km kafla á Hegranesvegi hins vegar, árið 2028. Eftir að samgönguáætlun var kynnt voru engin áform um að auka framlög í klæðningu malarvega í Skagafirði, áfram er í drögum að tengivegaáætlun árána 2026-2028 að farið verði í útboð á umræddum köflum árið 2028.

Spurt er hvort stórsókn í samgöngumálum og viðhaldi vega, átaks í fækkun malarvega - eigi ekki að skila sér til Skagafjarðar einnig?

## Ný Fljótagöng

Ánægjulegustu tíðindin í tillögu að nýrri samgönguáætlun eru áform um að ráðast í ný Fljótagöng og tilheyrandi endurbætur á veginum frá Stafá og að gangnamunna. Er um löngu tímabæra framkvæmd að ræða og mikið fagnaðarefni að sjá hylla í þessa mikilvægu úrlausn í stað vegar um Almennina sem er á leið í sjó fram.

Fjármagn til nýrra Fljótaganga er flutt af Fjarðarheiðargöngum, þ.e. í Fljótagöng og ný jarðgöng sem leysa af hólmi veginn um Súðavíkurhlíð. Tengt Fljótagöngum og nýju innviðafélagi væri fróðlegt að vita hvort til standi að innheimta gjöld í gegnum Fljótagöng, og ef svo er, hvort til standi að byggja upp veg um Lágheiði þannig að gjaldfrjáls leið verði áfram til staðar? Varla verður lögð áhersla á að viðhalda veginum um Almennina og Strákagöng vegna ríkra öryggissjónarmiða.

## Vetrarþjónusta Vegagerðarinnar

Nauðsynlegt er að endurskoða reglugerð sem gildir um vetrarþjónustu Vegagerðarinnar en eins og hún er í raun framsett þá gildir helmingamokstur Vegagerðarinnar aðeins að þriðja síðasta bæ við enda vegar. Sú aðferðafræði er vægast sagt umdeild og algjörlega á skjön við áherslur á jafnræði borgaranna og byggðapróun. Á fundi sem haldinn var á Akureyri árið 2023, um vetrarþjónustu Vegagerðarinnar og endurskoðun á henni, kom þessi áhersla ítrekað fram hjá fundarmönnum og mikill einhugur um að endurskoða hana.

Enn má geta um ósanngjarnar reglur Vegagerðarinnar sem miða aðra mokstursþjónustu eingöngu við umferð á þjóðvegum og tengivegum en horfa ekkert til þess hvar á landinu þessir vegir eru. Það gefur t.d. auga leið að það þarf almennt séð miklu meiri vetrarþjónustu á t.a.m. veginn fram í Stíflu í Fljótum heldur en veg með sambærilegum umferðarpunga á Suðurlandi eða Suðvesturhorninu. Þá er ljóst að endurskoða þarf ramma í kringum vetrarþjónustu og leggja áherslu á auknar hákuvarnir.

Jafnframt þarf að auka vetrarþjónustu á öllum vegum sem skólabílar aka. Sérstaklega er bent á veg um úthluta Blönduhlíðar en hann er í E-reglu sem þýðir mokstur 3 sinnum í viku. Sama á við um veg 752, en fram að Steinsstöðum er hann í E-reglu (3 daga mokstur og helmingamokstur eftir það). Auka þyrfti tíðnina á mokstri á þessum vegi öllum, að lágmarki þarf að auka tíðnina fram að Steinstöðum.

Kvartanir vegna ónægri hákuvarna koma oft fram á fundum með íbúum og þá sérstaklega á þeim vegum sem ekki eru í A-reglu, 7 daga mokstri.





## Stækkun Sauðárkrókshafnar

Eitt stærsta hagsmunamál Skagfirðinga nú um stundir er ný ytri höfn á Sauðárkróki. Framkvæmdin er knúin áfram af mjög vaxandi umsvifum og ákalli um að geta tekið á móti skipum sem rista dýpra, m.a. vegna breyttrar hönnunar skipa í tengslum við orkuskipti. Höfnin er lífæð allrar atvinnustarfsemi í Skagafirði. Hún leikur óumdeilt lykilhlutverk fyrir bæði aðföng og fráflutning atvinnulífsins og er í raun hjarta þess og lunga.

Það eru gríðarleg verðmæti í því fólgin fyrir Sauðárkrók og um leið Skagafjörð að tryggja atvinnulífi sínu sterka innviði til þess að koma afurðum sínum á markað bæði hérlendis og erlendis. Án samkeppnishæfrar og nútímalegrar hafnaraðstöðu þrengir mjög að öllum aðgangi okkar að innlendum og erlendum mörkuðum. Slíkt má einfaldlega ekki gerast.

Benda má á veruleg áform og eflingu atvinnulífs á Sauðárkróki sem knýja á um framkvæmdina, m.a. nýleg opnun fiskmarkaðar á Sauðárkróki, áform um nýja hátæknifiskvinnslu FISK Seafood, /áform um stækkun Steinullar hf., stækkun á starfsemi Dögunar rækjuvinnslu, o.s.frv.

Framkvæmdir við nýja ytri höfn voru boðnar út á sl. ári og eru hafnar. Er um gríðarlega ánægjulegan áfanga að ræða. Í tillögu að samgönguáætlun er getið að heildarkostnaður við brimvarnargarðinn sjálfan sé áætlaður 915 m.kr. Veittar eru fjárveitingar til hans á árunum 2025-2028 sem nema 484,1 m.kr. Þá er einnig inni fjárveiting til stálþils og þekju fyrir nýja garðinn. Þar er heildarkostnaðaráætlun metin 880 m.kr. en fjárveiting er aðeins 158,6 m.kr. og ná þær til áranna 2029 og 2030. Flýta þarf þessari framkvæmd og tryggja fjárveitingu til heildarframkvæmdarinnar þannig að höfnin verði fullkláruð. Öðruvísi er ekki hægt að taka hana í notkun.

## Endurhönnun á leiðakerfi landsbyggðarstrætó

Á síðasta ári kynnti Vegagerðin áform um endurhönnun á leiðakerfi landsbyggðarstrætó. Áskoranir þess verkefnis hafa verið breytingar á stærri akstursleiðum sem tengja landshluta annars vegar og breytingar á minni akstursleiðum innan landshluta hins vegar.

Óhætt er að segja að tillögur og niðurstaða Vegagerðarinnar hafi verið reiðarslag fyrir Norðurland vestra en niðurstaðan varð sú að fækka ferðum strætó milli Reykjavíkur og Akureyrar úr tveimur ferðum á dag í eina ferð á dag. Ekkert var komið á móts við óskir sveitarfélaganna um auknar almenningssamgöngur milli byggðakjarnanna í landshlutanum. Hér var því um hreinan niðurskurð á þjónustu að ræða sem er ólíkt t.d. tillögum um aukna þjónustu og samþættan akstur innan Snæfellsness og aukna tíðni ferða til Vestfjarða.

Fulltrúar Norðurlands vestra hafa mótmælt þessu en aðeins fengið þau svör að rétt væri að þetta væri mikil skerðing fyrir Norðurland vestra en tillögur um minni akstursleið innan landshlutans næðu ekki fram að ganga vegna skorts á fjármögnun.

Lagfæra þarf þessa tilhögun í samgönguáætlun þannig að tryggðir séu fjármunir til almenningssamgangna á milli byggðakjarna á Norðurlandi vestra.



## Girðingar meðfram þjóðvegum

Viðhald girðinga með vegum er víða ábótavant. Sérstaklega er þó staðan slæm á Þverárfjallsvegi og nánast alla leið inn á Sauðárkrók og svo með þjóðvegi eitt um Vatnsskarð og yfir í Blönduhlíð.

Varðandi Þverárfjallsvegs þá hefur komið fram hugmynd um að færa grindarhlið við Skíðasvæði Tindastóls nær Sauðárkróki og „hætta“ viðhaldi girðinga ofan við það. Önnur leið væri að gera átak í þessum girðingum. Minnt er á áður sent erindi frá sveitarstjórum Skagafjarðar, Húnabyggðar og Skagabyggðar um girðingu með öllum veginum yfir Þverárfjall en sú aðgerð myndi fækka mest umferðaróhöppum vegna búfjár á vegum.

Sama á við um þjóðveginn yfir Vatnsskarð og niður í Varmahlíð. Þar þurfa veggirðingar á verulegu viðhaldi að halda.

Sveitarfélagið er tilbúið að banna lausagöngu á þessum vegaköflum gegn því að Vegagerðin taki yfir viðhald girðinganna, en starfandi bændum hefur fækkað mjög á þessum svæðum á liðnum árum.

Þess má geta að í tillögu að nýrri samgönguáætlun eru fjárveitingar til veggirðinga óbreyttar á ári hverju, 60 m.kr., þótt efniskostnaður og vinnuliður hækki ár frá ári, ásamt þeirri staðreynd að verulega hefur skort upp á fjármuni í þennan flokk svo árum skiptir.

## Framlag til reiðvega

Á undanförunum árum hafa Vegagerðin og mörg sveitarfélög lagt til fjárveitingar til lagningu reiðvega enda um brýnt umferðaröryggismál að ræða. Í þeirri tillögu að samgönguáætlun sem nú liggur fyrir er gert ráð fyrir örlítili hækkun í þennan málaflokk, 20-25 m.kr. á ári fyrir landið allt. Þessi hækkun þyrfi að vera miklu meiri svo hægt væri að klára það sem eftir er og veita þeim reiðvegum sem lagðir hafa verið sómasamlegt viðhald.

## Framlög til viðhalds Sauðárkróksflugvallar

Samkvæmt tillögu að samgönguáætlun er 7 m.kr. veitt til aðstöðu flugbrauta og hlaða við Sauðárkróksflugvöll, 3 m.kr. á tímabilinu 2021-2035 og 4 m.kr. á tímabilinu 2036-2040. Sem sagt 7 m.kr. á næstu 15 árum.

Öllum má ljóst vera að þessi fjárveiting dugar fyrir harla litlu. Brautarljós við flugvöllinn eru nú þegar orðin úrelt og ógna öryggi sjúkraflutninga. Um verulegan kostnað er að ræða sem þessi fjárhæð hrekkur afar skammt upp í að duga og ráðast þarf í þessa endurnýjun á allra næstu árum, ekki eftir 10 eða 15 ár. Jafnframt eru komnar öldur í undirlagi flugbrautar og ljós að skynsamlegt er að veit fé til viðhalds klæðningar þannig að verkið verði ekki miklu dýrara eða allt að því óyfistíganlegt er það er dregið til marga ára.

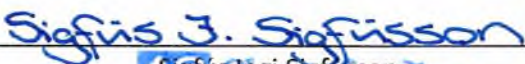


## Lokaorð

Í tillögu að nýrri samgönguáætlun er dregin upp metnaðarfull framtíðarsýn fyrir byggðir landsins. Meðal annars kemur fram áhersla á að lífsgæði fólks séu ekki síst fólgin í því að fólk geti búið sér heimili þar sem það helst kys og njóti sambærilegra innviða hvar á landinu sem er. Einnig að stefnur og áætlanir innviðaráðuneytisins vinni saman að því að efla atvinnulíf með uppbyggingu og rekstri öruggra samgangna og að þær séu öruggar og umhverfisvænar í þágu íbúa og atvinnulífs. Einnig kemur fram að við gerð samgönguáætlunar skuli meðal annars byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar auk þess að þær stuðli að jákvæðri byggðapróun. Þessum fyrirheitum er fagnað. Hins vegar er ástæða til að efast um að framangreint nái fram að ganga miðað við þá fjármuni sem varið er til viðkomandi málaflokka, ekki síst hvað varðar Norðurland vestra og Skagafjörð. Mikilvægt er að umhverfis og samgöngunefnd Alþingis tryggi ráðstöfun fjármuna sé í samræmi við metnaðarfull áform samgönguáætlunar.

Þess er óskað að framangreindar athugasemdir verði teknar til greina við áframhaldandi meðferð samgönguáætlunar hjá umhverfis- og samöngunefnd sem og í meðförum Alþingis. Byggðarráð og sveitarstjórn Skagafjarðar áskilja sér jafnframt rétt til frekari athugasemda á síðari stigum og lýsa sig tilbúin til samtals við nefndina um málið

Virðingarfyllt,

  
Sigfús Ingi Sigfússon,  
sveitarstjóri





Alþingi  
b.t. Nefndasvið Alþingis / Umhverfis- og samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
101 Reykjavík

Stykkishólmi, 9. febrúar 2026

**Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026 – 2030, þingskjal 463 - 322. mál.**

Sveitarfélagið Stykkishólmur veitir hér með umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026 – 2030, þingskjal 463 - 322. mál.

## 1. MEGINÁHERSLUR UMSAGNARINNAR

Sveitarfélagið vísar til umsagnar Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi þar sem bent er á að vegakerfi Vesturlands nemi um 14% af heildarvegakerfi landsins og að hlutfall malarvega á Vesturlandi sé langt umfram landsmeðaltal, sérstaklega á stofnvegum. Þrátt fyrir þetta hafa fjárveitingar til vegamála á Vesturlandi að meðaltali einungis numið um 385 millj. kr. á ári síðastliðin 13 ár, með þeim afleiðingum að ástand vegakerfisins er víða orðið mjög slæmt. Í því ljósi og í kjölfar þess að Vegagerðin lýsti yfir neyðarástandi á vegum á Vesturlandi snemma árs 2025, er brýnt að auka fjárveitingar til vegamála á Vesturlandi.

Í umsögn þessari leggur sveitarfélagið sérstaka áherslu á Breiðafjarðarferjuna Baldur, með áherslu á fjármagn til undirbúnings og hönnunar nýrrar ferju, á Snæfellsnesveg nr. 54 um Skógarströnd, þar sem krafist er aukins fjármagns og þess að gert verði ráð fyrir þverun Álfafjarðar, auk aukins fjármagns til áframhaldandi viðhaldsframkvæmda á stofnveginum frá Stykkishólmi til Borgarness.

**Í þessari umsögn er því kallað eftir að eftirtalin verkefni hljóti framgöngu og fjármagn á samgönguáætlun, eins og nánar er rakið í umsögn þessari:**

- **Breiðafjarðarferjan Baldur** – með áherslu á fjármagn til þróunar og hönnunar nýrrar ferju 2027-2030 og fjárfestingu á nauðsynlegum þjónustuvinnviðum fyrir ferjuna í Stykkishólmshöfn á árinu 2026.
- **Skógarstrandarvegur (Snæfellsnesvegur 54 um Skógarströnd)** – með áherslu á aukið fjármagn á fyrsta tímabili samgönguáætlunar (aðgerðaráætlun) og þverun Álfafjarðar.
- **Viðhald á stofnvegi milli Stykkishólms og Borgarness** – með áherslu á áframhaldandi fjármagn til viðhaldsframkvæmda.



## 2. BREIÐAFJARÐARFERJAN BALDUR

Í umsögn sveitarfélagsins um síðustu samgönguáætlun fagnaði sveitarfélagið kaupum á Röst, nýjum Baldri, sem smíðuð var árið 1991 og hóf siglingar á Breiðafirði árið 2023. Kaupin voru nauðsynleg í ljósi þess að ítrekað hættuástand hafði skapast í ferjusiglingum þar sem fyrra skip var vanbúið, komið til ára sinna og uppfyllti ekki lengur þær kröfur sem gera verður til öryggis og þjónustustigs á þessari mikilvægu samgönguleið. Með tilkomu Rastar/Baldurs var brugðist við þeim óboðlegu aðstæðum sem uppi voru í ferjusiglingum og gríðarlega mikilvægt að dregin verði lærdómur af þeim aðstæðum og búa þannig um hnútana í samgönguáætlunum að slíkar aðstæður skapist ekki aftur. Til þess þarf að smíða nýja ferju til siglingar yfir Breiðafjörð áður en núverandi skip verður á sama aldri og það skip sem hættuástand skapaðist um.

Sveitarfélagið lagði jafnframt ríka áherslu á í fyrrgreindri umsögn að kaupin á Röst/Baldri væru ætíð hugsuð sem bráðabirgðalausn.<sup>1</sup> Forsenda að baki kaupunum var að um tímabundið skip væri að ræða á meðan unnið yrði að undirbúningi og langtímastefnumörkun ferjusiglinga um Breiðafjörð sem byggði á þróun, hönnun og smíði nýrrar ferju. Í umsögninni var sérstaklega bent á að langtímasýn skorti í þáverandi tillögu, þar sem ekki lægi fyrir áætlun um smíði nýrrar ferju sem tæki við af Röst/Baldri innan 3–5 ára. Sú framtíðarsýn var þó meðal helstu forsenda þeirra ákvarðana sem teknar voru á árunum 2021–2023.

Í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun hefur að hluta verið tekið tillit til ákalls sveitarfélagsins um stefnumörkun í ferjumálum í gegnum samgönguáætlun, en sveitarfélagið ítrekar að afar brýnt sé að áætlunin tryggi að farið verði af stað ekki seinna en á árinu 2027 í undirbúning og hönnun nýrrar ferju sem taka á við ferjusiglingum um Breiðafjörð. Ný ferja þarf að vera hönnuð sérstaklega með þarfir og aðstæður samfélaganna við Breiðafjörð að leiðarljósi, taka mið af aðstæðum á siglingaleiðinni, þjónustubörf íbúa og atvinnulífs, auk þess að horfa til rekstraröryggis, viðeigandi burðargetu og markmiða stjórnvalda um orkuskipti.

### 2.1. Undirbúningur og hönnun nýrrar ferju 2027-2030

Ef fyrirhuguð endurnýjun ferju á tímabilinu 2031–2040 á að ganga eftir er nauðsynlegt að hefja undirbúning þegar í stað. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni má áætla að umfang þarfagreiningar, þróunar og hönnunar nýrrar ferju fyrir Breiðafjörð nemi um 150–200 millj. kr., sem unnt er að dreifa á 2–4 ár.

Í tillögu að samgönguáætlun kemur fram að endurnýjun ferja ríkisins sé brýn þar sem ferjur í eigu ríkisins séu allt að 34 ára gamlar, en núverandi Baldur er einmitt elsta skipið og verður 35 ára á þessu ári. Jafnframt er þar tekið fram að á hverjum tíma ætti að vera í gangi undirbúningur að hið minnsta

<sup>1</sup> Sveitarfélagið visar jafnframt til ítrekaðra ályktana bæjarstjórnar Stykkishólms og ályktana Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi hvað þetta varðar, þ.e. að um hafi verið að ræða tímabundið lausn með kaupum á umræddu skipi (Röst) á meðan ríkið væri að hanna og smíða nýtt skip.





einni nýrri ferju. Þrátt fyrir það virðist undirbúningur að nýrri Breiðafjarðarferju ekki koma til framkvæmda fyrr en á síðari hluta tímabilsins 2031–2040, sem er óboðlegt.

Sveitarfélagið bendir á að núverandi Baldur, smíðaður árið 1991, verður 40 ára árið 2031. Til samanburðar var skipið sem varð vélavana á Breiðafirði árið 2021 þá 42 ára gamalt og ekki lengur öruggt til farþegaflutninga. Að biða þar til skipið nálgast 50 ára aldur áður en hafist er handa við smíði nýs skips er óásættanlegt, bæði út frá öryggissjónarmiðum og rekstraráhættu. Þess vegna er nauðsynlegt að hefja undirbúning nýrrar ferju á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.

## 2.2. Hafnarmannvirki og öryggi á hafnarsvæði

Ferjubryggjur og tengd mannvirki eru víða komin til ára sinna, líkt og fram kemur í samgönguáætlun. Ferjumannvirki í Stykkishólmi eru nær 40 ára gömul og nýlegt atvik (í febrúar 2026) þar sem ekjubrú gaf sig undirstrikar brýna þörf fyrir endurnýjun og uppbyggingu þessara mannvirkja. Nauðsynlegt er að samhliða hönnun nýrrar ferju fari fram undirbúningur að nýjum eða endurbættum hafnarmannvirkjum í Stykkishólmi, Flatey og Brjánslæk.

Sveitarfélagið leggur jafnframt áherslu á að gert verði ráð fyrir öruggri aðkomu að ferjubryggju í Stykkishólmi, meðal annars með hafnarstíg eða bryggjustíg meðfram aðkomuvegi að bryggju í samræmi við umferðaröryggisáætlun sveitarfélagsins sem unnin var í samstarfi við Vegagerðina. Hefur hönnun á nýjum hafnar- eða bryggjustígs verið kynnt Vegagerðinni, en stígurinn á að mæta því hættuástandi sem núverandi aðstæður skapa fyrir fótgangandi vegfarendur (sér í lagi gesti ferjunnar). Er slík lausn mikilvæg með tilliti til umferðaröryggis og þjónustustígs og samræmist áherslum samgönguáætlunar um öryggi í ferjuhöfnum.

## 2.3. Þjónustuaðstaða í Stykkishólmi

Í Stykkishólmshöfn er þjónustuaðstaða til móttöku farþega ferjunnar í dag í raun takmörkuð við flutningsgám sem komið var fyrir á höfninni síðasta sumar. Áður var fullnægjandi þjónustuaðstaða í eigu fyrrum rekstraraðila ferjunnar, en hún er ekki lengur nýtt til þjónustu við Baldur. Nauðsynlegt er því að tryggja farþegum viðeigandi og varanlega aðstöðu í Stykkishólmshöfn.

Núverandi aðstaða takmarkast við lítinn gám fyrir miðasölu og þar er hvorki salernisaðstaða, fullnægjandi biðaðstaða né önnur grunnþjónusta sem gera verður kröfu um í tengslum við þessa mikilvægu samgönguleið. Slíkt fyrirkomulag er ekki ásættanlegt enda ekki það þjónustustig sem eðlilegt má teljast í almenningssamgöngum.

Sveitarfélagið telur því brýnt að ráðist verði í fjárfestingu í viðeigandi og varanlegri þjónustuaðstöðu í Stykkishólmshöfn þegar á árinu 2026.



## 2.4. Breytingar á fyrirbyggjandi samgönguáætlun

Með vísan til þess sem að framan er rakið leggur sveitarfélagið þunga áherslu á að eftirfarandi breytingar verði gerðar á fyrirbyggjandi samgönguáætlun:

- Að veittar verði um 100 millj. kr. árið 2026 til fjárfestingar í nauðsynlegri þjónustuaðstöðu í Stykkishólshöfn.
- Að veitt verði 150-200 millj. kr. á árunum 2027–2030 til þarfagreiningar, þróunar og hönnunar nýrrar Breiðafjarðarferju. Vegagerðinni verði falið að ljúka samhliða við hönnun og undirbúning nauðsynlegra breytinga á hafnarmannvirkjum í Stykkishólshöfn.
- Að samgönguáætlun kveði skýrt á um að smíði nýrrar ferju á Breiðafirði hefjist eigi síðar en árið 2031.

## 3. SKÓGARSTRANDARVEGUR

Í tillögu að samgönguáætlun 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030 er Snæfellsnesvegur 54 um Skógarströnd færður framan í forgangsörðun uppbyggingar en í fyrri tillögu að samgönguáætlun og endurspeglar því í dag betur fyrirbyggjandi markmið samgönguáætlunar um forgangsörðun vegframkvæmda. Sveitarfélagið fagnar þeirri breytingu á forgangsörðun vegarins sem endurspeglast í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun. Líkt og fram kemur í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun þá er uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun. Þar sem Skógarstrandarvegur er stofnvegur ætti hann, sér í lagi sökum ástand vegarins, að vera í forgangi við ráðstöfun fjármuna samkvæmt samgönguáætlun.

Þess ber að geta að á Vesturlandi ríkir samstaða meðal allra sveitarfélaga um uppbyggingu vegarins, sem m.a. endurspeglast í samgöngu- og innviðaaætlun Vesturlands, enda er vegurinn er lykiltenging milli Snæfellsness og Dalabyggðar og áfram til Vestfjarða og Norðurlands og þjónar bæði íbúum, atvinnulífi og ört vaxandi ferðaþjónustu. Þá hefur ástand vegarins verið skilgreint sem ein helsta ógn við þróun ferðaþjónustu á svæðinu í áfangastaðaáætlun Vesturlands, sem er mikið áhyggjuefni.

Í markmiðum samgönguáætlunar um jákvæða byggðapróun kemur fram að samgöngur eigi að stuðla að miklum búsetugæðum um allt land og eflingu vinnu-, þjónustu- og skólasóknarsvæða. Ljóst er að vegurinn, eins og ástand hans er í dag, hefur verulega neikvæð áhrif á búsetu, atvinnulíf, skólasókn og samvinnu sveitarfélaga og er í raun orðinn hindrun í frekari byggðapróun á svæðinu. Því er mikilvægt að hraða framkvæmdum á veginum og þannig stuðla að jákvæðri byggðapróun.

Í samgönguáætlun 2026–2040 er lögð rík áhersla á að bæta umferðaröryggi með því að styrkja grunnnet samganga, fækka einbreiðum brúm, bæta hættulega vegkafla og tryggja að viðhald og uppbygging stofnvega mæti raunverulegri þörf og slysaættu. Þar sem Skógarstrandarvegur er stofnvegur og því hluti að grunnneti samganga er ljóst að ástand hans, þar sem stærstur hluti hans er malavegur með



einbreiðum brúm, getur ekki annað samkvæmt framangreindum markmiðum átt að vera í forgangi hvað ráðstöfun fjármuna hvað þetta varðar. Minnt er á að samkvæmt úttekt sem gerð var árið 2018-2019 kom fram að Skógarstrandarvegur væri annar hættulegasti vegur Vesturlands og sá vegur á Vesturlandi með hæstu slysatíðni. Líkt og áherslur í samgönguáætlun kveða á um þarf umferðaröryggi að vera leiðarljós í áherslum í samgönguáætlun. Skógarstrandarvegur ætti því að hljóta ákveðin forgang hvað þetta varðar.

Hvað varðar nánari upplýsingar um Skógarstrandarveg og mikilvægi hans fyrir svæðið vísar sveitarfélagið til fyrri umsagna sinna til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis vegna samgönguáætlana, einkum árin 2019/2020 og 2023. Í þeim umsögnum er fjallað ítarlega um samfélagslegt mikilvægi vegarins, m.a. út frá byggðasjónarmiðum, atvinnusjónarmiðum, öryggissjónarmiðum og sjónarmiðum um samvinnu sveitarfélaga og mögulega sameiningarkosti á svæðinu.

Meðfylgjandi er jafnframt, sem **fylgiskjal 1**, minnisblað bjarstjóra Stykkishólms, dags. 19. apríl 2024, sem unnið var að beiðni fyrrverandi formanns umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis í tengslum við vinnu nefndarinnar við samgönguáætlun árið 2024. Í minnisblaðinu eru dregin saman helstu rök fyrir því að stofnvegurinn um Skógarströnd (Skógarstrandarvegur) eigi að njóta forgangs við ráðstöfun fjármuna samkvæmt samgönguáætlun.

### 3.1. Aukið fjármagn á fyrsta tímabil samgönguáætlunar

Í fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun er gert er ráð fyrir 750 m.kr. til uppbyggingar Skógarstrandarvegar, þar af 500 m.kr. árið 2026 og 250 m.kr. árið 2027 frá Stykkishólmsvegi að Svelgsá. Þetta er hluti þeirrar uppbyggingar sem snýr að samgöngum innan sveitarfélagsins og samræmist áherslum sem sveitarfélagið hefur áður sett fram, m.a. í tengslum við sameiningu Stykkishólmsbæjar og Helgafellssveitar árið 2022. Fagnar sveitarfélagið sérstaklega þeirri uppbyggingu. Eftirstöðvar uppbyggingarnar eru metnar á um 11.800 m.kr. Í fyrirliggjandi aðgerðaáætlun hins vegar aðeins gert ráð fyrir 1.350 m.kr. til áframhaldandi framkvæmda á Skógarstrandarvegi, þ.e. 300 m.kr. árið 2028, 300 m.kr. árið 2029 og 750 m.kr. árið 2030. Að auki er áætlað að verja 6.680 m.kr. á tímabilinu 2031–2035 og 3.770 m.kr. á tímabilinu 2036–2040 til að ljúka verkefninu. Fyrirliggjandi samgönguáætlun sýnir s.s. að þótt að Skógarstrandarvegur sé kominn á dagskrá aftur, þá færist meginþungi uppbyggingarinnar út fyrir fyrsta fimm ára tímabilið (aðgerðaráætlun).

Í ljósi stöðu Skógarstrandarvegar sem hluta af grunnneti samgangna og mikilvægi hans fyrir byggðaðróun, atvinnulíf og bætt umferðaröryggi er nauðsynlegt að hraða framkvæmdinni eins og kostur er. Sveitarfélagið telur að sú forgangsöröðun að byggja eigi veginn að stærstum hluta upp á síðara tímabili samgönguáætlunar samræmist ekki markmiðum samgönguáætlunar um að forgangsráða fjármunum til grunnnets samgagna, ætlunum ríkisins um fækkun malarvega og taki ekki tillit til jafnræðis milli landshluta líkt og bent er á í kafla 1 (umsögn SSV), né stefnumörkun samgönguáætlunar varðandi umferðaröryggi og jákvæða byggðaðróun. Með vísan til framanritaðs og sérstaklega í ljósi þess að



Skógarstrandarvegur er lengsti malarvegur í stofnvegakerfi landsins á láglendi ætti uppbygging hans ekki að dragast svona á langinn, eins og raun ber vitni samkvæmt fyrirbyggjandi áætlun.

Sveitarfélagið leggur áherslu á mikilvægi þess að flýta framkvæmdum á veginum, færa stærri hluta fjárveitinga inn á fyrsta tímabil áætlunarinnar og tryggja þannig að uppbygging þessa stofnvegar í grunnneti samgangna verði í samræmi við áðurgreint markmið samgönguáætlunar. Sveitarfélagið leggur því áherslu á að aukið verði við fjármagn til uppbyggingar vegarins á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.

### 3.2. Þverun Álfafjarðar

Umferð um Skógarstrandarveg hefur aukist verulega undanfarin ár vegna fjölgunar ferðamanna og áframhaldandi uppbyggingar ferðaþjónustu á Snæfellsnesi. Ljóst er að Dalabyggð og samfélög við innanverðan Breiðafjörð munu í auknum mæli njóta góðs af þeirri þróun þegar Skógarstrandarvegur verður fullbúinn með þverun Álfafjarðar. Sveitarfélagið fagnar því að vinna við valkosti, undirbúning og greiningu vegna þverunar/brúunar Álfafjarðar sé í vinnslu og formlega í farvegi af hálfu Vegagerðarinnar.

Sveitarfélagið bendir hins vegar á að ekki sé fjallað um þverun eða brú yfir Álfafjörð í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun. Sveitarfélagið telur brýnt að fjallað sé um þennan þátt vegarins sérstaklega í samgönguáætlun, enda er þverun Álfafjarðar mikilvæg forsenda í uppbyggingu Skógarstrandarvegar.

### 3.3. Breytingar á fyrirbyggjandi samgönguáætlun

Með vísan til þess sem að framan er rakið leggur sveitarfélagið þunga áherslu á að eftirfarandi breytingar verði gerðar á fyrirbyggjandi samgönguáætlun:

- Að fjallað verði um þverun Álfafjarðar í samgönguáætlun.
- Að uppbyggingu Skógarstrandavegar verði flýtt og að fjármögnun verði færð af síðara tímabili áætlunar inn á fyrsta tímabil áætlunar (aðgerðaráætlun).

## 4. VIÐHALD OG ENDURBÆTUR Á SNÆFELLSNESVEGI 54 OG STYKKISHÓLMSVEGI 58

Sveitarfélagið Stykkishólmur fagnar aukinni áherslu á viðhald stofnvega í samgönguáætlun 2026–2040 og þeim framkvæmdum sem nú þegar eru komnar í útboð af hálfu Vegagerðarinnar (febrúar 2026). Sérstaklega er fagnað *annars vegar* endurbótum á um 4 km. kafla Stykkishólmsvegar nr. 58 frá Stykkishólmi og út fyrir Þingvallaafleggjara og *hins vegar* á 6 km. kafla frá Brúarhrauni að Hraunsmúla Snæfellsnesvegi nr. 54, en báðar framkvæmdirnar fela í sér styrkingu burðarlags og endurnýjun slitlags á köflum á milli Stykkishólms og Borgarness.

Þrátt fyrir þessar þessar jákvæðu framkvæmdir er ástand Stykkishólmsvegar 58 og Snæfellsnesvegar 54 milli Stykkishólms og Borgarness víða enn óviðunandi. Slitlag er laskað, vegkantar brotnir og





burðargeta takmörkuð miðað við verulega aukinn umferðarpunga, bæði vegna þungaflutninga og vaxandi ferðaþjónustu. Endurtekin vandamál, svo sem bikblæðingar og yfirborðsskemmdir, sýna að viðhaldsskuldin er mikil og að tímabundnar aðgerðir duga skammt. Aukinn umferðarpungi og uppsöfnuð viðhaldsskuld kalla á áframhaldandi uppbyggingu veganna.

Sveitarfélagið leggur því áherslu á að sú aukna áhersla á aukið fjármagn til viðhalds, sem kynnt var á síðasta ári, verði fest í sessi í samgönguáætluninni með varanlegum hætti hvað varðar viðhald stofnvega með sérstakri áherslu á vegina á milli Stykkishólms og Borgarness (Stykkishólmsvegur nr. 58 og Snæfellsnesvegur nr. 54).

Með vísan til þess sem að framan er rakið leggur sveitarfélagið þunga áherslu á að eftirfarandi breytingar verði gerðar á fyrirliggjandi samgönguáætlun:

- **Að áframhaldandi og aukin fjármögnun til viðhalds stofnvega, með áherslu á uppbyggingu milli Stykkishólms og Borgarness, verði tryggð í samgönguáætlun.**

## 5. LOKAORÐ

Fulltrúar sveitarfélagsins óska eftir að koma á fund umhverfis- og samgöngunefndar til að fylgja eftir umsögn Sveitarfélagsins Stykkishólms og að ræða nánar þær áherslur sem þar koma fram.

  
Virðingarfyllt,  
Jakob Björgvin Sigríðarson Jakobsson,  
bæjarstjóri.





## MINNISBLAÐ

Móttakandi: Bjarni Jónsson, formaður umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.  
Varðandi: Minnisblað bæjarstjórans í Stykkishólmi um þjóðveg 54 um Skógarströnd.  
Málsnúmer: 2306027.  
Dags.: 19. apríl 2024.  
Málefni: Samantekt helstu sjónarmiða hvers vegna stofnvegurinn um Skógarströnd (Skógarstrandarvegur) ætti að vera í forgangi við ráðstöfun fjármuna samkvæmt samgönguáætlun.

Að beiðni formanns umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis er með minnisblaði þessu í stuttu máli dregin fram helstu sjónarmið að baki því hvers vegna Skógarstrandarvegur ætti að vera í forgangi við ráðstöfun fjármuna samkvæmt samgönguáætlun. Hafa ber í huga að um er að ræða grófa samantekt í punktaformi til þess að einfalda yfirferð málsins í samræmi við beiðni þar um.

## Stofnvegur um Snæfellsnesveg 54 um Skógarströnd á að vera í forgangi í samgönguáætlun

- Skógarstrandarvegur er eini stofnvegurinn á Vesturlandi án bundins slitlags
- Skógarstrandarvegur ætti að vera í forgangi skv. markmiðum í samgönguáætlun
  - Í athugasemdum við þingsályktunartillögu um samgönguáætlun kemur fram að **uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.**
  - Samkvæmt samgönguáætlunar er það **markmið hennar að allar helstu stofnleiðir og tenging þeirra við þéttbýli með fleiri en 100 íbúa verði með bundnu slitlagi** og viðunandi burðarþoli.
  - Vegurinn ætti að vera í forgangi skv. markmiðum fyrirhl. samgönguáætlunar
  - Skógarstrandarvegur er hluti grunnnetsins og **ætti að vera í forgangi við ráðstöfun fjármuna** skv. samgönguáætlun
  - Endurspeglast ekki í fyrirbyggjandi samgönguáætlun.

## Samstaða sveitarfélaga á Vesturlandi

- Sveitarfélög á Vesturlandi hafa lagt þunga áherslu á hönnun og lagningu bundins slitlags við Skógarstrandarveg
- Endurspeglast í samgönguáætlun Vesturlands.

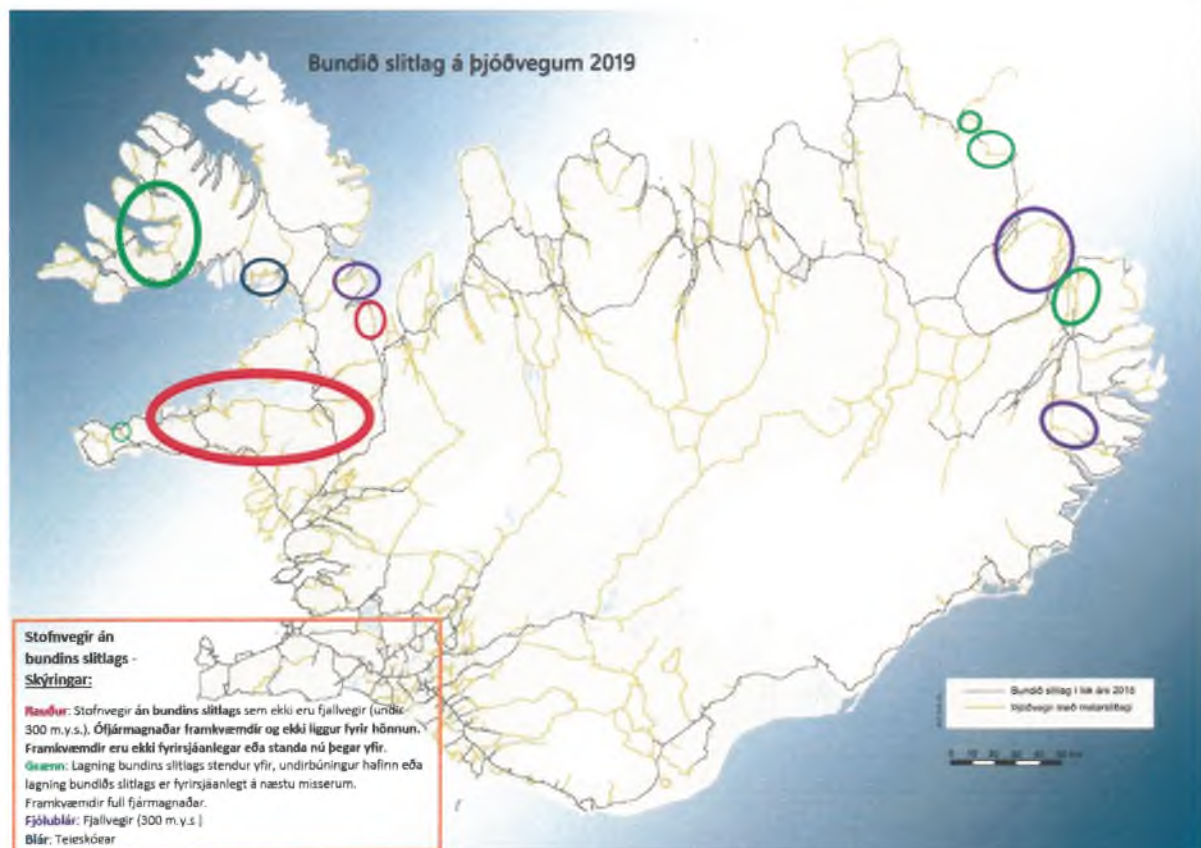
## Áherslumál og forsenda í sameiningu Stykkishólmsbæjar og Helgafellssveitar

- Það er afar mikilvægt að geta hafið framkvæmdir við Skógarstrandarveg í hinu sameinaða sveitarfélagi eftir sameiningu sem fyrst, en það var áhersluatriði hér í sameiningunni að byggja upp Skógarstrandarveg með sérstakri áherslu á að forgangsraða uppbyggingu jafnframt innan sveitarfélags (s.s. ekki einungis frá Búðardal heldur einnig uppbyggingu frá Stykkishólmsvegi að Álfarfirði)



- Á fundi samstarfsnefndar um sameininguna með Sigurður Inga, innviðaráðherra, í sameiningarferlinu vorið 2022 (fyrir kosningu um sameininguna) nefndi hann það sérstaklega, sem við kynntum á íbúafundi fyrir kosningarnar, að áherslur ríkisstjórnar myndu taka mið af þeim áherslum sem lögð yrðu á oddinn í sameiningum yrðu þær samþykktar.
- Íbúar hér í hinu sameinaða sveitarfélagi og nágrennar okkar bíða því spenntir að sjá nýja samgönguáætlun og hvort hún endurspegli þessar áherslur um uppbyggingu Skógarstrandarveggar.
- Verði ekki efndir í þessum efnum hef ég miklar áhyggjur af frekari sameiningum á svæðinu, t.d. held ég að það yrði tómt mál að tala um Skógarstrandarveg sem áherslumál í sameiningu við Dalabyggð og verður því botninn dottinn úr áhuga á þeim viðræðum (minni á að íbúar í Dalabyggð völdu sameinað sveitarfélag Stykkishólmsbæjar og Helgafellssveitar sem fyrsta kost í sameiningu samkvæmt íbúakönnun sem var framkvæmd samhliða síðustu sveitarstjórnarkosningum).

### Yfirlit frá 2019 yfir STOFNVEGI án bundins slitlags á Íslandi:



### Skógarstrandarvegur:





### Samfélagsleg áhrif – búseta, atvinnulíf og vinnu- og skólasókn

- Markmið samgönguáætlunar er að auka búsetugæði með því að bæta samgöngur innan og milli skilgreindra vinnusóknarsvæða og stækka þau þar sem hægt er.
  - Með lagningu bundins slitlags á Skógarstrandarveg er ljóst að mun efla fjölbreytta atvinnu á svæðinu, bæta samkeppnishæfni þar sem aðgangur að þjónustu nærliggjandi svæða verður betri og stækka fyrirbyggjandi vinnusóknarsvæði.
- Bundið slitlag á Skógarströnd mun efla fjölbreytta atvinnu á svæðinu og stækka fyrirbyggjandi vinnusóknarsvæði.
  - Þar sem ekki er bundið slitlag á svo mikilvægum vegi, eins og skilgreindir stofnvegir eru, þá skortir á það að svæðið geti virkað sem eitt atvinnusvæði

### Samvinna og sameining sveitarfélaga

- Vegurinn hefur hamlandi áhrif á samvinnu og/eða sameiningar sveitarfélaga
- Bættar samgöngur munu efla byggðir í kringum svæðið og leiða til aukinnar samvinnu milli sveitarfélaga og jafnvel sameiningar sveitarfélaga.
  - Hefur jákvæð áhrif mjög víða – m.a. á norðanverðu Snæfellsnesi, um Dali, í Reykhólasveit, sunnanverða Vestfirði og norður á Strandir sem og að koma á bættri tengingu svæðanna við Norðurland.
- Án bættra samganga um Skógarströnd er í raun óraunhæfur kostur að ræða um sameiningar sveitarfélaga milli sveitarfélaga á Snæfellsnesi og Dalabyggðar.

### Öryggi er grunntónninn samkvæmt samgönguáætlun

- Skógarstrandarvegur **er meðal hættulegustu vega landsins.**
- Umferðin tífalt meiri en vegurinn var hannaður til að þola og því verður hann að óbreyttu áfram mikil slysagildra.

### Tengsl við byggðaáætlun

- Í stefnumótandi byggðaáætlun er m.a. lögð áhersla á að takast á við fækkun íbúa á einstökum svæðum, einhæft atvinnulíf og tryggja að tæknibreytingar og þróun eigi sér jafnframt stað í hinum dreifðari byggðum landsins, auk þess sem stefnt er að greiðari samgöngum og aðgengi að þjónustu.
- Endurbætur á umræddum stofnvegi myndu þannig vera í skýru samræmi við þær áherslur sem fram koma í stefnumótandi byggðaáætlun og til þess fallnar að efla byggð á Skógarströnd sem og á nærliggjandi svæðum.

### Vegurinn í núverandi ástandi sundrar byggðum og hefur neikvæð byggðaráhrif

- Stykkishólmur miðstöð verslunar og þjónustu yfir 400 ár fyrir allt Snæfellsnes, Breiðafjörð og Dalasýslu.
- Milli Snæfellsness og Dalasýslu voru því **tengsl mjög sterk út 20. öldina, en hefur á 21. öldinni með áberandi hætti slitnað á þau sterku tengsl sem á voru á milli**



Snæfellsness og Dalasýslu og leitt af sér minni samvinnu og samgang milli byggðarlaga

- **Slæmar vegasamgöngur slíta tengl og sundra byggðum – sem er að raungerast!**
- **Bættar samgöngur munu blása nýju lífi í þau tengsl Dalamanna og Snæfellinga og koma á þeim samgangi og samvinnu sem einkenndu svæðið svo lengi.**
- Vegurinn afar mikilvægur hvað varðar búsetu, vinnu- og skólasókn á svæðinu.
- Vegurinn virkar sem hraðahindrun á atvinnuþróun og uppbyggingu á svæðinu.
  - Tækifæri til sóknar í byggðarlögum sem búa við viðvarandi fólksfækkun, eins og Dalabyggð, eru helst talin vera í ferðabjónustu
- Vegurinn hefur einnig neikvæð áhrif á skólasókn barna
  - Snjómokstur um veginn um Skógarströnd ekki nema tvo daga í viku, eða skv. F.reglu vegagerðarinnar, með tilheyrandi áhrifum á skólasókn barna á svæðinu.
    - Í umsögn Dalabyggðar er lýst yfir miklum áhyggjum af vegamálum í tengslum við skóla- og fræðslumál

#### Markmið um umhverfissvænni samgöngur

- „Ríkisstjórnin hefur sett fram **aðgerðaráætlun í loftlagsmálum** sem miðar að því að standa við skuldbindingar Íslands samkvæmt Parísarsamkomulaginu. **Í samgönguáætlun er lagt til að unnið verði í samræmi við áherslur aðgerðaráætlunarinnar.**”
- Margir íbúar og allir flutningsaðilar á Snæfellsnesi kjósa að keyra krók suður í Borganes og þaðan yfir Bröttubrekku eða upp Holtavörðuheidi í stað þess að fara um Skógarströnd.
  - Vöruflutningabílar keyra undantekningarlaust ekki um Skógarstrandarveg sökum ástands vegarins.
  - Lengir það ferð þeirra frá Vestfjörðum og Norðurlandi á Snæfellsnes (og öfugt) umtalsvert, eða frá Norðurlandi um 60 km og frá Vestfjörðum um 100 km.
- Flutningabílar eru með hæstu losun á koldíoxíði á hvern kílómetra og að auki felur þessi umframkeyrsla sem ég fór yfir áðan í sér aukið niðurbrot á vegakerfi landsins með tilheyrandi kostnað
  - Aukin losun koltvísýrings, flutningabílar með hæstu losun
  - Eldsneytisnotkun fólksbifreiða er a.m.k. 20% minni á vegum með bundnu slitlagi en þeim sem eru með malarslitlagi (munurinn fyrir stærri og þyngri bíla er enn meiri)





- Ferð eins flutningsbíls með 80% hleðslu getur valdið jafnmiklu sliti á vegum og 9.000 ferðir venjulegs fólksbíls sem vegur 1800 kg
- Sé flutningabíllinn með tengivagn og 80% hleðslu getur slitið á vegum svarað til 12.000 ferða fólksbílsins

Vegurinn hamlar uppbyggingu ferðaþjónustu og framþróun ferðamála

- Í Áfangastaðaáætlun Vesturlands er Skógarstrandarvegur skilgreindur sem mjög mikilvægur vegur með tilliti til uppbyggingar ferðaþjónustu og framþróun ferðamála á Vesturlandi.
- Þá er sérstaklega tiltekið að ein af helstu ógnunum í ferðaþjónustu á Vesturlandi sé óþóðlegt ástand Skógarstrandarvegarins.

Virðingarfyllst,  
Jakob Björgvin Sigríðarson Jakobsson,  
bæjarstjóri



# Sveitarfélagið Ölfus

Þorlákshöfn 4. Febrúar 2026

## Umsögn Sveitarfélagsins Ölfus um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun 2026 til 2030.

Varðar: Hafnarframkvæmdir og samkeppnishlutverk Þorlákshafnar

Sveitarfélagið Ölfus lýsir verulegum áhyggjum af fyrirliggjandi samgönguáætlun sem gerir ráð fyrir að uppbyggingu hafnar í Þorlákshöfn verði frestað til árana 2029–2030 og framlög til verkefnisins jafnframt skert. Framlögð áætlun gerir ekki ráð fyrir neinum framkvæmdum árin 2026, 2027 og 2028. Eingöngu er gert ráð fyrir að greidd verði skuld ríkisins gagnvart sveitarfélaginu vegna framkvæmda sem var flýtt. Þá erum framtíðarframlög ríkisins til stuðnings við hafnarframkvæmdir í Þorlákshöfn skorin niður um 33%, úr 60% í 40%.

| Höfn                                                                              | Kostnaður          |                          | 2026          | 2027          | 2028          | 2029          | 2030          | 2031+         | Hlutar ríkisj. |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Verkefni                                                                          | Heildar-<br>kostn. | Lokið<br>kostn. 1.1.2026 | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. | Kostn. Fjárv. |                |
| <b>Þorlákshöfn</b>                                                                |                    |                          |               |               |               |               |               |               |                |
| Suðurvarangarður, lenging um 250 m og snúningur um 41° og ríf tunnu               | 2.892              | 2.439                    | 453,0         | 219,2         |               |               |               |               | 60%            |
| Dýpkun við Suðurvarabryggja (-8 m dýpi) og inniglingu og snúningsrými (-9 m dýpi) | 808                | 600                      | 208,0         | 100,6         |               |               |               |               | 60%            |
| Austurgarður, stytting garðs um 60 m                                              | 129                | 129                      |               |               |               |               |               |               | 75%            |
| Suðurvarabryggja, endurbygging (160 m stálþil og þekja, -9,5 m dýpi)              | 904                | 800                      | 104,0         | 62,9          |               |               |               |               | 75%            |
| Skarfaskebryggja – snúningur bryggju (150 m stálþil, -8 m dýpi)                   | 1.000              |                          |               |               |               | 400,0         | 129,0         | 400,0 129,0   | 40%            |

*Framkvæmdum lokið árið 2024 og 2025. Um er að ræða skuld gagnvart Sveitarfélaginu*

*Framkvæmdum frestað til 2029, alger forsendubrestur fyrir skipafélög*

*Framlög ríkisins skorin niður um 33%*

Slík forgangsroðun felur í sér afgerandi stefnubreytingu frá fyrri samgönguáætlunum og er að mati sveitarfélagsins hvorki í samræmi við raunverulegar þarfir hafnarinnar né þá almannahagsmuni sem tengjast virkri samkeppni í sjóflutningum.

Sveitarfélagið tekur undir þau sjónarmið sem fram koma í erindi Smyril Line, dags. 16. desember 2025 (sjá viðhengi 1), þar sem lýst er alvarlegum rekstrar- og öryggisáskorunum vegna núverandi hafnaraðstöðu í Þorlákshöfn. Þar er bent á aukið álag, skemmdir á búnaði, lengri viðverutíma

skipa, erfið veðurskilyrði og takmarkanir vegna dýpis og aðstöðu við bryggjur. Sérstaklega er undirstrikað að núverandi aðstaða uppfyllir ekki kröfur um öruggan og áreiðanlegan rekstur stærri skipa, einkum yfir vetrartímann, og að brýn þörf sé á lengingu Skarfaskersbryggju.

Samhliða þessum sjónarmiðum vill sveitarfélagið sérstaklega vekja athygli á því lykilhlutverki sem Þorlákshöfn gegnir í dag í samkeppni á íslenskum flutningamarkaði. Hjá Þorlákshöfn hefur byggst upp öflug starfsemi flutningafélaga sem veita rótgrónum aðilum raunverulega samkeppni og hafa þannig hrist upp í markaði sem lengi einkenndist af fákeppni. Þessi þróun er til hagsbóta fyrir íslenskt atvinnulíf og neytendur, enda hefur flutningskostnaður bein áhrif á vöruverð og samkeppnishæfni hagkerfisins.

Í þessu samhengi minnir sveitarfélagið á álit Samkeppniseftirlitsins frá því fyrir rúmum tveimur árum, sem sett var fram í kjölfar ákvörðunar eftirlitsins vegna ólögmæts samráðs Samskipa og Eimskips (sjá viðhengi 2). Þar hvatti eftirlitið stjórnvöld, þar á meðal Innviðaráðuneytið, sérstaklega til þess að tryggja aðgengi nýrra og minni keppnauta í sjóflutningum að fullnægjandi hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu hér á landi. Uppbygging Þorlákshafnar sem öflugrar vöruhafnar er í þessu ljósi ekki einungis byggðamál eða hagsmunamál einstakra fyrirtækja, heldur liður í því að framfylgja markmiðum samkeppnisyfirvalda og verja almannahagsmunum. Þá minnir sveitarfélagið á svar Stjórnarráðsins dags. 5. apríl 2024 við erindi Félags atvinnurekanda (sjá viðauka 3) þar sem minnt á mikilvægi þess að efla forsendur samkeppnis á flutningamarkaði. Í svar stjórnarráðsins segir:

***„Ráðuneytið tekur alvarlega þau sjónarmið sem fram koma í nefndu álit Samkeppniseftirlitsins og leitar leiða til að koma til móts við þau tilmæli er beint er til ráðherra“***

Öllum má ljóst vera að sú tillaga að samgönguáætlun sem hefur verið kynnt gengur þvert gegn þessum orðum stjórnarráðsins. Slík vinnubrögð eru óviðunandi þegar um er að ræða almannahagsmunum sem þá er hér ræðir.

Sveitarfélagið Ölfus telur að sú ákvörðun að fresta hafnarframkvæmdum í Þorlákshöfn gangi þvert gegn þessu álit Samkeppniseftirlitsins. Hún veikir stöðu þeirra aðila sem þar starfa, grefur undan virkri samkeppni í sjóflutningum og styrkir um leið yfirburðastöðu annarra hafna og markaðsaðila. Sveitarfélagið bendir jafnframt á að Smyril Line og aðrir notendur hafnarinnar hafa ráðist í verulegar fjárfestingar, meðal annars í smíði á nýjum, stærri og umhverfisvænni skipum sem áformað er að hefji siglingar sumarið 2026. Slíkar ákvarðanir voru teknar í trausti þess að fyrirhuguð hafnaruppbygging yrði framkvæmd samkvæmt gildandi áætlunum. Fyrirliggjandi samgönguáætlun brýtur því alvarlega gegn þeim réttlátu væntingum sem fyrirtækið byggði ákvörðun sína á.

Að mati Sveitarfélagsins er óásættanlegt að slíkum verkefnum sé frestað þegar fjárfestingar eru komnar á lokametrana og ljóst er að núverandi aðstaða stenst ekki kröfur um öruggan, skilvirkan og sjálfbæran rekstur. Slík óvissa grefur undan trúverðugleika opinberra áætlana, torveldar langtímaáætlanir fyrirtækja og vinnur gegn yfirlýstum markmiðum stjórnvalda um samkeppni og sjálfbærni í samgöngum.

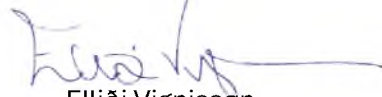
Sveitarfélagið Ölfus hvetur því eindregið til þess að drög að samgönguáætlun verði endurskoðuð hvað varðar Þorlákshöfn, þannig að tryggð verði tímanleg framkvæmd hafnarbóta, þar á meðal lenging Skarfaskersbryggju, í samræmi við fyrri áætlanir og álit Samkeppniseftirlitsins.

Að lokum er það ítrekað hér er um að ræða mál sem varðar miklu víðtækari hagsmunum en hag eins sveitarfélags eða einstakra fyrirtækja. Uppbygging Þorlákshafnar er lykilþáttur í að tryggja

virka samkeppni í flutningum, styrkja íslenskt atvinnulíf og verja hagsmuni neytenda um allt land. Ákvarðanir sem veikja Þorlákshöfn, eru gegn þessum hagsmunum.

Í ljósi ofangreind telur Sveitarfélagið Ölfus að samgöngunefnd beri að leiðrétta forgangsörðun við afgreiðslu áætlunarinnar.

Þorlákshöfn 26. Janúar 2026

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Elliði Vignisson', with a long horizontal stroke extending to the right.

Elliði Vignisson  
bæjarstjóri

# Viðauki 1



Smyril Line  
Yviri við Strond 1, P.O. Box 370  
110 Tórshavn, Faroe Islands

+298 34 59 00  
office@smyrilline.fo  
smyrilline.fo

Harbour Committee  
Ólfus Municipality

Tórshavn, 16. December 2025

## **Urgent Matter Regarding the Timeline for Harbour Development in Þorlákshöfn**

Dear committee,

I am writing to express our deep concern regarding the recently published proposal for the national transport plan, in which the harbour development in Þorlákshöfn is not scheduled to begin until 2029-2030.

### **Challenges at Þorlákshöfn**

The current conditions at Þorlákshöfn present considerable operational challenges: increasing logistical demand, recurring damage to trailers and equipment, prolonged turnaround times, and safety concerns in high winds. There is also elevated risk of vessel impact or propeller incidents, while low tides can compromise safe and efficient manoeuvring. Please see the attached letter, which we have previously sent to the municipality of Ólfus, outlining our challenges and requests.

Over the past year, we have operated a larger vessel, *Lista*, on this route, gaining significant experience with the demands imposed by a ship of its scale. It has become clear that operating a vessel of this size in Þorlákshöfn is far from straightforward. The associated risks increase substantially, and maintaining the planned schedule during winter months has proven very difficult. As a result, *Lista* performs significantly fewer sailings during this period.

If construction in Þorlákshöfn is postponed until 2029-2030, as the proposal currently indicates, the consequences will be extremely serious. We will be unable to operate the new vessels safely under normal weather conditions, and both safety and operational reliability may be compromised. This stands in direct contradiction to the transport plan's vision namely, that Iceland should be among the leading nations with robust and safe transport infrastructure.

### **Fleet investments**

In recent years, Smyril Line has made significant investments aimed at securing long-term operations in Iceland. We are currently building two new vessels, designed specifically for the route to Þorlákshöfn and scheduled for delivery in the summer of 2026. These investments were made with the understanding, based on ongoing dialogue with the municipality of Ólfus, that harbour facilities would be upgraded to accommodate the new



Smyril Line  
Yviri við Strond 1, P.O. Box 370  
110 Tórshavn, Faroe Islands

+298 34 59 00  
office@smyrilline.fo  
smyrilline.fo

vessels. We have also invested in new warehousing facilities and, together with the municipality, laid the foundation for further commercial development in the region. To operate the new vessels efficiently and responsibly, it is essential that the necessary port expansions are carried out.

Our new vessels represent a major step forward in environmental and social responsibility. They are built to modern standards, with significantly lower emissions and improved working conditions for employees both at sea and ashore. To realise these benefits and ensure safe and efficient operations, it is essential that the planned harbour improvements, including extension of the breakwater, dredging, and modifications to berthing structures, continue without interruption and are completed as originally planned.

The planned upgrades at Þorlákshöfn are essential to enabling the vessels to operate at full capacity and to ensuring that future transport services can be provided in a professional and sustainable way.

### **Strengthening Market Competition**

We would also emphasise that Smyril Line's presence in Iceland increases competition in the transport market, ultimately benefiting Icelandic customers, because we are an important provider of import and export services for the Icelandic market.

The Competition Authority's Opinion No. 1/2023 emphasizes that the transport market continues to be highly concentrated, with substantial entry barriers, particularly in ports, that limit the ability of new operators to establish themselves. Enhancing competition across both land and maritime transport is crucial for lowering costs and safeguarding consumer interests.

The expansion of the port is therefore a clear step in the right direction to strengthen competitiveness in Iceland, and to ensure that port development initiatives actively promote access for multiple operators, as a well-functioning transport system relies on the presence of several robust competitors.

Smyril Line's presence has already contributed to more reliable schedules, greater capacity, and improved service quality for businesses that depend on efficient logistics. By ensuring that multiple operators have genuine access to port infrastructure, you can help promote better service standards, more favourable pricing, and greater resilience in supply chains. These improvements are essential for supporting Icelandic companies in international trade and enhancing the competitiveness of the Icelandic economy.

Smyril Line has consistently sought to support the development of Iceland's transport system through our operations in Þorlákshöfn and through substantial recent investments in vessels and local infrastructure. We wish to continue contributing positively to national connectivity and regional development. To do so, we depend on harbour infrastructure that enables safe, reliable operations for the new vessels.





Smyril Line  
Yviri við Strond 1, P.O. Box 370  
110 Tórshavn, Faroe Islands

+298 34 59 00  
office@smyrilline.fo  
smyrilline.fo

We therefore respectfully and urgently request that the Port Committee address this matter and take the necessary steps to ensure that the required priorities in Portlákshöfn are implemented. This is not only crucial for Smyril Line's operational capacity, but also essential for maintaining safe working conditions in Portlákshöfn and for supporting continued development in the region.

We stand ready to provide detailed technical documentation, operational analyses, or any additional information as needed.

For Smyril Line, it is of key importance that the plans remain in place, and we trust that the municipality will uphold its commitments, whether or not the parliamentary plan is implemented.

Kind regards

Jens Meinhard Rasmussen, CEO



## Viðauki 2

Reykjavík, 1. september 2023

Álit nr. 1/2023

### Samkeppnishindranir á flutningamarkaði

#### Leiðir til að efla samkeppni á flutningamarkaði

1. Með álitinu þessu er mælt til þess að ráðist verði í aðgerðir til þess að draga úr samkeppnishindrunum á flutningamarkaði, skapa aðhald og efla með því samkeppni. Er það m.a. til þess fallið að hafa jákvæð áhrif á vöruverð á fjölþættum sviðum, almenningi og fyrirtækjum til hagsbóta.
2. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 33/2023, *Brot Samskipa gegn banni við ólögmeðu samráði*, er gerð grein fyrir alvarlegum brotum á samkeppnislögum og er mælt fyrir um aðgerðir til að koma í veg fyrir að þau endurtaki sig. Ákvörðunin varpar ljósi á mikilvægi þess að stjórnvöld gripi til aðgerða til að efla samkeppni á flutningamarkaði. Er það m.a. mikilvægt vegna hækkana á vöruverði síðustu mánuði og ríkjandi aðstæðna í íslensku efnahagslífi.
3. Með hliðsjón af framangreindu mælist Samkeppniseftirlitið m.a. til eftirfarandi:
  - Að stjórnvöld og hlutaðeigandi opinberir aðilar tryggji aðgengi nýrra og minni keppnauta í sjóflutningum að fullnægjandi hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu hér á landi.
  - Að stjórnvöld skapi aðstæður fyrir aukna samkeppni í landflutningum, m.a. í tengslum við aðgerðir sem mælt er fyrir um í ákvörðun nr. 33/2023.
  - Að hugað sé að leiðum til að skapa aukið aðhald gagnvart nýrri eða sértækri gjaldtöku á flutningamörkuðum.
4. Samkvæmt c-lið 1. mgr. 8. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 er það hlutverk Samkeppniseftirlitsins að gæta þess að aðgerðir opinberra aðila takmarki ekki samkeppni og að benda stjórnvöldum á leiðir til þess að gera samkeppni virkari og auðvelda aðgang nýrra aðila á markaði. Samkvæmt 3. gr. reglna nr. 880/2005, um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins, er eftirlitinu heimilt að beina tilmælum til fyrirtækja, samtaka þeirra og opinberra aðila í því skyni að efla virka samkeppni. Samkvæmt 18. gr. samkeppnislaga skal eftirlitið vekja athygli ráðherra á því í álitinu ef það telur að ákvæði laga eða stjórnvaldsfyrirmæla stríði gegn markmiðum samkeppnislaga eða torveldi frjálsa samkeppni.
5. Álit þetta er grundvallað á framangreindu. Er álitinu beint til innviðaráðherra, Faxaflóahafna sf., Reykjavíkurborgar og annarra sveitarfélaga. Jafnframt verður álitid kynnt fyrir öðrum hlutaðeigandi ráðuneytum og stofnunum og fyrirtækjum sem reiða sig á vöruflutninga.



## 1. Mikilvægi flutningamarkaða – áhrif á verðlag

6. Vegna legu Íslands er mikilvægt að samgöngur til og frá landinu séu greiðar og íbúar og fyrirtæki hafi góðan aðgang að erlendum mörkuðum og geti nýtt sér þá möguleika sem viðskipti við útlönd fela í sér. Veðurfar og landgæði gera það jafnframt að verkum að Ísland er háð innflutningi, hvort tveggja á neysluvörum eða framleiðsluþáttum. Þá treysta útflutningsgreinarnar á flutninga til og frá landinu sem hafa áhrif á samkeppnishæfni þeirra. Kostnaður vegna flutninga hefur því bein áhrif á velsæld hér á landi.
7. Flutningar innanlands eru sömuleiðis mikilvægir fyrir samkeppnishæfni og þróun byggða á landinu öllu. Aðgangur ólíkra byggðarlaga að mörkuðum skiptir sköpum fyrir atvinnulíf og neytendur. Samkeppnisáðstæður er varða flutninga á vörum innanlands skipta því miklu máli í framkvæmd byggðastefnu.
8. Hagtölur endurspegla mikilvægi viðskipta við útlönd og flutningastarfsemi. Þannig var vægi inn- og útflutnings af vergri landsframleiðslu (VLF) á árinu 2022 um 26% í tilviki útflutnings og 35% í tilviki innflutnings.<sup>1</sup> Sé lítið til vægis innfluttra vara í vísitölu neysluverðs hafa vöruflokkar sem samanstanda eingöngu af innfluttum vörum vegið um þriðjung af vísitölunni sl. ár.<sup>2</sup> Þá námu heildartekjur nokkurra helstu vöruflutningafyrirtækja hér á landi á árinu 2022 tæplega 200 milljörðum króna sem samsvarar um 5% af VLF sama ár.<sup>3</sup>
9. Á síðastliðnum misserum hafa orðið miklar sviptingar á flutningamörkuðum erlendis sem hafa endurspeglast í miklum verðsveiflum. Þannig fjór- til áttfaldaðist verð á gámaflutningum á mikilvægum siglingaleiðum erlendis frá upphafi árs 2020 til miðs árs 2021 og héldust þannig fram í ársbyrjun 2022, þegar það tók að lækka og er nú um mitt ár 2023 svipað og í upphafi árs 2020. Flutningsmagn á heimsvísu dróst saman um tæp 10% við upphaf árs 2020, í samanburði við árið 2019, en jókst svo þegar líða tók á árið og var við lok þess um 3-4% meira en fyrir samdráttinn. Hefur það haldist nokkuð stöðugt fram á árið 2023.<sup>4</sup>
10. Hvað varðar þróun á flutningsmagni þá hefur það aukist hlutfallslega meira hér á landi en erlendis, eða um 10% á milli 2019 og árunna 2021 og 2022, í samanburði við 3-4% á heimsvísu.<sup>5</sup>
11. Hér á landi sem og erlendis hefur hagur flutningafyrirtækja vænkast árin 2021 og 2022. Nefna má rekstur A.P. Møller – Maersk, en tekjur félagsins tvöfölduðust á milli 2020 og 2022, auk þess sem EBIT sexfaldaðist.<sup>6</sup> Þá hafa Eimskip og Samskip skilað góðri afkomu. Á árinu 2021 var afkoma Samskipa „methá, samanborið við seinustu 10 ár“ og á árinu 2022 jókst hagnaður

<sup>1</sup> Hagstofa Íslands. 2023. Verðmæti út- og innflutnings eftir mánuðum (FOB/CIF) 2011-2023. Vefslóð: [https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur\\_utanrikisverslun\\_1\\_voruvskipti\\_01\\_voruskjoti/UTA06\\_001.px](https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur_utanrikisverslun_1_voruvskipti_01_voruskjoti/UTA06_001.px)

Hagstofa Íslands, 2023. Kröftugur hagvöxtur á síðasta ári. Vefslóð: <https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/thiodhagsreikningar/thiodhagsreikningar-2022-aastlun/>

<sup>2</sup> Hér eru aðeins meðtöldir flokkar sem innihalda einungis innfluttar vörur; innfluttar mat- og drykkjarvörur, nýr bill og varahlutir, bensín, innfluttar vorur aðrar og áfengi og tóbak. Vægi innflutnings er því vanmetið að þessu leyti. Hagstofa Íslands, 2023. Vísitala neysluverðs eftir eðli og uppruna. Vefslóð: [https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur\\_visitotur\\_1\\_vnw\\_3\\_greiningarvisitotur/VIS01102.px/table/tableViewLayout2/](https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur_visitotur_1_vnw_3_greiningarvisitotur/VIS01102.px/table/tableViewLayout2/)

<sup>3</sup> Upplýsingar um rekstrartekjur eru fengnar úr ársakýrslum 2022 frá helstu vöruflutningafyrirtækjum og bornar saman við verga landsframleiðslu, frá Hagstofu Íslands. Vefslóð: [https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur\\_thiodhagsreikningar\\_landframli\\_1\\_landframleidsla/T\\_HJ01102.px/](https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur_thiodhagsreikningar_landframli_1_landframleidsla/T_HJ01102.px/)

<sup>4</sup> ING solely. 2023. Global container shipping outlook: pressure mounts amid flood of new capacity. Vefslóð: <https://think.ing.com/articles/global-container-shipping-outlook-pressure-mounts-amid-flood-new-capacity/>

<sup>5</sup> Faxafloahafnir. 2023. Tölulegar upplýsingar 2022. Vefslóð: <https://www.faxafloahafnir.is/is/tolulegar-upplysingar/skip-og-flutningar/tolulegar-upplysingar-2021/>

<sup>6</sup> Maersk. 2023. The Annual Report 2022 for A.P. Møller. Vefslóð: <https://investor.maersk.com/news-releases/news-release-details/annual-report-2022>



félagsins um 45% á milli ára.<sup>7</sup> Þegar litið er til gengis hlutabréfa Eimskips í Kauphöllinni hefur góð afkoma félagsins endurspeglast í verði á hlutabréfum fyrirtækisins en það var í kringum 200 á árunum 2019 og 2020 en hefur frá ársbyrjun 2022 sveiflast á milli 500-600.<sup>8</sup>

12. Á síðastliðnum vikum og mánuðum hafa ýmsir kostnaðarliðir lækkað hér á landi. Hvað varðar kostnaðarliðið íslensku skipafélaganna hefur verið bent á að á árinu 2023 hafi krónan styrkst og oliuverð lækkað. Aftur á móti hafi t.a.m. sjóflutningsverð og þjónustugjöld Eimskips hækkað um 15,1% á árinu.<sup>9</sup> Þá hefur í opinberri umræðu verið bent á tilvik þar sem erlendir samstarfsaðilar innlendra aðila fái hagstæðari tilboð frá flutningafélögunum en innlendu aðilarnir, fyrir nákvæmlega sömu flutninga.<sup>10</sup>
13. Í erindi Félags atvinnurekenda (FA) til Samkeppniseftirlitsins, frá 8. ágúst 2023, er greint frá miklum áhyggjum félagsmanna af verðhækkunum á frakt, sem hafi verið drjúgar að undanförmu. Nefndar eru sem dæmi nýlegar hækkanir sem haft hafi áhrif á verðlag innfluttrar vöru. Þá er í bréfinu greint frá könnun á meðal félagsmanna þar sem spurt var út í hækkanir á gjaldskrár fyrir skipa- og flugfrakt undanfarin tvö ár. Af niðurstöðum hennar má m.a. ráða talsverðar áhyggjur af hækkunum, sem og gagnsæi þeirra og skýrleika.
14. Framangreind sjónarmið Félags atvinnurekenda eru af sama meiði og fram hafa komið í samskiptum Samkeppniseftirlitsins við fyrirtæki síðustu mánuði.<sup>11</sup>

## 2. Samkeppnishindranir sem varpað er ljósi á með ákvörðun nr. 33/2023

15. Með ákvörðun nr. 33/2023, *Brot Samskipa gegn banni við ólögmætu samráði*, er komist að þeirri niðurstöðu að Samskip hafi með alvarlegum hætti brotið gegn banni 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins með ólögmætu samfelldu samráði við Eimskip á árunum 2008 til 2013 (megin rannsóknartímabil), auk þess sem til tekin brot hafi átt sér stað fyrir þetta tímabil. Í júní árið 2021 gerði Eimskip sátt við Samkeppniseftirlitið fyrir sitt leyti, þar sem fyrirtækið viðurkenndi sömu brot.
16. Brot fyrirtækjanna taka m.a. til eftirfarandi háttsemi:
  - Samráð um breytingar á siglingakerfum og takmörkun flutningsgetu.
  - Samráð um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum (forðast að keppa um stærri viðskiptavinum hins).
  - Samráð um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.
  - Samráð um landflutningaþjónustu og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum á Íslandi.
  - Samráð um sjóflutninga milli Íslands og annarra landa.
  - Samráð um skipaafgreiðslu, gagnkvæma leigu eða lán á gámum.

<sup>7</sup> Frétt á vbl.is, dags. 5. september 2022. Vefslóð: <https://vbl.is/frettir/methagnadur-hja-samskipum/>

Frétt á vbl.is, dags. 16. júlí 2023. Vefslóð: <https://vbl.is/frettir/45-hagnadaraukning-samskipa/>

<sup>8</sup> Keldan, 2023. Vefslóð: <https://keldan.is/Markadir/Hlutabraf/EIM>

<sup>9</sup> Grein eftir Ólaf Stephensen, framkvæmdastjóra Félags Atvinnurekenda í Viðskiptablaðinu 18. ágúst 2023. *Að fara showleiðina*. Vefslóð: <https://vbl.is/skodon/ad-fara-showleid/>

<sup>10</sup> Viðtal við Bjarna Ákason á Bylgjunni 22. maí 2023. *Þitið - Eiga Eimskip og Samskip stóran þátt í að halda uppi háu vöruverði á Íslandi?* Vefslóð: <https://www.visir.is/k/8412c4d5-43a5-48b1-9057-84d68a349f5a-1684748172623>

<sup>11</sup> Samkeppniseftirlitið birti í lok árs 2022 umræðuskjal nr. 2/2022, *Þróun framlegðar árin 2017-2022 á lykilmörkuðum - Greining verðhækkana*. Í framhaldinu átti Samkeppniseftirlitið m.a. fundi með fyrirtækjum þar sem minnt var á mikilvægi samkeppnisreglna og aflaði sjónarmiða um samkeppnishindranir tengdar verðhækkunum. Sjá nánar upplýsingasíðu á heimasíðu Samkeppniseftirlitsins: <https://www.samkeppni.is/utgafa/i-brennidepli/verdhakkanir-og-samkeppni/>



17. Samráðið í heild sinni var til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að draga með afdrifaríkum hætti úr samkeppni og hækka eða halda uppi verði gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna, t.d. með hækkun við endurnýjun samninga, hækkun á gjaldskrárm og þjónustugjöldum, upptöku nýrra gjalda, lækkun afsláttar o.s.frv. Sameiginleg yfirburðastaða Eimskip og Samskipa á markaðnum, samskipti stjórnenda fyrirtækjanna og aðrir þættir í samráði fyrirtækjanna sköpuðu kjöraðstæður fyrir fyrirtækin til að ná árangri í samráðinu og hagnast á kostnað viðskiptavina og samfélagsins alls.
18. Ákvörðunin varpar ljósi á að á viðkomandi mörkuðum voru kjöraðstæður til framangreinds samráðs. Nefna má að brotin tóku til markaða þar sem þátttakendur samráðsins höfðu yfirburðastaðu, en á megin rannsóknartímabilinu voru Samskip og Eimskip samanlagt með um og yfir 90% hlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Evrópu, 100% í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku nær allt tímabilið og um og yfir 75-80% hlutdeild í landflutningum, ef miðað er við landið allt.
19. Sýna gögn málsins m.a. að fyrirtækin sjálf töldu sig vernduð gagnvart samkeppni erlendis frá. Kemur þetta m.a. fram í gögnum er varða undirbúning á hlutabréfaútboði hjá Eimskip haustið 2012, sbr. kafla 14.40.3 í ákvörðun nr. 33/2023. Í skýrslu Arion banka vegna útboðsins kemur fram að ekki sé „heigtum hent að hefja starfsemi fyrir annað skipafélag á Íslandi á sömu nótum og Eimskip og Samskip. Til þess þarf mikla fjárfestingu í innviðum sem við stórefumst um að veki áhuga erlendra skipafélaga.“ Í gögnum málsins greinir Arion banki frá því að Eimskip hafi lýst markaðnum sem „voða kósý“.
20. Svipaðri mynd er lýst í fundargerð stjórnar Samskipa Holding vegna fundar þann 31. janúar og 1. febrúar 2013. Þar er íslenskur markaði lýst með eftirfarandi hætti, sbr. kafla 21 í ákvörðun nr. 33/2023:
- „The Icelandic market is in many ways different from other markets due to its small size and location. Threat of a new competition is possible but limited and has not been long lasting. latest example of that is Atlantsskip which became bankrupt couple of years ago. Today we have Thorship but for now at least with limited presence but that can of course change in near future. Due to location of Iceland threat of substitute service is not likely. Bargaining power of both customers and suppliers is limited again due to size of the Icelandic market and oligopoly market situation of both Samskip and Eimskip.“*
21. Á hinn bóginn sýna gögnin að þótt Eimskip og Samskip hafi forðast að keppa sín á milli á rannsóknartímabilinu tóku þau alvarlega samkeppni frá smærri aðilum og leituðust við að sporna við henni. Átti það bæði við um samkeppni í landflutningum og sjóflutningum. Í gagni frá Eimskip segir um samkeppni á landflutningamarkaði: „The main threat in the market are individual truck drivers“. Í glæru frá Samskipum frá sama ári kemur eftirfarandi fram: „Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down“. Félögin höfðu því mestar áhyggjur af samkeppni frá allra smæstu keppinautunum en ekki af samkeppni frá hvort öðru.
22. Í sjóflutningum tóku félögin alvarlega samkeppni frá fyrirtækinu Blue Water Shipping (BWS), sem leigði pláss í ferjunni Norrænu. Í gögnum málsins kemur fram að félögin töldu sér stafa ógn af þessari samkeppni í útflutningi á fiski frá Íslandi, enda þótt markaðshlutdeild BWS í sjóflutningum til og frá Íslandi væri óveruleg. Í gögnum Samskipa kemur eftirfarandi fram: „Sporna við innkomu Blue Water inn á markaðinn“. Sjá um framangreind m.a. kafla 12.2.4.5 í ákvörðun nr. 33/2023.





### 3. Aðgangshindranir sem tengjast hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu

23. Ákvörðun nr. 33/2023 varpar ljósi á mikilvægi þess að efla samkeppni á flutningamarkaði. Í því efni er áriðandi að draga úr aðgangshindrunum sem tengjast hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu. Fyrir liggur að í mikilvægustu vöruflutningahöfn landsins, Sundahöfn, ráða Eimskip og Samskip yfir grunninnviðum á þessu sviði. Eigi fleiri flutningafyrirtæki þess kost að hefja samkeppni í sjóflutningum á svipuðum grundvelli og Eimskip og Samskip, myndi skapast af því samkeppnislegt aðhald, almenningi og atvinnulífi til hagsbóta.

#### Tilmæli Samkeppniseftirlitsins frá 2008 – Virt að vettugi

24. Umfjöllun um framangreindar aðstæður er ekki ný af nálinni. Rétt eftir hrun bankanna, eða í nóvember 2008, birti Samkeppniseftirlitið skýrslu (2/2008) sem ber heitið *Öflug uppbygging – Opnun markaða og efling atvinnustarfsemi*.<sup>12</sup> Þar er reifað hvernig efling samkeppni geti hraðað endurreisn atvinnulífsins, gerð grein fyrir þekktum samkeppnishindrunum á 14 mikilvægum mörkuðum atvinnulífsins og bent á tækifæri til að opna markaði og efla samkeppni á viðkomandi sviðum.
25. Í skýrslunni er fjallað sérstaklega um samkeppnishindranir á sjóflutningamarkaði. Bent er á að opinberir aðilar hafi mikið um það að segja hvort nýir keppnautar sem vilja hasla sér völl á sjóflutningamörkuðum hafi aðgengi bæði að hafnarmannvirkjum og annarri nauðsynlegri aðstöðu í landi, fyrir starfsemi sína. Visað er í þessu sambandi til skýrslu OECD frá árinu 2006, um þessi efni.<sup>13</sup> Þar er lögð áhersla á að í ljósi þess að nýir keppnautar á samgöngumörkuðum þurfi aðgengi að lykil innviðum (e. key infrastructure), t.d. hafnaraðstöðu, þá skipti stefna stjórnvalda þeim tengdum miklu máli. Vandamál geti komið upp ef núverandi keppnautar nýti alla þá aðstöðu sem sé í boði og það geti skaðað hagsmuni neytenda ef nýir aðilar fái ekki nauðsynlegan aðgang að henni. Meðal annars segir:

*„Að mati Samkeppniseftirlitsins er ljóst að ef nýr aðili ætlar sér innkomu á markað fyrir áætlunarsiglingar til og frá Íslandi þarf hann að hafa góðan aðgang að hafnaraðstöðu með tilheyrandi mannvirkjum og þjónustu, s.s. vöruhótelum og frystigeymslum. Í því sambandi er nauðsynlegt að hafa í huga að mikilvægustu viðskiptavinir skipafélaga eru stórir innflytjendur og útflytjendur sem þurfa á alhliða flutningaþjónustu að halda auk þess sem þeir leggja áherslu á reglubundnar siglingar. Með öðrum orðum er mikilvægt fyrir nýjan aðila sem ætlar að hasla sér völl að geta mætt öllum þessum þörfum viðskiptavina til að geta veitt núverandi keppnautum á markaðnum fullnægjandi samkeppnislegt aðhald.*

26. Í skýrslunni er í framhaldinu reifað hvernig Atlantsskip hófu samkeppni í áætlunarsiglingum, fyrst milli Íslands og Norður-Ameríku og í framhaldinu til og frá Evrópu. Eitt af því sem staðið hefði Atlantsskipum fyrir þrífum hafi verið að félagið fékk ekki fullnægjandi hafnaraðstöðu. Hefði félagið hætt siglingum með eigin skipum.
27. Með hliðsjón af framangreindri umfjöllun var í skýrslunni beint eftirfarandi tilmælum til stjórnvalda og fyrirtækja:
- Að skipulags- og hafnaryfirvöld, sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu, tryggi möguleika á góðri hafnaraðstöðu til handa nýjum keppnautum sem hefðu hug á að hasla sér völl á mörkuðum fyrir sjóflutninga til og frá landinu.

<sup>12</sup> [https://www.samkeppni.is/media/skyrslur/vmsar\\_skyrslur/oflug\\_oppbygging\\_opnun\\_markada\\_og\\_efling\\_atvinnustarfsemi.pdf](https://www.samkeppni.is/media/skyrslur/vmsar_skyrslur/oflug_oppbygging_opnun_markada_og_efling_atvinnustarfsemi.pdf)

<sup>13</sup> OECD Access to Key Transport Facilities, Competition Law & Policy (2006).



- Að stærri flutningafyrirtæki gripi ekki til neinna aðgerða eða hegðunar sem unnið geti gegn innkomu nýrra aðila eða feli í sér hindrun gegn núverandi keppinautum.
  - Að stærri flutningafyrirtæki hafi frumkvæði að því að kanna hvort í gildi séu samningar sem geti hindrað innkomu nýrra keppinauta eða möguleika minni keppinauta til að vaxa og felli þá slík ákvæði úr gildi.
  - Að stærri flutningafyrirtæki hafi frumkvæði að því að kanna hvort í gildi séu samningar sem komi í veg fyrir að keppinautar geti átt viðskipti við mikilvæga þjónustuaðila á sjóflutningamarkaði og felli þá slík ákvæði úr gildi.
28. Framangreind tilmæli voru kynnt sérstaklega fyrir opinberum stjórnvöldum á þessu sviði, ásamt því að eftirlitið sendi forstjórum Samskipa og Eimskip tölvupóst, þar sem vakin var athygli á framangreindum tilmælum og efni skýrslunnar að öðru leyti, en í henni var einnig fjallað um skaðsemi samráðs, ekki síst við þær aðstæður sem ríktu í íslensku efnahagslífi.
29. Ljóst er að Eimskip og Samskip virtu framangreind tilmæli að vettugi. Á sama tíma og eftirlitið sendi tilmælin voru fyrirtækin að undirbúa og framkvæma stórfellt og fjölbætt samráð sem átti eftir að standa um árábil, sbr. nánar ákvörðun nr. 33/2023 og umfjöllun hér að framan. Tók það samráð m.a. til skipaafgreiðslu, þar á meðal í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði.
30. Einnig varpar ákvörðunin ljósi á samskipti stjórnenda Eimskips og Samskipa er varðaði skipaafgreiðslu í Sundahöfn, m.a. á vettvangi Faxaflóahafna sf. Fjallað er um þetta m.a. í kafla 10.7.1 og 19 í ákvörðun nr. 33/2023. Voru þessi samskipti hluti af hinu ólögmeta samráði. Gögn málsins gefa til kynna sterka stöðu félaganna gagnvart Faxaflóahöfnum, a.m.k. á rannsóknartímabilinu.
31. Hvað varðar skipulags- og hafnaryfirvöld þá hefur ekki verið gripið til aðgerða til að tryggja möguleika á góðri hafnaraðstöðu til handa nýjum keppinautum sem hefðu hug á að hasla sér völl á mörkuðum fyrir sjóflutninga til og frá landinu.
32. Breytingar á samkeppnisumhverfinu undanfarin ár hafa litið að því að finna aðrar lausnir. Má þar einkum nefna aukna flutninga til og frá Þorlákshöfn með vöruflutningaferjum á vegum Smyril Line Cargo. Einnig veitti Samkeppniseftirlitið grænenska félaginu Royal Arctic Line og Eimskip undanþágu með ákvörðun nr. 13/2019 á grundvelli þágildandi 15. gr. samkeppnislaga, en undanþágan var veitt með skilyrðum sem tryggðu RAL aðgang að hafnaraðstöðu á Íslandi og stuðluðu að því að laust flutningarárými gæti nýst almennum viðskiptavinum, umboðsmönnum og flutningamiðlunum.<sup>14</sup>

#### Sundahöfn - Faxaflóahafnir sf.

33. Í tengslum við rannsókn samráðsmálsins aflaði Samkeppniseftirlitið upplýsinga frá Faxaflóahöfnum, m.a. um samkeppnisaðstæður á hafnarsvæðum félagsins. Einnig var aflað upplýsinga frá Faxaflóahöfnum í tengslum við rannsókn á beiðni Eimskips og Royal Arctic Line A/S (RAL) um undanþágu frá banni við ólögmetu samráði vegna samnings um samnýtingu á plássi í áætlunarskipum, sbr. nefnd ákvörðun eftirlitsins nr. 13/2019.

<sup>14</sup> Með lögum nr. 103/2020, um breytingu á samkeppnislögum, féll niður heimild Samkeppniseftirlitsins til að veita undanþágur, en í stað þess var tekið upp svokallað sjálfmatskerfi sem felur í sér að fyrirtækin sjálf meta hvort samstarfið uppfylli skilyrði laga. Tóku breytingarnar gildi 1. janúar 2021. Samstarf RAL og Eimskips er nú háð slíku sjálfmati.



34. Í svörum Faxaflóahafna, dags. 27. ágúst 2018, var staðfest að land sem væri til ráðstöfunar væri mjög takmarkandi þáttur að því er varðar hugsanleg umsvif nýrra aðila. Fram kemur að byggingarhæfum lóðum á Klettagarðasvæðinu hafi að mestu leyti verið úthlutað á árunum 2004-2011 á grundvelli umsókna sem hafnarstjórn og síðar Faxaflóahafnir hefðu samþykkt. Lóðir við Sundahöfn séu almennt leigðar út til 25 ára með rétti til framlengingar á leigutíma um 25 ár. Einstaka lóðir séu leigðar til 50 ára, með uppsagnarákvæði. Þá væri veruleg óvissa um þróun nýrra farmsvæða utan Klepps vegna legu Sundabrautar, vegtenginga frá hafnarsvæðinu og þróunar íbúðabygginga. Umsóknir um lóðir á svæðinu væru langt umfram það sem til ráðstöfunar væri.
35. Einnig kom fram í svörum Faxaflóahafna að stækkun hafnarinnar væri mjög kostnaðarsöm og jafnframt að engin önnur fyrirtæki á sviði sjóflutninga hefðu leitað eftir aðstöðu í Sundahöfn og að uppbygging hafnaraðstöðu þar hefði því tekið mið af umfangi flutninga og eftirspurnar Eimskips og Samskipa, svo og beiðna fyrirtækja um lóðir fyrir vöruhús og aðra hafnsækna þjónustu.
36. Í sjónarmiðum RAL vegna málsins kom fram að þar sem ekki væru sjálfstæðir aðilar sem önnuðust starfsemi gámahafna, teldi félagið erfitt að komast inn á markaðinn. Gámastarfsemi við höfnina væri í höndum Eimskips og Samskipa sem samþætti þá starfsemi við aðra flutningastarfsemi, s.s. flutningsmiðlun og rekstur gámvalla. Þessi lýsing RAL á aðgangshindrunum er í samræmi við dæmi sem Samkeppniseftirlitið hefur um minni keppinaut sem fékk ekki hafnarþjónustu í Sundahöfn og þurfti að beina flutningum til annarrar hafnar.
37. Í október 2019 birtu Faxaflóahafnir skýrslu ráðgjafasviðs Ernst & Young ehf. (EY), *Skoðun á hafnarþjónustu sem tengist losun og lestun skipa í Sundahöfn*, fyrir stjórn Faxaflóahafna. Á þessum tíma hafði stjórn Faxaflóahafna talið ástæðu til að skoða hvort reynst gæti fýsilegt að aðgreina losun og lestun frá annarri flutningastarfsemi skipafélaganna við núverandi aðstæður. Faxaflóahafnir fengu því ráðgjafasvið EY til þess að skoða hvort önnur aðferðarfræði við lestun skipa í Sundahöfn gæti verið hagkvæmur kostur, hvað þyrfti til ef svo væri og á hvað grundvelli slíkt mætti gera. Í yfirliti yfir helstu niðurstöður skýrslunnar kemur eftirfarandi fram;
- algengast væri að einkafyrirtæki sjái um losun og lestun erlendis en starfsemin væri í höndum sjálfstæðra eininga,
  - kranar á hafnarsvæðum af svipaðri stærð og Faxaflóahafnir væru í eigu hafnanna sjálfra,
  - hér á landi hefðu hafnaryfirvöld ekki séð um losun og lestun,
  - Eimskip og Samskip séu einu félögin sem sjái um losun og lestun í Sundahöfn,
  - skipafélögin tvö væru með 43,8% af hafnarlóðum Sundahafnar en töluverð eftirspurn hefði verið eftir svæði í Sundahöfn.
38. Í sama yfirliti kemur fram að farið hefði verið yfir mismunandi valkosti við losun og lestun skipa í Sundahöfn og varpað ljósi á kosti og galla. Þrír meginkostir hefðu verið skoðaðir. Í fyrsta lagi að gjaldskrá skipafélaganna yrði gerð opinber, sem var nefnd sú aðgerð sem auðveldust væri í framkvæmd. Í öðru lagi að Faxaflóahafnir tækju upp sama fyrirkomulag og hafnir í svipuðum stærðarflokki og að höfnin ætti krana og eftir atvikum annan búnað. Fjárfestingaráhætta yrði meiri fyrir höfnina, auðlindir mögulega betur nýttar og aðgangshindranir fyrir nýja aðila myndu minnka. Í þriðja lagi að eitt félag myndi annast alla losun og lestun. Með því væri möguleiki á



hagræðingu en hugsanlega þyrfti að setja gjaldaramma. Mæltist EY til frekari greiningar á valkostunum sem styðja myndi við ákvörðunartöku Faxaflóahafna um næstu skref.<sup>15</sup>

39. Þann 22. nóvember 2022 ritaði Samkeppniseftirlitið Faxaflóahöfnum að nýju bréf og óskaði upplýsinga um skipulag og framtíðarfyrirkomulag tengt flutningsþjónustu í Sundahöfn. Jafnframt óskað Samkeppniseftirlitið eftir afriti af skýrslu ráðgjafafyrirtækisins Drewry Consulting sem Faxaflóahafnir höfðu látið gera, en niðurstöður hennar höfðu verið til umfjöllunar í fjölmiðlum.<sup>16</sup>
40. Í svari Faxaflóahafna kemur fram að skýrslan sé hugsuð sem vinnugagn við framtíðarmótun Sundahafnar, en tilefni að gerð hennar hafi verið augin ásókn skipafélaganna í stærri athafnasvæði, möguleg áhrif legu Sundabrautar á nýtingu núverandi hafnabakka og krata um bætt aðgengi nýrra aðila að höfninni.
41. Í skýrslu Drewry eru nokkrar sviðsmyndir teknar til skoðunar að því er varðar flutningsþjónustu við Sundahöfn. Árétt Faxaflóahafnir að í skýrslunni sé fjallað um og lagt mat á þróunarmöguleika hafnarinnar, þ.m.t. kosti samnýtingar á aðstöðu og búnaði, í ljósi þeirrar stöðu sem höfnin stæði mögulega frammi fyrir á næstu árum og áratugum.
42. Í skýrslunni eru mismunandi sviðsmyndir metnar m.a. út frá aðgengi nýrra aðila. Í svari Faxaflóahafna kemur jafnframt fram að ekki hafi verið tekin ákvörðun um ákveðin skref fram á við á grundvelli skýrslu Drewry.
43. Samkvæmt nýjustu upplýsingum frá samgönguyfirvöldum (Vegagerðinni og Reykjavíkurborg) er enn nokkuð í endanlega ákvörðun um legu Sundabrautar. Á meðan svo sé telji Faxaflóahafnir ekki þörf á að hraða vinnu við skipulag svæðisins norðan Holtavegar eða bregðast á annan hátt við þeim áhrifum sem lega brautarinnar muni hafa á hafnarsvæðið. Faxaflóahafnir telji hins vegar að skýrslan muni nýtast félaginu við þá vinnu í framtíðinni. Að lokum árétta Faxaflóahafnir vilja sinn til þess að stuðla að heilbrigðri samkeppni flutningsaðila í Sundahöfn, um leið og svæðið sé þróað áfram til þess að geta mætt auknum sjóflutningum.

#### Yfirstandandi breytingar á lagaumhverfi hafna

44. Að lokum ber að nefna að á vettvangi Evrópska efnahagssvæðisins hefur nýlega verið samþykkt löggjöf sem miðar m.a. að því að auðvelda aðgang að hafnarþjónustu og vinna gegn mismunun. Er hér vísað til reglugerðar Evrópusambandsins nr. 2017/352 („establishing framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports“).
45. Af hálfu íslenskra stjórnvalda er nú unnið að innleiðingu þessarar reglugerðar. Þannig voru í maí síðastliðnum samþykkt lög frá Alþingi, nr. 31/2023, um breytingu á hafnalögum, nr. 61/2003. Í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum nr. 31/2023 kemur fram að mælt hafi verið fyrir breytingunum í frumvarpi á 151. löggjafarþingi, en það hafi ekki náð fram að ganga. Hafi innviðaráðuneytið ákveðið að skipta því frumvarpi í tvennt, en samkvæmt því hefur hluti innleiðingarinnar nú orðið að lögum. Þá felst innleiðingin einnig í því að ráðherra skuli setja reglugerð þar sem nánar verði mælt fyrir um veitingu hafnarþjónustu, sem og gagnsæi í fjármálum hafna og sjálfstæði þeirra, sbr. nánar 3. mgr. 9. gr. a hafnalaga, eins og þeim er breytt með lögum nr. 31/2023.

<sup>15</sup> EY, Október 2019. Faxaflóahafnir sf. Skoðun á hafnarþjónustu sem tengist losun og lestun skipa í Sundahöfn. Vefslóð: <https://www.faxaflaohafnir.is/wp-content/uploads/2019/11/Faxafl%C3%B3ahafnir.pdf>

<sup>16</sup> Drewry. Janúar 2022. Sundahöfn Container Terminal. Development Options Assessment – Final Report. Vefslóð: <https://www.faxaflaohafnir.is/wp-content/uploads/2022/01/Sundahofn-Container-Terminal-Development-Options-Assessment-Final-Report.pdf>



#### Niðurlag

46. Af framangreindu er ljóst að enn eru verulegar aðgangshindranir tengdar hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu, sem hamla samkeppni við Eimskip og Samskip. Jafnframt verður ráðið af fyrirbyggjandi upplýsingum að stjórnvöld og opinberir aðilar hafi ýmis tækifæri til þess að gera þar bragarbót á.
- 4. Samkeppnishindranir í landflutningum**
47. Vöruflutningar á landi eru eðli máls samkvæmt mikið hagsmunamál fyrir dreifðar byggðir landsins. Þannig hefur flutningskostnaður mikið vægi fyrir vöruverð á landsbyggðinni og hefur áhrif á samkeppnishæfni og viðgang einstakra byggðarlaga.
48. Í áðurnefndri skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2008, *Öflug uppbygging – Opnun markaða og efling atvinnulífs*, er fjallað um að umfangsmikið flutninganet annars vegar Eimskips og hins vegar Samskipa geti falið í sér aðgangshindrun fyrir minni aðila. Þá geti stærðarhagkvæmni Eimskips og Samskipa, m.a. vegna tengsla við sjóflutninga og flutningsmiðlanir, haft sömu áhrif. Erfitt sé því fyrir minni flutningsaðila að koma inn á markaðinn.
49. Í skýrslunni var þeim tilmælum beint til stærri flutningafyrirtækja (Samskipa og Eimskips)
- „að grípa ekki til neinna aðgerða eða hegðunar sem unnið geti gegn innkomu nýrra aðila eða feli í sér hindrun gegn núverandi keppinautum.“
  - „að kanna hvort í gildi séu samningar sem geta hindrað innkomu nýrra keppinauta eða möguleika minni keppinauta til að vaxa og eftir atvikum fella slík ákvæði úr gildi.“
50. Framangreind tilmæli voru kynnt stjórnendum Samskipa og Eimskips sérstaklega með tölvupóstum sem sendir voru í tilefni af útgáfu skýrslunnar í lok nóvember 2008.
51. Fyrir liggur að Samskip og Eimskip virtu í engu framangreind tilmæli, sem miðuðu að því að hraða endurreisn efnahagslífsins. Með ákvörðun nr. 33/2023 er varpað ljósi á umfangsmikið samráð Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði. Leiddi rannsóknin í ljós að samstarf fyrirtækjanna í landflutningum hófst a.m.k. á árinu 2005. Tók samstarfið á hinn bóginn á sig alvarlegri mynd á árinu 2008, með verkefni sem kennt var við „Nýtt upphaf“ og lýst er ítarlega í ákvörðuninni.
52. Í landflutningasamstarfinu fólst gagnkvæmt samstarf fyrirtækjanna á fjölmörgum flutningaleiðum víðsvegar um landið, auk samstarfs um tiltekna vöruafgreiðslur á landsbyggðinni. Sammæltust fyrirtækin þannig um að annað fyrirtækið hætti að sinna akstri á tilteknum áætlunarleiðum og flytti vörur þess í stað með því fyrirtæki sem æki umrædda leið, á grundvelli umsamins verðs þeirra á milli. Með þessum hætti skiptu fyrirtækin með sér flutningum til og frá mörgum byggðarlögum á landsbyggðinni.
53. Viðræður um aukið samráð að þessu leyti stóðu m.a. yfir sumarið og haustið 2008. Nefna má sem dæmi að í gögnum málsins er tölvupóstur sem sendur var á milli lykilstjórnenda hjá Eimskip þann 16. september 2008, sem sýnir að Samskip og Eimskip höfðu sammælt um að Samskip myndu annast flutninga fyrir Eimskip milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða og þar með myndi Eimskip ekki stunda akstur á þessari leið í samkeppni við Samskip.<sup>17</sup> Hið sama leiddi af

<sup>17</sup> Í framhaldinu höfðu Samskip og Eimskip samráð um að segja upp afgreiðslusamningi við fyrirtækið Austfar á Seyðisfirði. Í gögnum málsins er tölvupóstur milli starfsmanna Eimskips frá 26. maí 2009, sem ber yfirskriftina





samkomulagi um flutninga Eimskipa fyrir Samskip á flutningaleidinni Reyðarfjörður – Eskifjörður og Neskaupstaður. Umfjöllun um þessa markaðsskiptingu er m.a. að finna í kafla 8.16.4 og 8.16.7 í ákvörðun nr. 33/2023.

54. Jafnframt skiptu fyrirtækin með sér stærri viðskiptavinum, þ.e. kepptu ekki um viðskipti við þá. Dæmi um þetta var að á árinu 2009 var Norðlenska mikilvægur viðskiptavinur Samskipa, en ákvað síðla árs að bjóða út viðskiptin og leitaði í því skyni bæði tilboða hjá Eimskip og Samskipum. Gögn sem aflað var við rannsóknina sýna að innan Eimskipa var fjallað um ókosti þess að setja fram samkeppnishæft tilboð til Norðlenska, m.a. að hætta væri á að verðsamkeppni myndi „hefst á ný“. Úr varð að Eimskip hækkaði það verð sem upphaflega hafði stadið til að bjóða Norðlenska. Þetta gerði fyrirtækið þrátt fyrir að upphaflegt tilboð hefði samkvæmt innanhússminnisblaði getað tryggt fyrirtækinu „mjög góða framlegð“ og „algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu“. Af þessu leiddi að Samskip héldu viðskiptunum.
55. Samhliða og í framhaldi af framangreindri markaðsskiptingu eftir flutningaleiðum og stærri viðskiptavinum, hækkuðu fyrirtækin kerfisbundið og ítrekað verð í landflutningum, þar á meðal til og frá byggðarlögum á landsbyggðinni. Fjallað er um þetta m.a. í köflum 8.15.7.1, 8.15.10, 8.16.10 og 8.16.11 í ákvörðun nr. 33/2023. Nefna má sem dæmi að haustið 2008 voru verulegar hækkanir á verði í landflutningum, þar á meðal lagði m.a. Samskip áherslu á að innheimta oliugjald, en félögin innheimta oliugjald í flutningum (BAF í sjóflutningum og FAF í landflutningum). Í innanhússpósti hjá Samskipum í byrjun september 2008 eru sett fram svofelld fyrirmæli: „troða FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka aksturinn.“
56. Mikilvægur liður í umræddum verðhækkunum var hækkun á verði á fiskflutningum. Nefna má að haustið 2008 hækkaði Eimskip verð fyrir fiskflutninga innanlands um 30% og á sama tíma gerðu Samskip ráð fyrir 15-20% verðhækkun á fiskflutningum innanlands. Þá má nefna að gögn málsins sýna að Eimskip náðu fram 11% hækkun á fiskflutningum í janúar 2010 og í febrúar sama ár hækkuðu Samskip verð á fiskflutningum um 10%. Í fundargerð hjá Eimskip kemur fram að hækkunin hafi „runnið merkilega vel í gegn“, en hún tók m.a. til Samherja, Brims, Vísis og G.P.G. Fjallað er nánar um þetta í kafla 17.6 í ákvörðun nr. 33/2023.
57. Við athugun undir rekstri málsins kom í ljós að samstarf Eimskipa og Samskipa í landflutningum var enn við líði á árinu 2020. Ráða mátti af afhentum gögnum og upplýsingum Eimskipa og Samskipa að enn væri til staðar tiltekið samstarf á landflutningamarkaði. Þannig áttu fyrirtækin enn í samstarfi í flutningum milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar og Austfjarða og Reykjavíkur, auk samstarfs í afgreiðslubjónustu á Þórshöfn og Djúpavogi. Jafnframt áttu Samskip og Eimskip bæði enn í samstarfi við sjö fyrirtæki sem fluttu fyrir bæði fyrirtækin á fjölmörgum leiðum um land allt, m.a. á milli Snæfellsness, Borgarness, Akraness, Reykjaness og Reykjavíkur.
58. Með sátt Eimskipa við Samkeppniseftirlitið um lyktir málsins gagnvart fyrirtækinu skuldbátt fyrirtækið sitt til að grípa til tiltekinna aðgerða til að binda enda á samstarf af þessu tagi og vinna gegn frekari brotum. Í kjölfar sáttarinnar beindu Samskip kæru til áfrýjunarnefndar samkeppnismála þar sem gerð var krafa um að tiltekinn hluti þessara skilyrða yrði felldur úr gildi. Áfrýjunarnefnd vísaði málinu frá, en Héraðsdómur Reykjavíkur felldi þann úrskurð úr gildi.

„Trúnaðarmál/Seyðisfjörður“. Í honum segir m.a.: „Eins og [...] sagði þér í síðustu viku, þá kom tillaga frá Samskipsmönnum um að bæði fyrirtækin Eimskip og Samskip segðu upp afgreiðslusamningi við Austfar á SEY, og bjóðuðu SEY frá SAY frá Egilsstöddum, á svipaðan hátt og gert er á Eskifirði.“

Eftir nokkra umhugsun höfum við [...] að fara að þessari tilögu, og hef ég þegar tilkynnt framkvæmdarstjóra Austfar, að samningi milli Eimskipa og Austfar verði sagt upp með þriggja mánaða fyrirvara fyrir næstu mánaðarmót, og frá og með 1. sept. hætti Austfar að bjóða Eimskip í núverandi mynd á SEY.

Til fróðleiks, gjörningurinn að “spara í rekstri” var fundin upp á Austurlandi.”



Áfrýjaði Samkeppniseftirlitið þeim dómi til Landsréttar, þar sem málið biður þess nú að verða tekið til meðferðar.

59. Með ákvörðun nr. 33/2023 hefur Samkeppniseftirlitið nú beint fyrirmælum til Samskipa, sambærilegum þeim sem Eimskip höfðu áður undirgengist. Eru fyrirmælin m.a. eftirfarandi, sbr. greinar 5.1 og 5.2 í ákvörðunarorðum:

- Samskip skulu yfirfara alla gildandi samninga við önnur fyrirtæki í flutningaþjónustu í því skyni að tryggja að þeir séu í samræmi við samkeppnislög.
- Sé til staðar viðskiptalegt samstarf við Eimskip eða tengd félög skulu Samskip hætta því. Í þessu felst einnig að Samskip skulu ekki eiga í samstarfi við önnur fyrirtæki í hvers konar flutningaþjónustu ef Eimskip eiga einnig í samstarfi við viðkomandi fyrirtæki. Þetta gildir ekki ef Samskip geta sýnt Samkeppniseftirlitinu fram á að viðkomandi samstarf sé þess eðlis að ekki sé hætt á röskun á samkeppni milli Eimskips og Samskipa.

60. Framangreindar aðgerðir kunna að hafa áhrif á flutninga til og frá ýmsum byggðarlögum á Íslandi. Þar á meðal kunna þær að fela í sér tækifæri fyrir nýja aðila að koma inn á markaði eða eflast við hlið stærri keppinauta. Mikilvægt er að hagsmunaaðilar í viðkomandi byggðarlögum láti sig þessi mál varða og nýti þau tækifæri sem gefast til þess að skapa aðstæður fyrir samkeppni í flutningum á viðkomandi svæðum, almenningi og fyrirtækjum til hagsbóta. Í ýmsum tilvikum kunna opinberir aðilar, s.s. skipulagsyfirvöld á viðkomandi svæðum, að hafa tækifæri til að búa í hagin fyrir samkeppni.

61. Reynist hins vegar ekki forsendur til samkeppni í flutningum á afmörkuðum leiðum getur tiltekið samstarf komið til greina, sbr. fyrrgreinda grein 5.2.

## 5. Ný eða sértæk gjaldtaka á flutningamarkaði

62. Á mörkuðum þar sem samkeppni er ekki virk skapast hætt á að aðhald vegna nýrrar gjalddtóku sé ekki nægilegt og hagsmunir viðskiptavina því fyrir borð bornir. Í ákvörðun nr. 33/2023 er upplýst um samráð sem m.a. tók til innleiðingar, ákvarðana og/eða upplýsingamiðlunar vegna nýrrar gjalddtóku. Nefna má eftirfarandi í þessu sambandi:

- E-control gjald: Samtimagögn sýna að Samskip og Eimskip náðu samkomulagi um innheimtu á svokölluðu E-control gjaldi, sem varðaði kostnað sem stafaði frá tollayfirvöldum. Tölvupóstsamskipti innan Samskipa gefa til kynna að umrætt gjald hafi verið verulega hærra en kostnaðaraukinn sem því fylgdi. Þannig hafi gjalddakan í Danmörku falið í sér gríðarlega álagningu („Það er rúmlega 3000% álagning er það ekki sanngjarnt“). Nánar er fjallað um umrætt gjald í köflum 14.14 og 14.33.14 í ákvörðuninni.
- Öryggisgjald (ISPS):<sup>16</sup> Gjald þetta á rætur að rekja til öryggiskrafna til þess að verjast hryðjuverkum. Gögn málsins sýna að upplýsingamiðlun og samráð sem miðaði að því að hækka þessi gjöld hjá Eimskip og Samskipum. Nánar er fjallað um þetta í kafla 14.7.7 í ákvörðuninni.
- Nýtt gjald á innflutning: Tölvupóstsamskipti innan Samskipa fjalla um nýja gjalddtóku sem varðar tilkynningu farmskrár fyrir komu skipa. Í samskiptunum kemur þetta m.a. fram: „Ég

<sup>16</sup> Á vefnum [www.logistics glossary.com](http://www.logistics glossary.com) er ISPS lýst með þessum hætti: „After 11 September 2001, on the initiative of the United States, a worldwide safety programme was set up to combat terrorist activities within/through ports. To this end, various port authorities made additional investments to implement further safety measures. In order to recover these investments, an ISPS (International Ship & Port facility Security) allowance applies to each container/shipment.“



geri ekki ráð fyrir auknum kostnaði en það er spurning hvort við höfum þetta til reiðu ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir...". Þessum tölvupósti var svarað með því að rétt væri að hinkra og sjá hvað Eimskip geri. Í ársbyrjun ákváðu Samskip síðan að leggja þetta gjald á innflutning. Nánar er fjallað um þetta í kafla 14.33.14 í ákvörðuninni.

- **BAF-gjald (Bunker Adjustment Factor):** Gjald þetta er þekkt í sjóflutningum og er ætlað að mæta tíðum breytingum á eldsneytisverði. Á það að ráðast af eldsneytisverði á hverjum tíma og þar með vinna gegn því óhagræði að þurfa itrekað að breyta samningum. Gögn málsins sýna að Eimskips og Samskip höfðu samráð um þetta gjald og var það notað til að auka tekjur félaganna. Jafnframt sýna gögnin að reiknireglunni að baki gjaldinu var breytt („fíktað“ í formúlunni), en viðskiptavinir á sama tíma ranglega sagt að útreikningur gjaldsins væri „algjörlega fræðilegur“. Nánar er fjallað um þetta í köflum 8.15.7, 8.16.6, 10.4.4 og 14.55 í ákvörðuninni.
63. Til viðbótar framangreindu má nefna að tölvupóstur sem sendur var innan samstæðu Samskips varpar ljósi á að fleiri gjöld en þau sem að framan greinir voru nýtt til að ná fram verðhækkun hér á landi.<sup>19</sup> Fram kemur að erfidara væri hins vegar að ná sama árangri í verðhækkun og gjaldtöku erlendis („I know there is limited competition here and not the same tough market as in europe...“). Fjallað er um þetta í kafla 10.4.5 í ákvörðuninni.
64. Framangreind tilvik eiga það sammerkt að ólögmaett samráð átti sér stað í tengslum við gjaldtöku. Hins vegar er einnig ástæða til að fylgjast vel með gjaldtöku á mörkuðum þar sem miklar aðgangshindranir eru til staðar eða samkeppni að öðru leyti skert, þótt ekki sé um samráð að ræða.
65. Í ljósi framangreindrar forsögu er edlilegt að viðskiptavinir Samskips og Eimskips kalli í hverju tilviki eftir skýringum á fjárhæð einstakra gjalda sem innheimt eru, þegar gengið er til samninga. Er slík eftirfylgni til þess fallin að skapa aðhald gagnvart fyrirtækjunum, í ljósi þeirra atvika sem lýst er í ákvörðuninni.
66. Jafnframt er rétt að beina því til opinberra aðila að þeir hugi að forsendum fyrir gjaldtöku fyrirtækja, þegar þær eru rökstuddar með vísan til breyttra laga, reglna eða annarra krafna sem stafa frá stjórnvöldum.
67. Í því sambandi má nefna sem dæmi að í opinberri umræðu undanfarnar vikur hefur verið fjallað um mögulega gjaldtöku vegna nýrra reglna um mengunarkvóta í sjóflutningum. Sprettur umræðan af setningu reglugerðar Evrópusambandsins, sem samþykkt var af ráðherraráði ESB í lok júlí 2023 og líklegt er að innleidd verði í íslenskan rétt.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Úr tölvupóstinum, sem beint var til erlends stjórnanda innan samstæðunnar: “The additional charges we have successfully applied here on Iceland trade are, besides THC’s and seafreight are:

Administration fee  
Collection fee  
BAF  
FAF  
Positioning fee  
ISPS  
Wharefage

Those are standard fees on all shipments, then when providing additional services there are number of other charge codes, actually pages of them [...]”.

<sup>20</sup> Regulation on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport (FuelEU Maritime initiative. Sjá nánari upplýsingar á þessari slóð: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/07/25/fueleu-maritime-initiative-council-adopts-new-law-to-decarbonise-the-maritime-sector/#:~:text=Background%20information,achieve%20climate%20neutrality%20in%202050.>



68. Í fjölmiðlum hefur verið haft eftir Samtökum atvinnulífsins og Samtökum verslunar og þjónustu að innleiðing þessara reglna muni leiða til verulegs kostnaðarauka fyrir flutningafélög hér á landi, sem borinn muni verða af innlendum neytendum og fyrirtækjum, ekki síst útflutningsfyrirtækjum. Kostnaðaráhrif á vörur verði að tiltölu meiri hér á landi, í samanburði við vörur sem flytja þurfi styttri siglingaleiðir.<sup>21</sup>
69. Á hinn bóginn hefur verið bent á að umrædd gjaldtaka hafi það að markmiði að skapa hagræna hvata fyrir skipafélög til þess að flyta endurnýjun og orkuskiptum skipaflotans.<sup>22</sup> Viðbrögð skipafélaga ættu því fremur að felast í aðlögun flutninga að þessum kröfum, heldur en verðhækkun til viðskiptavina.
70. Í erindi Félags atvinnurekenda til Samkeppniseftirlitsins, dags. 8. ágúst 2023, er lýst áhyggjum af því að fyrrgreint umhverfisgjald verði lagt ofan á gjaldskrár skipafélaga.
71. Mikilvægt er að stjórnvöld fylgist vel með mögulegri nýrri gjaldtöku af þessu tagi.

## 6. Tilmæli

72. Með hliðsjón af framangreindu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að brýnt sé að stjórnvöld og opinberir aðilar skapi aðstæður fyrir virkari samkeppni á flutningamarkaði. Er það til þess fallið að lækka vöruverð á ólíkum sviðum atvinnulífsins og auka efnahagsþrótt, almenningi og atvinnulífi til hagsbóta. Samkeppniseftirlitið mælist því til eftirfarandi:
- Að stjórnvöld og hlutaðeigandi opinberir aðilar tryggi aðgengi nýrra og minni keppnauta í sjóflutningum að fullnægjandi hafnaraðstöðu og skipaafgreiðslu hér á landi.
  - Að stjórnvöld skapi aðstæður fyrir aukna samkeppni í landflutningum, m.a. í tengslum við aðgerðir sem mælt er fyrir um í ákvörðun nr. 33/2023.
  - Að hugað sé að leiðum til þess að skapa aukið aðhald gagnvart nýrri eða sértekri gjaldtöku á flutningamörkuðum.
73. Samkvæmt gildandi forsetaúrskurði um skiptingu stjórnarmálaefna milli ráðuneyta í Stjórnarráði Íslands, frá 31. janúar 2022, fer innviðaráðherra með samgöngur og flutninga, skipulagsmál, byggðamál og málefni sveitarstjórna. Með vísan til þessa, og í samræmi við c-lið 1. mgr. 8. gr., sbr. og 18. gr. samkeppnislaga, mælist Samkeppniseftirlitið til eftirfarandi við innviðaráðherra:
- Að við mótnun laga og reglna á vettvangi hafnarmála og landflutninga verði öll tækifæri nýtt til þess að skapa aðstæður fyrir virkari samkeppni í flutningum. Þar á meðal verði hugað að þessu við frekari innleiðingu á reglugerð ESB nr. 2017/352.
  - Að ráðherra nýti þau úrræði sem hann hefur til þess að stuðla að því að ákvörðunum sem tengjast frekari þróun hafnaraðstöðu við Sundahöfn verði flýtt eins og kostur er og að ákvarðanir á þessu sviði taki mið af því að nýir og minni aðilar geti fengið aðstöðu og viðeigandi þjónustu sem geri þeim kleift að keppa, án mismununar, við stærri aðila í sjóflutningum.

<sup>21</sup> Frétt á mbl.is, dags. 9. ágúst 2023:

[https://www.mbl.is/frettir/innlent/2023/08/09/annarra\\_ad\\_fast\\_vid\\_afleidingarnar/](https://www.mbl.is/frettir/innlent/2023/08/09/annarra_ad_fast_vid_afleidingarnar/)

<sup>22</sup> Í frétt á ruv.is, dags. 11. ágúst 2023 er haft eftir Halldóri Þorgeirssyni, formanni Loftlagsráðs: „Það er mjög mikilvægt að við séum í fararbroddi ... Þetta mun flyta fyrir endurnýjun á skipaflotanum, vegna þess að það sem að þú horfir á náttúrulega er kostnaðurinn við að flytja hvert tonn. Ef þú ert með skip sem að hefur ekki góða orkunýtingu þá þarftu að borga meira fyrir það. Það er bara nauðsynlegt til þess að við flýtum fyrir endurnýjuninni. Og þess vegna er þetta tæki, eitt af mörgum tækjum, nauðsynlegt í þessari baráttu við mestu ógn sem við stöndum frammi fyrir.“



- Að ráðherra hugi að leiðum sem hann hefur á valdi sínu til þess að efla samkeppni í landflutningum, m.a. með því að skapa minni aðilum aðstæður til þess að hefja starfsemi og keppa á flutningsleiðum, til hagsbóta fyrir almenning og fyrirtæki og til sóknar fyrir byggðir landsins.
  - Að ráðherra hugi að leiðum til þess að skapa aukið aðhald gagnvart nýrri eða sértækri gjalddöku á flutningamörkuðum.
74. Samkeppniseftirlitið mælist til þess við **Reykjavíkurborg** að hún hraði allri vinnu og ákvörðunartöku á sínum vettvangi sem tengist frekari þróun hafnaraðstöðu við Sundahöfn og að ákvarðanir á þessu sviði taki mið af því að nýir og minni aðilar geti fengið aðstöðu og viðeigandi þjónustu sem geri þeim kleift að keppa, án mismununar, við stærri aðila í sjóflutningum.
75. Samkeppniseftirlitið mælist til þess við **Faxaflóahafnir sf.** að flýtt verði eins og kostur er vinnu og ákvörðunum á vettvangi félagsins sem varðar frekari þróun hafnaraðstöðu við Sundahöfn og eftir atvikum aðrar hafnir. Þá er mælt til þess að allar ákvarðanir á þessu sviði taki mið af því að nýir og minni aðilar geti fengið aðstöðu og viðeigandi þjónustu sem geri þeim kleift að keppa, án mismununar, við stærri aðila í sjóflutningum. Meðal annars verði tekið mið af þessu við ákvarðanir um nýja samninga eða endurnýjun, framlengingu eða uppsagnir gildandi samninga á vettvangi félagsins um leigu eða ráðstöfun á landi og aðstöðu.
76. Samkeppniseftirlitið mælist til þess við **sveitarfélög og skipulagsyfirvöld** í landinu að hugað verði að framangreindum tilmælum í starfi þeirra, þ.e. að hugað verði að leiðum til þess að skapa aðstæður fyrir virkari samkeppni í sjó- og landflutningum.
77. Varðandi framangreind tilmæli vekur Samkeppniseftirlitið athygli á álit þess nr. 2/2009, *Samkeppnismat stjórnvalda*, en þar er því beint til stjórnvalda að taka upp staðlað samkeppnismat í tengslum við undirbúning að setningu laga og stjórnvaldsfyrirmæla. Samkeppnismat getur þannig verið öflugt tæki fyrir stjórnvöld til að átta sig á afleiðingum ráðstafana sinna fyrir samkeppni á viðkomandi mörkuðum. Þannig eykst skilvirkni reglusetningar og líkur aukast á að reglusetning nái markmiðum sínum án þess að hafa takmarkandi áhrif á samkeppni, sérstaklega þar sem þess er ekki þörf.
78. Að lokum beinir Samkeppniseftirlitið því til **viðskiptavína** Samskipa og Eimskips að eðlilegt er, í ljósi þeirrar forsögu sem rakin er í kafla 5 hér að framan, sbr. og ákvörðun nr. 33/2023, að þeir kalli í hverju tilviki eftir skýringum á fjárhæð einstakra gjalda sem innheimt eru, þegar gengið er til samninga. Er slík eftirfylgni til þess fallin að skapa aðhald gagnvart fyrirtækjunum, í ljósi þeirra atvika sem lýst er í ákvörðuninni.





## Viðauki 3

Félag atvinnurekenda  
Skeifunni 11b  
108 Reykjavík

Dagsetning 5. apríl 2024  
Málsnúmer IRN23111110

### Álit Samkeppniseftirlitsins um leiðir til að efla samkeppni á flutningamarkaði.

Visað er til bréfa Félags atvinnurekenda, dags. 18. október og 4. apríl sl., um álit Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2023 um leiðir til að efla samkeppni á flutningamarkaði. Í bréfinu er vísað til tilmæla, sem í álitinu er beint til innviðaráðherra, og upplýsinga óskað um til hvaða ráðstafana ráðuneytið hafi gripið í framhaldi af birtingu þess. Í bréfinu er spurningum í fimm liðum beint til ráðuneytisins auk þess sem aðstæður á flutningamarkaði eru reifaðar.

Í framhaldi af birtingu állitsins í september sl. funduðu fulltrúar innviðaráðuneytis með Samkeppniseftirlitinu þar sem efni állitsins var kynnt og farið yfir tilmæli sem beint var til innviðaráðherra. Þá voru ræddar tillögur að því hvernig hrinda megi í framkvæmd úrbótum til að bæta aðstæður á flutningamarkaði með hliðsjón af tilmælum állitsins. Að auki er nú unnið að því innan ráðuneytisins að greina hvernig bregðast skuli við áliði Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2023.

Ráðuneytið tekur alvarlega þau sjónarmið sem fram koma í nefndu áliði Samkeppniseftirlitsins og leitar leiða til að koma til móts við þau tilmæli sem beint er til innviðaráðherra. Ráðuneytið telur hins vegar ekki tímabært að upplýsa um endanleg viðbrögð ráðuneytisins við áliði Samkeppniseftirlitsins þar sem sú vinna er enn yfirstandandi hjá ráðuneytinu. Í því ljósi verður einstaka spurningum sem fram koma í bréfi félagsins ekki svarað að svo stöddu. Þó er rétt að upplýsa að lagt er upp með að klára greiningu og stefnumótun vegna málsins fljótlega.

Beðist er velvirðingar á því hve lengi hefur dregist að svara erindinu.

F.h. ráðherra

Árni Freyr Stefánsson

Vala Hrönn Viggósdóttir

# Sveitarfélagið Ölfus

Þorlákshöfn 9. febrúar 2026

**Umsögn Sveitarfélagsins Ölfus um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun 2026 til 2030.**

**Varðar: Vegtengingar við Þorlákshöfn í ljósi hraðrar íbúafjölgunar, aukins umferðarþunga og vaxandi atvinnustarfsemi**

Sveitarfélagið Ölfus gerir alvarlegar athugasemdir við að ekki skuli hugað betur að nauðsynlegum vegtengingum við Þorlákshöfn í nánustu framtíð. Sveitarfélagið telur nauðsynlegt að endurmeta forsendur vegtenginga við Þorlákshöfn með hliðsjón af þeirri miklu samfélagslegu og efnahagslegu þróun sem átt hefur sér stað á svæðinu á undanförunum árum. Þróunin einkennist bæði af hraðri íbúafjölgun, vexti í starfsemi hafnarinnar og gríðarlegs vaxtar atvinnulífsins, sem saman hefur leitt til verulegrar aukningar í umferðarþunga á helstu tengivegum sveitarfélagsins.

Á síðasta áratug hefur íbúafjöldi í Sveitarfélaginu Ölfusi aukist umtalsvert, í hlutfallslega meiri mæli en á flestum öðrum svæðum á suðvesturhorni landsins. Íbúum hefur fjölgað um tugi prósent á skömmum tíma og fyrir liggur samkvæmt opinberum áætlunum að áframhaldandi fjölgun sé fyrir séð á næstu 10–15 árum. Spár gera ráð fyrir að íbúafjöldi sveitarfélagsins geti vaxið um þúsundir íbúa til viðbótar á tiltölulega stuttum tíma, sem jafngildir verulegri aukningu í daglegum ferðum til og frá sveitarfélaginu.

Þessi íbúafjölgun endurspeglast beint í umferð. Reynsla af sambærilegum sveitarfélögum sýnir að hver 10% aukning í íbúafjölda leiðir almennt til 8–12% aukningar í daglegri umferð á helstu stofnleiðum, þegar horft er til vinnuferða, skólaaksturs, þjónustu og afþreyingar. Fyrir Ölfus þýðir þetta að umferðarþungi á Þrengslavegi og Þorlákshafnarvegi hefur þegar aukist verulega og mun halda áfram að aukast, jafnvel án frekari vaxtar í atvinnustarfsemi.

Samhliða þessari íbúapróun hafa innviðir í Þorlákshöfn eflst hratt. Höfnin þjónar nú bæði vaxandi alþjóðlegum vöruflutningum og sífellt stærra íbúasvæði. Þungaflutningar, sem tengjast hafnarstarfsemi og annarri atvinnustarfsemi, nema nú þegar verulegum hluta umferðar á tengivegunum og mælingar gefa til kynna að hlutfall þunga ökutækja sé orðið á bilinu 10–15% af heildarumferð á ákveðnum köflum. Slíkt hlutfall telst hátt á vegum sem jafnframt gegna hlutverki meginferðaleiða íbúa.

Þegar þessir tveir þættir, íbúafjölgun annars vegar og vaxandi þungaflutningar hins vegar, leggjast saman, skapast umferðarmynstur sem vegakerfið er ekki hannað fyrir í núverandi mynd. Vegir með takmarkað burðarþol, skerta breidd og lægra þjónustustig vetrarþjónustu þurfa þá að bera bæði stöðuga daglega umferð fólksbíla og aukinn fjölda stórra flutningabíla. Slíkt eykur líkur á umferðartöfum, slysum og skertri þjónustu, auk þess sem það hefur neikvæð áhrif á ferðatíma, rekstrarkostnað og lífsgæði íbúa.

Ef litið er til framtíðar er ljóst að án markvissra endurbóta á Þrengslavegi og Þorlákshafnarvegi mun misræmi milli umferðarþarfar og getu vegakerfisins aukast hratt. Með áframhaldandi

Íbúafjölgun og aukinni hafnarstarfsemi má gera ráð fyrir að heildarumferð á þessum leiðum aukist um tugi prósent á næstu árum. Án innviðauppbýggingar mun slíkur vöxtur leiða til varanlegra flöskuhálsa, aukinnar slysaþættu og vaxandi samkeppnishalla fyrir atvinnustarfsemi á svæðinu.

Sveitarfélagið telur því að vegtengingar við Þorlákshöfn verði ekki einungis að meta út frá núverandi álagi, heldur út frá fyrirséðri þróun í íbúafjölda og atvinnulífi. Uppbygging vegakerfisins þarf að taka mið af þeirri staðreynd að Þorlákshöfn er bæði ört vaxandi búsetukjarni og lykilhnútur í flutningskerfi landsins. Endurbætur á þessum vegum eru því forsenda þess að tryggja umferðaröryggi, stuðla að sjálfbærri byggðaþróun og gera sveitarfélaginu kleift að mæta framtíðarþörfum íbúa og atvinnulífs með ábyrgum hætti.

Sveitarfélagið Ölfus hvetur því til að tafarlaust verði...:

*...þrengslavegur tvöfaldaður og á hann sett gatalýsing.*

*...sett upp gatnalýsing við gatnamót Þrengslavegar og Þjóðveg 1.*

*...sett upp aðrein og afrein við gatnamót við Þorlákshafnarveg og að þau verði upplýst.*

*...Þorlákshafnarvegur breikkaður og endurbyggður auk þess sem þar verði innansveitarumferð og umferð fótgangandi og hjóltreiddarfólks aðskilin.*

*...sett gatnalýsing við gatnamót við Eyrarbakkaveg.*

*...aðrar þær ábendingar sem framkoma í þessari umsögn og tengjast vegapjónustu, framkvæmdum og útbótum teknar til athugunar og Samgönguáætlun breytt til samræmis.*

Með hliðsjón af hraðri íbúafjölgun, vaxandi hafnar- og atvinnustarfsemi og fyrirséðri aukningu umferðarpunga telur Sveitarfélagið Ölfus óhjákvæmilegt að ráðist verði tafarlaust í markvissar endurbætur á helstu vegtengingum við Þorlákshöfn; slíkar framkvæmdir eru ekki framtíðarósk heldur brýn nauðsyn til að tryggja umferðaröryggi, hagkvæmni flutninga og sjálfbæra byggðaþróun, og án þeirra mun samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ekki endurspegla raunverulegar þarfir né þá ábyrgð sem ríkið ber gagnvart ört vaxandi samfélagi og lykilinnviðum í íslensku flutningskerfi.

Fyrir hönd Sveitarfélagsins Ölfus  
Elliði Vignisson  
bæjarstjóri

Reykjavík, 9. febrúar 2026

Nefnda- og greiningarsvið Alþings  
b.t. umhverfis- og samgöngunefnd  
Smiðju – Tjarnargötu 9  
101 Reykjavík

Bls. | 1

### **Efni: Umsögn tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030 (pskj. 463 í 322. máli)**

Hinn 3. desember 2025 lagði innviðaráðherra fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026–2030. Þingsályktunartillagan hefur verið tekin til skoðunar á vettvangi SVP – Samtaka verslunar og þjónustu og þykir ástæða til að koma eftirgreindu á framfæri.

#### **Almennt**

Samtökin fagna því að samgönguáætlun tengi uppbyggingu og viðhald vegakerfisins við aukna verðmætasköpun og framsækna þjónustu ásamt mikilvægum þáttum um umferðaröryggi og byggðapróun. Samtökin telja það sérstaklega jákvætt að gert sé ráð fyrir auknu fjármagni til viðhalds vega og að vinna eigi á þeirri innviðaskuld sem hefur safnast upp. Sú skuld dregur úr umferðaröryggi, lengir ferðatíma og hefur neikvæð áhrif á efnahagsumsvif.

Þá vilja samtökin undirstrika að öflugt og vel viðhaldið vegakerfi er grunnforsenda verðmætasköpunar í landinu. Vegakerfið er undirstaða vöruflutninga á Íslandi og gerir fyrirtækjum kleift að flytja vörur á milli staða frá framleiðanda til viðskiptavina. Markvissar fjárfestingar í viðhaldi og endurbótum á vegakerfinu styrkja samkeppnistöðu atvinnulífsins, jafnar tækifæri milli landssvæða og styðja við byggðafestu.

Samtökin fagna einnig áherslu á eflingu vetrarþjónustu sem bætir öryggi og eykur áreiðanleika vöruflutninga milli landshluta allt árið. Fyrirsjáanleiki í flutningum er lykilforsenda samkeppnishæfni fyrirtækja og stöðugs framboðs til neytenda og útflutnings.

Í tillögunni er tekið fram að forgangsroðun nýrra innviða verði ákveðin með hliðsjón af niðurstöðum faglegra greininga og telja samtökin það mikilvægt. Samtökin vilja þó árétta að forgangsroðun samgönguframkvæmda þarf ávallt að byggja á vandaðri kostnaðar- og ábatagreiningu þar sem m.a. er tekið er tillit til efnahagslegra forsenda og áhrifa á atvinnulífið til skemmri og lengri tíma. Með því að tryggja að fjárfestingar í samgönguinnsviðum skili hámarksávinningi er stutt við verðmætasköpun í landinu og þar með hagsæld landsmanna.

## Orkuskipti í landflutningum

Samtökin taka undir meginmarkmið samgönguáætlunar um orkuskipti í landflutningum. Orkuskipti munu skila samfélaginu ávinningi í formi minni losunar og aukinnar sölu innlendra orku. Til að árangur náist er hins vegar ekki nóg að stefnt sé að og stutt við orkuskipti heldur þarf heildarsamhengi samgangna að styðja við eða hið minnsta standa ekki í vegi orkuskipta.

Bls. | 2

Samtökin telja afar brýnt að ríks samspils verði að gæta milli regluverks, hönnunar og gerðar samgöngumannvirkja. Með öðrum orðum þarf regluverkið að heimila og ná utan um ökutæki sem ganga fyrir öðrum orkugjöfum en jarðefnaeldsneyti og bæði hönnun og gerð samgöngumannvirkja að taka mið af því að slík ökutæki séu og verði í umferð.

Í ljósi framangreinds vilja samtökin nefna tvö dæmi um tilvik þar sem vinna þyrfti hratt að úrbótum:

1. Þrátt fyrir að EES-ríkjum sé heimilt að ákveða að þeir ökumenn sem hafa samkvæmt ökuskírteini réttindi til að stjórna ökutækjum í ökuréttindaflokki B geti stjórnað ökutækjum sem alfarið ganga fyrir rafmagni upp að 4.250 kg heildarþyngd, og þá heimild hafi Norðmenn t.d. nýtt sér, er þeim einvörðungu heimilt að stjórna slíkum ökutækjum hér á landi upp að 3.500 kg. heildarþyngd. Fyrir vikið geta t.d. þau fyrirtæki, hér á landi, sem hyggjast taka í notkun sendibifreiðar sem einvörðungu ganga fyrir rafmagni aðeins staðið í kaupum á þyngri og langdregnari ökutækjum að þau hafi til reiðu bílstjóra með réttindi til að stjórna ökutækjum í ökuréttindaflokki C til að stýra ökutækinu.
2. Þrátt fyrir að með 2. gr. breytingareglugerðar nr. 1363/2024 hafi verið innleitt hér á landi ákvæði 2. tölul. 20. gr. reglugerðar (ESB) 2019/1242, sem veitir almenna heimild til að aka vörubifreiðum sem alfarið ganga fyrir rafmagni allt að 2 tonnum þyngri að heildarþyngd en í tilviki vörubifreiða sem einvörðungu ganga fyrir jarðefnaeldsneyti hefur viðauki I í reglugerð nr. 155/2007, um stærð og þyngd ökutækja, enn ekki verið uppfærður því til samræmis. Fyrir vikið er hætt við að lögregla og Vegagerð muni gera athugasemdir við slíka viðbótarþyngd. Þá var höfuðið bitið af skömminni þegar í drögum að forgangslista ríkisstjórnarinnar m.t.t. hagsmunagæslu Íslands gagnvart ESB var gefið til kynna að Ísland hefði sérstaka hagsmuni af löggjafartillögu ESB m.t.t. slíkrar viðbótarþyngdar í ljósi vegamála á Íslandi.

Í tillögunni kemur einnig fram að til standi að móta áætlun um uppbyggingu hleðslustöðva fyrir þyngri ökutæki sem taka eigi mið af mikilvægum flutningaleiðum sem er mjög jákvætt. Samtökin vilja hins vegar koma því á framfæri að í áætluninni þarf að leggja ríka áherslu á hagkvæmar og raunhæfar lausnir. Til að mynda er hægt að nýta núverandi þjónustukjarna og byggja þá upp í áföngum samhliða fjölgun hreinorkubíla. Brýnt er að þess verði gætt að áætlunin leiði ekki af sér óþarflega dýrar lausnir þar sem uppbygging er þegar mjög kostnaðarsöm og viðskiptaforsendur út á landi í mörgum tilvikum ekki fyrir hendi enn sem komið er.

## Strandsiglingar

Í samgönguáætlun er lögð áhersla á eflingu strandsiglinga meðal annars til að draga úr álagi og niðurbroti vegakerfisins og til að minnka kolefnisspori vöruflutninga hér á landi.



Strandsiglingar geta verið mikilvæg viðbót við flutningakerfi landsins en mikilvægt er að þær taki mið af raunverulegri eftirspurn fremur en ákvörðun stjórnvalda.

Í mörgum tilvikum henta landflutningar betur en strandsiglingar ekki síst vegna hraðari og tíðari flutning sem bæði mætir þörfum viðskiptavina, eykur verðmætasköpun og styður við ný tækifæri í atvinnurekstri. Mörg fyrirtæki á landsbyggðinni byggja afkomu sína á því að vörur komist hratt og örugglega á markað, hérlandis sem erlendis. Of sterk áhersla hins opinbera á strandsiglingar kann að verða þess valdandi að draga úr samkeppnistöðu atvinnulífsins á vissum landssvæðum og fækkað tækifærum. Því er lykilatriði að efling strandsiglinga verði ekki á kostnað landflutninga heldur hugsuð sem skynsamlegur og hagkvæmur hluti flutningskerfisins í heild.

Bls. | 3

### Tekjur og útgjöld sett í samhengi

Um áramótin voru gerðar umfangsmiklar breytingar á skattlagningu ökutækja og eldsneytis. Vörugjöld af bensíni og olíugjald voru felld brott og í staðin var tekið upp kílómetragjald á öll ökutæki. Kolefnisgjald var einnig hækkað umtalsvert. Breytingarnar voru fyrst og fremst kynntar sem viðbrögð við hraðri fjölgun rafbíla sem og sparneytnari bíla sem hafa leitt til þess að skatttekjur ríkissjóðs af eldsneytisgjöldum hafa dregist saman ár frá ári. Með nýju kílómetragjaldi endurspeglar gjaldtakan notkun vegakerfisins þ.e. þeir sem nota vegina greiða fyrir notkunina. Líta má á breytinguna sem leið til að tryggja sjálfbærari fjármögnun vegakerfisins en ella eða þá sögu hafa stjórnámamenn ítrekað sagt.

Af þessu sögðu er eðlilegt að tekjur af kílómetragjaldi, sem eru beintengdar notkun, séu að öllu leiti nýttar til viðhalds, þjónustu, endurbóta og uppbyggingar vegakerfisins. Jafnframt telja samtökin eðlilegt að tekjur af bifreiðagjaldi og vörugjaldi af ökutækjum, sem tengjast kaupum og eign ökutækja, sé einnig ráðstafað til vegamála.

Samtökin eru meðvituð um að lög um opinber fjármál heimila ekki formlega eyrnamerkingu skatttekna til tiltekinna málaflokka. Alþingi getur engu að síður tryggt samræmi milli tekna og útgjalda með skýrri stefnu í fjármálaáætlun og fjárlögum hvers árs, þannig að framlög til vegamála endurspegli þær tekjur sem innheimtar eru af umráðamönnum ökutækja.

Stefnt er að því að heildartekjur af skattlagningu ökutækjum og eldsneyti nemi um 1,7% af VLF á næsta ári samkvæmt fjármálaáætlun. Það jafngildir 92–100 ma.kr. á ári á föstu verðlagi á tímabilinu 2027–2030. Fyrirhugaðar skatttekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti eru því verulegar.

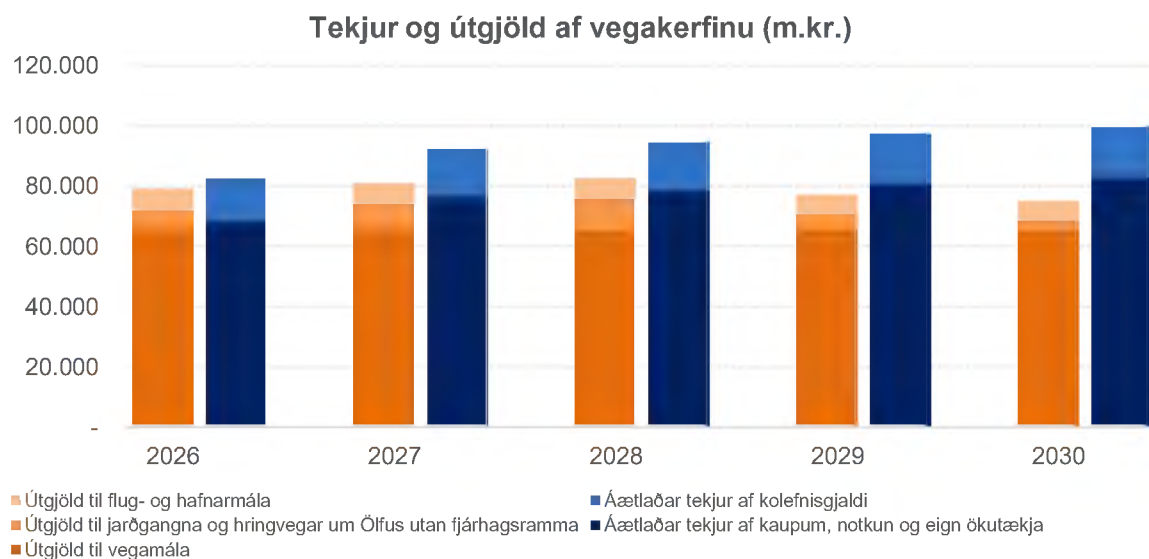
Hin hliðin er útgjöld til samgöngumála en samkvæmt töflu 1 nema þau á bilinu 72–73 ma.kr. á ári á tímabilinu 2026–2030. Til viðbótar bætast við útgjöld utan fjármögnunarramma vegna jarðgangna og hringvegna um Ölfusá sem eru metin á bilinu 3,3–10,8 ma.kr. á ári fyrir sama tímabil. Ef horft er sérstaklega til vegakerfisins, sem eru útgjöld án framlaga til hafnabótasjóðs, framkvæmda við hafnir og flugvelli og flugþjónustu, nema útgjöldin á bilinu 69–76 ma.kr. á ári, að meðtöldum útgjöldum utan ramma vegna jarðgangna og hringvegna um Ölfusá.

Tekið skal fram að hér er ekki tekið tillit til mögulegra viðbótarútgjalda vegna samgöngusáttmálans á höfuðborgarsvæðinu umfram fjárveitingu ríkissjóður til Betri samgangna.

Á meðfylgjandi mynd má sjá samanburð á áætluðum tekjum ríkissjóðs af skattlagningu ökutækja og eldsneytis og útgjöldum til samgöngumála. Heildartekjur af ökutækjum og eldsneyti, miðað við 1,7% af VLF, eru allt tímabilið hærri en útgjöld til samgöngumála jafnvel þegar útgjöld utan fjárhagsramma eru meðtalin.

Á myndinni er einnig gerð skipting á áætluðum tekjum af annars vegar kolefnisgjaldi og hins vegar kaupum, notkun og eign ökutækja. Þegar tekjur af kaupum, notkun og eign ökutækja eru bornar saman við útgjöld til vegamála ásamt útgjöldum utan fjárhagsramma vegna jarðganga og hringvegar um Ölfus má sjá að tekjur eru lægri en útgjöld árið 2026, tekjur eru svipaðar og útgjöld árin 2027–2028 en hærri en útgjöld árin 2029–2030.

Bls. | 4



**Forsendur:** áætlaðar skatttekjur af ökutækjum og eldsneyti eru 1,7% áætlaðri vergri landsframleiðslu skv. þjóðhagsspá Hagstofu Íslands, á verðlagi ársins 2026. Miðað er við að hlutdeild kolefnisgjalds, sem er 17% af skatttekjum af ökutækjum og eldsneyti í iðlögum 2026, haldist óbreytt yfir tímabilið.

**Heimild:** Tafla 1 í samgönguáætlun, tafla á bls. 29 í samgönguáætlun, iðmálaáætlun 2026–2030, iðrlög 2026, þjóðhagsspá Hagstofu Íslands og útreikningar SVP.

Markmiðið með þessari samantekt er að setja áætlaðar tekjur af ökutækjum og eldsneyti í samhengi við útgjöld til vegamála. Samtökin telja það sérstaklega mikilvægt í ljósi þess að í samgönguáætlun er fjallað um veggjöld til að tryggja auknar tekjur og stuðla að sanngirni þar sem notendur vegakerfisins greiða fyrir notkunina. Samtökin eru ekki mótfallin þeirri hugmyndafræði en leggja áherslu á að ákvarðanir um veggjöld séu teknar í samhengi við þær skatttekjur sem þegar er stefnt að innheimta fyrir vegnotkun, eign og kaup ökutækja.

Á endanum snýst þetta um traust. Til að tekjuöflun af vegakerfinu, í hvaða mynd sem hún er, njóti sáttar meðal almennings og fyrirtækja þurfa að sjást raunverulegar umbætur á vegakerfinu sjálfu. Jafnframt þarf að gæta meðalhófs og tryggja að ekki séu innheimtar tekjur af umráðamönnum ökutækja umfram það sem raunverulega fer til vegamála.

Samtökin telja því mikilvægt að tekjurnar af skattlagningu á kaupum, notkun og eign ökutækja séu í samræmi við útgjöld sem fara í vegakerfið. Af þeim sökum gera samtökin fyrirvara við

upptöku veggjalda nema samhliða verði dregið úr skattlagningu á kaup, notkun og eign  
ökutækja.

Virðingarfyllst,

Bls. | 5

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



*Benedikt S. Benediktsson*  
*framkvæmdasjóri*

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Umsóknargátt nefndasviðs Alþingis

Ísafirði 4. febrúar 2026

**Umsögn Ungmennaráðs Vestfjarða um þingsályktun að samgönguáætlun 2026-2040 og framkvæmdaráætlun 2026-2030.**

Ungmennaráð Vestfjarða<sup>1</sup> lýsir yfir miklum áhyggjum af stöðu almenningssamgangna á Vestfirðum og þeim breytingum sem nú eru fyrirhugaðar á leiðakerfi landsbyggðarvagna. Vestfirðir hafa um langt árabil setið eftir þegar kemur að almenningssamgöngum og fyrirbyggjandi breytingar eru enn eitt dæmi þess.

Sérstaklega vekur athygli að eftir sameiningu Vesturbyggðar og Tálknafjarðarhrepps í eitt sveitarfélag er gert ráð fyrir að Vegagerðin hætti að veita styrki til almenningssamgangna innan sveitarfélagsins. Þetta er að mati Ungmennaráðs afar óheppileg ákvörðun og tekur ekki mið af aðstæðum í dreifðum byggðum þar sem vegalengdir eru miklar og þjónusta dreifð. Afleiðingar þessarar ákvörðunar munu bitna hvað mest á ungu fólki. Í nýju, stóru sveitarfélagi þurfa börn og ungmenni að sækja íþrótt- og tómstundaiðkun, skólastarf og félagslíf í mismunandi byggðakjörnum. Skortur á almenningssamgöngum takmarkar verulega aðgengi þeirra að slíkri þátttöku nema foreldrar geti ekið þeim, sem skapar ójöfnuð og útilokar suma frá virkri samfélagsþátttöku.

Ungmennaráð Vestfjarða hefur ítrekað kallað eftir auknu samstarfi, bæði innan sveitarfélaga og á milli sveitarfélaga á Vestfirðum. Slíkt samstarf er lykilatriði fyrir byggðapróun, þjónustu og félagslíf á svæðinu. Almenningssamgöngur eru algjör forsenda þess að slíkt samstarf geti orðið að veruleika. Án þeirra verður erfitt, ef ekki ómögulegt, að tryggja jafnt aðgengi allra íbúa að þjónustu og tækifærum, Vestfirðum til heilla.

Ungmennaráð tekur undir sjónarmið Fjórðungssambands Vestfirðinga varðandi aðgerðir 5.2 og 5.3 í drögum að þingsályktun um framkvæmdaráætlun samgöngumála 2026–2030. Aðgerðirnar fela í sér mikilvægar úrbætur, annars vegar með skilgreiningu heildstæðs leiðakerfis almenningssamgangna milli byggða og hins vegar með uppbyggingu gagnvirkar upplýsingaveitu fyrir almenningssamgöngur óháð rekstraraðila og ferðamata.

Ungmennaráð bendir þó á að, líkt og fram kemur í umsögn Fjórðungssambandsins, vantar skýra heildarstefnu í málaflokknum, sambærilega þeirri sem samþykkt var við Samgönguáætlun 2020–2034, *Ferðumst saman – heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða*. Ekki er ljóst að sú stefna, markmið hennar og aðgerðir séu höfð að leiðarljósi

---

<sup>1</sup> Nefnd sem tilheyrir Fjórðungssambandi Vestfirðinga skv. 16. gr. samþykktar FV

við mótun nýs leiðakerfis, þrátt fyrir að hún hafi sérstaklega haft það að markmiði að efla almenningssamgöngur á landsbyggðunum.

Þá vekur sérstakar áhyggjur að Vestfirðir virðast ekki vera hluti af þeirri mótun sem þegar hefur átt sér stað. Samráðsfundir um nýtt leiðakerfi landsbyggðarvagna hafa einungis verið haldnir með þeim landshlutum sem kerfið nær til í dag, en Vestfirðir skildir eftir þar sem einungis er ekið til Hólmavíkur allt árið. Þetta hefur í för með sér að ungt fólk á Vestfjörðum hefur hvorki notið samráðs né raunhæfra lausna sem taka mið af þeirra þörfum. Af hálfu Ungmennaráðs Vestfjarða er sérstaklega mikilvægt að bent sé á að fjárhagsrammi almenningssamgangna virðist áfram miðast við núverandi leiðakerfi, þar sem Vestfirðir eru að stórum hluta undanskildir. Slík nálgun festir í sessi ójöfnuð milli landshluta og gengur gegn yfirlýstum markmiðum samgöngu- og byggðastefnu stjórnvalda.

Þrátt fyrir að markmið endurskoðaðs leiðakerfis Vegagerðarinnar geri ráð fyrir að þjóna ungmennum, meðal annars þeim sem sækja nám í framhaldsskóla utan heimabyggðar, er ekki séð að sú nálgun nái til Vestfjarða. Þetta er í andstöðu við raunverulegar aðstæður á svæðinu þar sem bættar samgöngur hafa þegar sýnt fram á aukinn áhuga ungs fólks á að sækja nám, til dæmis í Menntaskólanum á Ísafirði.

Án skýrrar heildarstefnu, raunverulegs samráðs og fjármögnunar fyrir nýjar leiðir verða aðgerðir 5.2 og 5.3 ekki heildstætt leiðakerfi heldur staðfesting á því að Vestfirðir séu áfram skilgreindir utan almenningssamgöngukerfis landsins.

Virðingarfyllt,

Ungmennaráð Vestfjarða



# UNGMENNARÁÐ VESTFJARÐA



# **Umsögn Ungmennaráðs Vestfjarða um þingsályktun að samgönguáætlun 2026-2040 og framkvæmdaráætlun 2026- 2030**

Hildur Ása Gísladóttir, formaður Ungmennaráðs  
Vestfjarða

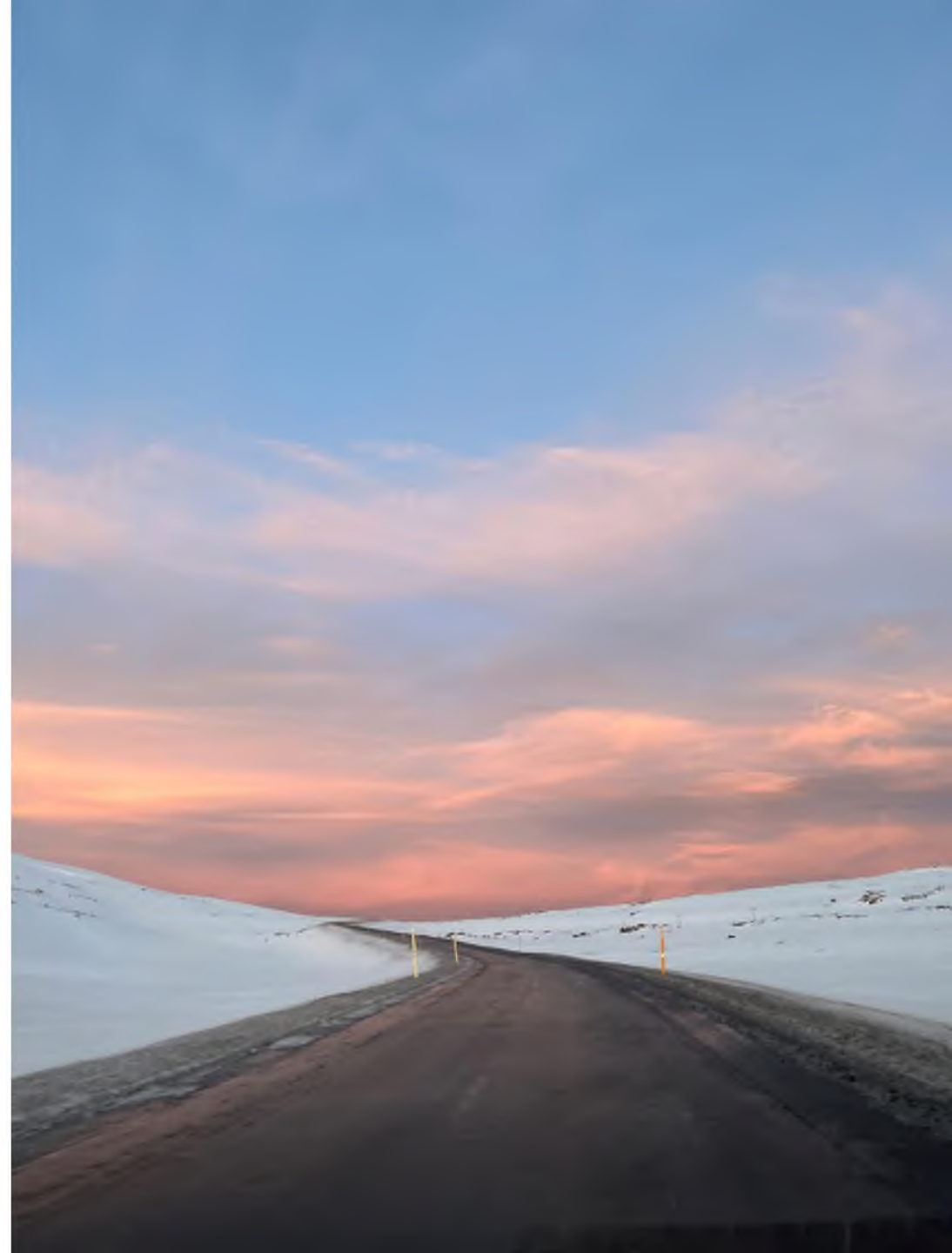
Erna Lea Bergsteinsdóttir, verkefnastjóri  
Ungmennaráðs Vestfjarða

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

11. mars 2026

# Samgöngur í Vesturbyggð

- Styrkur Vegagerðarinnar til almenningssamgangna felldur niður vegna sameiningar sveitarfélagsins.
- Börn og ungmenni þurfa m.a. að geta sótt innan sveitarfélagsins:
  - Íþrótt- og tómstundaiðkun
  - Skólastarf
  - Félagslíf

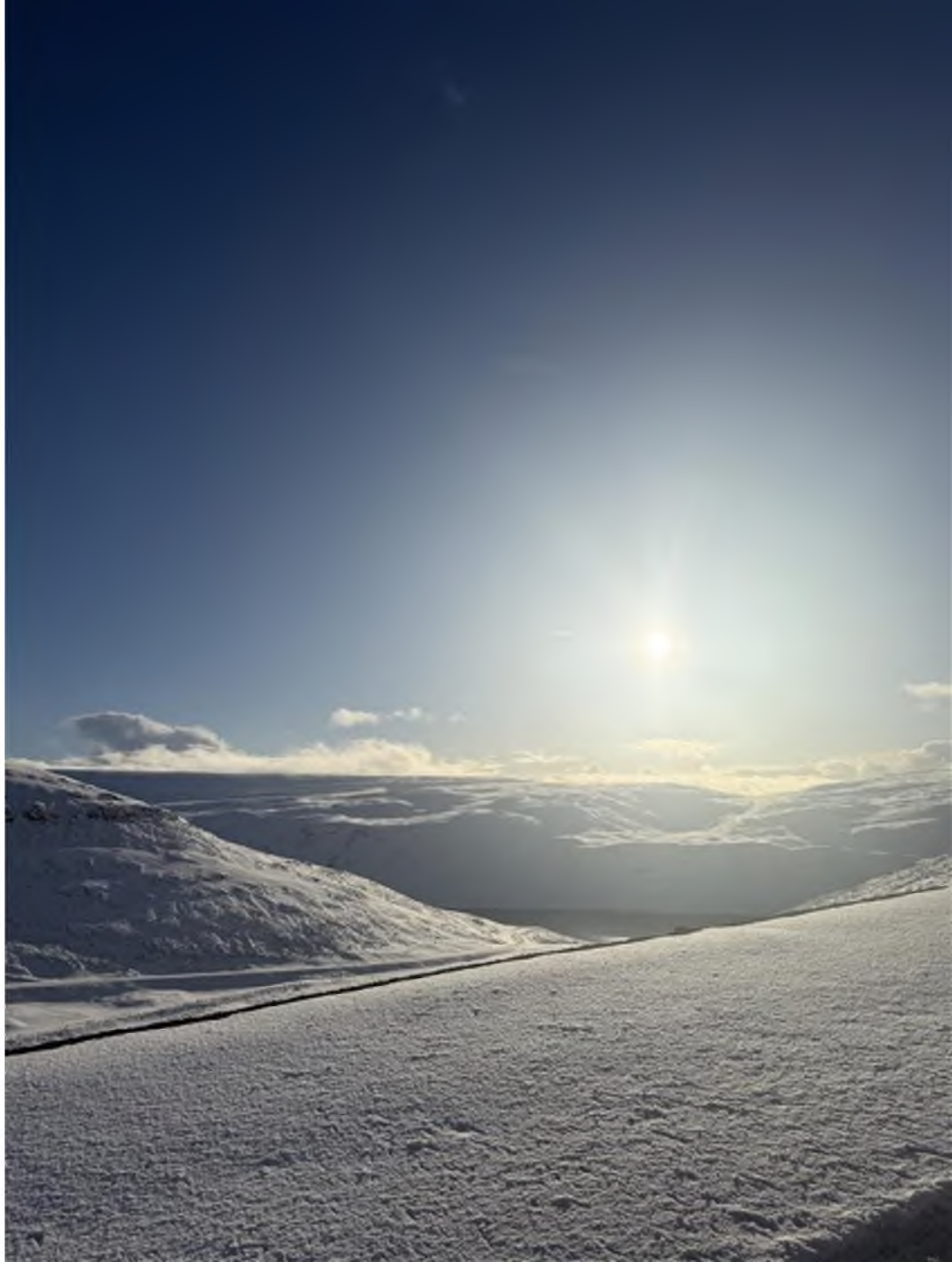


Vestfirðir hafa verið skildir eftir í mótun  
leiðakerfis landsbyggðarinnar



# Aðgerð 5.2 og 5.3

- Heildstætt leiðakerfi almenningssamgangna?
- Á markmið um að efla almenningssamgöngur á landsbyggðum ekki við á Vestfjörðum?





## Kort yfir almenningssamgöngur



Af heimasíðu Vegagerðarinnar



*Af heimasíðu Vegagerðarinnar. Kort sem sýnir nýtt leiðakerfi landsbyggðavagna sem tók gildi um áramótin*

## Eru Vestfirðir ekki landshluti?

Leiðanet landsbyggðavagna spannar alla landshluta og skiptist rekstur kerfisins niður í fimm útboðssvæði: Austurland, Norður- og Norðausturland, Vestur- og Norðurland, Suðurnes og Suðurland. Leiðakerfi landsbyggðarvagna er mjög stórt og umfangsmikið. Í kerfinu eru í dag alls 30 akstursleiðir sem sinnt er af 35 vögnum, en frá og með áramótum mun akstursleiðunum fjölga um tvær og fjöldi vagna fer alls í 38.



Eiga ungmenni á Vestfjörðum ekki að komast í heimabyggð um helgar eins og önnur ungmenni landsins?

### **Betri tímasetning langleiða**

- Áætlun langleiða verður á þann veg að hægt sé að ferðast með vögnunum síðdegis.
  - Nemendur á heimavístum geta tekið vagna eftir að skóla lýkur á föstudögum og til baka síðdegis á sunnudögum.
  - Aðilar sem þurfa að sækja heilbrigðisþjónustu lengra að, dvelja ekki lengur en eina nótt áður en hægt er að halda heim með næsta vagni.

# Væntingar ungmennaráðs

- Við viljum aðgengi að almenningssamgöngum eins og annars staðar á landinu.
  - Við erum ekki að óska eftir frístundarútu heldur almenningssamgöngum fyrir alla aldurshópa.
- Við þurfum að geta ferðast á milli byggða, bæði innan sveitarfélaga sem og á milli sveitarfélaga.
- Við viljum, í hið minnsta, vera hluti af samráði um almenningssamgöngur eins og aðrir landshlutar.



Takk fyrir

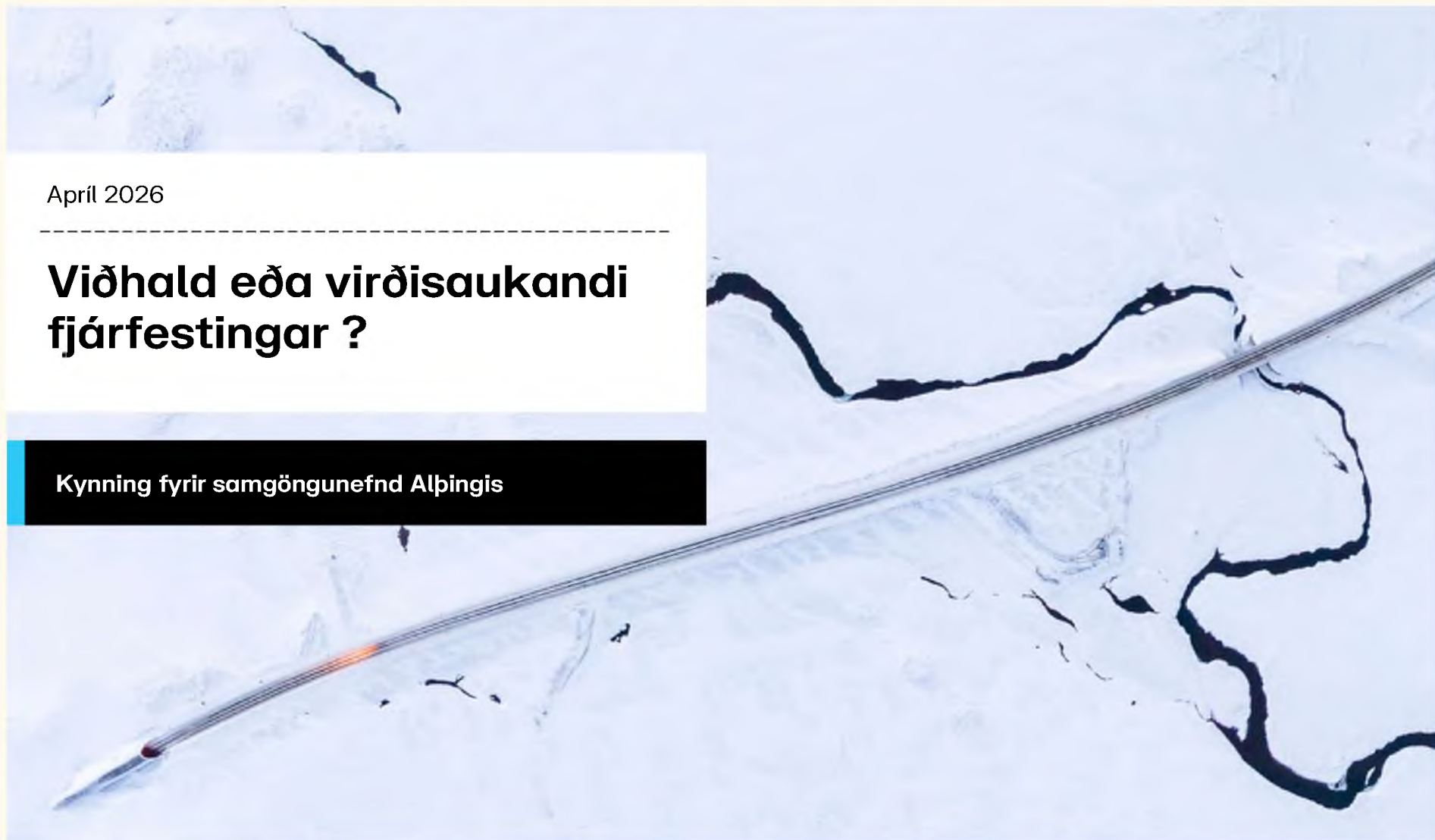


Apríl 2026

---

# Viðhald eða virðisaukandi fjárfestingar ?

Kynning fyrir samgöngunefnd Alþingis





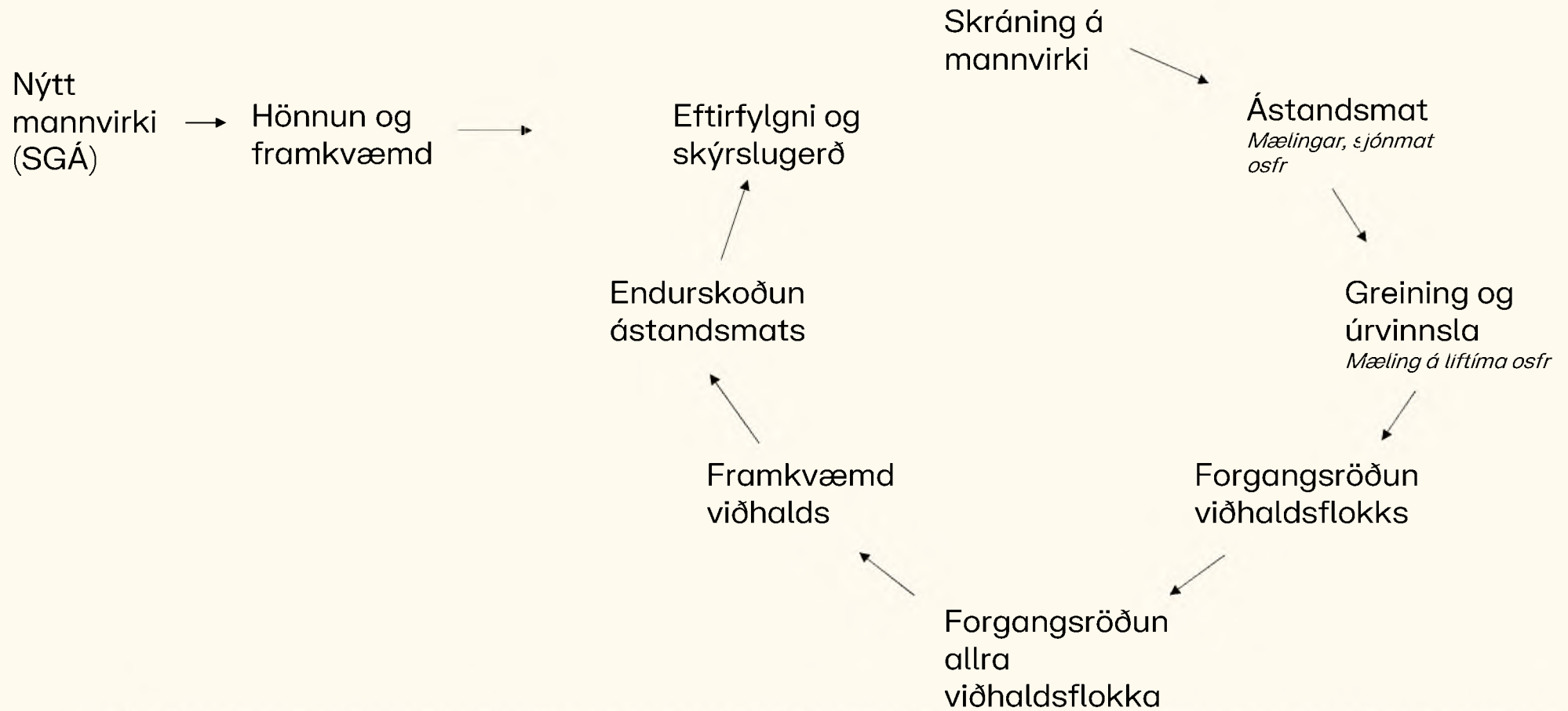
- Dæmi um skiptingu viðhaldsflokka á svæði byggt á ástandsmati
- Hver undirflokkur er síðan skipt niður á fjögur svæði
- Undir hverju svæði er verkefnasafn

### Ráðstöfun viðhalds- og þjónustufjárveitinga fyrir árið 2026

| Ráðstöfun viðhalds- og þjónustufjárveitinga m.kr.             | Fjárveiting 2026 |  |  | Norður | Suður | Austur | Vestur | óskipt |
|---------------------------------------------------------------|------------------|--|--|--------|-------|--------|--------|--------|
| <b>Viðhald</b>                                                | Fjárveiting 1    |  |  |        |       |        |        |        |
| 5000 - Áætluð umfram efnisvinnsla til lagerhalds              | 150              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5005 - Frágangur gamalla efnináma                             | 10               |  |  |        |       |        |        |        |
| 5010 - Viðhald bundinna slítlaga                              | 6.820            |  |  | 1.284  | 2.968 | 642    | 1.545  | 381    |
| 5020 - Viðhald malarvega                                      | 1.700            |  |  |        |       |        |        |        |
| 5025 - Viðhald hliðarsvæða                                    | 120              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5026 - Viðhald ljósastaura                                    | 150              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5030 - Styrkingar og endurbætur                               | 3.700            |  |  | 423    | 648   | 507    | 2.028  | 94     |
| 5040 - Viðhald brúa og varnargarða                            | 1.500            |  |  |        |       |        |        |        |
| 5050 - Umferðaröryggi                                         | 550              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5060 - Vatnaskemmdir                                          | 600              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5070 - Viðhald girðinga                                       | 200              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5045 - Veggöng, viðhald                                       | 800              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5091-10 - Annað v. Viðhalds og endurbóta og stjórnun viðhalds | 1.000            |  |  |        |       |        |        |        |
|                                                               |                  |  |  |        |       |        |        |        |
| Endurgreiðsla á viðhaldsskuld                                 | 200              |  |  |        |       |        |        |        |
| <b>Samtals</b>                                                | <b>17.500</b>    |  |  |        |       |        |        |        |



## Líftími mannvirkis



# Líftími mannvirkis

Nýtt  
mannvirki (SGÁ) → Hönnun og  
framkvæmd →

*Vegagerðin er að skerpa  
á fjórum stigum viðhalds:*

- Ástandsmat
- Greining og úrvinnsla
- Forgangsröðun viðhaldsflokka
- Forgangsröðun þvert á alla viðhaldsflokka

Eftirfylgni og  
skýrslugerð

Endurskoðun  
ástandsmats

Framkvæmd  
viðhalds

Skráning á  
mannvirki

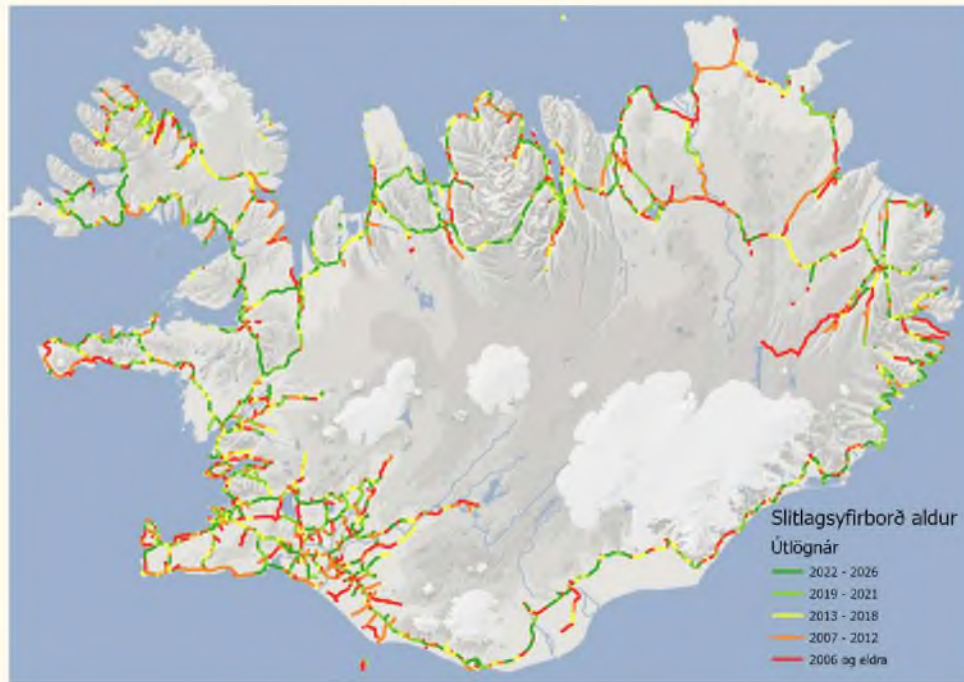
Ástandsmat  
*Mælingar, sjónmat  
osfr*

Greining og  
úrvinnsla  
*Mæling á líftíma osfr*

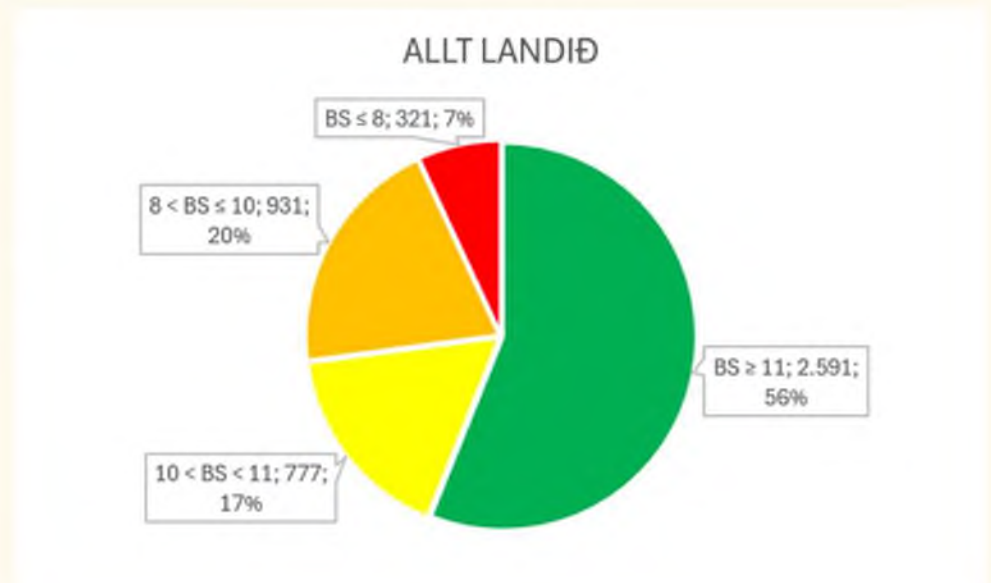
Forgangsröðun  
viðhaldsflokks

Forgangsröðun  
allra  
viðhaldsflokka

## Slitlög



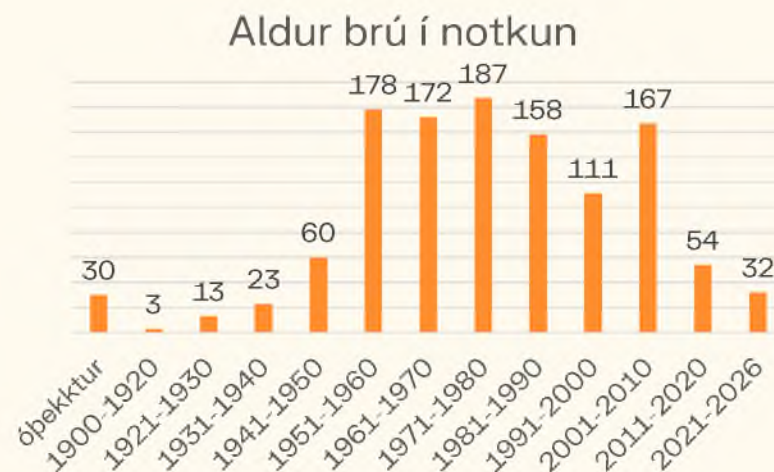
## Burðarþol



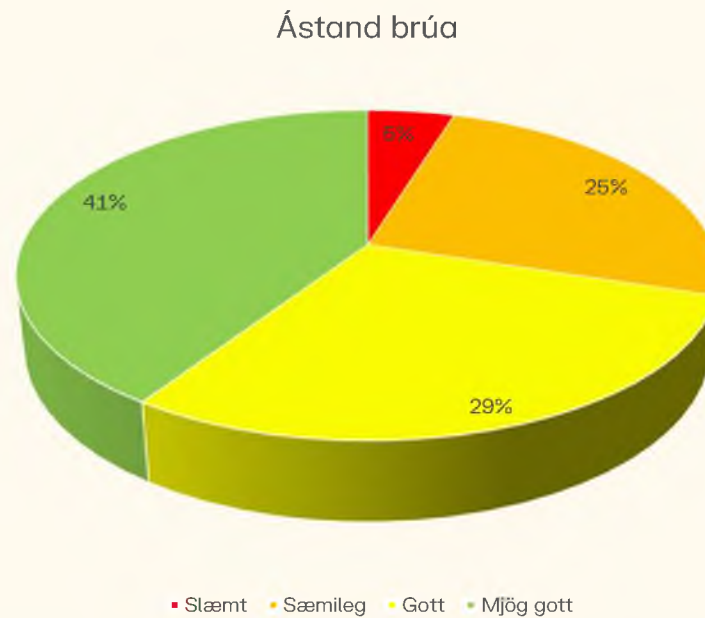
*Breytt viðmið frá 2025 þar sem gott er skilgreint yfir BS 11 en var áður BS 12*

# Brýrnar

- 1188 Akstursbrýr eru skráðar í notkun hjá Vegagerðinni og er meðalaldur þeirra u.þ.b. 47 ár.
- Einbreiðar brýr eru 636 og er meðalaldur þeirra 60 ár
- Tvíbreiðar brýr eru 552 og er meðalaldur þeirra 33 ár.
- 61 göngu og reiðbrýr eru einnig í umsjón Vegagerðarinnar, meðalaldur þeirra er 56 ár.



# Flokkun brúa eftir ástandseinkunn





# Flokkar viðhalds jarðganga

## Vöktun og öryggi

- ✓ Myndavélakerfi
- ✓ Eftirlitsbúnaður
- ✓ Stjórnþbúnaður
- ✓ Vaktkerfi

## Fjarskipti

- ✓ Tetra kerfi
- ✓ GSM kerfi
- ✓ Útvarp(FM)

## Lýsing

- ✓ Veglýsing
- ✓ Daglýsing,
- ✓ Neyðarlýsing
- ✓ Upplýsingarskilti.

## Uppfærsla jarðganga vegna aukinna alþjóðlegra krafna

- ✓ Hvalfjarðargöng
- ✓ Almannaskarðsgöng
- ✓ Fáskrúðsfjarðargöng

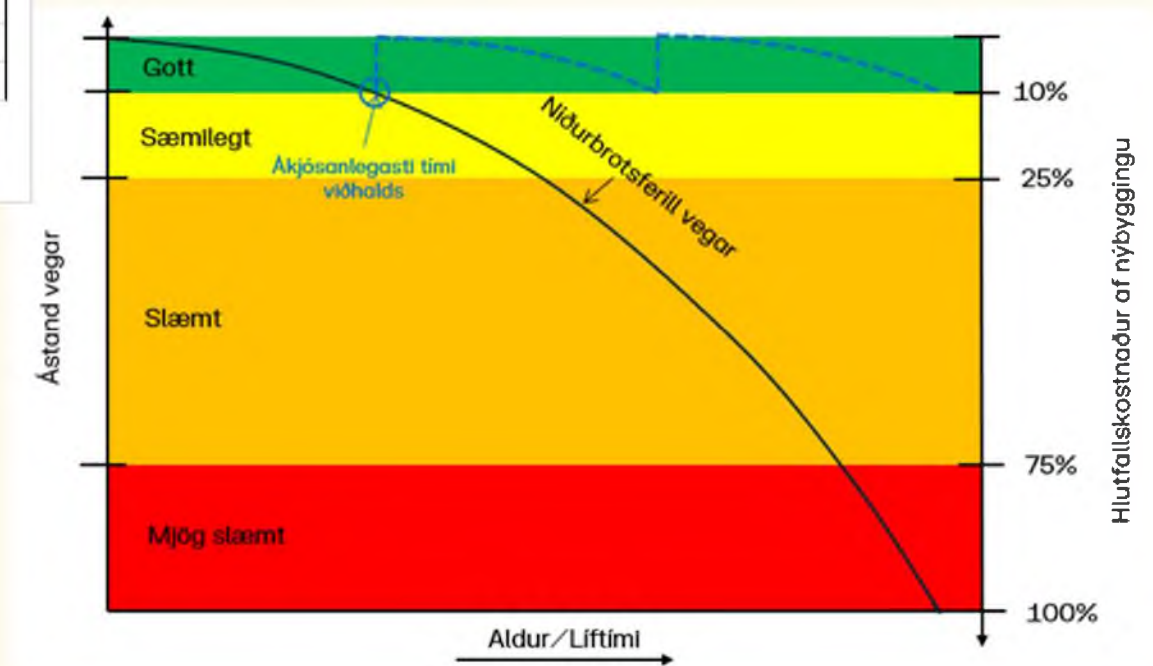
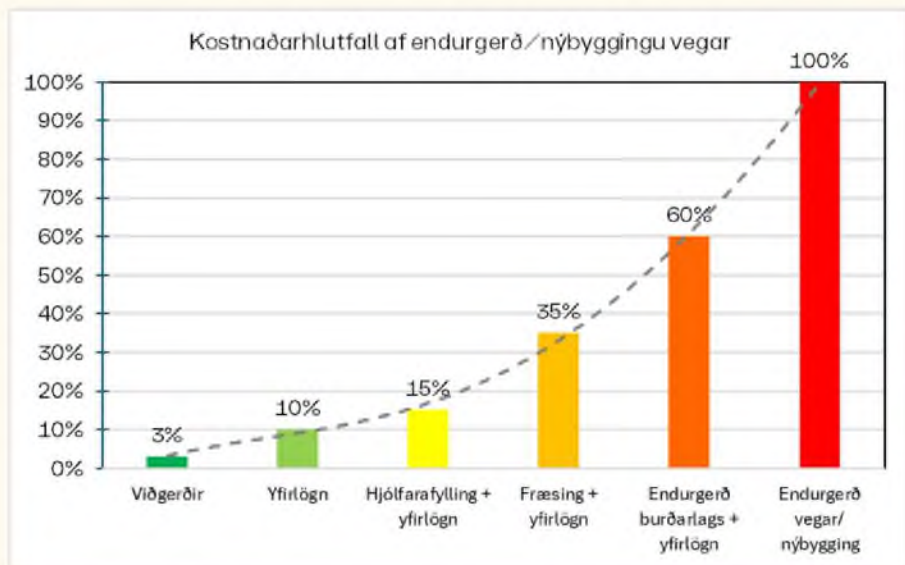
## Endurnýjun vélbúnaðar

- ✓ Blásarar
- ✓ Dælur
- ✓ Annar tengdur búnaður

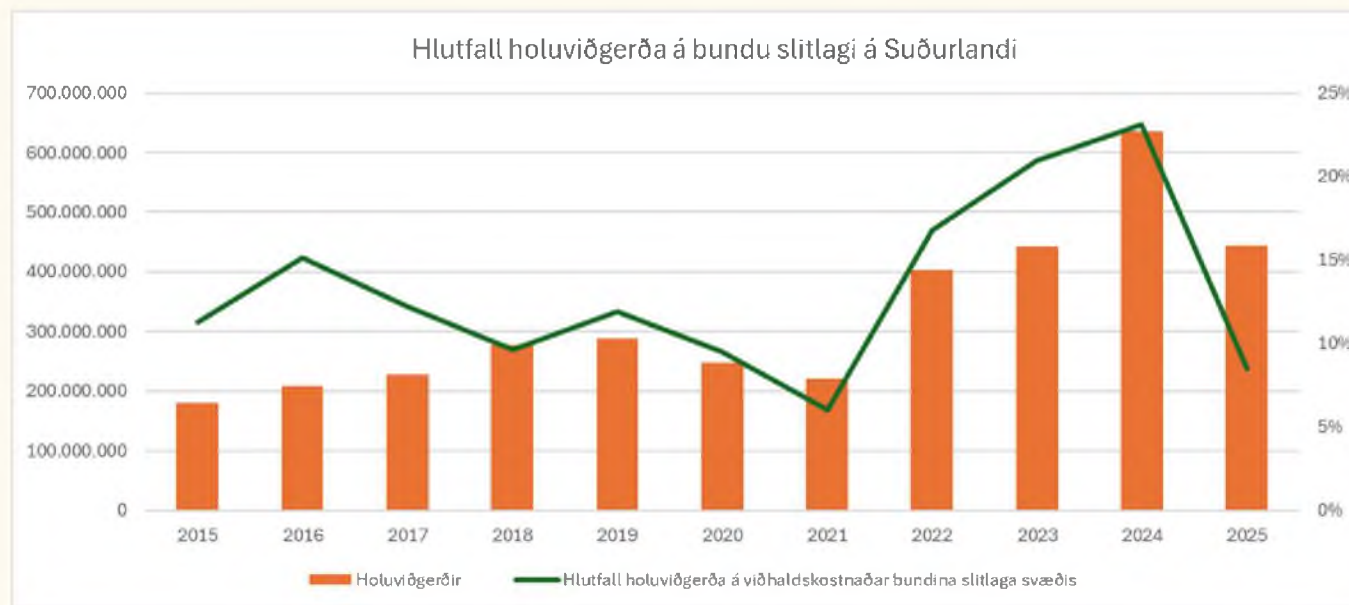
## Styrking og viðhald á klæðningu

- ✓ Viðhald og lagfæring á steypuhulu, klæðningu og styrkingum

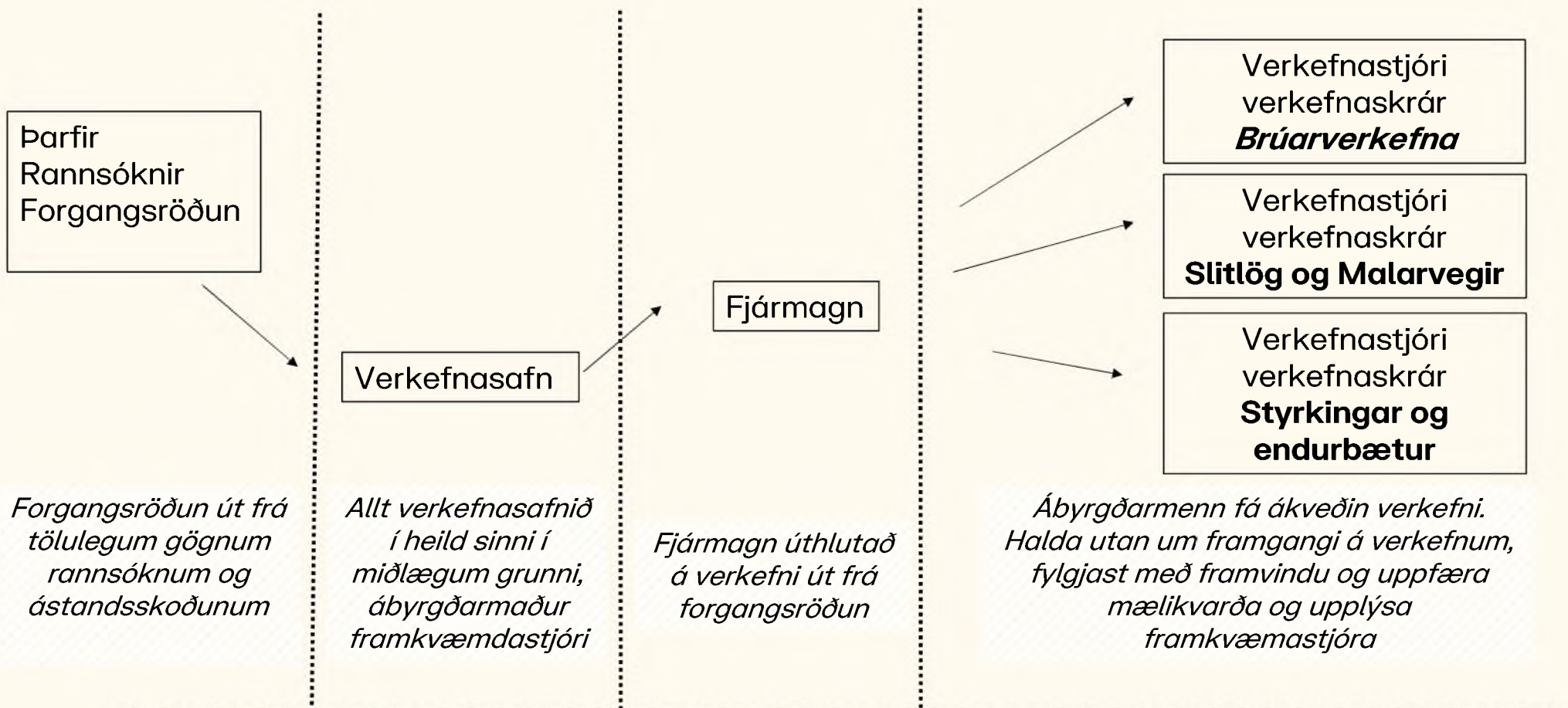
**Rekstrarkostnaður jarðganga er utan við viðhaldskostnað. Þar er rafmagn, fjarskiptasamningar og almenn þjónusta við jarðgöng.**



# Holuviðgerðir



# Ábyrgð fjárveitinga



## Tökum dæmi úr styrkingum og endurbótum

### Ráðstöfun viðhalds- og þjónustufjárveitinga fyrir árið 2026

| Ráðstöfun viðhalds- og þjónustufjárveitinga m.kr.             | Fjárveiting 2026 |  |  | Norður | Suður | Austur | Vestur | Óskipt |
|---------------------------------------------------------------|------------------|--|--|--------|-------|--------|--------|--------|
| <b>Viðhald</b>                                                | Fjárveiting 1    |  |  |        |       |        |        |        |
| 5000 - Áætlun umfram efnisvinnsla til lagerhalds              | 150              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5005 - Frágangur gamla efnináma                               | 10               |  |  |        |       |        |        |        |
| 5010 - Viðhald bundinna slitlaga                              | 6.820            |  |  | 1.284  | 2.968 | 642    | 1.545  | 381    |
| 5020 - Viðhald malarvega                                      | 1.700            |  |  |        |       |        |        |        |
| 5025 - Viðhald hliðarsvæða                                    | 120              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5026 - Viðhald ljósastæva                                     | 150              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5030 - Styrkingar og endurbætur                               | 3.700            |  |  | 423    | 648   | 507    | 2.028  | 94     |
| 5040 - Viðhald brúa og varnargarða                            | 1.500            |  |  |        |       |        |        |        |
| 5050 - Umferðaröryggi                                         | 550              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5060 - Vatnaskemmdir                                          | 600              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5070 - Viðhald girðinga                                       | 200              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5045 - Veggöng, viðhald                                       | 800              |  |  |        |       |        |        |        |
| 5091-10 - Annað v. Viðhalds og endurbóta og stjórnun viðhalds | 1.000            |  |  |        |       |        |        |        |
|                                                               |                  |  |  |        |       |        |        |        |
| Endurgreiðsla á viðhaldsskuld                                 | 200              |  |  |        |       |        |        |        |
| <b>Samtals</b>                                                | <b>17.500</b>    |  |  |        |       |        |        |        |



# Dæmi styrkingar og endurbætur



- Verkefnaskrá er með 52 undirbúin verkefni uppá 9100 m.kr.
- Samþykkt upphæð uppá 3700 m.kr, alls 20 verkefni.
- Skipting milli svæða er eftirfarandi

| Norður | Suður | Austur | Vestur | óskipt |
|--------|-------|--------|--------|--------|
| 11%    | 18%   | 14%    | 55%    | 3%     |

- Forgangsröðun byggð á burðargetu, vegflokk og umferð
- Forgangsröðun 2027: burðargeta, vegflokkur, umferð, hjólför, IRI og rekstar frekir kaflar

|            | Vegnr.  | Vegheiti                                  | Upphaf kafla samkv. vegaskrá         | Endi kafla samkvæmt vegaskrá    | Aðgerð                   | Kostn.<br>(mkr/km <sup>3</sup> ) | Kostn.<br>m.kr | Burðar-<br>geta | Veg-<br>flokkur | Umferð | Gildi |
|------------|---------|-------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|----------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|--------|-------|
| Suðurland  |         | Malarvegir/óvissa/Héraðsvegir hönnun osfr |                                      |                                 |                          |                                  | 106            |                 |                 |        |       |
| Suðurland  | 003703S | Laugarvatnsvegur                          | Laugarvatn, austasta gala            | Reykjavegur (355-01)            | breikkun og malbik       | 98,9                             | 262            | 3               | 4               | 4      | 66,0  |
| Suðurland  | 003801S | Þorlákshafnarvegur                        | Hringvegur (1-d8)                    | Þrengslavegur (39-01)           | breikkun og endurbýgging | 128,7                            | 280            | 4               | 2               | 2      | 68,0  |
| Norðurland |         | Malarvegir/óvissa/Héraðsvegir hönnun osfr |                                      |                                 |                          |                                  | 131            |                 |                 |        |       |
| Norðurland | 1-q5    | Hringvegur                                | Fnjóskadalsvegur eystri (835-01)     | Norðausturvegur (85-01)         | þurrfræsing + afrétting  |                                  | 36             | 2               | 5               | 3      | 54,0  |
| Norðurland | 1-q5    | Hringvegur                                | Fnjóskadalsvegur eystri (835-01)     | Norðausturvegur (85-01)         | þurrfræsing + afrétting  |                                  | 46,5           | 2               | 5               | 3      | 54,0  |
| Norðurland | 1-m2    | Hringvegur                                | Skagastrandarvegur (74-01)           | Hvammavegur (7378-01)           | þurrfræsing + afrétting  |                                  | 0,856          | 1               | 5               | 3      | 40,0  |
| Norðurland | 75-03   | Sauðárkróksbraut                          | Sæmundarhlíðarvegur (762-01)         | Sauðárkrókur, Skagfirðingabraut | þurrfræsing + afrétting  |                                  | 0,856          | 2               | 3               | 3      | 46,0  |
| Norðurland | 73-04   | Þverárfjallsvegur                         | Skagavegur (745-08)                  | Sauðárkrókur, Skarðseyri        | afrétting+ sementsfestun |                                  | 116,1          | 5               | 3               | 2      | 86,0  |
| Norðurland | 87-01   | Kisilvegur                                | [..sveitarfélagsmörk..]              | Veðurstöð                       | styrking og breikkun     |                                  | 91,8           | 5               | 3               | 2      | 86,0  |
| Austurland |         | Malarvegir/óvissa/Héraðsvegir hönnun osfr |                                      |                                 |                          |                                  | 90             |                 |                 |        |       |
| Austurland | 093108T | Upphéraðsvegur                            | Hallormsstaður                       | Gunnlaugsstaðavegur (9377-01)   | Lagfæra hæð              | 60,5                             | 15,125         | 4               | 2               | 2      | 68,0  |
| Austurland | 093109T | Upphéraðsvegur                            | Gunnlaugsstaðavegur (9377-01)        | Skriðdals- og Breiðdalsvegur 95 | Lagfæra hæð              | 60,5                             | 30,25          | 4               | 2               | 2      | 68,0  |
| Austurland | 0001V2S | Hringvegur                                | [..sveitarfélagsmörk..]              | Fossgærði                       | Sementsfestun            | 86                               | 129,00         | 1               | 5               | 2      | 38,0  |
| Austurland | 0001X8S | Hringvegur                                | Nesjapörp, Meðalfellsvegur (9765-01) | Hoffellsvegur (984-01)          | Laga axlir og klæða      | 8,25                             | 19,80          | 2               | 5               | 3      | 54,0  |
| Austurland | 0001Y9S | Hringvegur                                | Svínafellssvegur (9797-01)           | Skaftafellssvegur (998-01)      | Þurrfræsing              | 39                               | 11,31          | 1               | 5               | 3      | 40,0  |
| Austurland | 0001Z0S | Hringvegur                                | Skaftafellssvegur (998-01)           | Sæluhúsavatn                    | Þurrfræsing              | 39                               | 11,70          | 1               | 5               | 3      | 40,0  |
| Vesturland |         | Malarvegir/óvissa/Héraðsvegir hönnun osfr |                                      |                                 |                          |                                  | 200,00         |                 |                 |        |       |
| Vesturland | 005404S | Snæfellsnesvegur                          | Hítará                               | Heydalsvegur (55-01)            | Festun og styrking?      | 100                              | 630,00         | 3               | 3               | 3      | 60,0  |
| Vesturland | 005801S | Stykkishólmsvegur                         | Snæfellsnesvegur (54-18)             | Stykkishólmur, Búðanesvegur     | Festun og styrking?      | 70                               | 30,10          | 3               | 3               | 2      | 58,0  |
| Vesturland | 005801S | Stykkishólmsvegur                         | Snæfellsnesvegur (54-18)             | Stykkishólmur, Búðanesvegur     | Fræsing og endurb.       | 120                              | 385,80         | 3               | 3               | 2      | 58,0  |
| Vesturland | 006003S | Vestfjarðarvegur                          | Gróf                                 | Snæfellsnesvegur (54-23)        | Festun, breikkun ?       | 120                              | 166,00         | 3               | 3               | 2      | 58,0  |
| Vesturland |         | Útnesvegur                                | Undir enni                           |                                 | rofvarnir                |                                  | 200,00         |                 |                 |        |       |
| Vesturland | 006302S | Bildudalsvegur                            | Barðastrandarvegur (62-07)           | Tálknafjarðarvegur (617-01)     |                          | 150                              | 375,00         | 3               | 3               | 2      | 58,0  |
| Vesturland | 061001T | Brjánslækjarvegur                         | Barðastrandarvegur (62-02)           | Brjánslækur, ferjubryggja       |                          | 150                              | 42,00          | 5               | 2               | 1      | 80,0  |

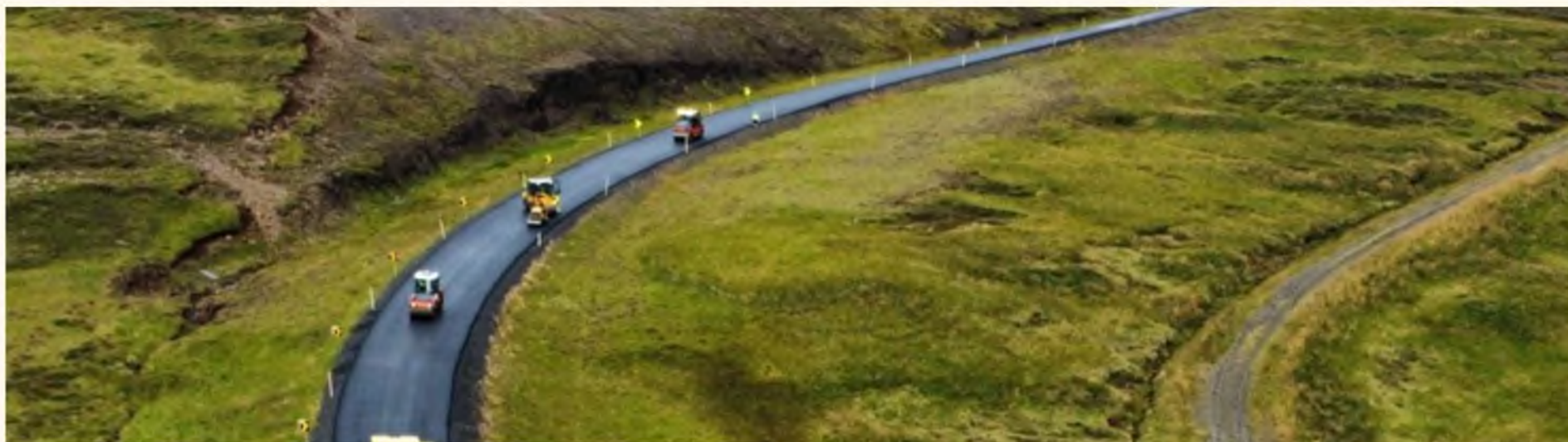
2026: Burðargeta, vegflokkur, umferð 2027: Burðargeta, vegflokkur, umferð, IRI, hjólför og rekstrarþörf

## Möguleg næstu skref hjá Vegagerðinni

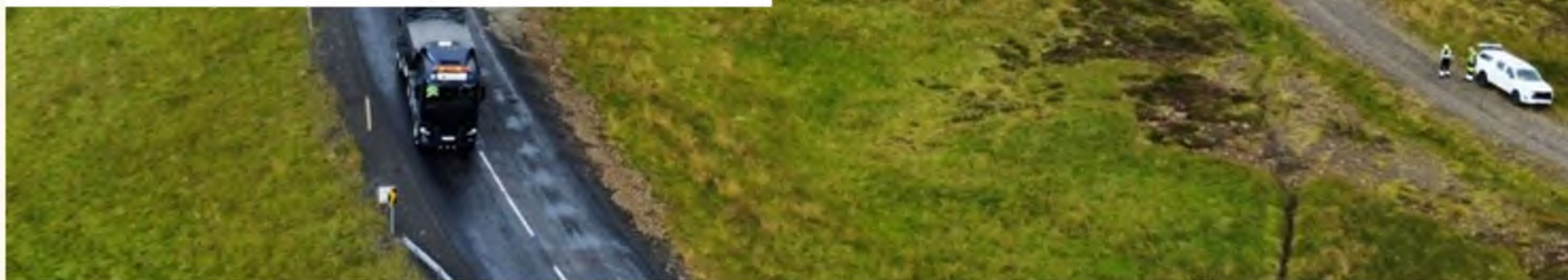
- Viðhald er í grunnin **fyrirbyggjandi fjárfestingar**
- Forgangsröðun viðhalds þvert á viðföng
- Aukin og regluleg skýrslugjöf um ástand vegkerfisins
- Með fyrirsjáanleika er hægt að fara í rammaútboð og auka þannig sveigjanleika í viðföngum
- Skýr mynd af afleiðingar ef við fjárfestum ekki í viðhaldi







**Takk fyrir**



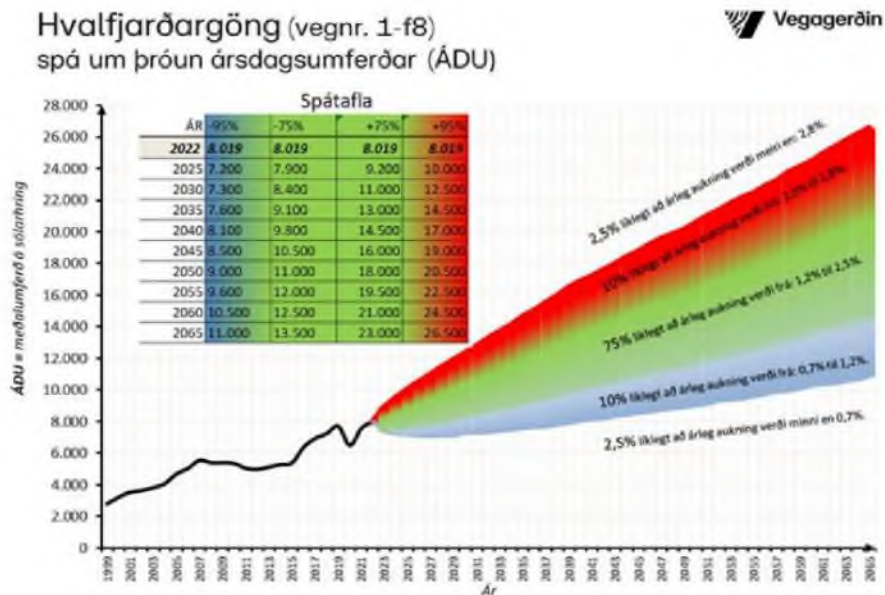
## Minnisblað

### Afkastageta Hvalfjarðarganga og umferðarþróun



#### 1. Umferð í Hvalfjarðargöngum

Umferð í Hvalfjarðargöngum hefur aukist jafnt og þétt frá því þau voru opnuð. Gerð var umferðarspá árið 2022 um þróun umferðar í Hvalfjarðargöngum. Að meðaltali hafði þá ársdagumferð (ÁDU) aukist um 4,5% á ári frá opnun.



Síða 1/4

Mynd 1 - Umferðarspá frá árinu 2022

Árið 2025 var ársdagsumferð 9.082 sem fellur innan marka í spánni frá árinu 2022.

Ef horft er til 15 ára fram í tímann þá sést að spáin gerir ráð fyrir að árið 2040 verði umferðin á bilinu 9.800-14.500.

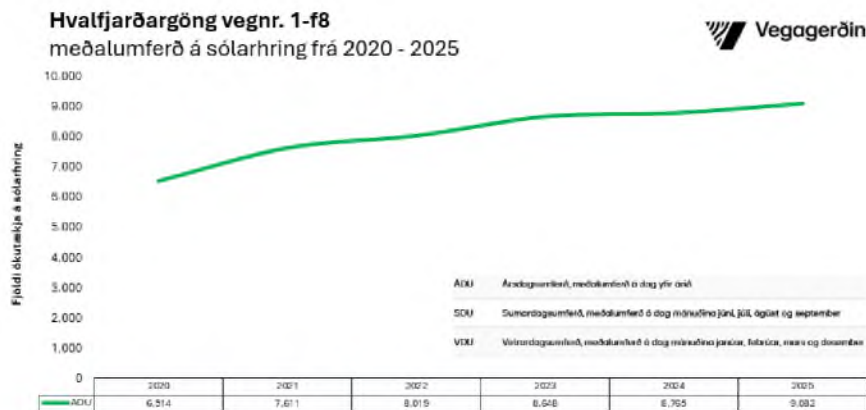
Vegagerðin  
Bergþóra  
Kristinsdóttir,  
Guðmundur Valur  
Guðmundsson



## 2. Afköst

Hvalfjarðargöng voru hönnuð fyrir 8.000 ársdagsumferð, en almennt bera vegir meiri umferð en þá sem þeir eru hannaðir fyrir þó á kostnað tafa, slysa og aukinna óþæginda.

Vegna tafa, umferðaröryggissjónarmiða og samfélagsáhættu miðar Vegagerðin við að 10.000 ársdagsumferð séu mörkin um hvað er viðunandi fyrir Hvalfjarðargöng. Hægt er að fara í vissar öryggisaðgerðir til að rýmka þessi mörk, þó ekki mikið. Ljóst er að miðað við umferðarþróun síðustu ára nálgast umferðin þessi viðmið hratt. Ef horft er til þróunar umferðar síðustu ár og umferðarspár frá árinu 2022 er líklegt að viðmið um 10.000 ársdagsumferð náist á tímabilinu 2027-2030.

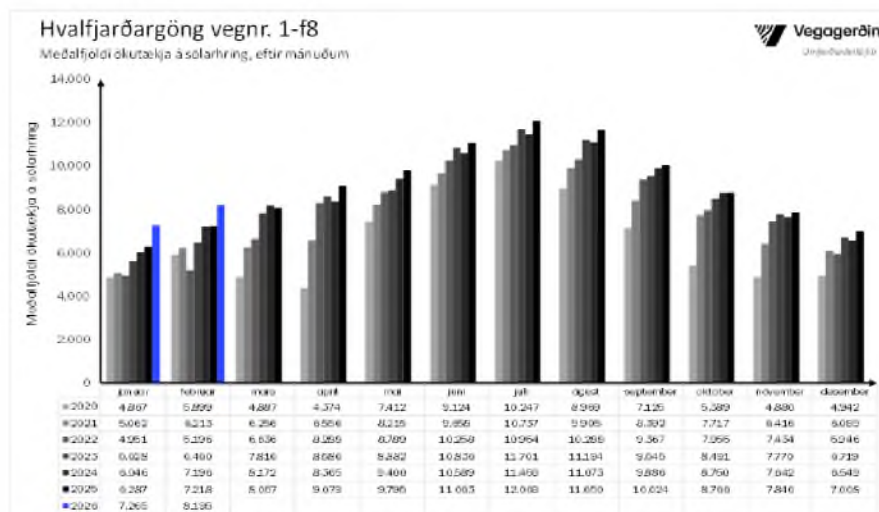


Síða 2 / 4

Mynd 2 – Þróun ársdagsumferðar 2020-2025

Viðmið um afkastagetu og áhrif mikillar umferðar á rekstarhæfi og öryggi jarðganganna er verulega háð því hvernig dreifing umferðar er innan mánaðar og innan sólarhrings. Skiptir það meira máli heldur en hver ársdagsumferðin er. Á mynd 2 má sjá þróun og dreifingu umferðar á milli mánuða síðustu ár.

Vegagerðin



Mynd 3 – Dreifing umferðar eftir mánuðum (2020-2026)

Síða 3/4

**Dreifing umferðar yfir árið**

Á mynd 3 má sjá að umferð er jafnan mest yfir sumarmánuðina. Hvernig umferðin dreifist milli daga og innan hvers dags skiptir einnig miklu máli. Þannig er gjarnan mikil umferð á fáum klukkustundum á föstudögum yfir sumartímann. Dreifing á milli akstursstefna hefur einnig mikil áhrif á afköst og öryggi jarðganganna.

Miðað við þróun umferðar um Hvalfjarðargöng á síðustu árum hefur fjölgað hratt þeim tímabilum þar sem afköstum jarðganganna er náð og má gera ráð fyrir þeim muni fjölga á næstu árum. Þannig fóru 1565 ökutæki um jarðgöngin á umferðamestu klukkustund síðasta árs en í 243 skipti fór umferðin yfir 1000 ökutæki á einni klukkustund. Svo mikil umferð reynir verulega á afköst og öryggi jarðganganna.

Vegagerðin



Mynd 4 - Fjöldi klukkustunda þar sem umferðin fer yfir 1000 ökutæki

Á síðustu árum hefur verið unnið að því að auka við öryggisbúnað í jarðgöngnum sem og auka rekstraröryggi öryggiskerfa jarðganganna með endurnýjun og uppfærslum. Er það gert til að reyna að viðhalda og tryggja ásættanlega áhættu fyrir umferðina um jarðgönginn þrátt fyrir aukna umferð.

Með fjölgun tímabila þar sem umferðin er mjög mikil í jarðgöngunum mun þurfa að auka tækni- og öryggisbúnað meira en nú er. Samhliða því gæti þurft að taka upp frekari umferðarstýringu í jarðgöngunum á mestu álagstímunum.

## Minnisblað

### Hafnabótasjóður 2026-2030



Í fjármálaáætlun hefur fjármagn Hafnabótasjóðs dregst saman um 30% næstu ár m.v. árið 2025. Vegna þessa er nauðsynlegt að gera miklar breytingar á framkvæmdatöflunni og jafnframt endurskoða verkefni sem voru inn á drögum af samgönguáætlun 2025-2029.

#### 1. Breytingar á styrkhlutfalli hafna

Nokkrir hafnarsjóðir standa nú mjög vel fjárhagslega og því ástæða til þess að endurskoða styrkhlutföll hafnaframkvæmda. Frá upphafi hefur stuðningur úr Hafnabótasjóði verið miðaður við hæsta heimilað hlutfall samkvæmt hafnalögum nr. 61/2003.

Þessi bættu fjárhagsstaða hafnanna skýrist að mestum hluta af tekjum hafnanna við móttöku skemmtiferðaskipa og einnig í aukningu á vöruflutningum til hafnar. Þessi jákvæða þróun gæti þó breyst hratt þar sem hagkerfið er frekar viðkvæmt við breytingum

Gerðar voru breytingar á styrkhlutfalli hafna til lækkunar á þeim höfnum sem uppfylla ákveðin skilyrði. Skilyrði fyrir lækkun styrkhlutfalls:

- Meðalárstekjur (2021–2023) yfir 450 m.kr.
- Meðalframlegð (EBITDA) yfir 300 m.kr.

Tafla 1: Breytingar á hlutfalli

| Tegund framkvæmdar    | Fyrri hlutfall | Nýtt hlutfall |
|-----------------------|----------------|---------------|
| Nýframkvæmdir         | 60%            | 40%           |
| Endurbyggingar        | 75%            | 60%           |
| Nýir brimvarnargarðar | 60%            | 60% (óbreytt) |
| Viðhaldsdýpkun        | 85%            | 75%           |
| Dráttarbátar          | 60%            | 40%           |

#### Hafnir sem falla undir breytinguna eru:

- Hafnasamlag Norðurlands – Akureyrarhöfn
- Vestmannaeyjahöfn
- Hafnir Ísafjarðarbæjar – Ísafjarðarhöfn
- Hafnir Múlaþings – Seyðisfjarðarhöfn
- Þorlákshöfn

Allar hafnirnar standa fjárhagslega vel sem getur þó tekið snöggum breytingum. Því þarf að endurskoða þetta ef vöruflutningur minnkar og/eða komur skemmtiferðaskipa til hafnanna fækkar að einhverju ráði.

## 2. Ferjubryggjur

Í drögum af samgönguáætlun 2025–2029 var ákveðið að tryggja fjármagn í endurbyggingu á ferjuinnviðum á landinu þar sem uppsöfnuð viðhaldspörf var orðin veruleg.

Í nýjum drögum að samgönguáætlun 2026–2030 hafa áform um uppbyggingu ferjubryggja á Breiðafirði verið tekin út. Ljóst er að núverandi mannvirki eru ekki nægjanlega breið fyrir núverandi ferju og takmarka þannig nýtingarhlutall ferjunnar þegar raða þarf mörgum stórum bifreiðum í hana. Einnig eru mannvirkin komin á tíma en þola þó nokkur ár í viðbót.

Endurbyggingar á ferjumannvirkinu í Grímsey er tekið út af áætlun. Mannvirkið er einfalt fast mannvirki og þolir einhverja bið.

Endurbygging á ferjubryggjunni í Vestmannaeyjum er í fyrsta forgangi en er þrátt fyrir það seinkað til ársins 2029. Sú framkvæmd þolir tæplega þá bið. Það er mat Vegagerðarinnar að sú bið sé varla ásættanleg með hliðsjón af mikilvægi mannvirkisins fyrir samgöngusamgöngur til Vestmannaeyja.

Síða 2/4

## 3. Vesturbbyggð – Patreksfjörður

Patreksfjarðarhöfn er flokkuð sem meðalstór fiskihöfn. Þar fer fram talsverð strandveiði á sumrin og á staðnum starfar eitt meðalstórt sjávarútvegs-fyrirtæki. Innsiglingin er þröng (38 m breidd, -7 m dýpi), en höfnin getur þó tekið á móti stærri fiskiskipum og minni strandflutningaskipum.

Í drögum að samgönguáætlun 2025–2029 var gert ráð fyrir uppbyggingu á nýjum stórskipakanti. Upphafleg umsókn Vesturbbyggðar byggði á að skapa aðstöðu fyrir sláturhús tengt laxeldi en þau áform féllu niður.

Í endurskoðaðri umsókn Vesturbbyggðar (20. ágúst 2025) er verkefnið endurmetið með áherslu á auknar tekjur af skemmtiferðaskipum, vöruflutningum og stærri togurum.

Vegagerðin

Væntanleg tekjuaukning hafnarinnar eru þó mjög takmörkuð þar sem:

- Höfnin getur nú þegar tekið á móti öllum skipum sem vilja koma að bryggju.
- Strandflutningar hafa ekki verið til staðar á Patreksfjarðar í nokkur ár.
- Bókunarstaða skemmtiferðaskipa er mjög veik næstu árin.

Tafla 2: Bókunarstaða skemmtiferðaskipa til Vesturbbyggðar.

| Höfn         | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|--------------|------|------|------|------|
| Vesturbbyggð | 26   | 7    | 20   | 7    |

Árið 2023 komu 19 skemmtiferðaskip til hafnar með samtals 4.050 farþega. Tekjur hafnarinnar vegna komu þeirra voru 11,5 m.kr. Ef öll skipin hefðu komið upp að bryggju hefði tekjurnar verið 15 m.kr., sem jafngildir tekjuaukningu um



3,5 m.kr. Til þess að nýr stórskipakantur standi undir sér fjárhagslega þyrfti yfir skipakomur lítilla skemmtiferðaskipa að vera yfir 50 á ári. Horfur til næstu ára benda ekki til þess að það sé raunhæft.

Vegagerðin leggur til að verkefnið verði felld út af samgönguáætlun en það endurmetið ef markaðsaðstæður breytast eða nýr rekstrargrundvöllur skapast. Þangað til er möguleiki að fara í ítarlegri rannsóknir á að bæta núverandi höfn m.t.t. öldu- og soghreyfinga.

#### 4. Vestmannaeyjar

Í Vestmannaeyjum á sér stað mikil uppbygging hafnarinnviða sem skýrist að mestu leiti vegna stórtækrar framþróunar í laxeldi á landi. Uppi eru hugmyndir um að fóðurverksmiðja rísi á staðnum og einnig að Smyrilline bæta við komu til hafnarinnar sumarið 2026.

Ef öll áform ganga eftir er ljóst að byggja þarf upp stærri hafnaraðstöðu.

Uppbyggingaráform við Eiðið hefur verið nefnt þar sem kostur en til þess að verkefnið sé tekjuberandi þurfa tekjur hafnarinnar á ársgrundvelli að vera töluvert háar.

-----  
Síða 3/4

Vestmannaeyjahöfn er með einn dráttarbát sem er kominn á tíma og þarfnast stækkunar. Báturinn er oft fyrsta viðbragð ef eitthvað kemur upp á við úthafið utan Eyja. Því er stór dráttarbátur ekki einungis mikilvægur fyrir höfnina heldur einnig sem öryggistæki á hafsvæðinu við suðurströndina. Fjármagn til kaupa á nýjum dráttarbát komst ekki inn á áætlun.

Vegagerðin telur mikilvægt að ríkið tryggi kaup á dráttarbát til þess að tryggja viðbragðsöryggi við Suðurströndina. Lagt er til að hafa samráð við Landhelgisgæslu Íslands um kaup og fjármögnun á bátnum.

Mikilvægt er að ríkisvaldið geti brugðist hratt við ef öll stækkunaráform ganga eftir. Áformin eru líklegast tekjuberandi fyrir stórar framkvæmdir, auka ekki á þungaumferð á þjóðvegakerfinu og styrkir vöruskiptajöfnuð.

-----  
Vegagerðin

## 5. Bolungarvík

Mikil uppbygging þarf að eiga sér stað í Bolungarvík þar sem stórt fiskeldisfyrirtæki rekur sláturhúsið sitt í höfninni. Einnig hefur útgerðin í Bolungarvík eflst og stækkað hratt á undanförnum árum. Höfnin er í dag mjög hamlandi og getur ekki tekið á móti öllum þeim skipum sem bæði fyrirtækin huga að koma með til hafnarinnar á næstu árum.

Inn í drögum á samgönguáætlun er fyrsti áfangi í breytingum hafnarinnar til þess að koma stærri og fleiri skipum inn til hafnarinnar. Mikilvægt er að ríkið komi fyrir að borði á seinni áfanga uppbyggingarinnar heldur en árið 2031.

## 6. Þorlákshöfn

Uppbygging Þorlákshafnar er að mestu lokið í samræmi við markmið samgönguáætlunar 2020–2024. Eftir stendur þó að endurbyggja Skarfaskersbryggju sem er aðal vöruflutningakantur hafnarinnar og þjónustar meðal annars ferjusiglingar Smyrilline.

Á síðustu árum hafa orðið mjög hraðar breytingar við höfnina, bæði vegna aukinna flutninga og nýrra atvinnuverkefna á svæðinu, og líklegt að það þurfi áfram að byggja upp höfnina til þess að mæta þörfum fyrirtækja.

Í drögum af samgönguáætlun (2026–2030) er gert ráð fyrir að fjármagna Skarfaskerbryggju en ekki meira en það. Mikilvægt er að fjármagn verði tryggt í uppbyggingu hafnarinnar ef áformin ganga eftir.

Vegagerðin mun áfram vinna með heimamönnum og sveitarfélaginu að frekari útfærslum og forgangsriðun verkefna þannig að tillögur verði tilbúna fyrir næstu endurskoðun samgönguáætlunar.



Nefnda- og greiningarsvið Alþingis  
B.t. umhverfis- og samgöngunefnd  
Mál nr. 322

Vestmannaeyjum, 9. febrúar 2026

**Efni: Umsögn Vestmannaeyjabæjar vegna þingsályktunartillögu við samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040**

Vestmannaeyjabær vill koma á framfæri alvarlegum athugasemdum við þingsályktunartillögu um samgönguáætlun 2026–2040 og aðgerðaáætlun 2026–2030. Tillagan, eins og hún liggur fyrir, felur í sér verulegar skerðingar og frestanir sem hafa áhrif á öryggi, þjónustustig og eðlilega þróun innviða í Vestmannaeyjum.

Skerðing framlaga til reksturs ferja úr 1,7 ma.kr. í 1,4 ma.kr. á árunum 2026–2030 er óásættanleg. Slíkt mun óhjákvæmilega bitna á þjónustustigi Herjólfss enda tekur hann til sín stærsta hluta framlagsins.

Fjármagn til dýkunar í Landeyjahöfn í samgönguáætlun er 600 m.kr en raunþörfin til að tryggja opnunardaga og viðunandi þjónustustig er nær 1 ma.kr. á ári. Núverandi útboð vegna dýpkunar í Landeyjahöfn sem opnað verður í næstu viku þarf að taka tillit til ríkari kröfu til afkasta. Mikilvægt er að skilmálar útboðsins séu ekki mjög þröngir þannig að þeir takmarki þátttöku fleiri aðila sem búa yfir mikilli tæknilegri getu sem hefur áhrif fjárhæð tilboða.

Þá vantar fjármögnun til straummælinga og áframhaldandi rannsókna og endurbóta á Landeyjahöfn í áætluninni. Von er á niðurstöðu frá DHI um tillögur að endurbótum á höfninni í vor. Óeðlilegt er að ekki sé gert ráð fyrir neinu fjármagni fyrir þeim tillögum um úrbætur á höfninni sem koma út úr þeirri vinnu. Þrátt fyrir að hægt væri að draga mikið úr rekstrarkostnaði hafnarinnar með því að fara í lagfæringar og betrubætur á henni, sem einnig myndi bæta nýtingu hafnarinnar.

Frestun á uppsetningu nýrrar ekjubrúar fyrir Herjólf til ársins 2029 er óútskýrð og gengur þvert á forgangsmat Vegagerðarinnar. Slík frestun hefur veruleg áhrif á öryggi, aðgengi og viðhaldskostnað. Sama má segja um framkvæmdir við Básaskersbryggju, sem frestað er þrátt fyrir skýr öryggisviðmið og áhrif á aðkomu og aðstöðu notenda Herjólfss. Uppbygging á aðstöðu á bryggjunni er sameiginlegt verkefni Vegagerðarinnar og Vestmannaeyjabæjar og er löngu tímabær.

Rannsókn á stórskipakanti við Eiðið er lykilforsenda framtíðaruppbyggingar atvinnulífs í Vestmannaeyjum, en engu fjármagni er ætlað til rannsókna og undirbúnings. Eins og fram kemur í minnisblaði Vegagerðarinnar til Innviðaráðuneytis er mikilvægt að ríkisvaldið bregðist hratt við þessari miklu uppbyggingu enda er hún jákvæð fyrir ríkið og sveitarfélagið.

Þá er nýr dráttarbátur ekki inni í drögum áætlunarinnar þrátt fyrir að núverandi bátur sé kominn til ára sinna og ekki í stakk búinn til að þjónusta stærri skip, sem leiðir til aukinnar öryggis- og rekstraráhættu. Vestmannaeyjahöfn er öryggishöfn fyrir suðurströndina og er lóðsbáturinn fyrsta viðbragð sem Landhelgisgæslan virkjar á því svæði þegar slys eða óhapp verður. Fram kemur í fyrrnefndu minnisblaði Vegagerðarinnar að mikilvægt sé að ríkið tryggi fjármagn í kaup á dráttarbáti til að auka öryggi við suðurströndina og lagt er til að hafa samráð við Landhelgisgæslu Íslands um kaup og fjármögnun á bátum.

Í samgönguáætlun er lagt til að hlutfall ríkisstyrkja til hafnarframkvæmda lækki úr 60% í 40% frá 2028. Slík breyting mun í reynd torvela nauðsynlega innviðauppbbyggingu, enda eru smærri hafnir um land allt mjög háðar þessum styrkjum. Þessi tillaga í áætluninni kallar á breytingu á hafnarlögum

Vestmannaeyjabær mótmælir jafnframt því að Herjólfur sé skilgreindur sem almenningssamgöngur án tillits til sérstöðu leiðarinnar. Ásamt því að vera eina tenging Vestmannaeyja við fastalandið lungann úr árinu sinnir Herjólfur margþættu þjónustu- og samfélagshlutverki, m.a.:

- Tryggir öryggi og aðgengi að heilbrigðis- og neyðarþjónustu.
- Flytur nauðsynjar og grunnþjónustuvörur.
- Tryggir rekstrarforsendur atvinnulífs.
- Tryggir jafnræði íbúa gagnvart öðrum landsmönnum.
- Er hluti af grunnkerfi ríkisins og lagaskyldum þess.
- Er hluti af almannavarnaviðbragði sveitarfélagsins.

Herjólfur þarf að vera skilgreind sem hluti af grunnkerfi samgangna ríkisins.

Meðan Landeyjahöfn nær ekki heilsárshlutverki er nauðsynlegt að tryggja áframhaldandi fjármagn til flugsamgangna. Skýrslum og gögnum sem liggja fyrir á borði Vegagerðarinnar þarf að fylgja eftir með fjármögnun og skýrum ákvörðunum.

Þá er nauðsynlegt að ríkið komi að rannsóknum vegna jarðganga til Eyja, í samræmi við skýrslu innviðaráðuneytisins frá 2024. Stofnað hefur verið einkahlutafélagið Eyjagöng til að hefja rannsóknirnar og halda utan um verkefnið, án þess að óskað sé eftir að það fari á jarðgangalista samgönguáætlunar. Jarðaganga til Eyja er getið í áætluninni og eru sérfræðingar Vegagerðarinnar í samstarfi við félagið sem er mjög jákvætt.

Ef samgönguáætlunin verður samþykkt óbreytt mun það hafa veruleg samfélagsleg áhrif. Vestmannaeyjar eru háðar einni lífæð á sjó og vanfjármögnuð dýpkun eða skerðing á rekstri leiðir til fækkunar ferða, aukinna tafa, hærri útgjalda fyrir íbúa og fyrirtæki auk þess sem dregið

er úr öryggi með frestun á ekjubrú. Vestmannaeyjahöfn er lykilþáttur hagvaxtar í sveitarfélaginu og því er nauðsynlegt að halda áfram uppbyggingu hennar í tengslum þessa miklu uppbyggingu atvinnulífs.

Loks er mikilvægt að árétta að samræmi sé milli yfirlýstra markmiða um uppbyggingu innviða og þeirra ákvarðana sem birtast í samgönguáætluninni, sérstaklega í ljósi þess að hækkun veiðigjalda átti að renna til innviða og samgöngubóta á svæðum þar sem gjöldin leggjast hvað þyngst. Ekki sést í þessari áætlun að verið sé að vinna eftir yfirlýstum markmiðum hvað Vestmannaeyjar varðar.

Vestmanneyjabær óskar eftir að fylgja umsögninni eftir við nefndina.

F.h. Vestmannaeyjabæjar

*Íris Róbertsdóttir, bæjarstjóri*

Fylgigagn: Minnisblað Vegagerðarinnar



## Minnisblað Hafnabótasjóður 2026-2030



Í fjármálaáætlun hefur fjármagn Hafnabótasjóðs dregst saman um 30% næstu ár m.v. árið 2025. Vegna þessa er nauðsynlegt að gera miklar breytingar á framkvæmdatöflunni og jafnframt endurskoða verkefni sem voru inn á drögum af samgönguáætlun 2025-2029.

### 1. Breytingar á styrkhlutfalli hafna

Nokkrir hafnarsjóðir standa nú mjög vel fjárhagslega og því ástæða til þess að endurskoða styrkhlutföll hafnaframkvæmda. Frá upphafi hefur stuðningur úr Hafnabótasjóði verið miðaður við hæsta heimilað hlutfall samkvæmt hafnalögum nr. 61/2003.

Þessi bætta fjárhagsstaða hafnanna skýrist að mestum hluta af tekjum hafnanna við móttöku skemmtiferðaskipa og einnig í aukningu á vöruflutningum til hafnar. Þessi jákvæða þróun gæti þó breyst hratt þar sem hagkerfið er frekar viðkvæmt við breytingum

Gerðar voru breytingar á styrkhlutfalli hafna til lækkunar á þeim höfnum sem uppfylla ákveðin skilyrði. Skilyrði fyrir lækkun styrkhlutfalls:

- Meðalárstekjur (2021–2023) yfir 450 m.kr.
- Meðalframlegð (EBITDA) yfir 300 m.kr.

Tafla 1: Breytingar á hlutfalli

| Tegund framkvæmdar    | Fyrri hlutfall | Nýtt hlutfall |
|-----------------------|----------------|---------------|
| Nýframkvæmdir         | 60%            | 40%           |
| Endurbyggingar        | 75%            | 60%           |
| Nýir brimvarnargarðar | 60%            | 60% (óbreytt) |
| Viðhaldsdýpkun        | 85%            | 75%           |
| Dráttarbátar          | 60%            | 40%           |

### Hafnir sem falla undir breytinguna eru:

- Hafnasamlag Norðurlands – Akureyrarhöfn
- Vestmannaeyjahöfn
- Hafnir Ísafjarðarbæjar – Ísafjarðarhöfn
- Hafnir Múlapings – Seyðisfjarðarhöfn
- Þorlákshöfn

Allar hafnirnar standa fjárhagslega vel sem getur þó tekið snöggum breytingum. Því þarf að endurskoða þetta ef vöruflutningur minnkar og/eða komur skemmtiferðaskipa til hafnanna fækkar að einhverju ráði.

## 2. Ferjubryggjur

Í drögum af samgönguáætlun 2025–2029 var ákveðið að tryggja fjármagn í endurbyggingu á ferjuinnviðum á landinu þar sem uppsöfnuð viðhaldsþörf var orðin veruleg.

Í nýjum drögum að samgönguáætlun 2026–2030 hafa áform um uppbyggingu ferjubryggja á Breiðafirði verið tekin út. Ljóst er að núverandi mannvirki eru ekki nægjanlega breið fyrir núverandi ferju og takmarka þannig nýtingarhlutall ferjunnar þegar raða þarf mörgum stórum bifreiðum í hana. Einnig eru mannvirkin komin á tíma en þola þó nokkur ár í viðbót.

Endurbyggingar á ferjumannvirkinu í Grímsey er tekið út af áætlun. Mannvirkið er einfalt fast mannvirki og þolir einhverja bið.

Endurbygging á ferjubryggjunni í Vestmannaeyjum er í fyrsta forgangi en er þrátt fyrir það seinkað til ársins 2029. Sú framkvæmd þolir tæplega þá bið. Það er mat Vegagerðarinnar að sú bið sé varla ásættanleg með hliðsjón af mikilvægi mannvirkisins fyrir samgöngusamgöngur til Vestmannaeyja.

Síða 2/4

## 3. Vesturbbyggð – Patreksfjörður

Patreksfjarðarhöfn er flokkuð sem meðalstór fiskihöfn. Þar fer fram talsverð strandveiði á sumrin og á staðnum starfar eitt meðalstórt sjávarútvegs-fyrirtæki. Innsiglingin er þröng (38 m breidd, -7 m dýpi), en höfnin getur þó tekið á móti stærri fiskiskípum og minni strandflutningaskípum.

Í drögum að samgönguáætlun 2025–2029 var gert ráð fyrir uppbyggingu á nýjum stórskipakanti. Upphafleg umsókn Vesturbbyggðar byggði á að skapa aðstöðu fyrir sláturhús tengt laxeldi en þau áform féllu niður.

Í endurskoðaðri umsókn Vesturbbyggðar (20. ágúst 2025) er verkefnið endurmetið með áherslu á auknar tekjur af skemmtiferðaskípum, vöruflutningum og stærri togurum.

Vegagerðin

Væntanleg tekjuaukning hafnarinnar eru þó mjög takmörkuð þar sem:

- Höfnin getur nú þegar tekið á móti öllum skipum sem vilja koma að bryggju.
- Strandflutningar hafa ekki verið til staðar á Patreksfjarðar í nokkur ár.
- Bókunarstaða skemmtiferðaskipa er mjög veik næstu árin.

Tafla 2: Bókunarstaða skemmtiferðaskipa til Vesturbbyggðar.

| Höfn         | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|--------------|------|------|------|------|
| Vesturbbyggð | 26   | 7    | 20   | 7    |

Árið 2023 komu 19 skemmtiferðaskip til hafnar með samtals 4.050 farþega. Tekjur hafnarinnar vegna komu þeirra voru 11,5 m.kr. Ef öll skipin hefðu komið upp að bryggju hefði tekjurnar verið 15 m.kr., sem jafngildir tekjuaukningu um

3,5 m.kr. Til þess að nýr stórskipakantur standi undir sér fjárhagslega þyrfti yfir skipakomur lítilla skemmtiferðaskipa að vera yfir 50 á ári. Horfur til næstu ára benda ekki til þess að það sé raunhæft.

Vegagerðin leggur til að verkefnið verði felld út af samgönguáætlun en það endurmetið ef markaðsaðstæður breytast eða ný rekstrargrundvöllur skapast. Þangað til er möguleiki að fara í ítarlegri rannsóknir á að bæta núverandi höfn m.t.t. öldu- og söghreyfinga.

#### 4. Vestmannaeyjar

Í Vestmannaeyjum á sér stað mikil uppbygging hafnarinnviða sem skýrist að mestu leiti vegna stórtækrar framþróunar í laxeldi á landi. Uppi eru hugmyndir um að fóðurverksmiðja rísi á staðnum og einnig að Smyrilline bæta við komu til hafnarinnar sumarið 2026.

Ef öll áform ganga eftir er ljóst að byggja þarf upp stærri hafnaraðstöðu.

Uppbyggingaráform við Eiðið hefur verið nefnt þar sem kostur en til þess að verkefnið sé tekjuberandi þurfa tekjur hafnarinnar á ársgrundvelli að vera töluvert háar.

Siða 3/4

Vestmannaeyjahöfn er með einn dráttarbát sem er kominn á tíma og þarfnast stækkunar. Báturinn er oft fyrsta viðbragð ef eitthvað kemur upp á við úthafið utan Eyja. Því er stór dráttarbátur ekki einungis mikilvægur fyrir höfnina heldur einnig sem öryggistæki á hafsvæðinu við suðurströndina. Fjármagn til kaupa á nýjum dráttarbát komst ekki inn á áætlun.

Vegagerðin telur mikilvægt að ríkið tryggi kaup á dráttarbát til þess að tryggja viðbragðsöryggi við Suðurströndina. Lagt er til að hafa samráð við Landhelgisgæslu Íslands um kaup og fjármögnun á bátnum.

Mikilvægt er að ríkisvaldið geti brugðist hratt við ef öll stækkunaráform ganga eftir. Áformin eru líklegast tekjuberandi fyrir stórar framkvæmdir, auka ekki á þungaumferð á þjóðvegakerfinu og styrkir vöruskiptajöfnuð.

Vegagerðin

## 5. Bolungarvík

Mikil uppbygging þarf að eiga sér stað í Bolungarvík þar sem stórt fiskeldisfyrirtæki rekur sláturhúsið sitt í höfninni. Einnig hefur útgerðin í Bolungarvík eflst og stækkað hratt á undanförunum árum. Höfnin er í dag mjög hamlandi og getur ekki tekið á móti öllum þeim skipum sem bæði fyrirtækin huga að koma með til hafnarinnar á næstu árum.

Inn í drögum á samgönguáætlun er fyrsti áfangi í breytingum hafnarinnar til þess að koma stærri og fleiri skipum inn til hafnarinnar. Mikilvægt er að ríkið komi fyrir að borði á seinni áfanga uppbyggingarinnar heldur en árið 2031.

## 6. Þorlákshöfn

Uppbygging Þorlákshafnar er að mestu lokið í samræmi við markmið samgönguáætlunar 2020–2024. Eftir stendur þó að endurbyggja Skarfaskersbryggju sem er aðal vöruflutningakantur hafnarinnar og þjónustar meðal annars ferjusiglingar Smyrilline.

Á síðustu árum hafa orðið mjög hraðar breytingar við höfnina, bæði vegna aukinna flutninga og nýrra atvinnuverkefna á svæðinu, og líklegt að það þurfi áfram að byggja upp höfnina til þess að mæta þörfum fyrirtækja.

Í drögum af samgönguáætlun (2026–2030) er gert ráð fyrir að fjármagna Skarfaskerbryggju en ekki meira en það. Mikilvægt er að fjármagn verði tryggt í uppbyggingu hafnarinnar ef áformin ganga eftir.

Vegagerðin mun áfram vinna með heimamönnum og sveitarfélaginu að frekari útfærslum og forgangsriðun verkefna þannig að tillögur verði tilbúnar fyrir næstu endurskoðun samgönguáætlunar.

**Vestmannaeyjum, 9. febrúar 2026**

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

**Efni: Umsögn um 322. mál – Samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040  
ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026–2030**

**Umsagnaraðili:** Vestmannaeyjaferjan Herjólfur ohf.

Herjólfur gegnir lykilhlutverki í samgöngum milli lands og Eyja og tryggir þannig íbúum aðgengi að heilbrigðisþjónustu, menntun og stjórnsýslu. Áreiðanlegar ferjusamgöngur eru jafnframt forsenda atvinnulífs, verðmætasköpunar og stöðugrar byggðaþróunar í Vestmannaeyjum. Rekstraröryggi og áframhaldandi uppbygging ferjusamgangna telst því vera samgöngu-, byggða- og öryggismál sem mikilvægt er að stjórnvöld tryggi með markvissum hætti.

Fyrir hönd Vestmannaeyjaferjunnar Herjólfur ohf. eru hér settar fram eftirfarandi athugasemdir við framlagða samgönguáætlun.

## **1. Framlög til ferjumála**

Samkvæmt fjármálakafla samgönguáætlunar er gert ráð fyrir lækkun fjárframlaga til ferjumála á næstu árum. Á sama tíma hefur viðhaldskostnaður aukist samhliða hækkandi aldri skipa og annar rekstrarkostnaður farið vaxandi.

Til að viðhalda nauðsynlegu rekstraröryggi og þjónustustigi er mikilvægt að fjárframlög endurspegli raunverulega kostnaðarþróun. Með hliðsjón af framangreindu er lagt til að framlög til ferjumála verði að lágmarki óbreytt og taki mið af viðeigandi vísitölum, þar á meðal ferjuvísitölu.

## **2. Endurnýjun ekjubrúar og uppbygging afgreiðsluáðstöðu í Vestmannaeyjum**

Ekjubrú í Vestmannaeyjum er komin til ára sinna og þarfnast endurnýjunar. Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir að framkvæmdin hefjist árið 2029. Að mati umsagnaraðila er mikilvægt að endurskoða þá tímasetningu með hliðsjón af öryggi og slysaþætti.



Jafnframt er brýn þörf á bættri afgreiðsluaðstöðu í Vestmannaeyjum. Núverandi mannvirki uppfylla takmarkað þær kröfur sem almennt eru gerðar til farþegaþjónustu, öryggis og aðgengis í almenningssamgöngum. Mikilvægt er að tryggð verði fjármögnun svo unnt verði að ráðast í byggingu nýs afgreiðsluhúss samhliða öðrum fyrirhuguðum framkvæmdum á Básaskersbryggju, þar á meðal þiljun bryggjunnar og endurnýjun ekjubrúar. Slík samþætting framkvæmda stuðlar að hagkvæmni og skilvirkari innviðauppbýggingu.

### **3. Landeyjahöfn – umbætur og dýpkun**

Forsendur um heilsársnýtingu Landeyjahafnar hafa ekki gengið eftir. Unnið er að tillögum til úrbóta og er mikilvægt að tryggja nauðsynlegt fjármagn svo hægt verði að ráðast í viðeigandi aðgerðir.

Jafnframt er mikilvægt að gert verði ráð fyrir auknum fjármunum til dýpkunar hafnarinnar, en verkefnið hefur verið vanfjármagnað á fjárlögum undanfarin ár. Fullnægjandi fjármögnun er ein lykilforsenda stöðugra samgangna milli Vestmannaeyja og meginlandsins.

Samfélagið í Vestmannaeyjum byggir á öruggum og fyrirsjáanlegum samgöngum. Mikilvægt er að áfram verði unnið að því að styrkja þá innviði þannig að þeir standist kröfur um öryggi, jafnræði og trausta þjónustu, óháð búsetu.

F. h. Vestmannaeyjaferjunnar Herjólfis,  
Ólafur Jóhann Borgþórsson, framkvæmdastjóri



Alþingi Umhverfis og samgöngunefnd

Vesturbyggð, 4. febrúar 2026  
2601115 GBS

## Efni: Umsögn Vesturbyggðar um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026–2040

Vesturbyggð þakkar fyrir tækifærið til að koma á framfæri umsögn um tillögu að samgönguáætlun 2026–2040. Sveitarfélagið fagnar þeirri stefnumörkun sem fram kemur í áætluninni um að efla öruggar, greiðar og hagkvæmar samgöngur um land allt og styðja þannig við byggðapróun og atvinnulíf.

Vesturbyggð er fjölkjarna sveitarfélag á sunnanverðum Vestfjörðum þar sem samgöngur eru lykilforsenda búsetu, atvinnuuppbyggingar og aðgengis að grunnþjónustu. Svæðið hefur á undanförunum árum upplifað verulega fólksfjölgun og aukna atvinnustarfsemi, en samgönguinnviðir hafa ekki þróast í samræmi við þá uppbyggingu. Nauðsynlegt er að við frekari mótun áætlunarinnar verði horft sérstaklega til þarfa sunnanverðra Vestfjarða og tryggt fjármagn til nauðsynlegra framkvæmda.

### Jarðgöng og heilsárssamgöngur

Vesturbyggð fagnar því að jarðgöng um Mikladal og Hálfðán séu meðal forgangsverkefna. Slík mannvirki munu hafa afgerandi jákvæð áhrif á öryggi, þjónustuaðgengi, atvinnuuppbyggingu og tengingu byggðalaga á sunnanverðum Vestfjörðum. Engum jarðgöngum er til að dreifa á sunnanverðum Vestfjörðum og ekki aðrar samgönguleiðir í boði fyrir íbúa en aka yfir fjallvegi alla daga allt árið um kring, til að sækja þjónustu og vinnu. Brýnt er að tryggja öruggar samgöngur milli byggðakjarnanna til að íbúar og fyrirtæki geti notað grunnþjónustu svo sem heilbrigðisþjónustu og aðra þjónustu. Má í því sambandi benda á sjúkraflug á flugvöllinn á Bíldudal en þangað er yfir tvo erfiða fjallavegi að fara frá Patreksfirði.

Jafnframt lýsir sveitarfélagið sérstakri ánægju með áform um vinnu við Bíldudalsveg og að sú framkvæmd verði í beinu framhaldi af framkvæmdum við Dynjandisheiði, enda er um að ræða afar mikilvægar samgöngubætur fyrir samfélög og atvinnurekstur á svæðinu. Brýnt er þó að flýta því verki eins og kostur er, því framkvæmdin mun ekki nýtast sem sú heilsársamgöngubót sem nauðsynlegt er, fyrr en hún er fullkláruð, en samkvæmt drögunum eru verklok ekki áætluð fyrr en 2035. Vegurinn inn Arnarfjörð er oft í afar slæmu ástandi og ekki haldið opnum að vetri til sem lengir ferðatíma verulega fyrir íbúa og fyrirtæki á Bíldudal þar



sem aka þarf yfir Hálfðán, Mikladal og Kleifaheiði til að komast áleiðis út af svæðinu. Það er því afar mikilvægt að koma á heilsárssamgöngum inn Arnarfjörð sem fyrst til að stytta ferðatíma og lækka flutningskostnað fyrirtækja og íbúa.

Vesturbyggð bendir á að Kleifaheiði er mikill farartálmi stóran hluta ársins og um þann veg fer stór hluti umferðar inn og út af sunnanverðum Vestfjörðum ásamt því að um þann veg fer skólabíll daglega. Tenging við Barðaströnd er því mikilvæg fyrir íbúa svæðisins og flutninga inn og út af svæðinu. Í því samhengi er það ósk Vesturbyggðar að göng undir Kleifarheiði verði sett á lista yfir jarðgöng til síðari skoðunar.

## Flug og sjúkraflug

Bíldudalsflugvöllur gegnir lykilhlutverki í samgöngum við sunnanverða Vestfirði, sérstaklega fyrir sjúkraflug. Vesturbyggð telur afar brýnt að bætt verði hindrunarljós og eða aðflugsljós við flugvöllinn svo tryggja megi öruggt flug allan sólarhringinn. Slík lýsing er nauðsynleg til að flugmenn geti betur áttað sig á aðstæðum þegar flogið er til og frá vellinum í myrkri, sérstaklega hvað varðar sjúkraflug. Í umhverfi flugvallarins eru afar fá ljós þar sem hann er staðsettur utan byggðar, og hamlar það möguleikum til öruggs sjúkraflugs. Vesturbyggð hefur ítrekað bent á þessa þörf. Óásættanlegt er að slíkar öryggisúrbætur dragist þar sem þær snúa beint að aðgengi íbúa að heilbrigðisþjónustu.

## Hafnir og siglingar

Vesturbyggð gerir alvarlegar athugasemdir við að samkvæmt drögum að samgönguáætlun hefur ekki verið tekið tillit til beiðni Vesturbyggðar um að haldið sé áfram með undirbúning og framkvæmd fyrir stórskipakant við Patrekshöfn. Þrátt fyrir að samkvæmt drögum samgönguáætlunar eru hafnaframkvæmdir á forræði sveitarstjórna þá liggur fyrir að Vegagerðin hafi ekki lagt til við innviðaráðherra í tillögum sínum í samgönguáætlun að haldið yrði áfram með undirbúning fyrir stórskipakant við Patrekshöfn þrátt fyrir að Vegagerðinni beri að hafa samráð við viðkomandi hafnarstjórn við undirbúning tillögugerðar sinnar skv. 2. mgr. 23. gr. hafnarlaga nr. 61/2003. Gerir Vesturbyggð því alvarlegar athugasemdir við framgöngu Vegagerðarinnar gagnvart sveitarfélaginu við undirbúning málsins. Einnig gerir Vesturbyggð athugasemdir við það mat sem Vegagerðin framkvæmdi um tillögugerðina og forgangsroðun framkvæmda þegar kemur að málefnum Patrekshafnar, þá sérstaklega er varðar öryggi sjófarenda og þá atvinnuuppbyggingu sem tengist framkvæmdinni, en samkvæmt drögum samgönguáætlunar ber að líta til þess sérstaklega við forgangsroðun framkvæmda.

Undirbúningur fyrir gerð stórskipakants við Patrekshöfn hefur staðið yfir um árabil og var í samgönguáætlun fyrir 2019-2023 og 2020-2024 veitt framlag til öldustraumsrannsókna vegna undirbúnings fyrir stórskipakant við Patrekshöfn og hafa þær rannsóknir þegar farið fram. Þá hefur Vesturbyggð unnið að endurskoðun á deiliskipulagi fyrir hafnarsvæði Patrekshafnar þar sem gert er ráð fyrir framkvæmdinni. Sveitarfélagið hefur því ekki horfið frá þeirri framkvæmd sem hefur verið unnið að á síðustu átta árum. Með tillögugerðinni og forgangsroðun Vegagerðarinnar er sá undirbúningur að engu gerður samkvæmt drögum samgönguáætlunar og gerir heimastjórn verulegar athugasemdir við það. Fullyrðingar



Vegagerðarinnar um að þar sem fallið hafi verið frá áformum um frekari uppbyggingu á hafnarsvæði Patrekshafnar er tengist fiskeldi séu ekki lengur til staðar forsendur til að fara í framkvæmdina, á sér enga stoð í raunveruleikanum, enda hófst undirbúningur fyrir gerð stórskipakants við Patrekshöfn á árinu 2018, löngu áður en hugmyndir um frekari uppbyggingu tengda fiskeldi komu fram á árinu 2021.

Vesturbyggð bendir á að framkvæmd við stórskipakant við Patrekshöfn er mikilvæg m.a. fyrir samgöngukerfi landsins, almannahagsmuni á Patreksfirði og hagkvæmni. Sérstaklega er framkvæmdin mikilvæg fyrir öryggi sjófarenda, sem er ein aðaláhersla samgönguáætlunar 2026-2040 og hefur því mikla þýðingu fyrir almannahagsmuni á Patreksfirði. Núverandi hafnarmannvirki mæta ekki lengur þeirri þörf sem er þegar til staðar í Patrekshöfn, bæði hefur fiskiskipum með heimahöfn fjölgað og þau stækkað, strandveiðibátum fjölgað og þá hefur fjöldi þjónustubáta í fiskeldi margfaldast á síðustu árum og hafa þeir einnig stækkað. Þá hefur þröngt aðgengi í Patrekshöfn valdið vandræðum og tjóni, þar sem höfnin er þröng og erfitt er fyrir stærri skip að athafna sig í höfninni. Gerð stórskipakants er því grundvallarþáttur í að auka öryggi sjófarenda, bæta aðstöðu hafnarinnar og draga úr líkum á eignartjóni. Með stórskipakanti verður unnt að bæta aðgengi stærri skipa og þar með tryggja betri nýtingu á hafnarmannvirkjum Patrekshafnar. Með framkvæmdinni er einnig unnt að auka verulega rekstraröryggi hafnarinnar og skapa betri forsendur fyrir frekari atvinnuuppbyggingu, m.a. með tækifærum til strandsiglinga og þjónustu við þær útgerðir sem stunda fiskveiðar á veiðisvæðum fyrir utan sunnanverða Vestfirði. Þegar hafa umsvif Patrekshafnar aukist til muna eins og rakið er í drögum að samgönguáætlun, þar sem vegna aukinna umsvifa er Patrekshöfn aftur orðinn hluti af grunnneti samgangna. Benda má á í því samhengi að núverandi hafnaraðstaða á Patreksfirði er staðsett fyrir neðan flóðarennu ofanflóðavarna.

Vesturbyggð bendir jafnframt á að heiti hafnarinnar er ranglega nefnt í drögum samgönguáætlunar sem þar er tilgreint Patreksfjarðarhöfn, en rétt heiti hafnarinnar er Patrekshöfn.

Vesturbyggð fagnar því að endurbygging hafskipakants á Tálknafirði sé inni í áætluninni, en sveitarfélagið leggur áherslu á að þeim framkvæmdum verði flýtt.

Þá er nauðsynlegt að auka framlög til Hafnabótasjóðs til að mæta verulegri viðhaldsþörf hafna sveitarfélagsins.

## **Vegakerfi og fækkun malarvega**

Í Vesturbyggð er að finna fjölda kílómetra af malarvegum, má þar nefna sunnanverðan Arnarfjörð, Tálknafjörð og sunnanverðan Patreksfjörð. Takmarkað viðhald hefur verið á þessum vegaköflum og þá er vetrarþjónusta verulega skert. Hefur þetta m.a. haft áhrif á ferðaþjónustu á svæði sem og búsetugæði þeirra íbúa er búa á þessum svæðum allt árið um kring. Mikilvægt er að í samgönguáætlun 2026 - 2040 verði tryggð framlög til að unnt sé að sinna nauðsynlegu viðhaldi og halda uppi þjónustu á malarvegum. Þá leggur Vesturbyggð áherslu á að í áætlun um malarvegi verði sett fram skýr markmið og forgagnsröðun með fækkun malarvega innan sveitarfélagsins. Í Vesturbyggð er að finna um 20 einbreiðar brýr og mikilvægt að þeim verði markvisst fækkað á næstu áratugum. Þar til einbreiðar brýr heyra



# Vesturbyggð

Aðalstræti 75, 450 Patreksfirði  
Kt. 510694-2369, 450 2300

sögunni til í Vesturbyggð er nauðsynlegt að þjónustumiðstöð Vegagerðarinnar á Patreksfirði verði tryggð framlög til bæta bundnu slitlagi sitthvoru megin við brýrnar til að minnka hættu vegna holumyndanna á mörkum brúar og malarvegjar og til að setja upp merkingar og varúðarskilti við umræddar brýr, m.a. þar sem þær eru á fjölförnum malarvegum á helstu ferðamannaleiðum á sunnanverðum Vestfjörðum.

Vesturbyggð óskar þess að Vegagerðin mæli með markvissari hætti umferð um sunnanverða Vestfirði, en fáir teljarar eru staðsettir á sunnanverðum Vestfjörðum og gefur það því jafnan ekki rétta mynd af umferðapunga á svæðinu, þá sérstaklega um hina 50-70 ára gömlu malarvegi.

## Almenningssamgöngur

Vesturbyggð leggur ríka áherslu á að almenningssamgöngur verði skilgreindar sem grunnþjónusta í samgöngukerfi landsins og að ábyrgð á skipulagi, fjármögnun og framkvæmd þjónustunnar sé skýr í samgönguáætlun og ekki sé dregið úr fjárframlögum til almenningssamgangna á landsbyggðinni. Nauðsynlegt er að fyrirkomulag almenningssamgangna milli byggða sé fyrirsjáanlegt og byggi á langtímasýn þar sem tryggt er að íbúar landsbyggðar hafi raunhæft aðgengi að þjónustu, menntun og atvinnusvæðum.

Vesturbyggð tekur undir umsögn Ungmennaráðs Vestfjarða þar sem lýst er yfir miklum áhyggjum af stöðu almenningssamgangna á Vestfjörðum og þeim breytingum sem nú eru fyrirhugaðar á leiðakerfi landsbyggðarvagna. Vestfirðir hafa um langt árabil setið eftir þegar kemur að almenningssamgöngum og fyrirliggjandi breytingar eru enn eitt dæmi þess.

Vesturbyggð telur mikilvægt að sameining sveitarfélaga verði ekki túlkuð sem svo að ríkið, eða stofnanir þess, geti dregið úr aðkomu sinni að almenningssamgöngum eða fært ábyrgðina í auknum mæli yfir á sveitarfélögin án þess að fjármögnun fylgi. Sameiningar hafa fyrst og fremst það markmið að efla stjórnsýslu og þjónustu, en mega ekki leiða til þess að ríkisvaldið dragi sig frá verkefnum sem eðli máls samkvæmt tilheyra grunninnviðum landsins.

Sérstaklega þarf að tryggja að Vegagerðin, sem lykilaðili í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins, hafi áfram skýrt hlutverk þegar kemur að almenningssamgöngum milli byggða og að breytingar á sveitarstjórnarstigi verði ekki nýttar sem rök fyrir breytti ábyrgðarskiptingu eða minni þjónustu.

## Ferjusamgöngur

Vesturbyggð kallar eftir skýrri stefnu stjórnvalda þegar kemur að ferjusamgöngum og að unnin verði ferjuáætlun. Ferjusamgöngur eru ójúfanlegur hluti af samgöngukerfi Vestfjarða og gegna mikilvægu hlutverki fyrir íbúa og atvinnulíf. Vesturbyggð hefur lagt áherslu á að tryggja þurfi fullnægjandi framlög til reksturs ferjunnar Baldurs og að fjölga ferðum yfir Breiðafjörð í samræmi við þarfir samfélags og atvinnustarfsemi. Jafnframt er nauðsynlegt að tryggja viðeigandi aðstöðu við ferjulægið á Bjánslæk svo ferjur geti lagst þar að með öruggum og skilvirkum hætti.

Sveitarfélagið leggur áherslu á að horft verði til ferjusamgangna sem hluta af heildstæðu almenningssamgöngukerfi landsins, ekki síður en vegakerfis og flugs. Tryggja þarf





rekstraröryggi, næga flutningsgetu og tíðni ferða þannig að þjónustan standi undir þörfum íbúa jafnt sem atvinnulífs og ferðaþjónustu.

Vesturbyggð leggur ríka áherslu á að framkvæmdir við Brjánslækjarhöfn verði þannig hagað að mannvirkin geti til lengri framtíðar tekið á móti ferjum sem sigla yfir Breiðarfjörð enda mun ferjan tryggja öruggar og greiðar samgöngur sérstaklega yfir vetrartímann, þegar veður eru slæm. Hönnun mannvirkja og útbúnaður sé því ekki bundinn við eina tegund skipa og þá verði einnig við hönnun mannvirkja horft til framtíðarmöguleika til umhverfisvænni orkugjafa við ferjusiglingar um Breiðarfjörð.

## **Vetrarþjónusta og öryggi vega**

Vesturbyggð leggur áherslu á að vetrarþjónusta á sunnanverðum Vestfjörðum verði eflað þjónustutími aukinn og að þjónustustig taki mið af mikilvægi veganna fyrir íbúa, atvinnulíf og aðgengi að grunnþjónustu. Veðurfar og landfræðilegar aðstæður gera samgöngur viðkvæmar yfir vetrarmánuðina og því er brýnt að markmiðið sé að tryggja raunhæfar heilsárssamgöngur.

Nauðsynlegt er að Vegagerðin endurskoði forgangsöröðun þjónustu á helstu leiðum svæðisins með það að markmiði að auka áreiðanleika og draga úr lokunum.

Öflug vetrarþjónusta er forsenda búsetu og atvinnustarfsemi og þarf að endurspeglast skýrt í samgönguáætlun.

Vesturbyggð leggur mikla áherslu á að á veginum um Raknadalshlíð í Patreksfirði verði gripið til sérstakra aðgerða til að verjast ofanflóðum og grjóthruni líkt og er ráðgert í drögum að samgönguáætlun á öðrum vegaköflum þar sem slík hættu er fyrir hendi. Heimastjórnir í Vesturbyggð ásamt bæjarstjórn Vesturbyggðar hafa ítrekað bent á mikilvægi þess að fundin verði framtíðarlausn til að verja vegfarendur sem aka um Raknadalshlíð, en þar eru snjóflóð og grjóthrun algeng. Mikilvægt er að öryggi vegfarenda um Raknadalshlíð verði tryggt til framtíðar, hvort sem er með nýju vegstæði eða öðrum lausnum sem til þess eru fallnar að auka öryggi vegfarenda allt árið um kring.

Vesturbyggð ítrekar mikilvægi þess að tryggð séu framlög til vetrarþjónustu um Dynjandisheiði og um Bíldudalsveg niður í Arnarfjörð, samhliða vegabótum. Einnig ítrekar Vesturbyggð áðurframkomna ósk um reglulega vetrarþjónustu á Rauðasandsvegi samhliða almennri vetrarþjónustu á Örlygshafnarvegi.

Vesturbyggð bendir einnig á að bæta þarf vetrarþjónustu á Bíldudalsvegi, frá þorpinu á Bíldudal og að flugstöð Bíldudalsflugvallar. Er þar um mikilvægt öryggisatriði að ræða þar sem ekki er nóg að snjómokstur á þeirri leið sé aðeins tengdur reglulegu áætlunarflugi. En bæði starfsmenn flugvallarins og viðbragðsaðilar þurfa að komast að flugstöðinni, þegar um sjúkraflug er að ræða.

## **Þjóðhagslegt mikilvægi innviða**

Samgönguinnviðir á sunnanverðum Vestfjörðum gegna mikilvægu hlutverki við útflutning verðmætra afurða og skapa þjóðarþúinu umtalsverðar tekjur. Við forgangsöröðun framkvæmda



## Vesturbyggð

Aðalstræti 75, 450 Patreksfirði  
Kt. 510694-2369, 450 2300

er því nauðsynlegt að horfa til þjóðhagslegrar arðsemi og þeirra verðmæta sem verða til á svæðinu.

### Að lokum

Vesturbyggð leggur áherslu á að samgönguáætlun 2026–2040 verði nýtt til að jafna aðstöðumun milli landshluta og tryggja öruggar og áreiðanlegar heilsárssamgöngur.

Vesturbyggð hvetur stjórnvöld til að taka fullt tillit til framangreindra sjónarmiða við endanlega mótun samgönguáætlunarinnar, enda eru traustir samgönguinnviðir forsenda

áframhaldandi byggðaðróunar, atvinnusköpunar og búsetugæða á sunnanverðum Vestfjörðum.

Virðingarfyllst,

Gerður Björk Sveinsdóttir, bæjarstjóri

Seyðisfirði 9. febrúar 2026.

**Umsögn um tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026 til 2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026 til 2030. 322. mál á 157. löggjafarþingi.**

Undirritaður gerir alvarlegar athugasemdir við þá hluta tillögunnar sem nú er til umfjöllunar í háttvirtri umhverfis- og samgöngunefnd sem snúa að Múlaping og Austurlandi og fela í sér að sópa burt þegar tilbúnum Fjarðarheiðargöngum og frestun Axarvegur inn í ófyrirséða framtíð og frestun annarra mikilvægra verkefna á svæðinu.

Undirritaður tekur undir umsögn Múlapings um tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026 til 2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026 til 2030 og hve langur vegur er frá að hún endurspegli með fullnægjandi hætti stöðu Austurlands og það þjóðhagslega hlutverk sem landshlutinn gegnir. Í áætluninni skortir nauðsynlegar framkvæmdir á Austurlandi á fyrsta framkvæmdatímabili, þrátt fyrir að svæðið standi undir verulegri verðmætasköpun, alþjóðlegum samgöngugáttum og mikilvægum öryggisinnviðum og sem eru nú þegar tilbúin til framkvæmda.

Tillagan felur í reynd í sér aðför að Múlapingi og Austurlandi og einkum og sér í lagi Seyðisfirði og íbúum hans, sem birtist í þeim fordæmalausum áformum að sópa burt þegar undirbúnu og tilbúnu verkefni á svæðinu, Fjarðarheiðargöngum, auk frestunar annarra brýnna verkefna s.s. Axarvegi og þeim neikvæðu áhrifum sem af hljótast fyrir íbúa, atvinnulíf og framþróum svæðisins. Ein af megin forsendum við sameiningu sveitarfélaganna sem mynda Múlaping voru bættar samgöngur milli byggðarlaganna, öruggar, greiðar, heilsárssamgöngur. Að slá af gerð Fjarðarheiðarganga þýðir í raun að stjórnvöld og einkum ráðuneyti sveitarstjórnarmála verður í það minnsta ótrúverðugt þegar kemur að framtíðarsameiningum sveitarfélaga þar sem samgöngur skipta máli.

Eins og kunnugt er hefur Seyðisfjörður orðið fyrir miklum áföllum á öldinni vegna samdráttar í atvinnulífi og náttúruhamfara og ofan í kaupið þeirri tillögu sem nú liggur fyrir þinginu að samgönguáætlun og því enn ríkari ástæða fyrir Alþingi að standa við langtíma, stefnumarkandi áætlanir og að Alþingi meðhöndli því þennan hluta tillögu að samgönguáætlun með hliðsjón af því, af sanngirni í samræmi við réttmætar væntingar íbúa Seyðisfjarðar, Múlapings og Austurlands.

Sú aðferðafræði sem felst í tillögunni, að fara gegn gildandi langtímastefnu sem Alþingi hefur samþykkt m.a. á grundvelli, sáttar og samstöðu sveitarfélaga á svæðinu, svæðisskipulagi og faglegs undirbúnings um langan tíma, áratugi, skaðar trúverðuleika og laskar traust til stjórnvalda ríkisins, nái hún fram að ganga, hefur reyndar þegar gert það að einhverju leyti. Að mati undirritaðs er vandséð annað en að Alþingi breyti eða lagi tillöguna, að jarðgangaáætlun í gildandi samgönguáætlun og haldi Fjarðarheiðargöngum

áfram í fyrsta forgangi og mæli fyrir um útboð og upphaf framkvæmda þeirra og með því rjúfi þannig þegar of langt hlé í jarðgangagerð á landinu. En einnig að búa svo um að framkvæmdir við Axarveg geti hafist á fyrri hluta fimm ára framkvæmdaáætlunarinnar.

Í þeim langa aðdraganda og umfjöllun um mögulega lausn á samgönguvanda og vetrareinangrun Seyðisfjarðar varð ljóst að hann yrði ekki leystur á annan hátt en með jarðgöngum. Eftir ítarlegt mat, rannsóknir, úttektir og umfjöllun um jarðgangakosti að og frá Seyðisfirði til að uppfylla markmið samgönguáætlunar og leysa vetrareinangurn Seyðisfjarðar varð niðurstaðan að öllum þáttum metnum að besta lausnin í öllu tilliti næðist með Fjarðarheiðargöngum. Um það vitna tiltæk gögn. En sú vinna leiddi einnig í ljós tækifæri að í framhaldi af Fjarðarheiðargöngum myndu göng til Mjóafjarðar og þaðan til Norðfjarðar auka gildi framkvæmdarinnar og opna nýja möguleika á Austurlandi, með stytting vegalengda og bestu heildarlausninni fyrir svæðið sem fælist í vegum og gögnum á láglendi um firðina og til Fljótsdalshéraðs. Ég hvet því þingmenn til að kynna sér þau gögn, undirbúning og aðdraganda sem leiddu til þeirrar stöðu sem Fjarðarheiðargöng hafa í gildandi samgönguáætlun, að vera efst í forgangi.

#### Niðurstaða

Þeim óráðlega og skaðlega hluta þeirrar tillögu til samgönguáætlunar sem háttvirt umhverfis- og samgöngnefnd hefur til umfjöllurnar verði breytt til samræmis við gildandi langtímasamgönguáætlun sem góð sátt var um á Alþingi, Fjarðarheiðargöng boðin út enda tilbúin til framkvæmda. Axarvegur þar sem næst afar mikill árangur í styttingu leiða, öryggis-, og loftlagsttilliti og er tilbúinn til framkvæmda, verði færður framur í áætlun. Endurskoðaðir verði möguleikar til að færa framur í áætlun nauðsynleg umferðarmannvirki að og frá svæðinu svo sem endurnýjun brúa.

Að lokum er lagt til að fallið verði frá breytingum á skiptingu framkvæmdakostnaðar í höfnum. Mikilvægt er að þjóðhagslega mikivægir innviðir eins og hafnir hafi traustan fjárhagsgrunn til að mæta kröfum um starfsemina, umgjörð hennar og nauðsynlega uppbyggingu.

Undirritaður tilbúinn til að mæta á fund háttvirtrar umhverfis- og samgöngunefndar til að fylgja umsögninni verði þess óskað.

Virðingarfyllst,

Vilhjálmur Jónsson

Undirritaður er sveitarstjórnarfulltrúi hjá Múlaþingi

Athugasemdir við þingskjal nr. 463-322. Mál.

157 löggjafarþing 2025-2026. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

Til Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis:

Undirrituð gerir alvarlegar athugasemdir við fyrirbyggjandi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040, ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.

Sameining sveitarfélaga og fyrirheit ríkisvaldsins

Með stofnun Múlaþings síðla árs 2020 var stigið stórt skref í sameiningu sveitarfélaga á Austurlandi.

Forsenda sameiningar var meðal annars fyrirheit ríkisvaldsins um bættar samgöngur. Greiðar samgöngur tryggja að hið víðfeðma sveitarfélag virki sem eitt atvinnu- og búsetusvæði.

Það vekur upp áleitnar spurningar um trúverðugleika Alþingis ef íbúar og sveitarfélög geta ekki treyst á langtímaáætlanir Alþingis. Þá sætir furðu að ríkisstjórnin boði forgangsörðun í

jarðgangnamálum á Austurlandi sem sveitarfélög fyrir austan hafa ekki kallað eftir. Gildandi samgönguáætlun er í samræmi við þær áherslur sem sveitarfélög hafa komið sér saman um og hafa verið staðfestar um árabíl á vettvangi Sambands sveitarfélaga á Austurlandi (SSA). Sú bylting í forgangsörðun jarðganga sem ríkisstjórnin hefur kynnt gengur gegn vilja íbúa á Austurlandi og þeim lýðræðislegu ferlum sem unnið hefur verið eftir varðandi forgangarörðun í landshlutanum.

Fjarðarheiðargöng – næstu jarðgöng á Íslandi

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026-2040 sem nú liggur fyrir þinginu er einu fullhönnuðu jarðgöngunum á Íslandi kippt út úr áætlun. Sú ákvörðun er óskiljanleg því

Fjarðarheiðargöng hafa verið samþykkt samhljóða sem næstu jarðgöng á Íslandi samkvæmt núgildandi samgönguáætlun Alþingis frá árinu 2020.

Unnið hefur verið að undirbúningi, rannsóknnum og hönnun síðastliðinn 12 ár sem hefur kostað ríkissjóð um 600 milljónir króna. Þeim undirbúningi er nú að fullu lokið og hefur það verið eindregin ósk sveitarfélaga á Austurlandi að hleypa Fjarðarheiðargöngum í útboð. Múlaþing hefur auk þess kostað til áralangri vinnu og fjármunum vegna undirbúnings Fjarðarheiðargangna.

Sveitarfélög á Austurlandi eru fyrir margt löngu búin að koma sér saman um áherslur í forgangsörðun jarðganga. Það eru því gerðar alvarlegar athugasemdir við að ríkisvaldið ætli sér að hlutast til um þá forgangsörðun sem sveitarfélög heima fyrir hafa komið sér saman um og hafa verið staðfestar á vettvangi SSA auk Svæðisskipulags Austurlands.

Krafan um öryggi - Samgöngur innan Múlaþings

Vegurinn yfir Öxi er sá vegur þar sem flest slys verða miðað við umferð á vegum í dreifbýli samkvæmt tölfræði Samgöngustofu. Þar hefur vegurinn verið í efsta sæti undanfarin ár. Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) hefur ályktað alls 16 sinnum á síðustu 18 árum um mikilvægi þess að farið verði í uppbyggingu vegarins. Gerð Axarvegar var ein af forsendum sameiningar Múlaþings en samkvæmt tölum Vegagerðarinnar óku 106.554 bílar yfir Öxi á síðasta ári. Umferðin er að aukast milli ára, viðhald á veginum er ófullnægjandi og öryggi vegfarenda er ógnað.

Framtíðarhorfur Seyðisfjarðar - eitt atvinnusóknarsvæði

Seyðisfjörður fékk yfir sig stærstu aurskriðu sem fallið hefur á íbúabyggð á Íslandi,

18. desember 2020, með tilheyrandi áfalli og tjóni fyrir samfélagið. Rýma þurfti bæinn eftir aurskriðuna en mildi þótti að engin hefði látið lífið. Samfélagið hefur verið að reisa sig aftur við síðastliðinn ár en áföll í atvinnulífinu hafa því miður fylgt í kjölfarið. Fjölmargir Seyðfirðingar sækja vinnu á Fljótsdalshérað en aldrei hefur verið mikilvægara að tengja saman atvinnusvæðin.

Þá er ótalin öll sú þjónusta sem Seyðfirðingar þurfa að sækja upp á Egilsstaði, til að mynda íþróttaiðkun barna, sjúkraþjálfun, heilbrigðisþjónusta, nám ungmenna við Menntaskólann á Egilsstöðum, innanlandsflug, verslun og margt fleira. Þá ber að nefna mikilvægi þess að íbúar komist hindrunarlaust í bráðaðþjónustu og sjúkraflug til Akureyrar og Reykjavíkur. Þegar Fjarðarheiði lokast rofnar þessi mikilvæga tenging Seyðisfjarðar við Egilsstaðaflugvöll sem skapar stórhættu í alvarlegum veikindum og slysum. Slík staða er fullkomlega óboðleg og það í boði stjórnvalda.



Tenging alþjóðaflugvallar og millilandahafnar til Evrópu

Við sameiningu Múlaþings var lagt upp með að tengja saman með öruggum hætti Seyðisfjarðarhöfn við Egilsstaðaflugvöl með Fjarðarheiðargöngum. Gríðarleg tækifæri í vöruflutningum eru ónýtt vegna þess ófyrirsjáanleika sem Fjarðarheiði veldur.

Hin hagstæða lega hafnarinnar á Seyðisfirði er mikilvæg tenging við Evrópu en farþega- og fraktflutningaskipið Norræna hefur siglt milli Evrópu og Seyðisfjarðar í rúm 50 ár. Sú tenging er enn brýnni í þeim válega veruleika sem nú blasir við okkur í heimsmálunum.

Lokaorð

Ég skora á háttvirta þingmenn og ráðherra að setja Fjarðarheiðargöng aftur í forgang samgönguáætlunar svo unnt sé að rjúfa áralangt gagnahlé með því að hleypa Fjarðarheiðargöngum í útboð árið 2026. Ekki síður er mikilvægt að flýta mikilvægum endurbótum á Axarvegi til að tryggja öruggar heilsárssamgöngur og stytta vegalengdir.

Tækifæri og framtíðarhorfur Múlaþings liggja undir en ekki síður trúverðugleiki og virðing Aþingis og þeirra langtímaáætlana sem þar eru unnar.

Virðingarfyllst,  
Þorbjörg Gunnarsdóttir  
Íbúi í Múlaþingi

Egilsstöðum 02.02.2026

b/t Umhverfis og samgöngunefnd Alþingis

***Athugasemdir við þingskjal 463-322 mál 157 löggjafarþing 2025-2026 Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026 til 2040 ásamt fimm ára aðgerðaráætlun fyrir árin 2026-2030.***

Undirritaður vill fagna því að framm skuli komin þingsályktunartillaga að samgönguáætlun. Miðað við þær tekjur sem verða til á austurlandi verð ég að segja að hlutur auturlands er vægast sagt rýr og ekki til þess falinn að styrkja atvinnu og búsetu á svæðinu. Vart er hægt að álykta annað en að stjórnvöld telji þessi 25% af útflutningstekjum landsins, sem verða til á austurlandi, ekki skipta máli í heildar myndinni. Undirritaður lýsir furðu og eindreginni andstöðu við þá hugmynd sem framm kemur í áætluninni að fresta gerð Seyðisfjarðarganga, sem eru full hönnuð og tilbúin til útboðs auk þess sem búið er að fara í alla skipulagsvinnu hjá sveitarfélaginu Múlaþingi sem varðar aðkomu og byggingu þeirra ganga. Auk þess myndu þau leysa af hendi 660 metra háan fjallveg sem tengir einu ferjuhöfn landsins við vegakerfið af hólmi. Sú höfn er einnig 4 gáttin inn í landið ásamt Keflavíkur, Akureyrar og Egilsstaðflugvelli. Tölverðir vöruflutningar fara einnig um Seyðisfjarðarhöfn til fyrirtækja á austur og norðurlandi ásamt farþegaflutningum. Sú tillaga sem kemur framm í áætluninni að fara í svo nefnd Fjarðagöng er ekki í samræmi við gildandi [Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2028](#), né gildandi [Aðalskipulagi Seyðisfjarðarkaupsstaðar 2010-2030](#). Ekki heldur gildandi [Aðalskipulagi Fjarðabyggðar 2020-2040](#) og ekki í samræmi við [Svæðisskipulag Austurlands 2022-2044](#) og ekki heldur í samræmi við [Aðalskipulag Múlaþings 2025-2045](#) sem er í vinnslu. Rétt er einnig að benda á að samkvæmt lögum nr 123/2010, 2 kafla 3 grein fer sveitarstjórn með svæðis, aðal og deiliskipulög. Ekki hefur komið beiðni um breytingar á gildandi skipulögum. Í ljósi þessa skorar undirritaður á Umhverfis og Samgöngunefnd Alþingis að endurskoða þá forgangsröðun sem fram kemur í fyrirbyggjandi samgönguáætlun. Það á líka við um seinkun Axarvegur sem er mikilvægur tengivegur milli þéttbýliskjarna í Múlaþingi og seinkun hafnarframkvæmda í sveitarfélaginu sem hefur áhrif á tekur bæði ríkis og sveitarfélagsins. Eins gerir undirritaður alvarlegar athugasemdir við að ekki skuli hafa verið formlegt samráð haft við þau sveitarfélög sem málið varðar eða samtök sveitarfélaga á austurlandi. Að málið skuli síðan ekki hafa verið sett í samráðsgátt stjórnvalda virðist einnig benda til þess að reynt sé að lágmarka þann fjölda athugasemda sem berast við tillöguna.

Þórhallur Borgarsson

Varaformaður umhverfis og framkvæmdaráðs Múlaþings.

## Umsögn vegna ákveðinna atriða í tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040, ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030

Ég vil í upphafi taka heilshugar undir umsagnir Lárusar Bjarnasonar sýslumanns á Seyðisfirði og Skarphéðins Smára Þórhallssonar, en báðar þessar umsagnir eru ítarlegar, málefnalegar og skýrar. Einnig vísa ég til afar ítarlegrar umsagnar Aðalheiðar Borgþórsdóttur.

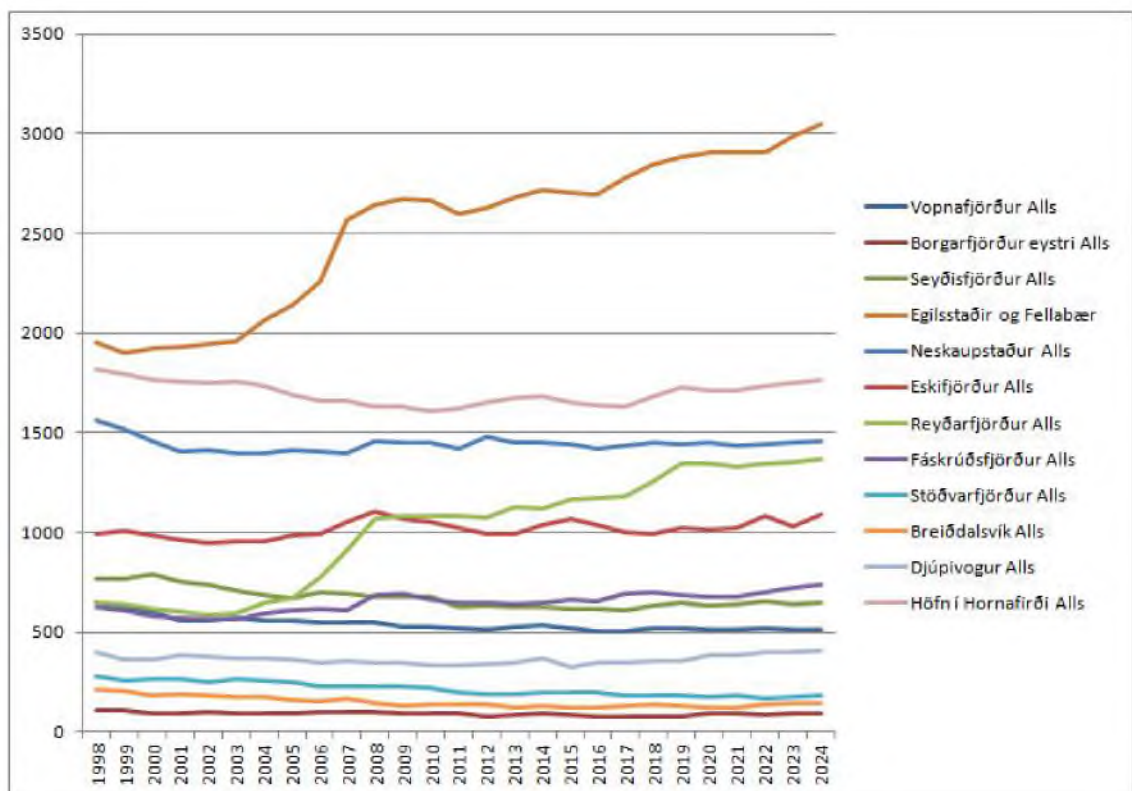
### 1. Um jarðgöng almennt

Jarðgöng eru kostnaðarsöm mannvirki samanborið við almenna vegagerð, en eru jafnframt einhver varanlegustu samgöngumannvirki sem fyrirfinnast. Ending jarðganga sem slíkra er í raun ótakmörkuð, þó svo að rekstur þeirra kalli á reglubundið viðhald.

Það hlýtur því að liggja beint við, þegar gerðar eru áætlanir um gerð jarðganga að horft sé til byggðapróunar og hvernig teljast megi líkleg fram tíðarmynd byggðar og búsetu, en ekki einungis til þeirrar myndar sem blasir við í dag.

### 2. Byggðapróun á Austurlandi

Ég vil fara nokkrum orðum um byggðapróun á Austurlandi undanfarna áratugi og í framhaldi af því leiða líkum að því hver er sennilegasta fram tíðarmyndin næstu áratugin.



Línuritið hér að ofan sýnir íbúðapróun þéttbýliskjarna á Austurlandi 1998 – 2024.

Athygli vekur stökk upp á við í kjölfar byggingar álvers Alcoa á Reyðarfirði, sem ásamt afleiddri starfsemi skilaði umtalsverðu stökki í íbúatölu annars vegar á Reyðarfirði og hins vegar á Egilsstöðum/ Fellabæ. Áhrif á aðra staði voru lítil eða engin, en hafa þó trúlega dregið úr eða stöðvað fækkun sem annars hefði orðið.

Nú er endingartími jarðganga mældur í áratugum –jafnvel fjölmörgum. Í því ljósi er forvitnilegt að skyggjast nokkra áratugi til baka og velta fyrir sér hvað gerst hefur í byggðapróun á Austurlandi á þeim tíma.

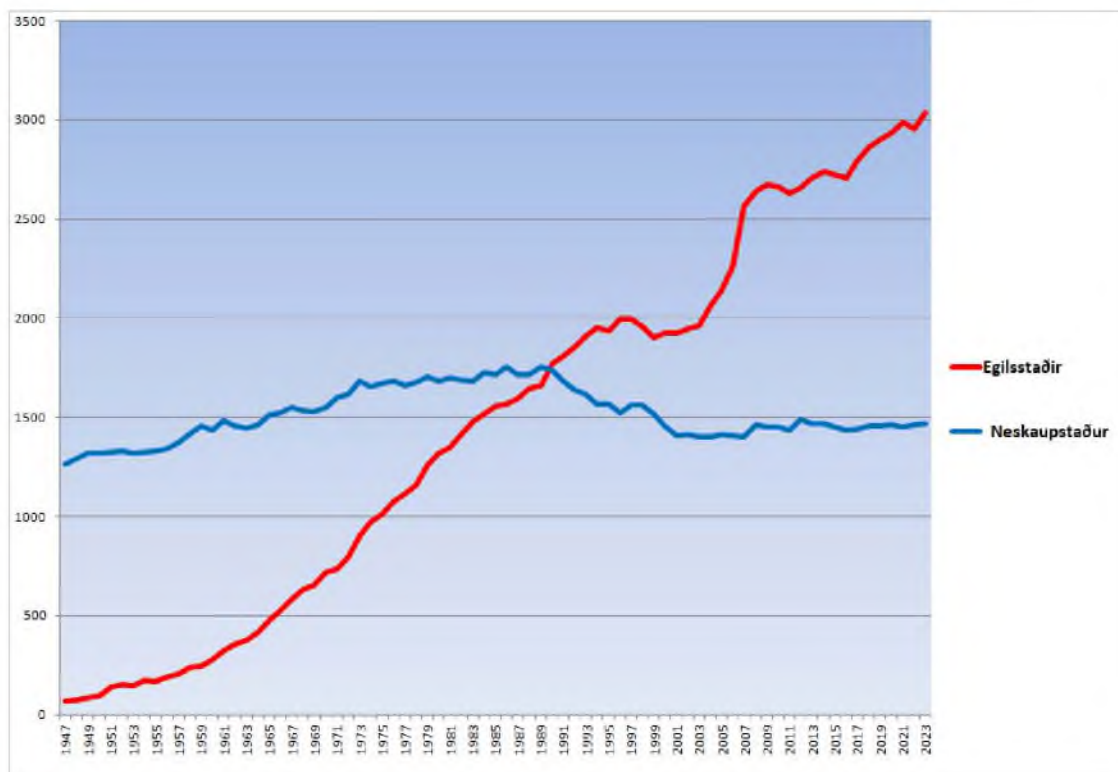
Árið 1961, svo dæmi sé tekið, var íbúafjöldi stærsta byggðakjarnans, Neskaupstaðar í kringum 1.500 manns. Í dag er íbúafjöldinn þar nokkurn veginn sá sami.

Ef lítið er á þéttbýlið á Egilsstöðum og Fellabæ ( sem er í raun einn þéttbýliskjarni ) þá hefur íbúafjöldinn á sama árabili og hér var nefnt tífaldast.

Þetta er ekki tilviljun, því á Egilsstöðum byggist atvinnulífið á verslun og þjónustu, bæði einkaþjónustu og opinberri þjónustu, auk verktakastarfsemi, meðan atvinnulíf hinna þéttbýliskjarnanna byggist að mestu á frumvinnslu, þ.e. sjávarútvegi og fiskvinnslu.

Það er nú einusinni einkenni allrar frumvinnslu að framleiða sama eða meira verðmæti með fækkandi höndum. Það er kallað hagræðing og framþróun.

Engin tölfræði er tiltæk um atvinnusókn milli staða eða þjónustusókn, þ.e. sókn í heilbrigðisþjónustu, skólaþjónustu, verslun og sérhæfða þjónustu af ýmsu tagi. Við sem búum á Austurlandi höfum samt nokkuð glögga tilfinningu fyrir því hvernig henni er háttað í aðalatriðum. Atvinnusókn til Reyðarfjarðar er umtalsverð sem eðlilegt er, en atvinnusókn að öðru leyti er lítið vitað um. Þjónustusókn er hins vegar augljósari, því þar liggur sterkasti straumurinn til Egilsstaða, sem í dag er tvöfalt fjölmennari en næststærsti þéttbýliskjarninn. Þjónustusókn milli Egilsstaða og Seyðisfjarðar er á sama stigi og finna má innan eins og sama þéttbýliskjarnans. Þjónustusókn til Neskaupstaðar er trúlega nánast engin önnur en til sjúkrahússins þar.



*Línuritið hér sýnir glöggst hvernig Egilsstaðir tóku við af Neskaupstað sem stærsti þéttbýliskjarni Austurlands og er nú rúmlega tvöfalt stærri en forverinn.*

Ég nefndi áðan ártalið 1961, en það var fyrir 65 árum síðan. Jarðgöng, ef byggð yrðu á Austurlandi á næstunni væru væntanlega í finu standi eftir næstu 65 ár, eða upp úr

árinu 2090. Hverníð verður byggðamynstrið á Austurlandi þá ? Eru líkur á því að þróunin sem lýst var á línuritinu hér að framan muni taka stórfelldum breytingum fram til síðasta áratugar aldarinnar ? Ég tel svo ekki vera. Í raun má leiða líkur að því að þéttbýlið á Egilsstöðum verði þá fjölmennara en allir hinir þéttbýliskjarnarnir á Austurlandi samanlagt.

Ályktun mín af þessu er sú að val á jarðgangakostum ætti að taka mið af líklegustu byggðaðróun hvers landshluta til mun lengri tíma en annars er tekið mið af við t.d. aðalskipulags- og svæðaskipulagsgerð.

Seyðisfjörður og Egilsstaðir eru ekki aðeins innan eins og sama sveitarfélagsins, heldur er Seyðisfjörður í raun úthverfi frá Egilsstöðum – og er þá ekki gert neitt lítið úr menningarlegri og félagslegri stöðu Seyðisfjarðar, né sterkri sjálfsmynd sem sá staður hefur.

### 3. Víkjum nú að jarðgangakostum

Göng milli Seyðisfjarðar og Héraðs væri samgöngulausn sem tryggði örugga leið milli þessara staða alla daga árið um kring. Staða sem eru í raun einn staður hvað þjónustu og öll samskipti varðar. Leiðin frá Seyðisfirði er í raun framhald evrópsks vegakerfis, framlenging þess til Íslands, þökk sé einu ferjusamgöngunum sem Ísland hefur við meginland Evrópu. Þegar fram líða stundir og Egilsstaðir verða mun fjölmennari þéttbýlisstaður en nú er og með enn fjölbreyttara atvinnulíf, verður einmitt þessi tenging sýnu mikilvægari.

Seyðisfjörður með sína ferjuhöfn er ekki aðeins önnur af tveimur gáttum ferðafólks inn í landið, heldur fer umtalsverður útflutningur um höfnina, þ.e. ferskur fiskur og fiskafurðir.

Seyðisfjarðar- eða Fjarðarheiðargöng eru sem stendur eini jarðgangakosturinn í landinu sem er fullhannaður, hefur farið í gegnum mat á umhverfisáhrifum og er í samræmi við aðalskipulag og svæðisskipulag. Þessi jarðgangakostur er sá sem Samtök sveitarfélaga á Austurlandi hafa sammælt um að ætti að vera fyrstur allra jarðgangakosta í fjórðungnum.

Göng milli Seyðisfjarðar Mjóafjarðar og áfram til Neskaupstaðar, hafa vissulega verið teiknuð upp sem framhald jarðgangaframkvæmda á Austurlandi. En þau göng ein og sér myndu vissulega getað þjónað sem „neyðarútgangur“ Seyðisfirðinga, þegar Fjarðarheiði er ófær. Að því gefnu að snjóflóðahætta í Mjóafirði og í Fannardal hamlaði ekki för... Meira að segja leiðin milli Neskaupstaðar og Eskifjarðar, um nýleg jarðgöng, er ekki fullkomlega örugg alltaf og alla daga ársins, vegna snjóflóðahættu. Dæmin sanna það. Þegar snjóflóðin féllu í Neskaupstað fyrir fáum árum síðan var eina leiðin fyrir björgunarfólk annars staðar að sú að brjótast yfir Fjarðarheiði og fara síðan sjóleiðina frá Seyðisfirði til Neskaupstaðar !

Neskaupstaður er ekki sú þungamiðja þjónustu og verslunar sem hann e.t.v. var þegar hann var stærsti þéttbýliskjarninn. Seyðisfirðingar eiga þangað fá erindi í dag.

Vissulega væru göng um Mjóafjörð þó mikil framför fyrir þá ca 20 íbúa sem þar búa.

Víða annars staðar á landinu eru brýnir jarðgangakostir, þar sem byggðarlög hafa sameinast, en eru aðgreind með erfiðum fjallvegum og niðurníddum vegum. Má þar helst nefna leiðir innan Vesturbyggðar og Klettsháls. Urbætur á þeim slóðum hljóta að teljast mikilvægar, hvað sem „arðsemisútreikningum“ líður.

Í frumvarpi því að samgönguáætlun sem nú liggur fyrir hefur göngum milli Fljóta og



Siglufjarðar verið ýtt upp í fyrsta sæti ! Undirbúningur þeirra mun taka nokkur ár og enn mun vera ósamið við landeigendur þar á bæ, eftir því sem fregnir herma. Siglufjörður býr ekki við neina einangrun lengur, þökk sé tvennum jarðgöngum þaðan til Ólafsfjarðar og þeim þriðju til Eyjafjarðar. Vissulega eru Múlagöng barn síns tíma, en þau eru hættulaus, þó afköstin séu í lakara lagi.

#### 4. Vegur um Öxi

Mér er í barnsminni barátta ömmubróður míns, Hjálmars Guðmundssonar, fyrir vegagerð um Öxi. Þegar Ungmennafélagið Djörfung í Beruneshreppi efndi til happdrættis til vegagerðar um þessa leið. Þegar keyptur var bensínknúinn bor til að nota til að bora fyrir sprengiefni, svo losa mætti grót í sneiðingunum upp á heiðina. Síðan eru liðin rúm 60 ár.

Seinna var byggðalínan lögð um Öxi og þá var nauðsynlegt að laga veginn til þess horfs sem hann er nú og lögð rör í þá 50 læki sem áður voru óbrúaðir.

Í dag er umferðin um þennan frumstæða og hættulega malarveg orðin yfir eitthundraðþúsund ferðir á ári og yfir 700 á sólarhring þegar mest lætur. Langt umfram umferðarspá Vegagerðarinnar og þrátt fyrir frumstætt ástand vegarins.

Nýr vegur er fullhannaður. Í raun er verkið hafið, því það er kominn vandaður vegur með bundnu slitlagi inn í botn Skriðdals og ný tvíbreið brú komin á Gilsá. Eftir stendur 18 km vegarkafli milli Skriðdals og Berufjarðarbotns.

Þetta er líka leiðin sem tengir syðri hluta Múlapings við miðkjarna sveitarfélagsins.

Þetta er leiðin sem stytir Hringveginn um landið um 70 km, eða meira en 5%.

Vegalagningu þennan lokaspöl til að tengja saman Suðausturland og Miðausturland hefur ítrekað verið frestað, til tjóns fyrir þá sem búa sín hvoru megin og stórtjóns fyrir landið allt.

#### 5. Samantekt

**Öll rök hníga að því að gerð jarðganga til Seyðisfjarðar, Fjarðarheiðargöng verði sett í fyrsta forgang í jarðgangagerð. Rökin eru brýn nauðsyn til að rjúfa vetrareingngrun Seyðisfjarðar, stuðla að raunverulegri sameiningu Seyðisfjarðar og Egilsstaða í eitt sveitarfélag og styrking Seyðisfjarðar sem annarar af tveimur samgöngugáttum inn í landið.**

**Þessi jarðgangakostur er fullhannaður og öllum formlegum undirbúningi lokið. Útboð gæti farið fram á árinu 2026. Enginn annar jarðgangakostur á landinu er fullhannaður og undirbúinn.**

**Ekkert afsakar frekari seinkun á framkvæmdum við nýjan og fullkominn veg um Öxi. Umferðin er orðin mun meiri um þessa leið en nokkur spá gerði ráð fyrir og hvergi á landinu er unnt að koma við jafn mikilli styttingu Hringvegarins og hér, eða rúm 5%.**

**Vegurinn er fullhannaður og framkvæmdir gætu hafist á þess ári, landinu öllu til hagsbóta**

Virðingarfyllst,

Þórhallur Pálsson arkitekt FAÍ  
áður forstöðumaður Skipulagsstofu Austurlands



## UMSÖGN

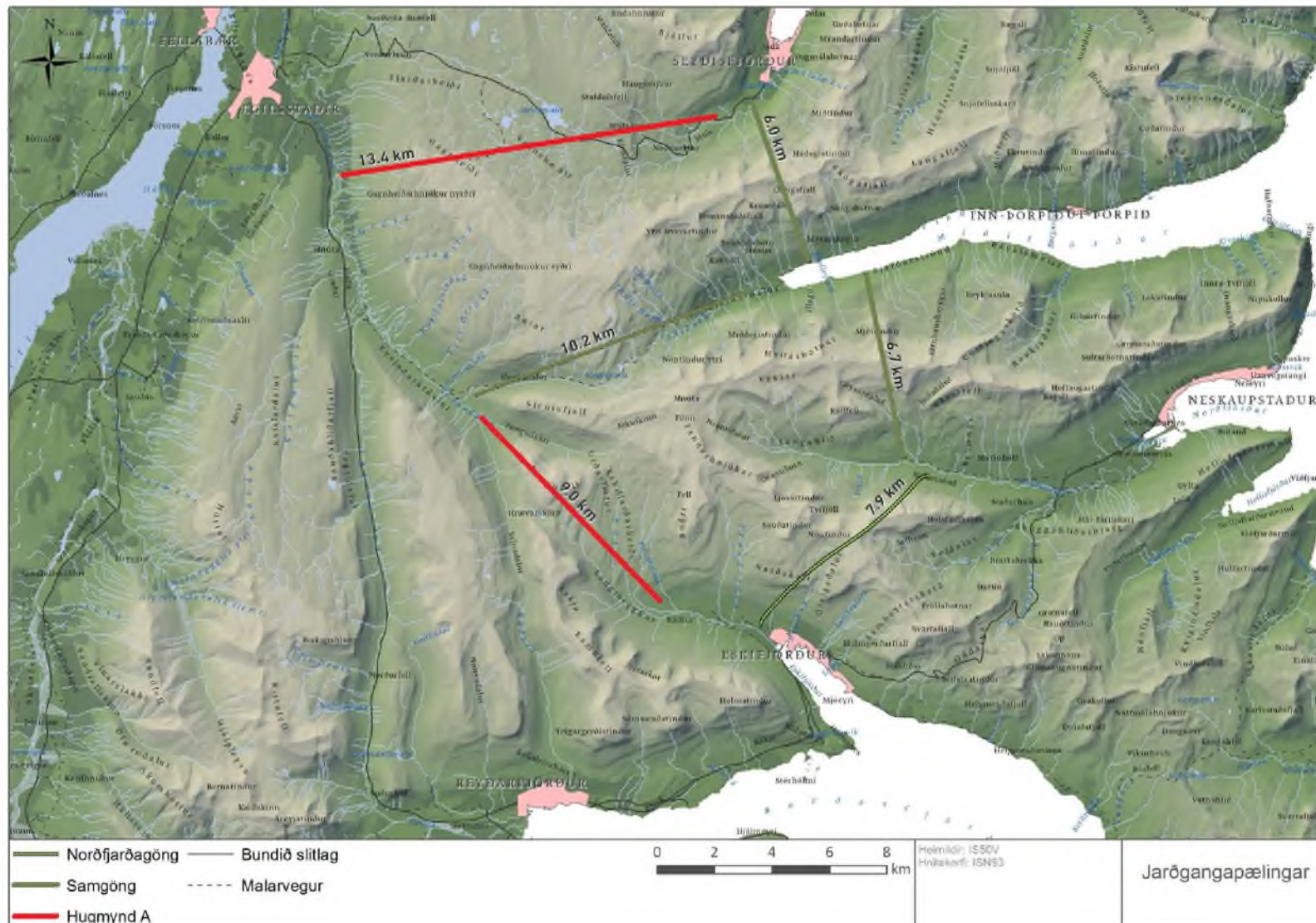
322. mál/157. Löggjafarþing 2026. Samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030 Egilsstaðir 9. febrúar 2025

Sendandi umsagnar:  
Þróstur Jónsson  
MSc. rafmagnsverkfræði,  
sveitarstjórnarfulltrúi Múlaþingi  
og framkvæmdastjóri Go-IoT ehf á Egilsstöðum

### Varðar jarðgöng á Austurland Eskifjarðarheiðargöng í stað Fjarðaganga

#### Efnisyfirlit

|                                                                  |   |
|------------------------------------------------------------------|---|
| Inngangur .....                                                  | 3 |
| Fjarðagöng –Fjarðarheiðargöng - vandamál? .....                  | 3 |
| Fyrir ekki staðkunnuga .....                                     | 3 |
| Gerum okkur grein fyrir kostnaði og mannfæð .....                | 3 |
| Atvinnulífið þarfnast ganga undir Eskifjarðarheiði .....         | 4 |
| Austurland kröftugt atvinnusvæði – samgöngur ófullnægjandi ..... | 4 |
| Dæmi .....                                                       | 4 |
| Samtal við atvinnulífið .....                                    | 4 |
| Hringtengingar ekki þörf .....                                   | 4 |
| Athugasemdin – tillagan .....                                    | 4 |



„Hugmynd A“ undir Eskifjarðarheið 9,0km ásamt Fjarðarheiðargöngum 13,4km. [Vegalengdir staðfestar skv. „Heimildir“]

## Inngangur

Í þessu skjali verður fjallað um ódýrari gangnakost en Fjarðagöng til að ná sömu markmiðum og þau göng, þ.e. göng undir Eskifjarðarheið sem tengja miðasturland (Egilsstaði) við „miðju“ Fjarðabyggðar (Eskifjörð). Sjá rauða línu; 9km á mynd hér að framan.

Um er að ræða göng úr Eyvindardal sunnan Egilsstað af láglandi yfir í botn Eskifjarðar á láglandi. Undirritaðir flutningsmenn þessarar athugasemdar við núverandi Samgönguáætlun, þykir full ástæða til að þessi kostur í jarðgangnagerð verði skoðaður alvarlega. Umræðan í kjölfar kynningar á samgönguáætlun ber mjög með sér að stjórnvöld telji tvær stórframkvæmdir í jarðgangnagerð í upb. 10 þúsund manna samfélagi ekki réttlætjanlegt. Í þessari athugasemd er ekki tekið tillit til hvort slíkt sé réttlætjanlegt eður ei. Heldur er reynt að finna lausn á því vandamáli sem liggur fyrir að tengja betur saman byggðir og atvinnusvæði á Austurlandi með minni tilkostnaði, en fá fram sömu jákvæðu áhrifum og jafnvel meiri.

Við teljum hvort sem okkur líka það betur eða verr þá verða Austfirðingar að „naflaskoða“ eigin tillögur hingað til í þessu efni og finna mögulega ásættanlega lausn fyrir sveitarfélög á austurlandi sem og landsmenn alla. Þetta er því einskonar „sáttatillaga“.

## Fjarðagöng –Fjarðarheiðargöng - vandamál?

### Fyrir ekki staðkunnuga

Fjarðagöng ein og sér frá Norðfirði til Seyðisfjarðar um Mjóafjörð gera lítið til að breyta núverandi vandamáli í samgöngum á Austurlandi. Án Fjarðarheiðargang er gagnsemi þeirra takmörkuð því með þeim einum eru skildir eftir megin farartálmarnir milli Héraðs og Fjarða, þ.e.:

- Fjarðarheið, hár hlykkjóttur fjallvegur í yfir 600 metra hæð milli Seyðisfjarðar og Héraðs, erfiður á vetrum vegna veðurs. Spakur maður sagði: „Það er ekki heiðin, heldur veðrið“ sem er vandamálið.
- Fagridalur milli Reyðarfjarðar og Héraðs, í raun fjallvegur, þó dalur sé kallaður, veðravíti með verulegri snjóflóðahættu.

Fjarðargöng ein og sér mynda alls ekki margumtalaða hringtengingu á Austurlandi. Það er ekki fyrr en Fjarðarheiðargöng milli Seyðisfjarðar og Héraðs koma líka að hringtenging verður komin á.

Fjarðarheiðargöng ein og sér leysa brýna einangrun Seyðisfjarðar sem og munu þau gera Múlaþing að einu atvinnusvæði auk þess að efla eina stærstu millilandalhöfn í landinu. Hringtenging kemur hins vegar ekki á með þeim einum frekar en Fjarðagöngum.

### Gerum okkur grein fyrir kostnaði og mannfæð

Það var á sínum tíma mikil barátta fyrir Akureyringa og Píngeyinga að fá hrint af stað framkvæmdum við Vaðlaheiðargöng sem að mörgu leyti hafa sama tilgang og „göngin tvo“ á Austurlandi. Vaðlaheiðargöng eru um 7,4km löng í 24 þúsund manna samfélagi.

Það er því ískaldur raunveruleiki fyrir Austfirðinga að það verður á brattan að sækja að fá tvær jarðgangnaframkvæmdir sem samanlagt eru  $6,0 + 6,7 + 13,4 = 26$  km með 6 vegskálum í upb. 10 þúsund manna samfélagi.



## Atvinnulífið þarfnast ganga undir Eskifjarðarheiði

### Austurland kröftugt atvinnusvæði – samgöngur ófullnægjandi

Eins og flestum er kunnugt hefur orðið mikil atvinnuuppbygging á Mið-Austurlandi á þessari öld; stóriðja, öflug uppsjávarvinnsla og veiðar, fiskeldi og fleira. Öll sú uppbygging hefur svo styrkt mjög hverskyns þjónustustarfsemi á Egilsstöðum með aukinni umferð um Fagradal.

Uppbygging í samgöngum hefur ekki fylgt nægilega eftir þessari hröðu þróun, sem hefur valdið vandamálum og hamlað starfsemi sem og frekari uppbyggingu. Slíkt er augljóst þeim sem í atvinnurekstri standa á austurland.

### Dæmi

Gott dæmi er að stór hluti starfsmanna Álvers Alcoa út með Reyðarfirði kemur frá Héraði (Egilsstöðum). Válynd veður á Fagradal [fjallvegur milli EGS og REY] hafa ítrekað orsakað vandræði við vaktaskipti í álverinu og sú staðreynd að yfir fjallveg er að fara til vinnu orkað fráhrindandi við að laða nýtt starfsfólk til að setjast að á svæðinu.

Í þessu samhengi skal bent á að fjarlægð milli Egilsstaða og álversins, stærsta vinnustaðar á Austurlandi er hin sama hvort sem farið er um Fagradal eða um göng undir Eskifjarðarheið. Munurinn er bara sá að fyrr nefnda leiðin er um fjallveg [Fagradal] en seinni kosturinn allur á láglandi. Auk þess er rétt að benda á að örstutt göng frá Eskifirði til Reyðarfjarðar mundu stytta þessa vegalengd enn meir og verulega (sjá bláa línu á mynd).

### Samtal við atvinnulífið

Undanfarið hefur verið átt gott samtal við atvinnulífið í Fjarðarbyggð sem og í Múlaþingi og þar sérstaklega á Héraði um þýðingu gangna undir Eskifjarðarheiði. Það verður vart ofsagt að augabrýr lyftust, því víða eru menn orðnir langþreyttir á „dalnum fagra“ sem farartálma.

### Hringtengingar ekki þörf

Með tilkomu Fjarðarheiðargangna og Eskifjarðarheiðargangna er ekki lengur þörf fyrir svo nefnda hringtengingu, því með þessum tveim göngum nást markmið hringtengingarinnar að tengja allt miðausturland með vegakerfi á láglandi. Auk þess ætti að vera nokkuð augljóst að Eskifjarðarheiðargöng mundu gera mikið gagn ein og sér rétt eins og Fjarðarheiðargöng. Vænta má góðrar sáttar um Eskifjarðarheiðargöng vegna mikils samfélagslegs og efnahagslegs ávinnings þeirra fyrir allt Austurland og mun minni stofnkostnað en Fjarðargöng.

Eskifjarðarheiðargöng tengja saman tvær miðjur; miðju Fjarðarbyggðar og miðju Múlaþings, í stað þess að Fjarðagöng tengja tvær endastöðvar; Norðfjörð í Fjarðabyggð og Seyðisfjörð í Múlaþingi sem hver maður hlýtur að sjá er ekki eins notadrjúgt. Þá má vera ljóst að Eskifjarðarheiðargöng eru mun minni framkvæmd en Fjarðagöng.

### Athugasemdin – tillagan

Samantekið er því í athugasemd þessari lagt til að jarðgangaáætlun samgönguáætlunar innihaldi Fjarðarheiðargöng og Eskifjarðarheiðargöng í stað Fjarðaganga. Röðun þessara tveggja framkvæmda í tíma er ákvörðun ríkisvaldsins vonandi í góðu samstarfi og sátt við sveitarfélög á Austurlandi.

**Athuga að ofangreind umfjöllun um Eskifjarðarheiðargöng er ítarlegri útgáfa um sama gangnakost og kemur fram í umsögn Fjarðarbyggðar um sama mál. Göng sem bæði sveitarfélögin geta verið**

algjörlega sátt með enda hagsmunir beggja miklir af Eskifjarðarheiðargöngum.

Nefndasvið Alþingis  
Tjarnargötu 9  
101 Reykjavík

Reykjavík, 9. febrúar 2026

## Umsögn ÖBÍ réttindasamtaka (ÖBÍ) um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026-2030

Með aðgengilegum samgöngum verður fatlað fólk síður háð öðrum um aðstoð við að koma sér milli staða. Meðal annars eykur það sjálfstæði og sjálfræði þess, dregur úr félagslegri einangrun og gerir það minna háð þjónustu ríkis og sveitarfélaga. Ánægjulegt er því að sjá að brugðist hafi verið vel við fyrri umsögnum ÖBÍ og bætt við lykilviðfangsefni um þarfir fatlaðs fólks í samgöngum í samgönguáætlun.

Með breytingum á almannatryggingakerfinu í september 2025 er gert ráð fyrir aukinni atvinnuþátttöku fatlaðs fólks og þá er mjög mikilvægt að hindrunum í samgöngukerfinu verði rutt úr vegi. Enda segir í samningi Sameinuðu þjóðanna (SRFF) sem var lögfestur á Alþingi í nóvember 2025 að aðildarríki hans skulu „gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja fötluðu fólki aðgengi, til jafns við aðra, að efnislegu umhverfi sínu, samgöngum“ (9. gr.) með ráðstöfunum „sem fela í sér að bera kennsl á og útrýma hindrunum og tálmunum aðgengis“ svo sem að vegum og samgöngum (9. gr.) og „greiða fyrir því að fatlað fólk geti farið allra sinna ferða með þeim hætti og á þeim tíma sem það kys og á viðráðanlegu verði“ (20. gr.).

### Markmið, áherslur og aðgerðir

Markmið um greiðar samgöngur hljóta að fela í sér að fólk eigi kost á að nýta sér þá samgöngumáta sem standa almennt til boða og ekki þurfa að velja sér aðrar, óhentugri og dýrari leiðir til að koma sér milli staða. Það ætti að fela í sér að fólk þurfi ekki að nota akstursþjónustu fatlaðra nema í brýnni þörf, enda komi hún í stað og sé ígildi strætó fyrir fólk sem getur ekki notað hann. Almenningsamgöngum er hægt að bæta svo að fleiri geti notað þær. Mikilvægt er að samþætta leiðarkerfi og þjónustu almenningsamgangna, en jafnframt þarf að gera almenningsamgöngur aðgengilegar fyrir fatlað fólk. Þar á meðal með aðgengilegum strætisvögnum, bátum, flugvélum, biðstöðvum og samgöngumiðstöðvum.

Í lögum um farþegaflutninga og farmflutninga á landi nr. 28/2017<sup>1</sup> er kveðið á um að almenningsvagnar séu aðgengilegir fötluðu fólki og því verður að gera kröfu í útboði og

<sup>1</sup> Með lögunum var innleidd ESB reglugerð nr. 181/2001 um réttindi farþega í hópþingum. Með þessari gildistöku fylgja auknar kröfur á sérleyfishafa um aðgengi fyrir fatlað fólk að hópþingum og samgöngumiðstöðvum. Skv. 10. gr. ESB reglugerðarinnar er flutningsaðilum gert skylt að „taka tillit til þessara þarfa, þar sem því verður við komið, þegar teknar eru ákvarðanir um búnað í nýjum eða nýlega endurnýjuðum ökutækjum með fyrirvara um gildandi löggjöf eða framtíðarlöggjöf um tæknilegar kröfur varðandi hópþingum.“ Það mun fela í sér að frá 1. júní 2017, þegar lög nr. 28/2017 tóku gildi, er flutningsaðilum óheimilt að kaupa inn ný ökutæki nema að þau séu aðgengilega búin fyrir fatlað fólk. Auk þess þurfi upplýsingar að vera aðgengilegar og starfsfólk á samgöngumiðstöðvum að vera þjálfað og reiðubúið til að aðstoða fatlaða farþega.

samningum að í innkaupum á nýjum almenningssamgöngutækjum skuli vera tryggt að þau séu aðgengileg.

Miða þarf við að einstaklingar verði sjálfir færir um að koma sér milli staða án þess að vera háðir aðstoð annarra, sbr. hugmyndafræði algildrar hönnunar. Sumir verða þó áfram háðir viðeigandi aðlögun og aðstoðarfólki um það sem upp á vantar. Í nýjum og flóknum aðstæðum verður áfram mikilvægt að starfsfólk sé reiðubúið til aðstoðar.

Fyrir marga er flókið að nota almenningssamgöngur því að erfitt getur verið að átta sig á leiðakerfi Strætó og möguleikum þess, auk þess sem ferðir eru oft langar og tímafrekar. Erlendis hefur gefist vel að bjóða fólki fylgd meðan það er að átta sig á kerfinu. Slíkt var reynt á höfuðborgarsvæðinu en verkefnið var illa kynnt og vanfjármagnað að auki og þar af leiðandi var þátttakan lítil. Með betri umgjörð og fjármögnun er líklegt að betur myndi takast til og fleiri einstaklingar treystu sér til að rata með strætó. **Lagt er til** að verkefni sem gefi einstaklingum kost á að kynnst leiðakerfi almenningssamgangna í fylgd starfsfólks verði sett á laggirnar með þeirri kynningu og fjármögnun sem til þarf.

### **Að hverju þarf að huga varðandi almenningssamgöngur?**

- Þar sem er þrep upp í innstig á farartækjum þarf að vera hægt að leggja út rampa fyrir hreyfihamlað fólk, t.d. í innanbæjarstrætó. Æskilegt er að þeir séu rafdrifnir en ekki útfellanlegir með handafli enda hefur það sýnt sig að margir bílstjórar eru óviljugir til að standa upp og aðstoða farþega við að komast að og frá borði. Þar sem hæðarmunur er of mikill frá stétt upp í farartæki, t.d. í landsbyggðarstrætó og flugrútu, þarf að tryggja aðgengi hreyfihamlaðs fólks með hjólastólalýftu.
- Gera þarf ráð fyrir hjólastól aðstöðum um borð þar sem einstaklingurinn getur fest sig með beltum og haft annan stuðning meðan á ferð stendur.
- Upplýsingakerfi um borð þurfa að vera virk. Skjáir og upplesnar tilkynningar sem tiltaka næstu biðstöðvar á leið gera fólki með heyrnar- og sjónskerðingu betur kleift að nota strætó.
- Biðstöðvar og samgöngumiðstöðvar þurfa að vera aðgengilegar öllum. Biðstöðvar þurfa að vera á palli sem lágmarkar halla á rampi upp í strætó. Flöturinn þarf að vera hallalaus, heill og óbrotinn. Biðskýli þurfa að vera hönnuð svo að hjólastólanotendur fái þar skjól. Leiðarlínur og athyglissvæði fyrir blint og sjónskert fólk þarf að leiða upp að og á biðstöð. Leiðarupplýsingar þurfa að vera greinilegar og í góðri hæð fyrir börn og hjólastólanotendur.
- Aðkomuleiðir að biðstöðvum þurfa að vera greiðar og hindrunarlausar með góðum merkingum og flæði allt árið um kring. Vetrarþjónusta þarf að ryðja leiðina að þeim og á þeim án þess að skilja eftir snjóruðning.
- Strætó b.s. hefur tekið í notkun Navilens leiðarkerfið sem auðveldar blindu og sjónskertu fólki að finna biðstöðvar með aðstoð snjalltækja. Kerfið nýtist fólki einnig mjög vel við að átta sig í opnum rýmum og hvatt er til uppsetningar þess á öllum samgöngumiðstöðvum.
- Á samgöngumiðstöðvum skal starfsfólk vera tilbúið til að aðstoða fatlaða farþega og þarf að vera þjálfað til þess.
- Heimasíður rekstraraðila almenningssamgangna þurfa að vera upplýsandi um aðgengi að biðstöðvum, miðstöðvum, farartækjum og annarri þjónustu. Enginn vill fara út í óvissuna og margir halda sig frekar heima ef upplýsingar eru ónógar.

Pó svo að betra almenningssamgöngukerfi eigi að gera fatlað fólk og almenning allan minna háðan notkun einkabílsins má ekki horfa fram hjá því að margt fatlað fólk er og verður háð einkabílum til að fara milli staða. Skilgreining Tryggingastofnunar ríkisins (TR) á líkamlegri hreyfihömlun er sjúkdómur eða fötlun „...sem skerðir verulega færni til að komast ferða sinna þannig að göngugeta er að jafnaði minni en 400 metrar á jafnsléttu.“ Ástand gatna, sérstaklega við vetraraðstæður, og fjarlægðir að biðstöðum og milli staða þýða til að mynda að fólk með litla göngugetu mun aldrei geta séð þær sem raunhæfan samgöngukost. Hjólastólanotendur eru háðir því að umferðarleiðir séu hindrunarlaugar og það þarf ekki miklar ójöfnur eða mishæðir til að þeir lendi í vandræðum.

Því miður hafa áherslur ríkis og sveitarfélaga í byggða-, samgöngu- og mannvirkjamálum saumað að réttindum þessa fólks á síðastliðnum árum með fækkun bílastæða við íbúðahús og annars staðar og hugmyndum um að staðsetja þau utan eðlilegrar hámarksfjarlægðar frá áfangastað, sem er 25 m skv. Byggingarreglugerð nr. 112/2012.

Í Reykjavík rísa nú heilu fjölbýlishúsahverfin sem gera ekki ráð fyrir að íbúar eigi bíl, en eru án góðrar tengingar við leiðakerfi strætó og Borgarlínu. Enn eru mörg ár þangað til áform um að taka í notkun Borgarlínu verða að veruleika, en samt eru húsnæðishverfi byggð eins og sú þjónusta sé þegar til staðar, sbr. Vogahverfið í Reykjavík. Í Danmörku er óheimilt að taka íbúðahverfi í notkun án þess að grunnþjónusta eins og tenging við virkar almenningssamgöngur sé tryggð. Hér á landi virðist enginn sjá því neitt til fyrirstöðu. Á stöðum sem fatlað fólk getur ekki átt bíl og getur ekki notað almenningssamgöngur er það því alveg háð akstursþjónustu fatlaðs fólks. Erfitt er að sjá að það þjóni hagsmunum sveitarfélaga. **Lagt er til** að það verði tekið til skoðunar.

Akstursþjónusta fatlaðs fólks á að vera sambærileg við strætóþjónustu og taka mið af henni varðandi verð, hámarks ferðatíma og þjónustutíma. Hún á því að veita notandanum áþekkt ferðafrelsi og strætó. Akstursþjónustu fatlaðra er þó ekki hægt að nota til ferða milli sveitarfélaga nema í undantekningartilfellum. Meðan landsbyggðarstrætó og biðstöðvar eru óaðgengilegar ættu notendur akstursþjónustu fatlaðra að geta farið með henni milli sveitarfélaga, rétt eins og notendur strætó. **Lagt er til** að unnið verði að lausn svo að notendur akstursþjónustu geti farið um eins og notendur landsbyggðarstrætó.

**Lagt er til** að fólk verði spurt í reglubundinni ferðavenjukönnun hvort það sé fatlað og hvernig það hafi áhrif á ferðavenjur og val á áfangastöðum. Einnig hvort óvissa um aðgengi að ferðamannastöðum eða hugsanlegum áningarstöðum verði til þess að fólk ferðist lítið eða ekki.

Í greinargerð segir að „ferðalög fatlaðs fólks milli landshluta munu verða auðveldari með bættu aðgengi í leiðakerfi almenningssamgangna og með endurbótum á biðstöðvum almenningssvagna og flugstöðvum,“ sem tengist aðgerð 2.3. Skýrsla ÖBÍ frá árinu 2022 leiddi í ljós að af 168 biðstöðvum strætó á landsbyggðinni telst aðeins ein vera með gott aðgengi. Erfitt er þó að sjá á sundurliðun nýframkvæmda á vegum Vegagerðarinnar að sérstakt fjármagn hafi verið tekið frá til slíkra framkvæmda á tímabilinu.

Gríðarhröð uppbygging hleðslustöðva í rafvæðingu bílaflota landsmanna hefur gerst án fullnægjandi umgjarðar, leiðbeininga, reglna og eftirlits. Mörg kostnaðarsöm mistök hafa verið gerð sem þarf að laga ef allir landsmenn eiga að geta tekið þátt í orkuskiptunum og því liggur á að vinna góðar hönnunarleiðbeiningar hratt og vel.



Vistvænir strætisvagnar og flugrútur hafa verið keyptar til landsins að undanfögnu og sumir þeirra eru aðgengilegir hreyfihömluðu fólki. Ícelandia hefur tekið í notkun tvær flugrútur með hjólastólalyftu og því ber að fagna. Þær þarf þó að panta sérstaklega, enda ekki almennt á leið. Slíkir vagnar eru dýrari en vagnar án lyftu og rafdrifins ramps. Ferjur eru í flestum tilfellum orðnar mjög gamlar og voru ekki smíðaðar með aðgengi fyrir alla í huga en jafnvel Herjólfur sem smíðaður var 2019 er ekki jafnaðgengilegur og gera mætti kröfu um. Hægt er að fá styrk til kaupa á vistvænum almenningsvögnum gegnum Orkusjóð, en einnig er hægt að fá styrk frá Vegagerðinni í tengslum við loftslagsmál sem „er ráðstafað til orkuskipta í landsbyggðarvögnum og ferjum“ (bls. 69). **Lagt er til** að úthlutun styrkja og skilmálar útboða miðist við að samgöngutækin séu aðgengileg öllum.

Þá er minnt á að við úrbætur á hafnaraðstöðu þurfi að gera ráð fyrir að fatlað fólk geti notað ferjur og aðra farþegabáta.

Að lokum er rétt að taka fram að aðgengishópur ÖBÍ á í góðu samstarfi við mörg sveitarfélög, fyrirtæki og stofnanir um úrbætur á aðgengi að samgöngum og hefur meðal annars tekið þátt í að útfæra biðstöðvar Borgarlínunnar. Hann hefur einnig komið að vinnu á vegum Vegagerðarinnar um að útbúa viðmið um útfærslu á götum og torgum sem hvatt er til að öllum sveitarfélögum og opinberum aðilum verði gert skylt að fara eftir.

Allar áætlanir og lausnir nýtast betur þegar notendur hafa tækifæri til að koma snemma að útfærslu þeirra. Því er minnt á samráðsskyldu stjórnvalda samanber 3. mgr. 4. gr. SRFF þar sem segir að, „*aðildarríkin skulu, þegar þau undirbúa og beita löggjöf sinni og stefnu samningi þessum til framkvæmda og vinna að ákvarðanatöku um málefni fatlaðs fólks, hafa náð samráð og tryggja virka þátttöku fatlaðs fólks, þ.m.t. fötluð börn, með milligöngu samtaka sem koma fram fyrir þess hönd*“.

Ekkert um okkur án okkar.

Með vinsemd og virðingu,

Alma Yr Ingólfssdóttir  
formaður ÖBÍ

Stefán Vilbergsson  
verkefnastjóri ÖBÍ

## Heimildaskrá

Vegagerðin. (2025). *Hönnun fyrir alla – algild hönnun utandyra, leiðbeiningar*. Sótt frá <https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/gagnasafn/leidbeiningar-og-reglur/honnun-og-undirbuningur/honnun-fyrir-alla-algild-honnun-utandyra-leidbeiningar>



Alþingi við Austurvöll  
Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
nefndasvid@althingi.is  
150 Reykjavík

Kópavogi 09. febrúar 2026

**Efni: Mál 322. Umsögn Öryggisnefndar félags íslenskra atvinnuflugmanna um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026 til 2030.**

ÖFÍA bendir á fyrri umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038.

<https://www.althingi.is/alttext/erindi/154/154-508.pdf>

Um þessa tillögu til þingsályktunar hefur ÖFÍA eftirfarandi að segja:

Í kafla 4.2. um flugvelli og flugleiðsöguþjónustu kemur fram að á Íslandi eru rekin tvö aðskilin flugvallarkerfi. Í öðru flugvallarkerfinu er eingöngu Keflavíkurflugvöllur og í hinu flugvallarkerfinu eru flugvellir innanlands enda gilda um þau ólík regluverk. Innanlandsflugvallarkerfið skiptist síðan í flugvelli sem skilgreindir eru sem varaflugvellir fyrir flutningaflug en það eru Reykjavíkurflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur og síðan flugvellirnir á Bíldudal, Ísafirði, Gjögrí, Grímsey, Húsavík, Þórshöfn, Vopnafirði, Höfn í Hornafirði og í Vestmannaeyjum. Þessir flugvellir teljast til grunnnets samgangna og fyrir utan það eru aðrir flugvellir og landingarstaðir.

Enginn flugvöllur í innanlandsflugvallarkerfinu er sjálfbær í rekstri og hefur rekstur þeirra verið tryggður með þjónustusamningi milli Ísavia Innanlandsflugvalla og innviðaráðuneytisins.

Lög um uppbyggingu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð nr. 65/2023 tóku gildi 8. júlí 2023.

Í 2. gr laganna segir um markmið:

*Markmið laga þessara er að flugvellir landsins og þjónusta við flugumferð þjóni þörfum samfélagsins á umhverfislega sjálfbæran hátt með skilvirkni, hagkvæmni og **öryggi** í fyrirrúmi í samræmi við stefnu stjórnvalda í samgöngumálum.*

*a. Að innviðir og starfsemi á þessu sviði tryggi gæði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu og hámarki **flugöryggi**.*

*b. Að veitt sé heildstæð flugvallarþjónusta fyrir millilandaflug, **p.m.t. að flugvöllur til vara sé tiltækur fyrir flugumferð**, sem stuðlar að því að viðhalda og efla samkeppnishæfni landsins í millilanda- og tengiflugi.*



#### 8. gr. Varaflugvallargjald

*Til að standa straum af uppbyggingu varaflugvalla skal innheimta sérstakt varaflugvallargjald eftir því sem ákveðið er í lögum um aukatekjur ríkissjóðs.*

*Í greinargerð sem fylgdi setningu laganna kemur tilgangur laganna skýrt fram en þar segir m.a.*

*Þá er frumvarpinu ætlað að bregðast við og tryggja fjármögnun uppbyggingar innviða á innanlandsflugvöllum. Markmiðið er að flugvellirnir geti sinnt hlutverki sínu sem **mikilvægar gáttir inn í landið og varaflugvellir fyrir Keflavíkurflugvöll** með fullnægjandi hætti. Til að svo megi vera er nauðsynlegt að ráðast í framkvæmdir á völlum.*

*Ljóst er að uppbygging varaflugvalla á Íslandi hefur síðustu ár ekki verið í samræmi við þann vöxt sem hefur verið í alþjóðaflugi. Mikilvægt er út frá **öryggissjónarmiðum** að hægt sé að lenda vélum á leið til Keflavíkur á öðrum völlum hér á landi komi til lokunar hans af einhverjum ástæðum.*

*Gert er ráð fyrir að gjaldið nemi 200 kr. á farþega. Tekjur ríkissjóðs vegna gjaldtökunnar gætu því orðið um 1.200–1.500 millj. kr. ef gert er ráð fyrir að um 6–7 milljónir farþega greiði gjaldið. Farþegaspá Isavia fyrir árið 2023 gerir ráð fyrir að farþegar sem fari um Keflavíkurflugvöll verði um 8 milljónir. Ef tekið er tillit til skiptifarþega má gera ráð fyrir að 6,7 milljónir farþega greiði gjaldið gangi spá Isavia eftir. Stefnt er að því að nýta þær tekjur sem skapast til að tryggja nauðsynlega uppbyggingu flugvallanna á Egilsstöðum og Akureyri til að þeir geti sinnt hlutverki sínu sem varaflugvellir með fullnægjandi hætti.*

*Um 8. gr.*

*Í ákvæðinu er kveðið á um að sérstakt gjald skuli innheimt til að standa straum af kostnaði við uppbyggingu varaflugvalla. Á það hefur verið bent að nauðsynlegt er **með tilliti til flugöryggis** að starfræktir séu fleiri flugvellir sem hafi burði til að taka á móti nokkrum fjölda loftfara þegar ekki er möguleiki að lenda í Keflavík.*

*Það er ljóst eftir lestur greinargerðar laga nr. 65/2023 að tilgangur varaflugvallargjaldsins er að tryggja uppbyggingu og viðhald varaflugvalla á Íslandi en ekki alls innanlandsflugvallarkerfisins. Því er ljóst að nauðsynlegt er að tryggja rekstur annarra flugvalla með gerð þjónustusamnings milli Isavia Innanlands og innviðaráðuneytisins.*

*Til þess að alþjóðaflugvellir í grunnneti, Reykjavíkurflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur, uppfylli samræmdar kröfur EES-samningsins í reglugerð nr. 464/2007, um flugvelli, er nauðsynlegt að setja upp aðflugsljós á þremur flugbrautum á þessum flugvöllum.*



Aðflugsljós eru tilgreind í fimm ára framkvæmdaáætlun árin 2026-2027 á Egilsstaðaflugvelli og árið 2027 á Reykjavíkflugvelli. Á Akureyraflugvelli eru framkvæmdir við uppsetningu aðflugsljósa ekki fyrirhugaðar fyrr en eftir 2030. Þetta er óásættanlegt með tilliti til flugöryggis, sérstaklega í ljósi aukins hlutverks Akureyrarflugvallar í beinu flugi til erlendra áfangastaða.

Framkvæmdir við nýja akbraut og flughlað á Egilsstaðaflugvelli eiga að hefjast á þessu ári. Ný akbraut meðfram núverandi flugbraut er mikið öryggisatriði. Hún tryggir betri afköst flugvallarins og nýtist sem auka stæði fyrir flugvélar ef fjöldi flugvéla þarf að nýta Egilsstaðaflugvöll sem varaflugvöll á sama tíma. Barist hefur verið fyrir þessum framkvæmdum í fjölda ára og vonbrigði fylgdu því að ekki var hafist handa strax á árinu 2024, þ.e. ári eftir að varaflugvallargjaldið var sett á. Hefja skal framkvæmdir á þessu ári en kostnaður virðist vera vanáætlaður auk þess sem framkvæmdatíminn er of langur.

Komið er að yfirborðsviðhaldi allra flugbrauta flugvallanna í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum. Framkvæmdir eru áætlaðar of seint og eru vanfjármagnaðar.

Aðrir flugvellar í grunnneti innanlandsflugvalla hafa það sammerkt að fresta á viðhaldi að mestu þar til eftir árið 2030.

#### **Aðrir flugvellar og landingastaðir.**

Fyrir nokkru var Blönduósflugvöllur lagður bundnu slitlagi og hlutverk hans skilgreint sem flugvöllur fyrir sjúkraflug. Sú aðgerð hefur þegar sannað sig. Nauðsynlegt er að flugvöllur á Suðurlandi fái sambærilegt hlutverk. Viðbragð við alvarlegum slysum er yfirleitt hraðara með sjúkraflugvélum frekar en með þyrlum þó svo að þyrlur séu ómissandi við vissar aðstæður. Suðurland er sá staður á Íslandi sem flestir ferðamenn sækja og þar hafa orðið alvarleg slys. Því er nauðsynlegt að á svæðinu sé flugvöllur sem sjúkraflugvél getur athafnað sig á. Á svæðinu eru þegar flugvellar á Bakka, Skógum, Vík í Mýrdal, Kirkjubæjarklaustri, Skaftafelli og Fagurhólsmýri.

Aðgengi að flugvélaeldsneyti fyrir einka og kennsluflug er takmarkað utan Reykjavíkur, Akureyri og Egilsstaða. Rannsóknarnefnd samgönguslysa RNSA hefur bent á þetta sem öryggisógn í flugi og tekur ÖFÍA undir þá skoðun. Nauðsynlegt er að koma upp eldsneytisafgreiðslu í sjálfsala á einhverjum þeirra flugvalla sem eru mest notaðir á Suðurlandi.

Virðingarfyllst,

Fyrir hönd ÖFÍA



Jón Hörður Jónsson  
Formaður ÖFÍA