

Tillaga til þingsályktunar

um samgönguáætlun fyrir árin 2024–2038 ásamt fimm ára
aðgerðaáætlun fyrir árin 2024–2028.

Frá innviðaráðherra.

Alþingi ályktar að fram til ársins 2038 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við áætlun þessa sem felur í sér:

- stefnu í samgöngumálum og helstu markmið sem vinna skuli að,
- skilgreiningu á grunnneti samgöngukerfisins sem nái til alls landsins og verði ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur,
- áætlun um fjáröflun til samgöngumála,
- yfirlit um útgjöld til allra helstu þátta í rekstri samgöngustofnana, svo og viðhalds, öryggismála og nýframkvæmda á sviði flugmála, siglingamála og vegamála.

Áætlun þessi taki mið af og verði hluti af heildstæðri samþættri stefnu í samgöngumálum, húsnæðismálum, skipulagsmálum, byggðamálum og málefnum sveitarfélaga og gerð í samræmi við samþykktar áætlanir á vegum Alþingis og ríkisstjórnar.

I. FRAMTÍÐARSÝN OG MEGINMARKMIÐ

Ísland verði í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmæta-sköpun og framsækna þjónustu. Tækni tengi byggðir landsins og Ísland við umheiminn í jafnvægi við umhverfið.

Meginmarkmið áætlana í samgöngu- og sveitarstjórnarmálum:

- Innviðir mæti þörfum samfélagsins.
- Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög verði um land allt.

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 byggðaþróun. Lykilviðfangsefni í samgöngumálum á Íslandi næstu ár verði:

- Fækkun slysa í samgöngum.
- Uppsöfnuð viðhaldsþörf í samgönguinnviðum.
- Fjármögnun samgönguinnviða.
- Fækkun malarvega.
- Vetrarfærð og tímabundnar lokanir vega.
- Þungaflutningar innanlands og áætlanir um vöxt útflutningsgreina.
- Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.
- Aðlögun samgöngumannvirkja að loftslagsbreytingum.

9. Samdráttur í staðbundnum umhverfis- og lýðheilsuáhrifum samgangna.
10. Efling almenningssamgangna um land allt.
11. Breyttar ferðavenjur.
12. Þarfir barna og ungmenna í samgöngum.
13. Ólíkar áskoranir kynja í samgöngum.

Markmið, áherslur og aðgerðir stefni að því að mæta þessum viðfangsefnum og stuðli þannig að framförum í samgöngumálum landsins.

1. Markmið um greiðar samgöngur.

Samgöngur verði áreiðanlegar, samgönguleiðir færar og ferðatími jafn og fyrirsjáanlegur. Jafnframt verði hreyfanleiki fólks og vöru aukinn með styttingu ferðatíma og fjölgun ákjósanlegra ferðamáta.

Áherslur:

- a. Unnið verði að áframhaldandi uppbyggingu hágæða almenningssamgangna, Borgarlínu og annarra samgöngumannvirkja á grundvelli Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins.
- b. Leitast verði við að jafna vægi ferðamáta í þéttbýli með það að markmiði að stuðla að breyttum ferðavenjum.
- c. Þjónusta á vegum verði forgangsraðað með hliðsjón af umferð.
- d. Stuðlað verði að samþættingu leiðakerfa og þjónustu almenningssamgangna í flugi, á sjó og landi. Unnið verði að því að aðgengi fyrir almenningssvagna verði sem best við flugstöðvar, sérstaklega við Keflavíkur-, Reykjavíkur- og Egilsstaðaflugvöll.
- e. Leitast verði við að aðgengi allra að samgöngukerfinu verði eins og best verður á kosið.
- f. Gáttir inn til landsins verði vel skilgreindar og styrktar.
- g. Keflavíkurflugvöllur verði áfram öflugur alþjóða- og tengiflugvöllur sem standist samanburð við bestu flugvelli erlendis og mæti þörfum millilanda- og tengiflugs. Unnið verði að því að tryggja að Ísland verði áfram samkeppnishæf miðstöð tengiflugs.
- h. Flutningaleiðir á landi og sjó verði skilgreindar. Á vegum verði lögð áhersla á nægjanlegt burðarþol, breidd og bundið slitlag.
- i. Þjónusta í grunnnetinu verði bætt, m.a. með því að nýta tæknilausnir. Samgöngufyrirvöld fylgist með tækniþróun og innleiðingu tæknilausna í samanburðarlöndum, taki þátt í mótun þeirra og stuðli að innleiðingu þeirra þegar þær verða hagkvæmar.

2. Markmið um öruggar samgöngur.

Dregið verði úr slysum 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.

Áherslur:

- a. Unnið verði eftir samræmdum öryggisáætlunum allra samgöngugreina og gerðar aðgerðaáætlanir í öryggismálum til fimm ára með mælanlegum markmiðum og árangursmælikvörðum.
- b. Ísland verði meðal fimm fremstu Evrópuþjóða hvað varðar fá dauðsföll og alvarlega slasaða í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa. Dauðsföllum af slysförum í umferðinni og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um a.m.k. 5% á ári.
- c. Ísland verði í hóp fimm fremstu Evrópuþjóða hvað varðar fá flugslys miðað við flugtíma og fjölda hreyfinga. Flugslysum og alvarlegum flugatvikum í áætlunar- og leiguflugi fækki að jafnaði um a.m.k. 3% á ári.

- d. Unnið verði áfram að öryggi íslenskra skipa, áhafna og farþega þannig að enginn látist í sjóslysum. Slyssum á sjómönnum fækki um a.m.k. 5% á ári.
- e. Slys, óhöpp og öryggisatvik í flugi, siglingum og umferð verði skráð og greind og upplýsingar nýttar til ráðstafana sem auka öryggi. Kannaðar verði leiðir til að samræma skráningu samgönguslysa.
- f. Akstursleiðir verði aðskildar á umferðarmestu vegum landsins.
- g. Einbreiðum brúm á Hringvegi og umferðarmiklum vegum verði fækkað.
- h. Stefnt verði að því að fjárfesting í viðhald samgönguinnviða mæti þörf, svo gæði og öryggi innviða haldi sér.
- i. Unnið verði að úrbótum á stöðum þar sem mörg slys hafa orðið og umhverfi vega bætt til að draga úr hættu á alvarlegum slysum.
- j. Mætt verði þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli hér á landi í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum.
- k. Reglulegar mælingar fari fram á þáttum tengdum umferðaröryggi, m.a. hraðakstri, akstri undir áhrifum áfengis eða vímuefna, bílbeltanotkun, snjalltækjanotkun og ástandi hemla í þungum bifreiðum.
- l. Haldið verði áfram umferðarfræðslu og forvarnastarfi með áherslu á þá þætti sem slysatölfræði sýnir að huga þurfi að. Umferðarfræðsla og forvarnir endurspegli ferðavenjur og nái athygli barna og ungmenna.
- m. Leitast verði við að auka öryggi í umferð smáfarartækja, hjólreiða og gangandi, svo sem með áframhaldandi gerð stofnstíga.
- n. Tryggt verði að farnetssamband sé áreiðanlegt á þjóðvegum og að uppbygging háhraðafarnets styðji við tækniþróun í samgöngum.
- o. Unnið verði að því að Ísland standist allar úttektir alþjóðlegra stofnana á öryggi í samgöngum.
- p. Brugðist verði við nýjum öryggisáskorunum sem fylgja nýrri tækni.

3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

Samgöngur verði sem hagkvæmastar fyrir notendur, fjárfesting í samgönguinnviðum stuðli að þjóðhagslegri arðsemi og samgöngur styðji við efnahagslega þróun og velsæld þjóðarinnar.

Áherslur:

- 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.
- b. Tekjuöflun ríkisins af umferð taki mið af sjónarmiðum um sanngjarna byrði og skiptingu kostnaðar ásamt því að tryggja fjármögnun samgöngukerfisins.
- c. Ráðist verði í skilgreindar þjóðhagslega arðsamar flýti framkvæmdir í samgöngum á grundvelli fjölbreyttrar fjármögnunar og samstarfs við einkaaðila.
- d. Undirbúningi Sundabrautar verði framhaldið með það að markmiði að hægt sé að hefja framkvæmdir eigi síðar en 2026 og að hún opni fyrir umferð eigi síðar en 2031.
- e. Mótuð verði áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga og horft til reynslu nágrannaþjóða. Stofnað verði opinbert félag um uppbyggingu innviða.
- f. Stuðlað verði að öflugu rannsóknarstarfi í samgöngum. Sérstök áhersla verði á rannsóknir sem beinist að lykilviðfangsefnum í samgöngum eins og þau eru skilgreind í hvítbók stjórnvalda um samgöngur.
- g. Ferðvenjukönnun fyrir landið allt verði unnin á minnst þriggja ára fresti.

- h. Aðgengi verði aukið að gögnum og upplýsingum opinberra aðila og einkaaðila sem stuðlað geta að bættum samgöngum.

4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

Dregið verði úr óæskilegum umhverfisáhrifum samgangna. Þá verði samgöngukerfið undirbúið fyrir náttúrufarsbreytingar af völdum loftsláhrifa.

Áherslur:

- a. Unnið verði samkvæmt markmiðum aðgerðaáætlunar Íslands í loftslagsmálum.
- b. Áfram verði stutt við orkuskipti í samgöngum um land allt, þ.m.t. í þungaflutningum, ferjum, höfnum og í flugi, og net hleðslustöðva þétt til stuðnings orkuskiptum í dreifðum byggðum og ferðaþjónustu.
- c. Stuðlað verði að almenningssamgöngum með endurnýjanlegum orkugjöfum milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar í samvinnu við sveitarfélögin á svæðinu.
- d. Stefnt verði að því að hefja sjálfbæra lífólíuframleiðslu hér á landi til að flýta orkuskiptum fiskiskipa og unnið að því að greiða götu verkefna á því sviði.
- e. Unnið verði að því að lágmarka kolefnisfótspor í mannvirkjagerð í samgönguinnviðum.
- f. Hönnun og uppbygging samgöngumannvirkja taki mið af spám um náttúrufarsbreytingar vegna loftslagsáhrifa.
- g. Fram fari reglulegar mælingar og vöktun á stöðum í samgöngukerfinu sem eru viðkvæmir fyrir áhrifum loftslagsbreytinga.
- h. Gætt verði að samráði og samhæfingu aðgerða milli stofnana og aðila sem sinna skipulagi, framkvæmdum eða þjónustu vegna samgöngumannvirkja með tilliti til áhrifa loftslagsbreytinga.
- i. Áfram verði leitað leiða til að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli í samstarfi við sveitarfélög og fyrir tilstuðlan áætlunar um loftgæði.
- j. Unnið verði að því að fækka mengunarslysum frá samgöngum og lágmarka afleiðingar þeirra.
- k. Unnið verði að því að stofnvegir á hálendi Íslands geti áfram gegnt mikilvægu hlutverki sínu, svo sem í ferðaþjónustu. Uppbygging og rekstur taki tillit til nánasta umhverfis og sjónarmiða um náttúruvernd.

5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

Samgöngur stuðli að góðum búsetugæðum um land allt og jafni aðstöðumun fólks eftir kyni, búsetu og félagslegum aðstæðum. Samgöngur efli vinnu-, þjónustu- og skólasóknarsvæði og stuðli að búsetufrelsi.

Áherslur:

- 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 forgangsriðun uppbyggingar tengivega verði litið til umferðarþunga, ástands vega, akstursleiða skólaaksturs, vinnusóknar, ferðaþjónustu og óska sveitarfélaga.
- b. Uppbygging samgangna styðji við áætlanir sveitarfélaga um framboð lóða og uppbyggingu íbúða með það að markmiði að lækka samanlagðan húsnæðis- og samgöngukostnað íbúa.
- c. Íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma akandi, með almenningssvagni, ferju og/eða flugi.
- d. 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 eflidar. Leitað verði leiða til þess að draga úr ferðatíma og tryggja öryggi. Virkt samráð verði viðhaft við skipulagningu þjónustunnar.
- e. Aðgengi þeirra sem búa lengst frá miðlægri þjónustu á höfuðborgarsvæðinu verði tryggt með því festa Loftbrúna í sessi.
 - f. Rekstraröryggi Reykjavíkurflugvallar verði tryggt á meðan annar jafn góður eða betri kostur er ekki fyrir hendi.
 - g. Tryggt verði að börn og ungmenni hafi aðkomu að stefnumótun í samgöngum með markvissum hætti.
 - h. Við forgangsröðun samgönguverkefna verði horft til jafnréttissjónarmiða.
 - i. Við uppbyggingu reiðvega verði uppbygging stofnleiða í reiðstígakerfinu sett í forgang. Hins vegar verði lögð áhersla á að gerðar verði reiðfærar slóðir meðfram slitlagi þar sem því er ábótavant.

Aðgerðaáætlun 2024-2028.

Unnið verði að öðrum eftirtöldum verkefnum í samræmi við settar áherslur 15 ára áætlunarinnar.

1. Markmið um greiðar samgöngur.

1.1. 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.

1.2. Bætt aðgengi fatlaðs fólks að almenningssamgöngum milli byggða.

Mótuð verði uppbyggingaráætlun um bætt aðgengi fatlaðs fólks að kerfi almenningssamgangna á landi og í lofti á milli byggða. Horft verði til niðurstöðu skýrslu ÖBÍ um ástand á biðstöðvum sem og á niðurstöðu skýrslu starfshóps um stöðu fatlaðs fólks í samgöngum.

Ábyrgð: Vegagerðin og Isavia.

1.3. Aðgengismál í orkuskiptum.

Mótaðar verði hönnunarleiðbeiningar vegna hleðslustöðva fyrir bifreiðar með hliðsjón af fullu aðgengi í samræmi við ábendingar í skýrslu starfshóps um stöðu fatlaðs fólks í samgöngum.

Ábyrgð: Vegagerðin.

1.4. Tekið verði upp varaflugvallagjald.

Tekið verði upp hóflegt varaflugvallargjald sem styrkja muni fjárhagslegan grundvöll flugvallakerfisins m.a. út frá hlutverki alþjóðaflugvallanna í Reykjavík, á Akureyri og á Egilsstöðum sem millilandaflugvelli og varaflugvelli fyrir millilandaflug til og frá Keflavíkurflugvelli.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

1.5. Áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga.

Mótuð verði áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga og horft til reynslu nágrannaþjóða. Vinna fari fram samhliða vinnu verkefnisstofu um tekjuöflun af samgöngum.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

2. Markmið um öryggi í samgöngum.

2.1. Notkun skjólbelta til þess að draga úr vindi.

Greindir verði möguleikar á notkun skjólbelta við þjóðvegi til þess að draga úr vindi. Teknar verði saman þær rannsóknir sem hafa verið gerðar og tillögur að aðgerðum mótaðar.

Ábyrgð: Vegagerðin.

2.2. Fylgdarakstur með snjóruðningstækjum.

Mótaðar verði verklagsreglur um fylgdarakstur með snjóruðningstækjum.

Ábyrgð: Vegagerðin.

2.3. Áningar- og hvíldarstaðir við þjóðvegi.

Gerð verði úttekt á áningarstöðum við þjóðvegi. Horft verði þar sérstaklega til rekstrar- og viðhaldsþarfar þeirra og ábyrgðarskiptingar.

Greind verði þörf fyrir hvíldarstaði með tilliti til reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma.

Ábyrgð: Vegagerðin.

2.4. Meðalhraðaeftirlit á þjóðvegum.

Meðalhraðaeftirlitsbúnaður verði gangsettur á þremur köflum, Hringvegur um Hvalfjarðargöng, Vestfjarðavegi um Dýrafjarðargöng og Hringvegur í grennd við Kúðafljót.

Ábyrgð: Vegagerðin.

2.4. Heildstætt mat á öryggi stofnvegakerfisins.

Unnið verði að heildstæðu mati á öryggi stofnvegakerfisins í samræmi við tilskipun (ESB) 2019/1936 sem innleidd hefur verið hér á landi með reglugerð nr. 624/2022. Kaflar stofnvega verði metnir og flokkaðir á samræmdan hátt og byggist matið bæði á slyasögu, þ.e. fjölda alvarlegra slysa miðað við umferð, og því innbyggða öryggi sem hönnun veganna felur í sér.

Ábyrgð: Vegagerðin.

3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

3.1. Menntun í flugi og flugtengdum greinum.

Skoðaðir verði kostir þess að menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi og stuðlað að rannsóknum og kennslu háskólasamfélagsins.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

3.2. Aðstaða fyrir einka- og kennsluflug í nágrenni höfuðborgarsvæðisins.

Unnið verði að undirbúningi og uppbyggingu aðstöðu fyrir einka- og kennsluflug í nágrenni höfuðborgarsvæðisins

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

3.3. Hagkvæmar leiðir til að leggja bundið slitlag á flugvelli.

Möguleikar greindir á hagkvæmum leiðum til að leggja bundið slitlag á flugvelli. Isavia innanlandsflugvelli ehf. fari í samstarfsverkefni með Vegagerðinni um að skoða klæðningu og/eða tjörubundna grús sem notuð er í yfirborð bæði á þjóðvegum og áætlunarflugvöllum.

Ábyrgð: Isavia og Vegagerðin.

3.4. Umbætur í umferðarmælingum.

Kannaðir verði möguleikar til umbóta í umferðarmælingum, svo sem með tengingu myndgreiningar við ökutækjaskrá.

Ábyrgð: Vegagerðin og Samgöngustofa.

3.5. Umbætur í áætlanagerð.

Tillögur að umbótum í áætlanagerð samgönguáætlunar verði festar í sessi. Nýtt verklag í verkefnastjórnsýslu komist í gagnid og unnið verði eftir nýju verklagi við gerð kostnaðaráætlana.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

3.6. Fjarstýrðir flugvellar.

Unnið verði að þarfagreiningu og mörkuð stefna varðandi fjarstýrða flugvelli í innanlandsflugvallakerfinu. Skoðuð verði staðsetning miðstöðvar sem gæti sinnt flugumferðarþjónustu á áætlunarflugvöllum landsins miðlægt.

Ábyrgð: Isavia.

4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

4.1. Vegvísir að vistvænum samgöngum á Íslandi til ársins 2030.

Mótaður verði vegvísir að vistvænum samgöngum á Íslandi til ársins 2030 með skilgreindum og tímasettum aðgerðum sem miði að því að markmiðum um 55% samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda miðað við 2005 verði náð. Haft skuli víðtækt samráð við hagaðila og samþætta við málaflokka ráðuneytisins.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

4.2. Umhverfisvitund í samgöngum.

Greindar verði leiðir að því að auka umhverfisvitund í vali á ferðamáta. Kannað verði hvað stjórnir viðhorfi til samgangna og ferðamatavals með tilliti aldurs, kyns, tekna, búsetu o.s.frv. Á grundvelli greiningar verði mótaðar tillögur sem stuðlað geti að aukinni umhverfisvitund.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

4.3. Stefna fyrir hjóltreiddar og smáfarartæki.

Greind verði staða og þróun í hjóltreiddum og umferð smáfarartækja. Mótuð verði stefna og aðgerðaáætlun fyrir hjóltreiddar og smáfarartæki sem stuðlað geti að bættu umhverfi fyrir þá ferðamáta.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið, Vegagerðin og Samgöngustofa.

4.4. Samgöngukerfið kortlagt með tilliti til þess hvaða afleiðingar loftslagsbreytingar hafa á uppbyggingu þess, viðhald og rekstur.

Staðir eða mannvirki í samgöngukerfinu sem eru sérlega viðkvæm fyrir áhrifum og afleiðingum loftslagsbreytinga verði kortlögð.

Ábyrgð: Vegagerðin og Isavia.

4.5. Bættar flóðavarnir og vöktunar- og viðvörunarkerfi við samgönguinnviði vegna áhrifa loftslagsbreytinga.

Greind verði þörf á bættum flóðavörnum og vöktunar- og viðvörunarkerfum sem og spám um ölduhæð og áhlaðanda. Komið verði á fót gagnagrunni yfir tjón á innviðum vegna veður- tengdra atburða.

Ábyrgð: Vegagerðin og Isavia.

4.6. Efling almenningssamgangna milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar.

Mótuð verði áætlun um öflugar og kolefnishlutlausar almenningssamgöngur milli höfuð- borgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar. Greind verði þjónustubörf og þörf á aðstöðu fyrir farþega og úmasettar og kostnaðarmetnar tillögur til úrbóta lagðar fram.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið, Vegagerðin og Isavia.

4.7. Stuðningur við orkuskipti í samgöngum.

Stutt verði við orkuskipti í samgöngum um land allt, þ.m.t. í þungaflutningum, flugi, ferjum og höfnum, og net hleðslustöðva þétt til stuðnings orkuskiptum í dreifðum byggðum og ferðapjónustu.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

4.8. Sjálfbær lífolíuframleiðsla.

Stigin verði skref til að hefja sjálfbæra lífolíuframleiðslu m.a. til að flýta orkuskiptum fiski- skipa og unnið að því að greiða götu verkefna á því sviði.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

4.9. Umhverfisáhrif flugvalla.

Unnið verði að ýmsum verkefnum í þá átt að greina betur og draga úr umhverfisáhrifum flugvöllum. Unnar verði hljóðvistarmælingar við flugvelli og áhrif á nærliggjandi byggð met- in.

Greindar verði leiðir til þess að draga úr eldsneytisnotkun í og við flugvelli. Horft verði til orkuskipta flugvéla, bíla og tækja á flugvöllum. Einnig verði skoðaðar samgöngur til og frá flugvöllum. Þá verði greining unnin á ástandi á aðgengi að rafmagni á flugvöllum og landing- arstöðum til að mæta þörfum rafmagnsflugvéla.

Ábyrgð: Isavia.

4.10. Mat á kolefnisspori framkvæmda á samgönguinnviðum.

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.

Ábyrgð: Vegagerðin.

5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

5.1. Lagning bundins slitlags á malarvegi.

Fram fari endurskoðun og rýni á hönnunarforsendum við uppbyggingu og lagningu bund- ins slitlags á umferðarminni vegi.

Ábyrgð: Vegagerðin.

5.2. Þróun samgöngukerfisins á miðhálandi landsins.

Unnin verði greining á kostum varðandi þróun samgöngukerfisins á miðhálandi landsins. Greint verði hvaða vegir þjóna samgöngum almennt og hvaða vegir eru mikilvægir fyrir þróun ferðaþjónustu og sem öryggisvegir.

Mótuð verði stefna um útfærslu hálendisvega í samræmi við landskipulagsstefnu.

Ábyrgð: Vegagerðin.

5.3. Skilgreining á heildstæðu leiðakerfi almenningssamgangna milli byggða.

Heildstætt leiðakerfi almenningssamgangna milli byggða verði skilgreint með tilliti til samræmdra þjónustuviðmiða og samvirkni leiða.

Ábyrgð: Vegagerðin.

5.4. Upplýsingaveita fyrir heildstætt almenningssamgöngukerfi.

Mótuð verði og innleidd gagnvirk upplýsingaveita fyrir heildstætt almenningssamgöngukerfi

Ábyrgð: Vegagerðin.

5.5. Staða landsvega utan stofnvegakerfisins.

Unnin verði greining á stöðu landsvega utan stofnvegakerfisins og þar metin þörf á úrbótum til lengri tíma. Fjármagnsþörf og fyrirkomulag vegbóta á landsvegum utan stofnvegakerfisins verði metið. Samhliða verði skýrt hvaða vegir á fjöllum, heiðum og eyðilendum falli í flokk styrkvega. Reglur um afnot af vegum sem ekki er haldið við með almannafé verði yfirfarnar.

Ábyrgð: Vegagerðin.

5.6. Stefna fyrir reiðvegi.

Mótuð verði stefna um uppbyggingu og viðhald reiðvega. Stefnan byggist á niðurstöðum starfshóps um málið sem birti yfirlit yfir stöðu reiðvega á landinu og komi með tillögu að forgangsörðun.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin

III. GRUNNNET SAMGANGNA

Flugvellir

Flugvellir í grunnneti:

Keflavík
Reykjavík
Bíldudalur
Ísafjörður
Gjögur
Akureyri

Grímsey
Húsavík
Vopnafjörður
Egilsstaðir
Höfn í Hornafirði
Vestmannaeyjar
Þórshöfn

Hafnir

Hafnir í grunnneti:

Faxaflóahafnir
Reykjavíkurhöfn

Hafnasamlag Norðurlands
Hríseyjarhöfn (ferjuleið)

Grundartangahöfn
 Akraneshöfn
 Snæfellsbæjarhafnir
 Rifshöfn
 Ólafsvíkurhöfn
 Grundarfjarðarhöfn
 Stykkishólmshöfn (ferjuleið)
 Reykhólahöfn
 Vesturbyggðarhafnir
 Brjánslækjarhöfn (ferjuleið)
 Bíldudalshöfn
 Bolungarvíkurhöfn
 Ísafjarðarhöfn
 Skagastrandarhöfn
 Sauðárkrókshöfn
 Hafnir Fjallabyggðar
 Siglufjarðarhöfn
 Hafnir Dalvíkurbyggðar
 Dalvíkurhöfn (ferjuleið)
 Árskógssandshöfn (ferjuleið)

Akureyrarhöfn
 Grímseyjarhöfn (ferjuleið)
 Húsavíkurhöfn
 Hafnir Langesbyggðar
 Þórshafnarhöfn
 Vopnafjarðarhöfn
 Hafnir Múlaþings
 Seyðisfjarðarhöfn (ferjuleið til Evrópu)
 Djúpavogshöfn
 Hafnir Fjarðabyggðar
 Norðfjarðarhöfn
 Eskifjarðarhöfn
 Reyðarfjarðar- /Mjóeyrarhöfn
 Fáskrúðsfjarðarhöfn
 Hornafjarðarhöfn
 Vestmannaeyjahöfn (ferjuleið)
 Landeyjahöfn (ferjuleið)
 Þorlákshöfn (ferjuleið m.a. til Evrópu)
 Grindavíkurhöfn
 Sandgerðishöfn
 Reykjaneshöfn
 Helguvíkurhöfn
 Hafnarfjarðarhöfn

Vegir

Vegir í grunnneti:

Stofnvegir:

- 1 Hringvegur
- 22 Dalavegur
- 26 Sprengisandsleið
 Þjórsárdalsvegur – Fjallabaksleið
 nyrðri
- 30 Skeiða- og Hrunamannavegur
- 31 Skálholtsvegur
- 32 Þjórsárdalsvegur
- 33 Gaulverjabæjarvegur
- 34 Eyrarbakkevegur
- 35 Biskupstungnabraut
- 36 Þingvallavegur
- 37 Laugarvatnsvegur
- 38 Þorlákshafnarvegur
- 39 Þrengslavegur
- 40 Hafnarfjarðarvegur
- 41 Reykjanesbraut
- 43 Grindavíkurvegur
- 44 Hafnavegur
- 45 Garðskagavegur
 Reykjanesbraut–Sandgerðisvegur
- 46 Helguvíkurvegur
- 47 Hvalfjarðarvegur
- 49 Nesbraut
- 50 Borgarfjarðarbraut
- 51 Akrafjallavegur

- 52 Uxahryggjavegur
 Kaldadalsvegur – Þingvallavegur
- 54 Snæfellsnesvegur
- 56 Vatnaleið
- 58 Stykkishólmsvegur
- 60 Vestfjarðavegur
- 61 Djúpvegur
- 62 Barðastrandarvegur
- 63 Bíldudalsvegur
- 64 Flateyjarvegur
- 65 Súgandafjarðarvegur
 Vestfjarðavegur – Suðureyri,
 Sætún
- 67 Hólmavíkurvegur
- 68 Innstrandavegur
- 72 Hvammstangavegur
- 74 Skagastrandarvegur
- 75 Sauðárkróksbraut
- 76 Siglufjarðarvegur
- 77 Hofsósbraut
 Siglufjarðarvegur – Hofsós,
 Lindargata
- 82 Ólafsfjarðarvegur
 Hringvegur – Hornbrekka
- 83 Grenivíkurvegur
- 84 Víkurskarðsvegur
- 85 Norðausturvegur
- 87 Kísilvegur
- 92 Norðfjarðarvegur

- 93 Seyðisfjarðarvegur
 94 Borgarfjarðarvegur
 95 Skriðdals- og Breiðdalsvegur
 Hringvegur – Axarvegur
 97 Breiðdalsvíkurvegur
 Hringvegur – Breiðdals-
 vík, Sæberg
 98 Djúpavogsvegur
 99 Hafnarvegur, Höfn
 205 Klausturvegur
 Hringvegur – Klaustur,
 Skaftárvellir
 208 Skaftártunguvegur
 Hringvegur – Búlandsvegur
 254 Landeyjahafnarvegur
 261 Fljótshlíðarvegur
 Hringvegur – Hvolsvöllur,
 Öldubakki
 343 Álfstétt
 Eyrarbakkevegur – Túngata
 (eystri endi)
 355 Reykjavegur
 359 Bræðratunguvegur
 365 Lyngdalsheiðarvegur
 376 Breiðamörk
 Hringvegur – Hveragerði,
 Sunnmörk
 379 Hafnarvegur, Þorlákshöfn
 409 Fossvogsbraut
 411 Arnarnesvegur
 413 Breiðholtsbraut
 414 Flugvallarvegur, Reykjavík
 418 Bústaðavegur
 Hafnarfjarðarvegur – Gamla
 Hringbraut
 421 Vogavegur
 423 Miðnesheiðarvegur
 427 Suðurstrandarvegur
 429 Sandgerðisvegur
 450 Sundabraut
 453 Sundagarðar
 454 Holtavegur
 455 Ánanaust
 458 Brautarholtsvegur
 Hringvegur – Grundarhverfi,
 Hofsgund
 470 Fjarðarbraut
 506 Grundartangavegur
 509 Akranesvegur
 511 Hvanneyrarvegur
 518 Hálsasveitarvegur
 573 Rifshafnarvegur
 574 Útnesvegur
 Hellissandur, Klettsbúð –
 Snæfellsnesvegur
- 606 Karlseyjarvegur
 607 Reykhólasveitarvegur
 Vestfjarðavegur – Karlseyjar-
 vegur
 617 Tálknafjarðarvegur
 Bíldudalsvegur – Tálknafjörður,
 Strandgata 2
 619 Ketildalavegur
 Bíldudalsvegur – Bíldadalur,
 Langahlíð
 622 Svalvogavegur
 Vestfjarðavegur – Flugvallar-
 vegur, Dýrafirði
 623 Flugvallarvegur, Þingeyri
 631 Flugvallarvegur, Ísafirði
 636 Hafnarvegur, Ísafirði
 731 Svínvetningabraut
 Kjalvegur – Hringvegur
 744 Þverárfjallsvegur
 749 Flugvallarvegur, Sauðárkróki
 767 Hólavegur
 Siglufjarðarvegur – Hólar
 792 Hafnarvegur, Siglufirði
 801 Hafnarvegur, Hrísey
 808 Árskógssandsvegur
 809 Hauganesvegur
 Ólafsfjarðarvegur – Lyngholt
 810 Hafnarvegur, Dalvík
 819 Hafnarvegur, Akureyri
 820 Flugvallarvegur, Akureyri
 821 Eyjafjarðarbraut vestri
 Hringvegur – Miðbraut
 823 Miðbraut
 829 Eyjafjarðarbraut eystri
 Hringvegur – Miðbraut
 830 Svalbarðseyrarvegur
 842 Bárðardalsvegur vestri
 845 Aðaldalsvegur
 859 Hafnarvegur, Húsavík
 869 Langanesvegur
 Norðausturvegur – Flugvallar-
 vegur
 870 Sléttuvegur
 Norðausturvegur – Kópa-
 skersvegur
 870 Kópaskersvegur,
 Kópasker, Akurgerði
 871 Flugvallarvegur, Þórshöfn
 874 Raufarhafnarvegur
 917 Hlíðarvegur
 Norðausturvegur – Vopnafjörður,
 Kolbeinsgata 64
 918 Hafnarvegur, Vopnafirði
 939 Axarvegur
 941 Flugvallarvegur, Egilsstöðum

- 950 Eskifjarðarvegur
- 952 Hánefsstaðavegur
Seyðisfjarðarvegur á Fjarðar-
öldu–Seyðisfjörður, Hafnargata
42
- 955 Vattarnesvegur
Hringvegur – Búðir, Skólavegur
eystri endi
- 982 Flugvallarvegur, Hornafirði
- 5033 Hagamelsvegur
Hringvegur – Melahverfi,
Lækjarmelur
- 5240 Bifrastarvegur
- 9572 Mjóeyrarvegur

Stofnvegir um hálendi:

- F26 Sprengisandsleið
- 35 Kjalvegur
- F208 Fjallabaksleið nyrðri (hluti nr. 208)
- 550 Kaldadalsvegur

*Ferjuleiðir og eftirtaldar hafnir eru hluti af
grunnnetinu:*

- Vestmannaeyjar – Landeyjahöfn/
Þorlákshöfn,
- Hrísey – Árskógsströnd,
- Grimsey – Dalvík,
- Stykkishólmur – Brjánslækur

IV. FJÁRMÁL SAMGÖNGUÁÆTLUNAR – SUNDURLIÐUN ÚTGJALDA

Tafla 1 – Fjármálaáætlun 2024–2028.

Fjármálaáætlun 2024–2028	2024	2025	2026	2027	2028	Samtals
Samgöngur samtals	52.115	52.688	52.993	53.096	52.411	263.303
10-211 Vegagerðin	40.519	41.035	41.346	41.683	41.016	205.598
101 Almennur rekstur	267	267	267	267	267	1.335
106 Sjósamgöngur	880	880	880	880	880	4.400
107 Þjónusta	6.763	6.697	6.663	6.596	6.530	33.249
115 Styrkir til almenningssamgangna	5.775	5.922	5.833	5.805	5.772	29.107
610 Framkvæmdir á vegakerfinu	26.545	26.972	27.327	27.754	27.251	135.849
620 Framkvæmdir við vita, hafnir og ferjur	289	297	376	381	315	1.658
213-610 Betri samgöngur	2.505	2.536	2.586	2.636	2.686	12.948
221-101 Samgöngustofa	2.723	2.732	2.711	2.967	2.690	13.823
231-101 Rannsóknarnefnd samgönguslysa	175	173	171	170	168	857
241-670 Hafnabótasjóður	1.659	1.643	1.626	1.383	1.369	7.680
252-101 Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta	4.310	4.347	4.333	4.310	4.267	21.567
998-130 Varasjóður málaflökks	225	223	220	218	216	1.102
Verðlag fjármálaáætlunar 2024–2028						

1. Samgöngustofa.

Tafla 2 – Fjármál Samgöngustofu.

Tekjur og framlög								
Verðlag fjármálaáætlunar 2024–2028. Fjárhæðir í millj. kr.	2024	2025	2026	2027	2028	2029–2033	2034–2038	Samtals
Framlög úr ríkissjóði	1.336	1.341	1.330	1.456	1.319	6.782	6.782	20.347
Rekstrartekjur	1.387	1.391	1.381	1.511	1.371	7.041	7.041	21.122
Til ráðstöfunar alls	2.723	2.732	2.711	2.967	2.690	13.823	13.823	41.469

Gjöld								
Verðlag fjármálaáætlunar 2024–2028. Fjárhæðir í millj. kr.	2024	2025	2026	2027	2028	2029–2033	2034–2038	Samtals
Stjórnsýsla og rekstur	681	683	678	742	673	3.456	3.456	10.367

Forvarnir og öryggisáætlanir Íslands	231	232	230	252	229	1.175	1.175	3.525
Eftirlit með innlendum aðilum	828	831	824	902	818	4.202	4.202	12.607
Eftirlit með erlendum aðilum	71	71	70	77	70	359	359	1.078
Þjónusta og skrár	858	861	854	935	847	4.354	4.354	13.063
Rannsóknir, þróun og umhverfismál	55	55	55	60	54	278	278	835
Gjöld alls	2.723	2.732	2.711	2.967	2.690	13.823	13.823	41.469

2. Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta.

Tafla 3 – Fjármál flugmála.

Tekjur og framlög								
Verðlag fjármálaáætlunar 2024–2028. Fjárhæðir í millj. kr.	2024	2025	2026	2027	2028	2029–2033	2034–2038	Samtals
Framlög úr ríkissjóði	4.310	4.347	4.333	4.310	4.267	21.567	21.567	64.701
Rekstrartekjur	750	750	750	750	750	3.750	3.750	11.250
Til ráðstöfunar alls	5.060	5.097	5.083	5.060	5.017	25.317	25.317	75.951
Gjöld								
Verðlag fjármálaáætlunar 2024–2028. Fjárhæðir í millj. kr.	2024	2025	2026	2027	2028	2029–2033	2034–2038	Samtals
Rekstur og þjónusta	3.317	3.354	3.340	3.317	3.274	16.585	16.370	49.557
Stofnkostnaður (sjá sundurliðun í töflu 4)	610	1.085	1.063	855	214	4.780	2.630	11.237
Viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar (sjá sundurliðun í töflu 5)	1.133	658	680	888	1.529	3.935	6.085	14.908
Gjöld alls	5.060	5.097	5.083	5.060	5.017	25.317	25.317	75.951

Tafla 4 - Stofnkostnaður – sundurliðun. Forsendur framkvæmdafla í samgönguáætlun miðast við fjármálaáætlun þar sem spornað er gegn verðbólgu og frekari hækkun vaxta með auknu aðhaldi og frestun framkvæmda. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert er forgangsröðun framkvæmda endurskoðuð.

Verðlag fjármálaáætlunar 2024– 2028. Fjárhæðir í millj. kr.	2024	2025	2026	2027	2028	2029– 2033	2034– 2038	Samtals
Alþjóðaflugvellir í grunnneti								
Reykjavík - aðflugsljós				100				100
Reykjavík – flugstöð	140	960	600					1.700
Reykjavík – fjarstýrður flugturn	350	25						375
Akureyri – flugskýli, lóðir	120	50	30					200
Akureyri – aðflugsljós						280		280
Egilsstaðir – akbraut og flughlað		50	433	755	214	4.150	2.630	8.232
Egilsstaðir – aðflugsljós						350		350
Samtals alþjóðaflugvellir í grunnneti	610	1.085	1.063	855	214	4.780	2.630	11.237
Samtals aðrir flugvellir í grunnneti	0	0	0	0	0	0	0	0
Samtals aðrir flugvellir og lendingarstaðir	0	0	0	0	0	0	0	0
Samtals stofnkostnaður	610	1.085	1.063	855	214	4.780	2.630	11.237

Tafla 5 - Viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar – sundurliðun. Forsendur framkvæmdafla í samgönguáætlun miðast við fjármálaáætlun þar sem spornað er gegn verðbólgu og frekari hækkun vaxta með auknu aðhaldi og frestun framkvæmda. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert er forgangsröðun framkvæmda endurskoðuð.

Verðlag fjármálaáætlunar 2024– 2028. Fjárhæðir í millj. kr.	2024	2025	2026	2027	2028	2029– 2033	2034– 2038	Samtals
Alþjóðaflugvellir í grunnneti								
Sameiginlegt								
Hönnun aðflugsferla	61	61	61	61	61	305	305	915
Orkuskipti innanlandsflugs	5	5	5	5	5		639	664
Reykjavík								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	100	50	15	72		499	1.308	2.044
Byggingar og búnaður	101	100	15	120	20	144	230	730
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	140	10	2	25	20	42	42	281
Akureyri								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	200				1.200	250	50	1.700
Byggingar og búnaður						114	60	174
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	60		40	4		209	99	412

Egilsstaðir								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða		5				95	1.060	1.160
Byggingar og búnaður	20					115	75	210
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	6	142	20	4	34	74		280
Samtals alþjóðaflugvellar í grunnneti	693	231	280	307	1.310	1.807	3.942	8.570
						2029–	2034–	
Aðrir flugvellar í grunnneti	2024	2025	2026	2027	2028	2033	2038	Samtals
Sameiginlegt								
Hönnun aðflugsferla	41	42	43	44	45	240	265	720
Vestmannaeyjar								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða						140	120	260
Byggingar og búnaður	65	3		50		50	2	170
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika		17		85	14			116
Ísafjörður								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða						140	20	160
Byggingar og búnaður	20			43		50	25	138
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika			45					45
Gjögur								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða				50				50
Byggingar og búnaður							10	10
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika			4	48		67	9	128
Húsavík								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða						99	100	199
Byggingar og búnaður	40	40						80
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika		12	2		2	62	67	145
Bíldudalur								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða						80	100	180
Byggingar og búnaður		20						20
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika		3	2	2		34		41
Grímsey								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða				50				50
Byggingar og búnaður	20					10	10	40
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika		3	2		2	88		95

Dórshöfn								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða						72	100	172
Byggingar og búnaður						11	11	22
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	3	141				38	2	184
Vopnafjörður								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða							100	100
Byggingar og búnaður	10	40		10		20		80
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	2	4	49			28		83
Hornafjörður								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða							100	100
Byggingar og búnaður	50	15				5		70
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	22	2				12		36
Samtals aðrir flugvellar í grunnneti	246	222	245	431	63	1.246	1.041	3.494
Aðrir flugvellar og lendingarstaðir	2024	2025	2026	2027	2028	2029–2033	2034–	Samtals
Sameiginlegt								
Eldsneytisafgreiðsla	10	10	10	10	10			50
Orkuskipti á lendingarstöðum					52	270	696	1.018
Uppbygging neyðarvalla			52		54	282	72	460
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða								
Rif		55				60		115
Norðfjörður				60			60	120
Sandskeið	50					64		114
Sauðárkrókur				30			40	70
Blönduós	94							94
Reykjahlíð		35						35
Stóri-Kroppur			23				30	53
Suðausturland		65	30					95
Aðstaða flugbrauta og hlaða								
Norðfjörður						6	2	8
Sauðárkrókur				10			2	12
Samtals aðrir flugvellar og lendingarstaðir	154	165	115	110	116	682	902	2.244
Sameiginleg verkefni								
Til leiðréttinga og brýnna verkefna	40	40	40	40	40	200	200	600

Samtals sameiginleg verkefni	40	40	40	40	40	200	200	600
Samtals viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar	1.133	658	680	888	1.529	3.935	6.085	14.908

3. Vegagerðin.

Tafla 6 – Fjármál Vegagerðarinnar.

Tekjur og framlög								
<i>Verðlag fjármála-áætlunar 2024–2028.</i>								
<i>Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2024	2025	2026	2027	2028	2029– 2033	2034– 2038	Samtals
10-211 Vegagerðin								
Rekstrarframlög	6.934	6.978	6.911	6.860	6.806	41.226	45.276	125.487
Rekstrartilfærslur	5.906	5.944	5.887	5.843	5.798	35.119	38.569	106.936
Fjárfestingarframlög	26.834	27.269	27.703	28.135	27.566	192.050	197.000	526.557
Fjárveiting samtals	39.674	40.190	40.501	40.838	40.171	268.395	280.845	750.613
Rekstrartekjur	845	845	845	845	845	4.225	4.225	12.675
Rekstrartekjur samtals	845	845	845	845	845	4.225	4.225	12.675
Til ráðstöfunar samtals	40.519	41.035	41.346	41.683	41.016	272.620	285.070	763.288
10-241 Hafnaframkvæmdir								
Fjármagnstilfærslur	1.659	1.642	1.626	1.383	1.369	7.680	7.680	23.040
Fjárveiting samtals	1.659	1.642	1.626	1.383	1.369	7.680	7.680	23.040
Til ráðstöfunar samtals	1.659	1.642	1.626	1.383	1.369	7.680	7.680	23.040

Tafla 6 – Fjármál Vegagerðarinnar, framhald.

Gjöld								
Verðlag fjármálaáætlunar 2024– 2028. Fjárhæðir í millj. kr.	2024	2025	2026	2027	2028	2029– 2033	2034– 2038	Samtals
10-211 Vegagerðin								
Rekstur								
Almennur rekstur	89	89	89	89	89	445	445	1.335
Stjórn og undirbúningur	97	97	97	97	97			
Sérfr.þjónusta (sértekjur)	-178	-178	-178	-178	-178			
Rannsóknir	170	170	170	170	170			
Sjósamgöngur	780	780	780	780	780	3.900	3.900	11.700
Ferjur og hafnir (sértekjur)	-100	-100	-100	-100	-100			
Rekstur ferja	60,0	60,0	60,0	60,0	60,0			
Rekstur Landeyjahafnar	300	300	300,0	300,0	300,0			
Vaktstöð siglinga	320	320	320	320	320			
Vitabyggingar og leiðsögukerfi	200	200	200	200	200			
Þjónusta	6.539	6.473	6.439	6.372	6.306	39.500	47.000	118.629
Svæði og miðstöð (sértekjur)	-224	-224	-224	-224	-224			
Almenn þjónusta	2.800	2.800	2.800	2.700	2.700			
Vetrarþjónusta	3.963	3.897	3.863	3.896	3.830			
Styrkir til almenningsamgangna	5.432	5.579	5.490	5.462	5.429	32.500	32.500	92.393
Farþegatekjur, (sértekjur)	-343	-343	-343	-343	-343			
Ferjur	1.886	1.933	1.894	1.916	1.883			
Flug	983	983	983	983	983			
Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæði	906	906	906	906	906			
Landsamgöngur, landsbyggð	1.400	1.500	1.450	1.400	1.400			
Loftbrú	600	600	600	600	600			

Tafla 6 – Fjármál Vegagerðarinnar, framhald.

Verðlag fjármálaáætlunar
2024–2028. Fjárhæðir í
millj. kr.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029– 2033	2034– 2038	Samtals
Fjárfestingar								
Framkvæmdir á vegakerfinu	26.545	26.972	27.327	27.754	27.251	184.750	189.700	510.299
Viðhald	12.810	12.894	13.801	13.783	14.935	87.500	100.000	255.728
Nýframkvæmdir (sjá sundurliðun í töflu 7)	13.735	14.078	13.526	13.971	12.416	97.250	89.700	254.571
Nýframkvæmdir utan ramma fjármálaáætlunar	4.200	11.500	14.300	14.500	15.000	77.500	61.000	198.000
Hringvegur um Ölfusá	4.200	4.500	5.300					
Fjarðarheiðargöng		7.000	9.000	9.500	8.000	13.000		
Önnur jarðgöng skv. jarðgangaáætlun				5.000	7.000	64.500	61.000	
Framkvæmdir við vita, hafnir og ferjur	289	297	376	381	315	7.400	7.400	16.458
Vitabyggingar	20	20	20	20	20	100	100	300
Sjóvarnir (sjá sundurliðun í töflu 10)	150	150	150	150	150	750	750	2.250
Landeyjahöfn	30	23	14	10	10	100	100	287
Ferjubryggjur (sjá sundurliðun í töflu 11)	8	24	112	125	65	100	100	535
Hafna- og strandrannsóknir	70	70	70	66	60	350	350	1.036
Skip til ferjusiglinga	10	10	10	10	10	6.000	6.000	12.050
Samtals Vegagerðin 10-211	39.674	40.190	40.501	40.838	40.171	269.017	280.945	750.613

Tafla 6 – Fjármál Vegagerðarinnar, framhald.

Verðlag fjármálaáætlunar 2024–2028.						2029–	2034–	
Fjárhæðir í millj. kr.	2024	2025	2026	2027	2028	2033	2038	Samtals
10-241 Hafnaframkvæmdir								
Rekstur								
Hafnabótasjóður (sjá sundurliðun í töflu 9)	1.659	1.642	1.626	1.383	1.369	7.680	7.680	23.040
Samtals hafnaframkvæmdir 10-241	1.659	1.642	1.626	1.383	1.369	7.680	7.680	23.040

Tafla 7 - Vegáætlun 2024–2038 – sundurliðun nýframkvæmda.

Forsendur framkvæmdafla í samgönguáætlun miðast við fjármálaáætlun þar sem spornað er gegn verðbólgu og frekari hækkun vaxta með auknu aðhaldi og frestun framkvæmda. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert er forgangsöröðun framkvæmda endurskoðuð.

Vísitala áætlana 23.370.

Suðursvæði.

Vegnr.	Vegheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar						2029- 2033	2034- 2038	Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
			1.1.2024 [m.kr.]	2024	2025	2026	2027	2028				
1	Undirbúningur verka utan áætlunar			60	60	60	60	60	325	350		
	Hringvegur											
a3-a4	Fossálar – Breiðbalakvísl	12	2.850						2.850		-15/+40%	Frumdr./Forh.
b2	Um Reynisfjall	2,5	700						700		-15/+40%	Frumdrög
b8-d1	Markarfljót – Skeiðavegamót	51,5	32.500							1.500	-30/+70%	Skilgreining
d2	Skeiðavegamót – Selfoss	13	9.400						1.200	6.700	-30/+70%	Skilgreining
d2-d5	um Ölfusá*	5	14.000	4.200	4.500	5.300					-10/+25%	Forhönnun
d6-d8	Varmá – Kambar	3,0	4.350				2.150	2.200			-5/+15%	Verkhönnun
35	Biskupstungnabraut											
08	Um Geysissvæðið og Tungufljót	5	1.800						1.800		-30/+70%	Skilgr./Frumdr
35	Kjalvegur											
12-13	Kattarhryggur – Kerlingarfjallav.	26	1.200						1.200		-30/+70%	Skilgreining
39	Þrengslavegur											
01	Um Skógarhlíðarbrekkur	2	1.100					500	600		-30/+70%	Skilgreining
41	Reykjanesbraut											
19-21	Fitjar – Rósaselstorg	4,7	4.000						4.000		-15/+40%	Frumdrög
43	Grindavíkurvegur											
01	Reykjanesbraut – Seltjörn	1,9	550						550		-30/+70%	Skilgreining
427	Suðurstrandarvegur											
01	Norðan Grindavíkur og Hafnarv.	5	1.050							1.050	-30/+70%	Skilgreining
Samtals suðursvæði				4.260	4.560	5.360	2.210	2.760	13.225	9.600		

* Gert er ráð fyrir að fjármagna framkvæmdir við Hringveg um Ölfusá með gjaldtöku.

Höfuðborgarsvæði.

Vegnr.	Vegheiti	Lengd Eftirstöðvar									Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar-stigi lokið
		kafla	kostnaðar	2024	2025	2026	2027	2028	2029- 2033	2034- 2038		
Kaflanr.	Kaflaheiti	[km]	1.1.2024 [m.kr.]									
1	Undirbúningur verka utan áætlunar			60	60	60	60	60	325	350		
	Hringvegur											
e1-e2	Gunnarshólmi – Hólmsá	1,3	1.000				1.000				-10/+25%	Forhönnun
e1-e2	Hólmsá – Norðlingavað	3,3	4.450						4.450		-15/+40%	Frumdrög
f5	Þingvallavegur – Esjumelar	2,3	2.500							2.500	-30/+70%	Skilgreining
f5	Um Kjalarnes	8	4.500	1.000	1.150	1.150	1.200				-10/+25%	Forhönnun
36	Þingvallavegur											
12	Í Mosfellsdal		600				600				-30/+70%	Skilgr./Frumdr.
41	Reykjanesbraut											
15	Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun	5,6	4.200	1.500	1.500	1.200					-5/+15%	Verkhönnun
410	Ellidavatnsvegur											
	Vífilsstaðavegur –											
02	Kaldárselsvegur	4,4	500					500			-30/+70%	Skilgreining
413	Breiðholtsbraut											
01	Hringvegur – Arnarnesvegur	4,5	3.800							3.800	-30/+70%	Skilgr./Frumdr.
450	Sundabraut, undirbúningur			300	300							
	Bætt umferðarflæði og			400	400	400	400	400	2.000	2.000		
	öryggisaðgerðir											
Samtals höfuðborgarsvæði				3.260	3.410	2.810	3.260	960	6.775	8.650		

Vestursvæði.

Vegnr.	Vegheiti	Lengd kafla	Eftirstöðvar		2024	2025	2026	2027	2028	2029- 2033	2034- 2038	Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
			kostnaðar 1.1.2024										
Kaflannr.	Kaflaheiti	[km]	[m.kr.]										
1	Undirbúningur verka utan áætlunar			60	60	60	60	60	325	350			
	Hringvegur												
g1-g5	Akrafjallsvegur – Borgarnes	32,5	20.000						1.421	4.775	-15/+40%	Frumdrög	
g6-g7	Um Borgarnes	4,5	6.500						6.500		-30/+70%	Skilgr./Frumdr.	
j1	Um Holtavörðuvatn	7,5	1.300							1.300	-15/+40%	Frumdrög	
52	Uxahryggjavegur												
04	Brautartunga – Kaldadalsvegur	23,0	3.800							3.800	-30/+70%	Skilgr./Frumdr.	
54	Snæfellsnesvegur												
04-05	Brúarhraun – Dalsmynni	19	1.950							1.950	-30/+70%	Skilgreining	
18-22	Skógarströnd	52	11.500				300	400	6.745	4.055	-30/+70%	Skilgr. /frumdr.	
60	Vestfjarðavegur												
02-03	Reykjadalsá – Haukadalsá	10,0	1.100							1.100	-30/+70%	Skilgreining	
22-24	Um Reykhólasveit	15,0	1.600						1.600		-30/+70%	Skilgreining	
25-28	Um Gufudalssveit	25,8	5.250	1.665	1.700	1.374	511				-15/+40%	Frumdr./Forh.	
35-37	Dynjandisheiði	35,2	4.350	1.150	1.400	1.600	200				-10/+25%	Forhönnun .	
63	Bíldudalsvegur												
04-06	Bíldudalsflugv. – Vestfjarðav.	30,0	6.500						6.500		-15/+40%	Frumdrög	
64	Flateyrarvegur												
01	Um Hvilftarströnd	1,3	1.100						1.100		-30/+70%	Skilgreining	
01	Breiðadalur – Selaból	4,0	1.650							1.650	-30/+70%	Skilgreining	
68	Innstrandavegur												
10	Heydalsá – Þorpar	5,0	500					500			-15/+40%	Frumdrög	
643	Strandavegur												
06	Um Veiðileysuháls	5,0	1.300						1.300		-15/+40%	Frumdrög	
Samtals vestursvæði				2.875	3.160	3.034	1.071	960	25.491	18.980			

Norðursvæði.

Vegnr.	Vegheiti	Eftirstöðvar									Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
		Lengd kafla	kostnaðar 1.1.2024	2024	2025	2026	2027	2028	2029- 2033	2034- 2038		
	Kaflanr. Kaflaheiti	[km]	[m.kr.]									
1	Undirbúningur verka utan áætlunar			60	60	60	60	60	325	350		
	Hringvegur											
p4/p6	Þelamörk – Akureyri	9,5	4.150							4.150	-15/+40%	Frumdrög
q6	Um Skjálfandafljót	1,5	1.520						1.520		-5/+15%	Verkhönnun
r6	Jökulsá á Fjöllum	2	3.300						1.050	2.250	-15/+40%	Frumdrög
76	Siglufjarðarvegur											
08	Stafá – Ketilás	13,0	2.500						1.300	1.200	-30/+70%	Skilgreining
85	Norðausturvegur											
02-03	Um Skjálfandafljót	9,5	3.100			500	1.300	1.300			-15/+40%	Frumdrög
04	Kaldbakur – Húsavík	2,8	600							600	-30/+70%	Skilgreining
06	Um Köldukvíslargil	1,3	935						935		-10/+25%	Forhönnun
27	Brekkaheiði	7,6	1.650	200	700	750					-15/+40%	Frumdr./forh.
711	Vatnsnesvegur											
	Ýmsir staðir	62	7.300				300	426	6.574		-30/+70%	Skilgreining
842	Bárðardalsvegur vestri											
01	Hringvegur – Öxará	3	500	100	200	200					-15/+40%	Frumdrög
01-04	Öxará – Sprengisandsleið	34	4.300						900	3.400	-30/+70%	Skilgreining
Samtals norðursvæði				360	960	1.510	1.660	1.786	12.604	11.950		

Austursvæði.

Vegnr.	Vegheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar		2024	2025	2026	2027	2028	2029- 2033	2034- 2038	Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
			1.1.2024	[m.kr.]									
Kaflannr.	Kaflaheiti												
1	Undirbúningur verka utan áætlunar				60	60	60	60	60	325	350		
	Hringvegur												
t3	Lagarfljót	4,5	4.600								4.600	-30/+70%	Skilgreining
t3	Um Egilsstaði	1,0	800							800		-30/+70%	Skilgreining
t7	Um Grænafell, snjóflóðavarnir	0,4	500							500		-30/+70%	Skilgreining
u0	Um Reyðarfjarðarbotn	4,5	1.300					670	630			-15/+40%	Frumdrög
u3-u4	Fáskrúðsfjarðarbotn – Vík	13	2.500							2.130	370	-15/+40%	Frumdrög
u5	Vík – Stöðvarfjörður	12,5	1.750							50	1.700	-15/+40%	Frumdrög
u7	Stöðvarfj. – Kambaskriður	9,3	1.950							1.950		-15/+40%	Frumdrög
v6	Um Teigarhorn	2,0	400					400				-15/+40%	Frumdrög
x3-x4	Um Lón	16,0	4.900								4.900	-30/+70%	Skilgr./Frumdr.
x6-x9	Um Hornafjarðarfljót	18,0	5.880		2.700	1.938	1.242					-5/+15%	Verkhönnun
y3	við Jökulsá, færsla vegar og sjónvörn	2,5	270				270					-30/+70%	Skilgreining
y3/y4	Um Jökulsá á Breiðamerkursandi	4,0	3.300							300	3.000	-30/+70%	Skilgreining
y7	Um Fagurhólsmýri	1,0	130							130		-30/+70%	Skilgreining
y7-y9	Gljufursá – Morsá	20,5	4.600							3.100	1.500	-30/+70%	Skilgr./Frumdr.
98	Djúpavogsvegur												
01	Hringvegur – Djúpivogur	1,0	130							130		-30/+70%	Skilgreining
931	Upphéraðsvegur												
	um Strönd	1,0	100							100		-30/+70%	Skilgreining
939	Axarvegur												
01-02	Um Öxi	20,0	6.630					380	1.000	5.250		-10/+25%	Forhönnun
921	Klausturselsvegur (Stuðlagil)	4,0	300							300		-30/+70%	Skilgreining
Samtals austursvæði					2.760	1.998	1.572	1.510	1.690	15.065	16.420		
Samtals almenn verkefni					13.515	14.088	14.286	9.711	8.156	73.160	65.600		

Jarðgangaáætlun.

Vegnr.	Heiti jarðganga	Lengd [km]	Eftirstöðvar kostnaðar						2029- 2033	2034- 2038	Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar-stigi lokið
			1.1.2024	2024	2025	2026	2027	2028				
93	Fjarðarheiðargöng*	13,3	46.500	0	7.000	9.000	9.500	8.000	13.000		-5/+15%	Verkhönnun
	Önnur jarðgöng skv. jarðgangaáætlun*						5.000	7.000	64.500	61.000	-30/+70%	Skilgreining
793	Síglufjarðarskarðsgöng, undirbúningur			100	100	150						
1	Hvalfjarðargöng, undirbúningur			100	100	100						
82	Ólafsfjörður – Dalvík, undirbúningur			10	30	30						
Samtals jarðgangaáætlun				210	230	280	0	0	0	0		
Samtals utan fjárhagsramma				0	7.000	9.000	14.500	15.000	77.500	61.000		

* Gert er ráð fyrir að fjármagna jarðgangagerð með gjaldtöku af umferð. Sjá nánar í umfjöllun um jarðgangaáætlun í greinargerð.

Sameiginlegt

	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2033	2034-2038
Tengivegir, bundið slitlag	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	12.500	12.500
Breikkun brúa	500	500	500	500	500	5.000	5.000
Hjóla- og göngustígar	300	300	300	300	300	1.750	1.750
Stærri öryggisaðgerðir utan höfuðborgarsvæðis	300	300	300	300	300	1.500	1.500
Samgöngurannsóknir	20	20	20	20	20	100	100
Héraðsvegir	110	150	150	150	150	750	750
Landsvegir utan stofnvegakerfis	160	170	170	170	170	890	900
Styrkvegir	100	100	100	100	100	500	500
Reiðvegir	100	100	100	100	100	500	500
Smábrýr	50	50	50	50	50	250	250
Girðingar	60	60	60	60	60	300	300
Sameiginlegur jarðgangakostnaður	10	10	10	10	10	50	50
Samtals sameiginlegt	4.210	4.260	4.260	4.260	4.260	24.090	24.100
Samtals nýframkvæmdir	13.735	14.078	13.526	13.971	12.416	97.250	89.700
Utan fjárhagsramma (Hringvegur um Ölfusá)	4.200	4.500	5.300				
Utan fjárhagsramma (Jarðgangaáætlun)	0	7.000	9.000	14.500	15.000	77.500	61.000

Tafla 8 – Samgöngusáttmálinn – Framkvæmdaáætlun.

Unnið er að endurskoðun á forsendum samgöngusáttmála frá 2019 og gerð viðauka við samgöngusáttmálann. Sjá nánar umfjöllun um samgöngusáttmála í greinargerð.

Vegnr.	Kafanr.	Vegheiti Kafalaheiti	Eftirstöðvar	2024	2025	2026	2027	2028	2029- 2033	2034- 2038	Óvissa kostnaðar - áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
			kostnaðar 1.1.2024 [m.kr.]									
1		Hringvegur										
e2		Norðlingavað – Bæjarháls	4.000						4.000		-15/+40%	Frumdr./forh.
40		Hafnarfjarðarvegur										
04		Stokkur í Garðabæ	15.000						15.000		-30/+70%	Skilgr./frumdr.
41		Reykjanesbraut										
04-11		Holtavegur – Stekkjarbakki	20.000		2.000	7.000	7.000	4.000	2.000		-15/+40%	Frumdr./forh.
12		Gatnamót við Bústaðaveg	3.500			1.000	1.500	1.00			-15/+40%	Frumdrög
13		Álftanesvegur – Lækjargata	18.000					1.000	17.000		-30/+70%	Skilgr./frumdr.
49		Miklabraut										
03-04		Stokkur	40.000					6.000	34.000		-30/+70%	Skilgr./frumdr.
411		Arnarnesvegur										
01		Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut	7.000	2.000	3.000	2.000					-5/+15%	Verkhönnun
		Borgarlína										
		Hamraborg – Hlemmur	33.500	5.000	9.000	11.000	11.000				-15/+40%	Frumdr./forh.
		Mjódd – BSÍ	11.500					2.000	9.500		-30/+70%	Skilgreining
		Fjörður – Miklabraut	13.000			1.000	1.000	2.000	9.000		-30/+70%	Skilgreining
		Hamraborg – Lindir	5.000				1.000	2.000	2.000		-30/+70%	Skilgreining
		Ártún – Spöng	7.500						7.500			
		Keldur og Blikastaðir	8.000				2.000	6.000			-30/+70%	Skilgreining
		Hjóla- og göngustígar	8.200	550	550	550	550	550	2.750			
		Göngubrýr og undirgöng	3.000	200	200	200	200	200	1.000			
		Samtals samgöngusáttmáli	7.750	14.650	22.750	24.250	24.750	104.750				

Tafla 9 – Hafnabótasjóður – sundurliðun framkvæmda og fjárveitinga.

Framkvæmdir í höfnum í grunnneti. Forsendur framkvæmdafla í samgönguáætlun miðast við fjármálaáætlun þar sem spornað er gegn verðbólgu og frekari hækkun vaxta með auknu aðhaldi og frestun framkvæmda. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert er forgangsroðun framkvæmda endurskoðuð. Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn í kostnaði en ekki í fjárveitingu. Verðlag fjármálaáætlunar 2024–2028 í millj. kr.

Höfn	Kostnaður		2024	2025	2026	2027	2028	2029+	Hluttur ríkissj.
Verkefni	Heildar-kostn.	Lokið 1.1.2024	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.		
Snæfellsbær									
Ólafsvík: Lenging Norðurgarðs, grjótagarður 80 m	161,4		100,0 48,4						60%
Ólafsvík: Norðurtangi, endurbygging (stálþil og þekja, 120 m, -6 m dýpi)	360,7 310,7		50,0 30,2						75%
Ólafsvík: Norðurtangi, stækkun trébryggju (harðviður, 160 m ²)	100,0 24,0		76,0 36,8						60%
Ólafsvík: Norðurbakki, endurbygging kerjabryggju (stálþil og þekja, 55 m, -7 m dýpi)	220,0		24,0 14,5	140,0 84,7	56,0 33,9				75%
Ólafsvík: Norðurbakki, lenging (stálþil og þekja, 50 m, -7 m dýpi)	180,0		20,0 10,5	100,0 52,4	60,0 31,5				65%
Rifshöfn: Dýpkun innsiglingar við Töskuvita (gröftur, -7 m dýpi)	30,0		30,0 18,1						75%
Rifshöfn: Austurkantur, endurbygging (stálþil og þekja, 120 m, -7m dýpi)	450,0						37,0 22,4	+	75%
Grundarfjörður									
Norðurgarður, endurbygging kerjabryggju (stálþil og þekja, 90 m, -6 m dýpi)	260,0 64,0			96,0 58,1	100,0 60,5				75%
Norðurgarður, viðgerð á stálþil (25 m, -6 m dýpi)	40,0		40,0 24,2						75%
Norðurgarður, endurbygging þekju (1600 m ²)	60,0		60,0 36,3						75%
Stykkishólmur									
Hafskipabryggja lengd um 40 m (-6 m dýpi)	290,0 45,0					90,0 43,5	155,0 75,0		60%
Ferjubryggja, ný ferjuaðstaða (stálþil 100 m og ekjubrú)	400,0				100,0 60,5	200,0 121,0	100,0 60,5		75%

[illegible]

Höfn	Kostnaður		2024		2025		2026		2027		2028		2029+	Hluttur ríkissj.
Verkefni	Heildar-kostn.	Lokið 1.1.2024	Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.			
Bolungarvík														
Grundargarður, endurbygging (stálþil og þekja, 120 m, -8 m dýpi)	412,0	192,0							50,0	30,2	81,0	49,0	+	75%
Grundargarður, lenging (stálþil og þekja, 40 m, -8 m dýpi)	122,0								25,0	12,1	61,0	29,5	+	60%
Skagafjörður														
Sauðárkrókur: Endurbygging Efri garðs, 1. áfangi (stálþil 70 m, dýpi -7 m)	242,0	210,0	32,0	19,4										75%
Sauðárkrókur: Stálþil ytri höfn 150 m langt, 10 m dýpi	550,0	86,0					69,0	33,4	80,0	38,7	130,0	62,9	+	60%
Sauðárkrókur: Stofndýpkun snúningsrýmis (48.000 m3, -8,5 m dýpi)	52,1		52,1	25,2										60%
Sauðárkrókur: Lenging sandfangara um 30 m	60,0		60,0	29,0										60%
Sauðárkrókur: Nýr grjótagarður utan hafnar	350,0	50,0			30,0	14,5	100,0	48,4	170,0	82,3				60%
Sauðárkrókur: Dráttarbátur (15–20 t togkraftur)	230,0	200,0	30,0	14,5										60%
Fjallabyggð														
Siglufjörður: Endurbygging, innri höfn (stálþil og þekja, 110 m, -4 m dýpi)	218,0	134,5	83,5	50,5										75%
Dalvík														
Norðurgarður, endurbygging (stálþil og þekja, 72 m, -6 m dýpi)	204,0	136,2			67,8	41,0								75%
Austurgarður, stofndýpkun (-9 m dýpi)	200,0								60,0	29,0	140,0	67,7		60%

Höfn	Kostnaður		2024	2025	2026	2027	2028		
Verkefni	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2024	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	2029+	Hluttur rikissj.
Hafnasamlag Norðurlands									
Akureyri: Torfunefsbyggja, endurbygging (stálþil og þekja, 120 m, -7/-9 m dýpi)	380,0	342,0	38,0 23,0						75%
Akureyri: Togarabryggja austurs, endurbygging (stálþil og þekja, 100 m, -8 m dýpi)	350,0					43,0 26,0	70,0 42,3	+	75%
Grímsey: Endurbygging ferjuramps	55,0				55,0 33,3				75%
Grímsey: Ný innsiglingaljós	10,0				10,0 4,8				60%
Hrísey: Hafskipabryggja, endurbygging þekja	40,0		40,0 24,2						75%
Hrísey: Hafskipabryggja, nýr ferjurampur	80,0					38,0 18,4	42,0 20,3		60%
Hrísey: Flotbryggja (40 m)	29,2	29,2							75%
Hafnir Norðurþings									
Húsavík: Þvergarður, endurbygging (stálþil og þekja, 165 m, -6/-8 m dýpi)	375,0	305,0		70,0 42,3					75%
Húsavík: Þvergarður, lenging (stálþil og þekja, 50 m, -8 m dýpi)	165,0	165,0							60%
Húsavík: Stofndýpkun og þilskurð v. þvergarðs (20.000 m³, -8 m dýpi og 165 m, gröftur/fast)	315,0	65,0		50,0 24,2	200,0 96,8				60%
Húsavík: Flotbryggja (4 m x 60 m)	90,0				90,0 43,5				60%
Húsavík: Endurbygging Naustagarðs, trébryggja (fura, 60 m, -3 m dýpi)	110,0		20,0 12,1	90,0 54,4					75%
Langanesbyggð									
Þórshöfn: Endurbygging Hafskipabryggju, trébryggju (harðviður, 25 m, -3 m dýpi)	80,0			80,0 48,4					75%
Þórshöfn: Brimvarnargarður endurbygging	50,0		50,0 34,3						85%

Höfn	Kostnaður		2024		2025		2026		2027		2028		2029+	Hluttur rikissj.
Verkefni	Heildar-kostn.	Lokið 1.1.2024	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.				
Vopnafjörður														
Lenging löndunarbyggju (stálþil og þekja, 132 m, -10 m dýpi)	400,0		64,0	31,0	186,0	90,0	150,0	72,6						60%
Stofndýpkun og þilskurður v. löndunarbyggju (5.000 m² á -10 m dýpi, fast efni)	300,0		100,0	48,4	200,0	96,8								60%
Norðurgarður, endurbygging og hækkun	40,0								40,0	27,4				85%
Múlaþing														
Seyðisfjörður: Lenging strandabakka (stálþil og þekja, 280 m, -10 m dýpi)	1500	70,0					60,0	29,0	180,0	87,1	197,0	95,3	+	60%
Seyðisfjörður: Angrobryggja, endurbygging trébryggja (harðviður, 55 m, -7 m dýpi)	220,0	124,0	96,0	58,1										75%
Hornafjörður														
Miklagarðsbryggja endurbyggð (stálþil og þekja, 78 m, -5 m dýpi)	218,0	174,7	43,3	26,2										75%
Vestmannaeyjar														
Nausthamar, lenging til austurs (stálþil og þekja, 70 m, -7 m dýpi)	210,0		20,0	9,7	50,0	24,2	140,0	67,7						60%
Hörgaeyrargarður, stytting og dýpkun (200.000 m³)	942,0		100,0	48,4	414,0	200,3	428,0	207,1						60%
Ferjubryggja, nýja ferjuaðstaða (stálþil 110 m og ekjubrú)	600,0						80,0	48,4	120,0	72,6	170,0	102,8	+	75%

Höfn	Kostnaður		2024	2025	2026	2027	2028		
Verkefni	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2024	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	2029+	Hluttur ríkissj.
Þorlákshöfn									
Suðurvarargarður, lenging um 250 m og snúningur um 41° og rif tunnu	2300	1242	621,0 300,5	437,0 211,5					60%
Dýpkun við Suðurvararbryggju (-8 m dýpi) og innsiglingu og snúningsrýmis (-9 m dýpi)	600,0		150,0 72,6	450,0 217,7					60%
Austurgarður, stytting garðs um 60 m	100,0	100,0							75%
Austurgarður, ný tunna við garðsenda	250,0					200,0 96,8	50,0 24,2		60%
Svartaskersbryggja, endurbygging (stálþil og þekja, 230 m, -8 m dýpi)	544,0	544,0							75%
Suðurvararbryggja, endurbygging (stálþil og þekja, 210 m, -9,5 m dýpi)	560,0	560,0							75%
Skarfaskersbryggja - Lenging bryggju, 30 m	240,0				100,0 48,4	240,0 116,1			60%
Grindavík									
Kvíabryggja, stormpolli og endurbygging trébryggju (fura, 400 m²)	45,0		45,0 27,2						75%
Suðurgarður, endurbygging á þekju (1.500 m²)	45,0		45,0 27,2						75%
Reykjaneshafnir									
Njarðvík, dýpkun hafnar (-8 m dýpi)	220,0	220,0							60%
Njarðvík: Nýr grjótagarður sunnan við höfnina	350,0	350,0							60%
Njarðvík: Nýr kantur á Suðurgarði (stálþil og þekja, 150 m, -8 m dýpi)	450,0	260,0		10,0 4,8	100,0 48,4	80,0 38,7			60%
Sandgerði									
Endurbygging Suðurbryggju, seinni áfangi (stálþil og þekja, 130 m, -6 m dýpi)	274,0	50,0		50,0 30,2	174,0 105,2				75%
Syðri grjótnargardur og vegur	25,0						25,0 17,1		85%

Höfn	Kostnaður	2024	2025	2026	2027	2028		
Verkefni	Heildar- kostn. 1.1.2024	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	2029+	Hluttur ríkissj.
Óskipt:								
Ástandsskoðun hafnarmannvirkja	35,0	7,0 4,2	7,0 4,2	7,0 4,2	7,0 4,2	7,0 4,2		75%
Óráðstafað, tjónaviðgerðir á grjótmannvirkjum	90,0	10,0 6,9	20,0 13,7	20,0 13,7	20,0 13,7	20,0 13,7		85%
Viðhaldsdýpkanir	629,0	72,0 47,3	132,0 88,5	154,0 106,4	106,0 70,6	165,0 106,8		
Samtals áætlað hafnir í grunnneti:	22.384 7.643	2.733 1.450	2.791 1.471	2.616 1.387	2.156 1.148	2.090 1.144		

Áætluð skipting vegna viðhaldsdýpkana:		72,0 47,3	132,0 88,5	154,0 106,4	106,0 70,6	165,0 106,8		
Reykholahöfn, innsiglingarrenna (2.000 m ³ , gröftur/ 4. hvert ár)	70,0			70,0 50,8				90%
Sauðárkrókur (10.000 m ³ / 4. hvert ár)	14,0				14,0 9,6			85%
Hrísey (6.000 m ³)	12,0			12,0 8,2				85%
Húsavík (15.000 m ³)	18,0					18,0 10,9		75%
Þórshöfn	80,0		40,0 27,4			40,0 27,4		85%
Hornafjörður - Innan hafnar (30.000 m ³ / árlega)	235,0	47,0 32,2	47,0 32,2	47,0 32,2	47,0 32,2	47,0 32,2		85%
Þorlákshöfn (20.000 m ³ / 2. hvert ár)	40,0		20,0 13,7		20,0 13,7			85%
Óskipt	160,0	25,0 15,1	25,0 15,1	25,0 15,1	25,0 15,1	60,0 36,3		75%

Framkvæmdir í höfnum utan grunnnets – ríkisstyrktar. Forsendur framkvæmdafla í samgönguáætlun miðast við fjármálaáætlun þar sem spornað er gegn verðbólgu og frekari hækkun vaxta með auknu aðhaldi og frestun framkvæmda. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert er forgangsroðun framkvæmda endurskoðuð.

Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn í kostnaði en ekki í fjárveitingu. Verðlag fjármálaáætlunar 2024–2028 í millj. kr.

Höfn	Kostnaður		2024		2025		2026		2027		2028		2029+	Hluttur ríkissj.
Verkefni	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2024	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.		
Snæfellsbær														
Arnarstapi: Endurbygging kerjabryggju (stálpil og þekja, 70 m, -3 m dýpi)	150,0										40,0	24,2	+	75%
Kaldrananeshreppur														
Kokkálsvíkurhöfn, ný innsiglingarljós	4,5		4,5	2,2										60%
Vesturbbyggð														
Patreksfjörður: Stórskipakantur (stálpil og þekja, 150 m, -9 m dýpi)	400,0				60,0	29,0	150,0	72,6	190,0	91,9				60%
Patreksfjörður: Stofndýpkun (6.000 m³, -6 m dýpi)	20,0		20,0	9,7										60%
Tálknafjörður														
Hafskipabryggju, þekja	40,0		40,0	24,2										75%
Ísafjarðarbær														
Þingeyri: Endurbygging innri hafnagarðs, 1. áfangi (stálpil og þekja, 115 m, -5/-7 m dýpi)	275,0	40,0	51,0	30,8	90,0	54,4	94,0	56,9						75%
Þingeyri: Löndunarkantur, endurbygging (stálpil og þekja, 120 m, -5 m dýpi)	360,0								40,0	24,2	150,0	90,7	+	75%
Suðureyri: Ný flotbryggja og færsla á grjóttgarði (40 m)	50,0						50,0	24,2						60%
Súðavík														
Endurbygging Miðgarðs trébryggja (harðviður, 46 m, -6 m dýpi)	106,0	20,5									85,5	62,1		90%
Bryggja við Langeyri (stálpil og þekja, 80 m, -10 m dýpi)	303,0	273,0	30,0	18,1										75%

Höfn	Kostnaður		2024	2025	2026	2027	2028		Hluttur
Verkefni	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2024	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	2029+	rikissj.
Húnaþing									
Hvammstangi: Suðurgarður, endurbygging trébryggja (furu, 27 m, -3 m dýpi)	70,0				20,0 12,1	50,0 30,2			75%
Skagaströnd									
Ásgarð, endurbygging (stálþil og þekja, 105 m, -5 m dýpi)	265,0	245,0	20,0 12,1						75%
Miðgarður, endurbygging milli Ásgarðs og Miðgarðs, trébryggja (harðviður, 48 m, -5 m dýpi)	100,0		20,0 12,1	40,0 24,2	40,0 24,2				75%
Dalvíkurbyggð									
Hauganes: Endurbygging grjótvarnar og hækkun (60 m)	40,0		40,0 27,4						85%
Hafnasamlag Norðurlands									
Svalbarðseyri: Flotbryggja (40 m)	29,2	29,2							75%
Hjalteyri: Flotbryggja (40 m)	29,2	29,2							75%
Hafnir Norðurlands									
Raufarhöfn: Endurbygging Hafskipabryggju (endurskoðaða) stálþil 80 m dýpi 7 m	240,0	62,0		10,0 6,0	80,0 48,4	88,0 53,2			75%
Langanesbyggð									
Bakkafjörður: Endurbygging á enda hafnargarðs	30,0					30,0 20,6			85%
Múlaþing									
Borgarfjörður eystri: Sýslumannsboði fjarlægður og lenging Skarfaskersgarðs	36,0		36,0 17,4						60%
Borgarfjörður eystri: Ný löndunarbyggja, trébryggja (harðviður, 20 m, -3 m dýpi)	85,0		65,0 31,5	20,0 9,7					60%
Borgarfjörður eystri: Styttling löndunarbyggju (harðviður, 6 m, -3 m dýpi)	15,0		15,0 9,1						75%
Borgarfjörður eystri: Lenging Hólmabryggju (harðviður, 25 m, -3 m dýpi)	55,0						55,0 26,6		60%

Höfn	Kostnaður	2024	2025	2026	2027	2028		
Verkefni	Heildar- kostn. 1.1.2024	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	2029+	Hluttur ríkissj.
Óskipt								
Viðhaldsdýpkanir		20,0 13,7	70,0 48,0		20,0 13,7	30,0 20,6		
Samtals áætlað fyrir hafnir utan grunnneti:	2.703 699	2.386 208	2.315 171	2.460 238	2.445 234	2.389 224		
Áætluð skipting vegna viðhaldsdýpkana:								
Hvammstangi - Smábátahöfn (3.000 m ³ /3. hvert ár)	40,0	20,0 13,7			20,0 13,7			85%
Skagatrönd (60.000 m ³)	70,0		70,0 48,0					85%
Raufarhöfn (10.000 m ³ /4. hvert ár)	30,0					30,0 20,6		85%
Hafnir innan og utan grunnnets alls		5.119 1.659	5.107 1.643	5.076 1.626	4.601 1.383	4.479 1.369		

Tafla 10 - Sjóvarnir – sundurliðun framkvæmda og fjárveitinga.

Forsendur framkvæmdafla í samgönguáætlun miðast við fjármálaáætlun þar sem spornað er gegn verðbólgu og frekari hækkun vaxta með auknu aðhaldi og frestun framkvæmda. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert er forgangsöröðun framkvæmda endurskoðuð. Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn. Verðlag fjármálaáætlunar 2024–2028 í millj. kr.

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2024		2025		2026		2027		2028		Hluttur ríkissj.
	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	
Akranes											
Við Ægisbraut 31, hækkun sjóvarnar (40 m – 400 m³)			4,4	3,9							7/8
Slippurinn vestan Krókalóns (120 m – 2.400 m³)			20,7	18,1							7/8
Langisandur - Faxabraut að Guðlaugu, endurb. og hækkun (400 m - 4.000 m³)					36,8	32,2					7/8
Langisandur - Guðlaug að Merkjaklökk (130 m – 1.500 m³)									13,8	12,1	7/8
Hvalfjarðarsveit											
Vík (Miðhús og Skálatangi) (100+ m – 1.000 m³)	10,1	8,8									7/8
Snæfellsbær											
Staðarsveit, við Barðastaði 2. áfangi (170 m – 1.700 m³)	19,2	16,8									7/8
Hellissandur, lenging við Keflavíkurgötu til austurs (65 m – 1.300 m³)	15,2	13,3									7/8
Hellissandur, við Hellisbraut (100 m – 1.500 m³)							11,2	9,8			7/8
Staðarsveit, við Barðastaði 3. áfangi (170 m – 2.000 m³)							23,0	20,1			7/8
Grundarfjörður											
Framnes við Nesveg (85 m – 1.000 m³)	11	9,6									7/8
Sjóvarnir Nýjabúð - Garðsendi (300 m – 3.000 m³)			25	21,9							7/8
Sjóvarnir vestast í þéttbýli Grundarfjarðar (650 m – 9.600 m³)							49,7	43,5			7/8
Dalabyggð											
Sjóvörn við Ægisbraut framhald (250 m – 2.000 m³)	14,8	13,0									7/8
Árneshreppur											
Djúpavík (100 m – 1.000 m³)	11	9,6									7/8
Húnaþing vestra											
Sjóvörn við Hafnarbraut (110 m – 1.000 m³)	10,3	9,0									7/8
Borðeyri sunnan á eyrinni (120 m – 1.200 m³)									8,3	7,3	7/8

Sveitarfélag	2024	2025	2026	2027	2028	Hluttur
Verkefni, sjóvarnir	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	ríkissj.
Hörgársveit						
Hjalteyri (150 m – 1.200 m ³) – uppgjör eldra verks			9,5 8,3			7/8
Grímsey						
Yfirfara sjóvörn og bæta þar sem þarf	12,7 11,1					7/8
Norðurþing						
Raufarhöfn við bæina Hól og Höfða (190 m – 2.000 m ³)				18,4 16,1		7/8
Seyðisfjörður						
Seyðisfjörður - sjóvörn við Þórarinsstaðaeyri (300 m – 2.000 m ³)					19,6 17,2	7/8
Borgarfjarðarhreppur						
Við gömlu bryggju (150 m – 3.800 m ³) uppgjör eldra verks		30 26,3				
Við Borg í Njarðvík (300 m – 4.000 m ³)				34,5 30,2		7/8
Mýrdalshreppur						
Bráðabirgðasjóvörn við hesthús (150 m – 7.400 m ³) uppgjör eldra verks			55,0 48,1			7/8
Ölfus, sveitarfélag						
Þorlákshöfn, austan Austurgarðs, hjá golfvelli (100 m – 1.200 m ³)	11,0 9,6					7/8
Grindavíkurbær						
Austan hafnar, endurbygging og styrking (200 m – 3.000 m ³)	24,0 21,0					7/8
Buðlunga (180 m – 1.800 m ³)			13,6 11,9			7/8
Hópsnes uppýting og styrking á köflum (150 m – 1.500 m ³)			8,6 7,5			7/8
Arfadalsvík við fiskeldi, framlenging til austurs (50 m – 500 m ³)			3,5 3,1			7/8
Suðurnesjabær						
Við sjávangötu (norðan við Jórúkleif) (170 m – 1.700m ³)	15,2 13,3					
Norðurkotstjörn, endurbygging og lenging suðurs (60+60 m – 2.000 m ³)		15 13,1				7/8
Nesjar, norðan við Lönd (350 m – 4.500 m ³)		33,6 29,4				7/8
Hvalsnes við Nýlendu (350 m – 2.000 m ³)					15 13,1	7/8
Norðurkot, við Fuglavík (300 m – 4.000 m ³)					29,9 26,2	7/8
Garðskagi hækkun og endurbygging, 2. áfangi (400 m – 2.500 m ³)					18,7 16,4	7/8

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2024	2025	2026	2027	2028	Hluttur ríkissj.
	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	
Reykjanesbær						
Kalmanstjörn (180 m – 2.400 m ³) uppgjör eldra verks		17,1 15,0				7/8
Hafnir - lenging sjóvarnar til suðurs (50 m – 550 m ³)				5,1 4,5		7/8
Hafnir - Endurbygging og styrking sjónvarnar við Réttarveg (300 m – 3.000 m ³)		22,4 19,6				7/8
Garðabær (Álftanes)						
Álftanes - Kasthússtjörn hækkun og styrking (300 m – 3.000 m ³)			24,4 21,4			7/8
Álftanes - Endurbygging móts við Blikastíg til austurs (100 m – 1.000 m ³)			8,1 7,1			7/8
Seltjarnarnes						
Suðurströnd vestan Lindarbrautar, styrking og hækkun (150 m – 1.600 m ³)	15 13,1					7/8
Mosfellsbær						
Blikastaðanes, fornminjar (150 m – 1.500 m ³)				14,7 12,9		7/8
Sjóvarnir samtals	2.196 150	2.197 150	2.200 150	2.201 150	2.202 150	

Tafla 11 - Ferjubryggjur – sundurliðun framkvæmda og fjárveitinga.

Forsendur framkvæmdafla í samgönguáætlun miðast við fjármálaáætlun þar sem spornað er gegn verðbólgu og frekari hækkun vaxta með auknu aðhaldi og frestun framkvæmda. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert er forgangsöröðun framkvæmda endurskoðuð. Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn. Verðlag fjármálaáætlunar 2024–2028 í millj. kr.

Höfn

Verkefni	2024	2025	2026	2027	2028	2029- 2033	2034- 2038	Samtals
Stykkishólmur								
Ferjubryggja, ný ferjuaðstaða (stálþil 100 m og ekjubrú)			20,2	40,3	20,2			80,7
Brjánslækur								
Ferjubryggja, ný ferjuaðstaða (stálþil 50 m og ekjubrú)		24,2	64,5	48,4				137,1
Grímsey								
Grímsey: Endurbygging ferjuramps			11,1					11,1
Hrísey								
Hafskipabryggja, endurbygging þekja	8,1							8,1
Hafskipabryggja, nýr ferjurampur				12,3	13,5			25,8
Vestmannaeyjar								
Ferjubryggja, nýja ferjuaðstaða (ekjubrú Herjólfss)			16,1	24,2	34,3			74,6
Almennt								
Ferjubryggjur, endurbætur						100	100	200
Samtals	8,1	24,2	111,9	125,2	68	100	100	537,4

Greinargerð.

Efnisyfirlit.

1. Framtíðarsýn og meginmarkmið	bls.	45
1.1 Samhæfing stefna og áætlana	bls.	46
1.2 Samgönguáætlun	bls.	47
1.3 Gerð samgönguáætlunar og samráð	bls.	47
2. Markmið, áherslur og aðgerðir	bls.	49
2.1 Mælikvarðar samgönguáætlunar	bls.	49
2.2 Áhrif á íslenskt samfélag	bls.	50
3. Grunnnet samgangna	bls.	54
3.1 Breytingar á grunnneti samgangna	bls.	56
4. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda	bls.	57
4.1 Samgöngustofa	bls.	57
4.2 Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta	bls.	62
4.3 Vegagerðin	bls.	64

1. Framtíðarsýn og meginmarkmið.

Samgönguáætlun þessi til 15 ára og aðgerðaáætlun til fimm ára er lögð fram með hliðsjón af fjármálaáætlun fyrir árin 2024–2028. Byggist hún á stefnumótunarferli sem hófst í lok árs 2020 þar sem í fyrsta sinn er fylgt hinum svokallaða stefnumótunarhring Stjórnarráðsins.

Innviðaráðuneytið hefur sett sér eftirfarandi framtíðarsýn og meginmarkmið fyrir alla málaflokka ráðuneytisins. Sameiginleg markmiðssetning allra stefna og áætlana ráðuneytisins rennir stoðum undir samhæfingu allrar stefnumótunar ráðuneytisins í þágu búsetufrelsis.

Framtíðarsýn.

Ísland er í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tenging byggða og Íslands við umheiminn er í jafnvægi við umhverfið.

Meginmarkmið.

1. Innviðir mæti þörfum samfélagsins:

- Fjölbreytt framboð húsnæðis.
- Efning atvinnulífs með uppbyggingu og rekstri öruggra samgangna innan landshluta og milli þeirra.
- Gott aðgengi að þjónustu.
- Sem flest störf verði óstaðbundin.

2. Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt:

- Öflug sveitarfélög.
- Efning vinnu- og þjónustusóknarsvæða.
- Hagkvæmar, öruggar og umhverfisvænar samgöngum í þágu íbúa og atvinnulífs.
- Skipulag byggðar og landnotkunar stuðli að sjálfbærri þróun þéttbýlisstaða þar sem hugað er að góðu aðgengi að þjónustu og gæðum í hinu byggða umhverfi og lifandi bæjarrýmum.

1.1. Samhæfing stefna og áætlana.

Virk stefnumótun er forsenda framfara. Þegar lýðræðissamfélög þurfa að takast á við áskoranir móta þau sér stefnu og áætlanir. Sameina þarf kraftana og brýnt er að allir hlutaðeigandi komi að lausnum svo að þær nýtist á fjölþættan hátt og myndi sameiginlega framtíðarsýn.

Ríkar kröfur eru gerðar til reksturs hins opinbera, ríkis og sveitarfélaga, um skilvirkni og hagkvæmni og jafnframt er leitast við að veita góða þjónustu og ná árangri. Því er nauðsynlegt að opinberir aðilar hafi skýra framtíðarsýn og forgangsraði verkefnum með tilliti til stefnu-mörkunar hverju sinni.

Í innviðaráðuneytinu er lögð rík áhersla á samhæfingu stefna og áætlana. Stefnur í málaflokkum ráðuneytisins verða fimm; stefna í sveitarstjórnarmálum, byggðaaætlun, samgönguáætlun, húsnaðisstefna og landsskipulagsstefna. Landsskipulagsstefnu er ætlað að stuðla að samhæfingu í stefnumótun ríkis og sveitarfélaga um landnotkun. Í því skyni að ná sem bestum árangri verða áætlanirnar settar fram með sameiginlegri framtíðarsýn og meginmarkmiðum, sem er grundvöllur samhæfingar. Málefnin mynda þannig eina heild og hefur starfsemi á einu sviði áhrif á hin. Fátt hefur til að mynda meiri áhrif á þróun byggðar en húsnaðismál og samgöngur eru eitt stærsta byggðamálið.

Ávinningur af samhæfingu áætlana er margþættur og felur til að mynda í sér möguleika á betri nýtingu fjármuna, aukið gagnsæi og samvinnu málaflokka um sambærilegar eða sameiginlegar áherslur og aðgerðir. Með samhæfingu er unnt að hámarka árangur opinberra áætlana á öllum stigum stjórnsýslunnar og samræma jákvæð áhrif þeirra. Sameina þarf kraftana og brýnt er að allir hlutaðeigandi komi að lausn mála.

Samhæfing stefna og áætlana byggist á eftirfarandi þáttum:

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

Ráðherra hefur ákveðið að áætlanir ráðuneytisins verði samhæfðar í þágu búsetufrelsis. 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.

Fjölbreytt íbúðasamsetning, nærþjónusta og grunnkerfi fjölbreyttra samgöngumáta óháð staðsetningu á landinu er því grunnstefið í hugtakinu búsetufrelsi.

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

- Öflugum sveitarfélögum.
- Fjölbreyttu framboði húsnaðis.
- Eflingu atvinnulífs með uppbyggingu og rekstri öruggra samgangna innan landshluta og milli þeirra.
- Góðu aðgengi að þjónustu.
- Sem flest störf verði án staðsetningar.
- Eflingu vinnu- og skólasóknarsvæða.
- Hagkvæmum, öruggum og umhverfisvænum samgöngum í þágu íbúa og atvinnulífs.
- Skipulagi byggðar og landnotkunar sem stuðli að sjálfbærri þróun þéttbýlisstaða þar sem hugað verði að góðu aðgengi að þjónustu og gæðum í hinu byggða umhverfi og lifandi bæjarrymum.

1.2. Samgönguáætlun.

Stefnumótun stjórnvalda og Alþingis birtist í samgönguáætlun, til fimm ára og fimmtán ára. Þingsályktunartillaga um samgönguáætlun byggist á grænbók og hvítbók um samgöngumál. Í grænbókinni birtist mat á stöðu, áskorunum og tækifærum fyrir allar greinar samgangna ásamt valkostum til framtíðar. Í hvítbókinni birtast drög að stefnu, lykilviðfangsefni málaflokksins, áherslur og aðgerðir ásamt mat á áhrifum stefnunnar á íslenskt samfélag.

Samgönguáætlun tekur til fjáröflunar og útgjalda til allra greina samgangna, þ.e. flugmála, vegamála og siglingamála, þ.m.t. almenningssamgangna, hafnamála, sjóvarna, öryggismála og umhverfismála samgöngugreina.

Við gerð samgönguáætlunar skal m.a. byggja á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu greiðar, öruggar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðaðþróun. Jafnframt skal taka mið af eftirfarandi markmiðum:

- Að ná fram samræmdri forgangsöröðun og stefnumótun.
- Að ná fram hagkvæmri nýtingu fjármagns og mannafla.
- Að ná fram samræmdu skipulagi samgöngugreina og samstarfi stofnana ráðuneytisins og fyrirtækja á þess vegum.

Lögð skal áhersla á að fjármunir ríkissjóðs nýtist sem best og skal forgangsöröðun byggjast á mati á þörf fyrir samgönguframkvæmdir í landinu í heild og í einstökum landshlutum.

Áður en áætlun er unnin leggur ráðherra fyrir samgönguráð stefnu sína í helstu málaflokkum, auk fjárhags- og tímaramma. Tillögur byggðar á þeirri stefnu skulu unnar í stofnunum og fyrirtækjum samgöngumála fyrir ráðið. Samgönguráð undirbýr og semur tillögu að samgönguáætlun og leggur fyrir ráðherra til afgreiðslu og ákvörðunar.

1.3. Gerð samgönguáætlunar og samráð.

Samgönguráð, sem skipað er af ráðherra, gerir tillögu til ráðherra um stefnumótandi samgönguáætlun ásamt fimm ára aðgerðaáætlun. Við gerð hvítbókarinnar sátu eftirfarandi fulltrúar í samgönguráði:

- Lilja Einarsdóttir, formaður, fulltrúi ráðherra.
- Gissur Jónsson, varaformaður, fulltrúi ráðherra.
- Jón Gunnar Jónsson, forstjóri Samgöngustofu.
- Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar.
- Sveinbjörn Indriðason, forstjóri Isavia ohf.
- Ólafur Kr. Hjörleifsson, skrifstofustjóri.

Með samgönguráði unnu að hvítbókinni Árni Freyr Stefánsson, Valgerður B. Eggertsdóttir og Friðfinnur Skaftason sérfræðingar á skrifstofu samgangna hjá innviðaráðuneytinu.

Verkferlið.

Samgönguáætlun var að þessu sinni unnin í samræmi við stefnumótunarferli Stjórnarráðsins, svokölluðum sporbaug stefnumótunar. Meginafurðir þess ferlis eru stöðumat og valkostir (grænbók) og drög að stefnu (hvítbók). Samráð og samhæfing hafa verið leiðarljós í allri vinnu, bæði grænbókar og hvítbókar. Hefur samráðið byggst á opnum fundum í öllum landshlutum og fundum með hagsmunaaðilum auk sameiginlegs fundar með fulltrúum annarra ráðuneyta.

Grænbók.

Vinna við grænbók hófst í upphafi árs 2021. Stöðumat grænbókarinnar byggðist annars vegar á greiningum framkvæmdaraðila, þ.e. stofnana ráðuneytisins og opinbera hlutafélagsins

Isavia, og hins vegar á niðurstöðum víðtæks samráðsferlis. Í samvinnu við landshlutasamtök sveitarfélaga voru haldnir opnir fundir í öllum landshlutum frá 3. mars til 9. apríl 2021. Fundirnir samanstóðu af erindum frummælenda, hópavinnu og umræðu. Jafnframt var fundað með öðrum ráðuneytum og samstarfsaðilum, þar sem snertifletir samgönguáætlunar við aðrar áætlanir Stjórnarráðsins voru ræddar. Síðasti liður samráðsferlis grænbókarinnar fór fram sumarið 2021 þegar hún var lögð fram í opið samráð á samráðsgátt stjórnvalda.

Öll gögn tengd vinnslunni eru aðgengileg á vefsvæði grænbókar. Fyrir utan grænbókina sjálfa eru þar samantekt á stöðumati stofnanna og samantekt á niðurstöðum samráðsfunda auk fleiri gagna.

Hvítbók.

Opið samráð og samhæfing áætlana voru áfram í forgrunni við vinnslu hvítbókarinnar. Í október 2022 voru aftur haldnir opnir samráðsfundir fyrir alla landshluta í samvinnu við landshlutasamtök sveitarfélaga. Fundirnir voru sameiginlegir fyrir allar áætlanir ráðuneytisins undir yfirskriftinni „Vörðum leiðina saman“. Meginhluta fundartíma var varið í hópavinnu þar sem unnið var út frá hugtakinu *búsetufrelsi*, sem samnefnara allra stefna og áætlana innviðaráðuneytisins. Var reynt að svara því herjar væru helstu áherslur til að ná markmiðum um búsetufrelsi og hvaða leiðir væru að því markmiði. Áhersla var lögð á það í vinnunni að greina betur áherslur yngra fólks en áður hefur verið gert og var m.a. gerð skoðanakönnun á meðal ungs fólks á aldursbilinu 16–20 ára.

Hvítbókin, ásamt skýrslu um mat á umhverfisáhrifum áætlunarinnar, var svo endanlega lögð fram í opið samráð í sex vikur í mars og apríl 2023.

Aðrar greiningar.

Samhliða vinnu við gerð grænbókar og hvítbókar hafa starfshópar unnið að greiningum og tillögum.

- Verkefnishópur skilaði skýrslu um árangursmat umferðaröryggisaðgerða í júní 2021.
- Verkefnishópur um áhrif loftslagsbreytinga á samgöngur og forsendur aðlögunar að þeim skilaði af sér skýrslu í júní 2021.
- Starfshópur um stöðu barna og ungmenna í samgöngum vann stöðuggreiningu og skilaði af sér skýrslu um málið í júlí 2021.
- Ásta Þorleifsdóttir og Sigrún Birna Sigurðardóttir unnu stöðuggreiningu á samgöngum og jafnrétti. Skýrsla þeirra var birt í ágúst 2021.
- Starfshópur um öryggi lendingarstaða vann heildstætt mat á mikilvægi lendingarstaða á Íslandi út frá öryggishlutverki þeirra. Hópurinn skilaði af sér skýrslu í nóvember 2021.
- Starfshópur um smáfarartæki vann tillögur að aðgerðum sem eru til þess ætlaðar að styðja við innleiðingu fjölbreyttra og umhverfisvænna ferðamáta auk þess að auka öryggi við notkun smáfarartækja. Hópurinn skilaði af sér skýrslu í júní 2022.
- Starfshópur um stöðu fatlaðs fólks í samgöngum vann greiningu á stöðu fatlaðs fólks í samgöngum og mótaði aðgerðaáætlun byggða á þeim niðurstöðum. Hópurinn skilaði af sér skýrslu í byrjun árs 2023.
- Starfshópur um lokun Reykjanesbrautar vann viðbragðsáætlun svo hægt verði að bregðast hratt við ef erfiðar vetraraðstæður skapast á Reykjanesbraut. Hópurinn skilaði af sér skýrslu í janúar 2023.
- Starfshópur um stöðu reiðvegamála á Íslandi vann mat á stöðu reiðvegamála og tillögu að aðferðafræði í forgangs röðun reiðvega á samgönguáætlun. Hópurinn skilaði af sér minnisblaði til samgönguráðs.

- Starfshópur um Sundabraut vann að undirbúningi framkvæmdarinnar. Endurmat var gert á hönnun og kostnaðaráætlunum þeirra kosta sem álitlegastir eru í þverun Kleppsvíkur, brúar og ganga. Gerð var grein fyrir niðurstöðum í skýrslu sem kom út í janúar 2021. Þá var unnið félagshagfræðilegt mat á Sundabraut og kom sú skýrsla út ári seinna, í janúar 2022. Verkefnisstjórn yfir verkefninu var skipuð í september 2022.

Þá hefur verið unnið að mati á umhverfisáhrifum áætlunarinnar samhliða vinnslu hvítbók- arinnar. Öll gögnin eru aðgengileg á vef Stjórnarráðsins.

Öll gögn eru aðgengileg á vefsvæði samgönguáætlunar.

2. Markmið, áherslur og aðgerðir.

Sú stefna og þær áherslur og aðgerðir sem í þessari samgönguáætlun birtast fela í sér mikil tækifæri til framfara fyrir bæði almenning og atvinnulíf og munu efla samkeppnishæfni einstakra landshluta og landsins í heild.

2.1. Mælikvarðar samgönguáætlunar.

Mælikvarðar varða leiðina að árangri í markmiðum samgönguáætlunar.

Tafla 12 : Mælikvarðar greiðra samgangna.

		Staða 2022	Viðmið 2024	Viðmið 2028
A	Fjöldi farþega með almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu (þús. innstig)	11.100	15.780	20.514
B	Hlutfall almenningssamgangna, hjólræða og gangandi á höfuðborgarsvæðinu	25%	26%	28%
C	Hlutfall almenningssamgangna, hjólræða og gangandi utan höfuðborgarsvæðisins	23%	24%	26%
D	Óbundið slitlag á stofnvegum, utan hálendis	307 km	278 km	235 km

Tafla 13: Mælikvarðar öruggra samgangna.

		Staða 2022	Viðmið 2024	Viðmið 2028
A	Fjöldi látinna og alvarlega slasaðra í umferðinni	204	158	129
B	Fjöldi slasaðra sjómanna	101	146	119
C	Flugslys og alvarleg flugatvik í flutningaflugi loftfara skráðum á Íslandi, mælt á hverjar 10.000 flughreyfingar	1,51	0,75	0,61
D	Aðskilnaður akstursstefna, hlutfall af vegum yfir 7.000 ÁDU með hámarkshraða >70 km/klst.	65,7%	72,9%	84,2%
E	Fjöldi einbreiðra brúa á Hringvegi	29	28	21

Tafla 14: Mælikvarðar hagkvæmra samgangna.

		Staða 2022	Viðmið 2024	Viðmið 2028
A	Slysakostnaður á þjóðvegum, þriggja ára meðaltal (kr./km ekinn)	9,1*	7,8	6,3
B	Samgöngukostnaður heimila	15,1 %	14%	14%

*Meðaltal áranna 2019-2021.

Tafla 15: Mælikvarðar umhverfislega sjálfbærra samgangna.

		Staða 2022	Viðmið 2024	Viðmið 2028
A	Losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum (kt CO ₂ -ígildi)	2.072*	2.766	2.712
B	Hlutfall hreinorkufólksbíla í umferð	14%	18%	26%

*Gildið á við um stöðu ársins 2021. Losun það ár var óvenju lág vegna heimsfaraldurs Covid-19. Staðan 2022 liggur ekki fyrir.

Tafla 16: Mælikvarðar jákvæðrar byggðapróunar.

		Staða 2022	Viðmið 2024	Viðmið 2028
A	Fjöldi farþega með almenningssvögnum milli byggða	281.500	310.000	377.000
B	Fjöldi farþega með innanlandsflugi	645.331	743.000	836.000
C	Lengd tengivega með bundnu slitlagi (km)	1.288	1.323	1.463

2.2. Áhrif á íslenskt samfélag.

Áherslur og aðgerðir samgönguáætlunar fela í sér margháttuð áhrif á íslenskt samfélag.

Alþjóðleg áhrif.

Áætlað er að umferðarslys kosti íslenskt samfélag á bilinu 40–60 milljarða kr. á hverju ári. Aðgerðir og áherslur í samgöngumálum hafa því lengi miðað að því að fækka slysum og auka öryggi í öllum greinum samgangna. Í alþjóðlegu samhengi höfum við náð árangri og verið meðal þeirra Evrópuþjóða þar sem fæstir látast í umferðinni miðað við höfðatölu. Til framtíðar er stefnt að því að Ísland verði í hópi þeirra fimm Evrópulanda þar sem fæstir látast í umferðinni miðað við höfðatölu.

Ísland á mikið undir greiðum samgöngum við önnur lönd. Áhersla á eflingu alþjóðlegra gátta miðar að því að styrkja stöðu landsins í alþjóðlegum samgöngum bæði með tilliti til ferðamanna og vöruflutninga. Með tilkomu varaflugvallargjalds verður mögulegt að byggja upp Akureyrarflugvöll og Egilsstaðaflugvöll sem fullnægjandi varaflugvelli fyrir Keflavíkurflugvöll og gera nauðsynlegar úrbætur á Reykjavíkurflugvelli. Mun gjaldið tryggja fjármögnun nauðsynlegrar uppbyggingar. Sú uppbygging mun jafnframt styðja við hlutverk þeirra sem alþjóðaflugvelli til framtíðar. Öflugt varaflugvallakerfi mun um leið efla samkeppnishæfni landsins í alþjóðasamfélaginu.

Keflavíkurflugvöllur hefur vaxið hratt á undanförunum árum, samhliða hröðum vexti ferðaþjónustu hér á landi. Stefnt er að því að völlurinn þróist áfram með það að markmiði að hann standist samanburð við bestu flugvelli í heimi. Þá er stöðugt unnið að því að fjölga áfangastöðum áætlunarflugs frá Keflavík. Tengiflug íslenskra flugfélaga yfir Atlantshaf með Keflavíkurflugvöll sem miðpunkt er lykilþáttur í árangri á því sviði. Unnið verður að því að tryggja þá stöðu til framtíðar, t.d. í ljósi fyrirhugaðra kolefnisgjalda á flug innan Evrópska efnahagssvæðisins.

Náttúrufarsbreytingar vegna aukins magns gróðurhúsalofttegunda í andrúmsloftinu eru eitt stærsta mál samtímans. Ísland hefur undirgengið alþjóðlegar skuldbindingar til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og unnið hefur verið eftir aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum til 2030. Stór hluti losunar á beinni ábyrgð landsins kemur frá samgöngum, og þá sérstaklega frá vegasamgöngum. Áherslur, aðgerðir og forgangsöröðun framkvæmda miðast í æ ríkari mæli að því að draga úr losun. Lykilaðgerðir í þessa átt eru orkuskipti í

samgöngum og breyttar ferðavenjur. Árangur á þessu sviði mun draga úr notkun innflutts jarðefnaeldsneytis á komandi árum auk þess að styrkja umhverfisvæna valkosti í ferðum, svo sem almenningssamgöngur, hjólréiðar og göngu.

Þrátt fyrir samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda er ljóst að breytingar hafa þegar orðið á náttúrufari og spár gera ráð fyrir að þær muni aukast til framtíðar. Hækkun sjávarmáls, hopun jökla og breytingar í veðurfari eru dæmi um breytingar sem geta haft áhrif á innviði og virkni samgangna. Áherslur og aðgerðir hafa þegar verið mótaðar í þá átt að tryggja aðlögun innviða að þessum breytingum. Vöktun á breytingum verði eflað og viðbrögð aðila samhæfð svo ekki komi til samgöngurofs.

Það að Ísland standist alþjóðlegar skuldbindingar í loftslagsmálum skiptir miklu máli fyrir orðspor landsins. Þá munu áherslur og aðgerðir sem stuðla að því að samfélagið þróist í átt að sjálfbærni og að innviðir hafi viðnámsþrótt gagnvart náttúrufarsbreytingum.

Landshlutar.

Lífsgæði og velmegun í öllum landshlutum eru mjög háð góðum samgöngum. Viðfangs-efni og áherslur í samgöngum eru þó mismunandi milli landshluta.

Lykilþáttur í því að tryggja öryggi er að innviðir séu í góðu ástandi og að þeim sé vel viðhaldið. Í mati World Economic Forum á samkeppnishæfni þjóða árið 2019 voru íslenskir samgönguinnviðir metnir með tilliti til gæða. Þeir komu ekki vel út miðað við hefðbundin samanburðarlönd á Norðurlöndum eða Vestur-Evrópu. Vegagerðin hefur áætlað að uppsöfnuð viðhaldsþörf á þjóðvegakerfinu sé á bilinu 70–80 milljarðar kr. Ísavia hefur áætlað að uppsöfnuð þörf í flugvallakerfinu sé um 20 milljarðar kr. Til framtíðar er því nauðsynlegt að fjárfesting í samgönguinnviðum verði nægjanleg 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.

Þjóðvegakerfið er megingangur samfélaga innan landshluta og milli þeirra. Um vegina fer meginstraumur fólks- og vöruflutninga ásamt sífellt stækkandi hópi ferðamanna. Þróun, viðhald og rekstur þjóðvegakerfisins er því lykilþáttur í að tryggja samkeppnishæfni svæða og stuðla að búsetufrelsi. Öflug fjárfesting í nýframkvæmdum og viðhaldi mun stuðla að þessum markmiðum. Meðal helstu verkefna sem áformuð eru er stórfelld uppbygging á Vestfjarðavegi, Norðausturvegi um Brekknaheiði, Skógarstrandavegi, Norðausturvegi, Bárðardalsvegi, á Hringvegi um Suðurfirði og Lagarfljót, um Lón og við Skaftafell. Aðskilnaður akstursstefna á stofnleiðum frá höfuðborgarsvæðinu, Reykjanesbraut, Suðurlandsvegi og Vesturlandsvegi, mun stuðla að greiðari umferð og fækkun slysa.

Samvinnuverkefni, Hornafjarðarfljót, Ölfusá, Öxi, Reynisfjall, Sundabraut og tvöföldun Hvalfjarðarganga eiga það sameiginlegt að skapa mikinn samfélagslegan ábata með styttri ferðatíma. Félagshagfræðilegt mat á Sundabraut hefur þannig sýnt fram á gríðarlegan samfélagslegan ábata. Í heild nemur þjóðhagslegur ábati 186–236 milljarða kr., eftir útfærslu. Heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu gæti minnkað um 150 þús. km á hverjum sólarhring við opnun Sundabrautar. Framkvæmdin mun efla höfuðborgarsvæðið og styrkja tengsl þess við vestur- og norðvesturhluta landsins. Áformuð gjaldtaka mun taka mið af ábata verkefnanna og þeim greiðsluvilja sem hann skapar. Vegfarendur hafi þannig meiri ávinning af því að aka nýjar leiðir en þeir greiði í veggjöld fyrir afnot af þeim. Reynslan af sambærilegum verkefnum sýnir að stytting leiða og ferðatíma getur haft margvísleg óbein jákvæð áhrif á landshluta og styrkt þannig samkeppnishæfni þeirra.

Jarðgöng eru víða eina leiðin til að tryggja góðar heilsársvegasamgöngur milli byggða. Jarðgöng hafa stórfelld áhrif á tengingu atvinnusvæða, styrkja byggðapróun og bæta umferðaröryggi. Mikilvægir jarðgangakostir eru um land allt þótt óhætt sé að fullyrða að þörfin sé brýnust á Vestfjörðum, Tröllaskaga og Austfjörðum. Fjármögnuð langtímajorðgangaáætlun, þar sem 14 mikilvægustu jarðgangakostir landsins koma til framkvæmda á næstu 30 árum í stað 80 til 100 ára, mun gjörbylta líf skjörum og styrkja til muna samkeppnishæfni landshluta með betra aðgengi að þjónustu. Komist verður hjá hvímlæðum og hættulegum flöskuhálsum um fjallvegi og íbúum og atvinnuvegum tryggðar öruggar samgöngur allt árið um kring.

Í mörgum landshlutum er stór hluti þjóðvegakerfisins enn á malarvegum. Áframhaldandi átak í lagningu bundins slitlags á tengivegi ásamt virkri forgangsröðun mun tryggja að sífellt minna hlutfall heildarumferðar um íslenska vegi fari um malarvegi. Þannig eykst öryggi og umferð verður greiðari, ekki síst á leiðum skólaaksturs, auk þess sem möguleikar til atvinnuþróunar í dreifbýli aukast.

Almenningssamgöngur hafa verið og verða áfram mikilvægur þáttur í að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum, jafna stöðu fólks, styrkja og stækka atvinnu-, þjónustu- og skólasóknasvæði og auka aðgengi og jafnræði íbúa um land allt. Í samræmi við stefnumótun í málaflokknum mun þjónusta almenningssamgangna eflast, svo sem með aukinni samþættingu leiðakerfa á landi, lofti og sjó og innleiðingu sameiginlegrar upplýsingagáttar.

Á höfuðborgarsvæðinu er unnið að stórfelldri uppbyggingu innviða fyrir alla ferðamáta í samvinnu við sveitarfélögin á svæðinu. Tímabærar framkvæmdir á stofnvegum þar sem umsvifamest er lagning stórra umferðaræða í stokka, munu greiða fyrir umferð, draga úr umhverfisáhrifum og skapa mannvænni byggð í grennd við umferðaræðar. Þróun hágæða almenningssamgangna, Borgarlínu, ásamt nýju stofnleiðakerfi hjóltreida er svo lykilþáttur í þróun svæðisins í átt að sjálfbærara borgarsamfélagi. Aukin hlutdeild almenningssamgangna í ferðamatavali á svæðinu mun greiða fyrir umferð og halda aftur af aukningu umferðartafa á svæðinu. Sjálfbærara samfélag er mikilvægur þáttur í að auka lífsgæði og efla samkeppnishæfni svæðisins, en höfuðborgarsvæðið er í samkeppni um mannauð við stórborgir í nágrannalöndum. Lykilþáttur í fjármögnun samgöngusáttmálans er innheimta flýti- og umferðargjalda. Slík gjaldtaka er alla jafna frábrugðin hefðbundinni gjalddöku að því leyti að hún er breytileg innan sólarhrings. Upphæðin er hærri á annatímum en utan þeirra og stuðlar með þeim hætti að hagfelldari dreifingu umferðarálags og betri nýtingu innviða og um leið minni umferðartöfum.

Flýti framkvæmdir um land allt, samkvæmt samgöngusáttmálanum, jarðgangaáætlun eða samvinnuverkefnunum, gera ráð fyrir að fjármögnun verði í heild eða að hluta með innheimtu veggjalda. Nánari útfærsla þeirrar innheimtu mun fara fram á vettvangi sameiginlegrar verkefnastofu innviðaráðuneytisins og fjármála- og efnahagsráðuneytisins. Mikilvægt er að til framtíðar geti tekjuöflun ríkisins af umferð staðið undir nauðsynlegri fjárfestingu, skapað sveigjanleika til þess að flýta þjóðhagslega arðbærum framkvæmdum og viðhaldið áframhaldandi hvata til orkuskipta. Þá verður í vinnunni lögð áhersla á að tekjuöflun leggist með sanngjörnum hætti á alla landsmenn. Þar verði horft til áhrifa á samgöngukostnað innan landshluta sem og á mismunandi samfélagshópa.

Atvinnulíf.

Fjárfesting í höfnum mun efla grundvöll atvinnulífs um land allt og skapa ný tækifæri til atvinnuþróunar. Meðal stærstu framkvæmda í höfnum á næstu árum má telja Þorlákshöfn,

Njarðvíkurhöfn og höfnina á Sauðárkróki. Öll verkefni eru líkleg til þess að stuðla að atvinnuþróun í höfnunum sjálfum og þeim byggðalögum sem að þeim liggja og stuðla þannig að bættum lífsgæðum og velmegun.

Hagvöxtur og atvinnuþróun víða um land byggist að stórum hluta á því að flutningar milli landshluta, frá framleiðslustað og að útflutningsstað, gangi snurðulaust fyrir sig allt árið. Flutningarnir skapa álag á innviði auk þess sem krafa um áreiðanleika krefst góðrar þjónustu, ekki síst á veturna. Áhersla þess efnis að flutningaleiðir á landi og sjó verði skilgreindar tryggir að uppbygging og viðhald taki mið af álagi. Efling vetrarþjónustu mun enn auka bæði áreiðanleika og öryggi vetrarsamgangna og stuðla að aukinni samkeppnishæfni atvinnulífs um land allt.

Vetrarþjónusta er ekki bara mikilvæg fyrir vöruflutninga. Áreiðanlegar samgöngur árið um kring skipta alla vegfarendur máli og eru lykilþáttur í eflingu vinnusóknarsvæða. Sterk vinnusóknarsvæði efla atvinnuþróun að því leyti að fyrirtæki geta leitað mannauðs af stærra svæði en bara því byggðarlagi sem þau eru í. Um leið eflir það stöðu starfsmanna að fólk geti sótt vinnu til fleiri staða en það býr á. Þannig er stuðlað að auknu hagræði og tækifærum fyrir bæði starfsfólk og fyrirtæki.

Orkuskipti í samgöngum skapa mikil tækifæri í atvinnuþróun. Aukið vægi innlendra og vistvænna orkugjafa í flutningum mun draga úr kostnaði, áhættu í rekstri og umhverfisáhrifum. Til framtíðar eru mörg tækifæri til árangurs, hvort sem litið er til almennrar umferðar á vegum, þungaflutninga, siglinga eða flugs.

Almenningur.

Samgöngur hafa mjög mikil áhrif á daglegt líf landsmanna og eru lykilþáttur í allri þjóðfélagsþróun til framtíðar. Þær áherslur sem samgönguáætlun boðar hafa marghátuð áhrif á þróun samgangna og samfélagsins í heild.

Raunhæfum valkostum til daglegra ferða ætti að fjölga með eflingu almenningssamgangna og styrkingu á innviðum fyrir gangandi fólk, hjóleiðar og smáfarartæki. Grænar og öflugar almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar munu efla ferðaþjónustu og bæta þjónustu við almenning. Loftbrú mun áfram tryggja aðgengi íbúa með lögheimili fjarri höfuðborgarsvæðinu og á eyjum. Með því móti er stuðlað að því að fólk fái tækifæri til þess að draga úr samgöngukostnaði sínum og umhverfisáhrifum. Það mun einnig halda aftur af tafakostnaði þeirra sem velja að aka um á fólksbíl. Greiningar sýna enn fremur að árangur í þessum efnum muni sérstaklega koma til móts við þarfir fólks í tekjulægri hópum, yngra fólk, námsmenn og eldri borgara.

Ferðalög fatlaðs fólks milli landshluta munu verða auðveldari með bættu aðgengi í leiðakerfi almenningssamgangna og með endurbótum á biðstöðvum almenningssvagna og flugstöðvum.

Margháttaðar aðgerðir munu áfram stuðla að því að slysum í öllum samgöngugreinum muni halda áfram að fækka. Aðgerðir verði byggðar á rannsóknnum og greiningum og þannig unnið að því að hámarka árangur þeirra. Greiningar liggja þegar fyrir sem hjálpa við að móta aðgerðir með tilliti til kynja og mismunandi aldursþópna. Hættulegum vegarköflum mun fækka stöðugt, m.a. með innleiðingu á heildstæðu umferðaröryggismati á þjóðvegakerfinu. Þá mun öruggt farnetssamband á öllum þjóðvegum stuðla að auknu öryggi vegfarenda auk þess að styðja við mögulega tækniþróun í aukinni sjálfvirknivæðingu farartækja.

Áherslur á að draga úr staðbundnum umhverfisáhrifum frá samgöngum miðast við að færri upplifi óþægindi, svo sem vegna hávaða eða loftmengunar frá umferð. Þá munu aðgerðir sem

stuðla að orkuskiptum, á við þéttingu nets hleðsluinnviða, veita almenningi tækifæri til að draga úr samgöngukostnaði sínum og umhverfisáhrifum.

3. Grunnnet samgangna

Skilgreining.

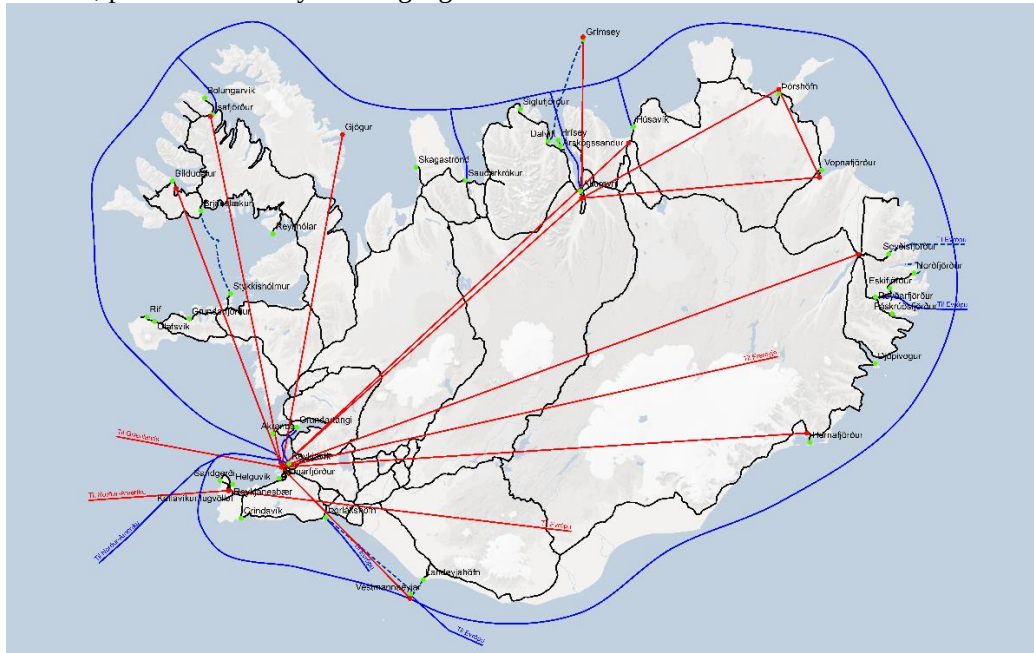
Grunnnet vegakerfisins eru stofnvegir eins og þeir eru skilgreindir í 8. gr. vegalaga, nr. 80/2007: „Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvalla og hafna sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.“

Til grunnnetsins teljast einnig allir áætlunarflugvellar, helstu flugleiðir og helstu hafnir, ferju- og siglingaleiðir með fram ströndinni og inn á hafnir. Á sama hátt teljast siglingaleiðir og flugleiðir til og frá landinu til grunnnets samgöngukerfisins.

Uppbygging grunnnetsins.

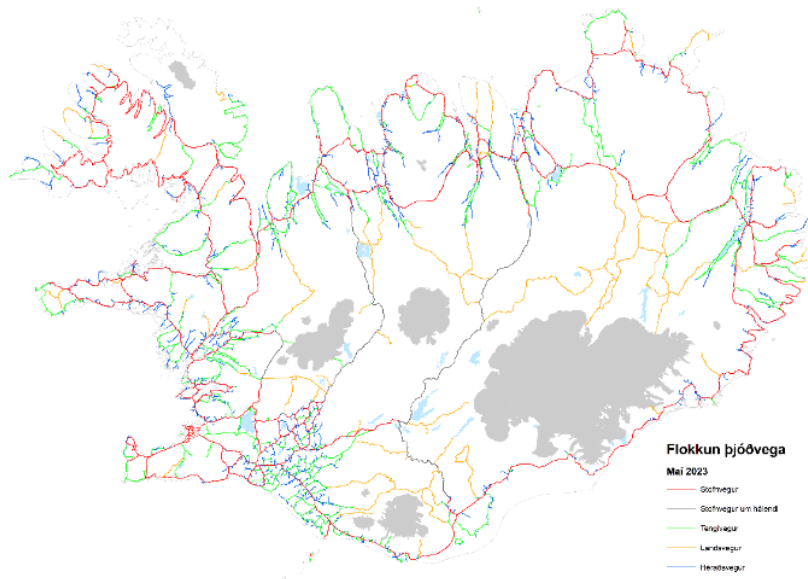
Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.

Skilgreint grunnnet samgangna á landinu er tæplega 4.850 km vegakerfi, 36 hafnir og 13 flugvellar. Innviðir samgangna eru umfangsmeiri og er þjóðvegakerfið rúmlega 12.900 km að lengd. Stofnvegir eru 4.843 km, tengivegir 3.484 km, héraðsvegir 2.630 km og landsvegir tæplega 1.975 km. Bundið slitlag er á 5.854 km. Af 1.173 brúm í þjóðvegakerfinu eru 651 einbreið, þar af voru 30 brýr á Hringveginum einbreiðar í lok árs 2022.

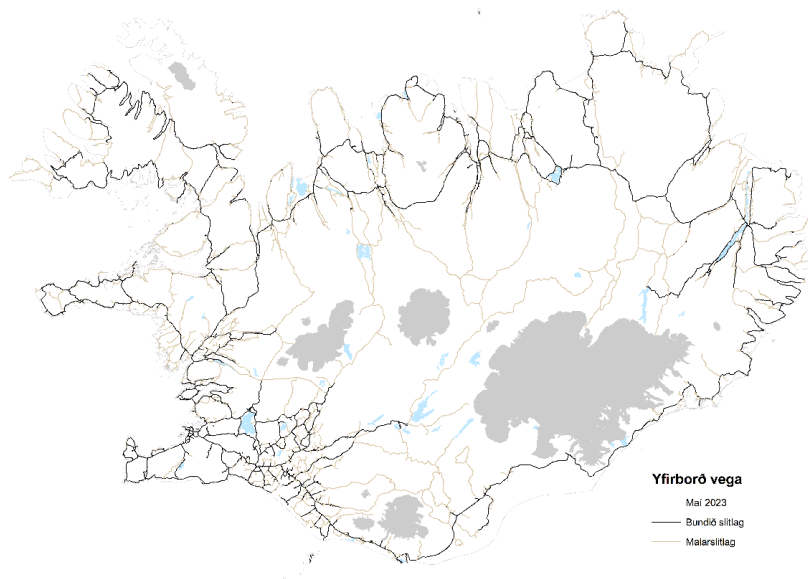


Mynd 1: Grunnnet samgangna 2023.

Miðað er við að allir byggðakjarnar með u.þ.b. 100 íbúa eða fleiri tengist grunnneti á landi. Einnig er það látið ná til þeirra staða sem gert er ráð fyrir að verði hvað mikilvægastir fyrir fiskveiðar, ferðaþjónustu og flutninga að og frá landinu. Grunnnetið er samfellt og liggur um þéttbýlisstaði þegar svo háttar til. Helstu samgönguæðar á stærstu þéttbýlissvæðunum teljast til netsins.



Mynd 2: Flokkun þjóðvega árið 2023.



Mynd 3: Bundið slitlag er nú á flestum stofnvegum. Myndin sýnir yfirborðsgerð á helstu vegum.



Mynd 4: Ársdagsumferð (ÁDU) árið 2022.

Þær hafnir teljast til grunnnets samgönguáætlunar sem um fara árlega meira en tíu þúsund tonn af vörum eða þar sem landað er meira en átta þúsund tonnum af sjávarafla, auk ferjuleiða og viðkomandi ferjuhafna. Hafnir í grunnneti eru 37.

Flugvællir með virku áætlunarflugi teljast flugvællir í grunnneti.

Vegakerfið er umfangsmesta samgöngukerfið í grunnnetinu og þar af leiðandi langdýrast í uppbyggingu, viðhaldi og rekstri.

3.1. Breytingar á grunnneti samgangna.

Litlar breytingar hafa orðið á grunnneti samgangna frá síðustu samgönguáætlun. Reykhólahöfn og Helguvíkurböfn koma inn í grunnnet hafna vegna aukinna umsvifa, en hafnirnar í Keflavík og Njarðvík falla út úr grunnneti hafna vegna minnkandi umsvifa. Við þessar breytingar á höfnum í grunnneti verða skilgreindir stofnvegir að Reykhólahöfn og Helguvíkurböfn, en stofnvegurinn að Keflavíkurböfn og Njarðvíkurböfn, þ.e. Keflavíkurbogur, fellur af vegaskrá. Sú breyting er gerð á Hlíðarvegi, frá Vopnafirði til Hringvegur, að flokkun hans er breytt úr stofnvegi í tengiveg. Flokkun Axarvegur er einnig breytt úr tengivegi í stofnveg, en Skriðdals- og Breiðdalsvegi er breytt úr stofnvegi í tengiveg milli Axarvegur og Hringvegur.

Þróunaráætlun Keflavíkurbogvallar

Þróunaráætlun Keflavíkurbogvallar hefur verið uppfærð frá síðustu samgönguáætlun. Núgildandi áætlun gildir til 2045. Í áætluninni er lögð áhersla á að aðlaga framtíðaruppbyggingu betur að mögulegum sveiflum í farþegaþróun með því að fasaskipta henni. Horft er til þess að undirbúa flugvöllinn fyrir orkuskipti í flugi. Gert ráð fyrir nýju svæði fyrir vöruflutninga. Þá er lögð áhersla á að bæta aðkomu að flugvællinum, með yfirbyggðum gönguleiðum, bílastæðahúsum og aðstöðu fyrir fjölbreytta ferðamáta.

4. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda.

Eitt meginverkefni gildandi fjármálaáætlunar er að draga úr þenslu í þjóðfélaginu og þar með halda aftur af ríkisútgjöldum. Fjármálaáætlun er endurnýjuð árlega. Aukist svigrúm mun það hafa jákvæð áhrif á ramma samgönguáætlunar og forgangsröðun framkvæmda og/eða þjónustustig vetrarþjónustu, almennrar þjónustu og almenningssamgangna.

Á tímabili áætlunarinnar til ársins 2038 er gert ráð fyrir að um 909 milljörðum kr. verði varið til samgöngumála. Fjárveitingar skiptast með eftirfarandi hætti.

4.1. Samgöngustofa.

4.1.1. Tekjur og framlög.

Skatttekjur eða það sem áður var nefnt markaðir tekjustofnar Samgöngustofu samkvæmt fjárlögum eru umferðaröryggisgjald og skráningargjöld ökutækja.

Skatttekjur innheimtar af Samgöngustofu eru tekjustofn sem rennur í ríkissjóð.

Rekstrartekjur myndast vegna vinnu við lögbundin verkefni sem stofnunin sinnir. Þær eru áætlaðar 7.200 millj. kr. á tímabilinu og samanstanda af árgjöldum starfsleyfishafa, þjónustutekjum vegna nýsmíða og breytinga á skipum, breytinga á áður útgefnum heimildum, endurgreiddum kostnaði við samnorðan gagnagrunn yfir kröfur til ökutækja og tegundir bifreiða sem uppfylla þær (Nortype) og annarra sérstakra verkefna, svo sem gagnaúrvinnslu og útgáfu ýmissa skírteina.

Gert er ráð fyrir að framlag ríkissjóðs til Samgöngustofu standi undir almennum lögbundnum verkefnum. Málaflokkur samgöngumála fer vaxandi, t.d. vegna evrópskra krafna um samræmt regluverk í samgöngum, neytendavernd og umhverfismál. Meðal lögbundinna verkefna eru leyfisveitingar í öllum samgöngugreinum, úttektir hjá þeim aðilum sem hafa útgefin starfsleyfi frá stofnuninni, skoðanir á erlendum skipum og loftförum, neytendamál, framkvæmd öryggisáætlana og forvarna, þ.m.t. fræðsla og nýjar kröfur um samræmd upplýsingakerfi. Heildarframlag ríkissjóðs á tímabilinu er áætlað 7.700 millj. kr.

Áætluð heildarútgjöld Samgöngustofu að teknu tilliti til samþykkrar fjármálaáætlunar 2024–2028 eru 14.200 millj. kr.

4.1.2. Gjöld.

Gjöld Samgöngustofu eru fyrst og fremst rekstrargjöld og að mestu leyti launakostnaður. Hér á eftir er gerð grein fyrir helstu lögbundnu hlutverkum stofnunarinnar.

4.1.2.1. Stjórnsýsla og rekstur.

Samgöngustofa fer með stjórnsýslu samgöngumála: Flugmála, hafnamála, siglingamála, sjóvarna, umferðarmála og vegamála. Ítarlegt regluverk gildir um allar samgöngur, sem er að mestu leyti alþjóðlegt að uppruna.

Starfsemi Samgöngustofu sætir eftirliti alþjóðlegra stofnana sem taka reglulega út stjórnsýslu stofnunarinnar á ýmsum sviðum sem lúta evrópskum öryggis- og verndarreglum.

Lögð er áhersla á að öll starfsemi Samgöngustofu standist kröfur EES-samningsins svo að ekki komi til takmarkana á flugi eða siglingum héðan.

4.1.2.2. Forvarnir og öryggisáætlanir.

Öryggisáætlanir í samgöngumálum heyra undir Samgöngustofu. Markmið stofnunarinnar er að samræma verklag eins og hægt er á milli samgöngugreina.

Allar áætlanirnar samanstanda af fjórum meginþáttum með mismunandi vægi eftir viðfangsefni:

1. Stefnumörkun og markmiðum.
2. Öryggisstjórnun.
3. Skráningu og greiningu.
4. Fræðslu og upplýsingum.

Séráætlun er gerð fyrir hverja grein samgangna í öryggis- og fræðsludeild stofnunarinnar. Samstarf er við rannsóknarnefnd samgönguslysa um öryggismál í flugi, siglingum og umferð á landi. Nefndin gerir jafnan tillögur er miða að öryggi fyrir allar samgöngugreinar í kjölfar rannsókna á atvikum og slysum. Einnig er gott samstarf við Vegagerðina, lögreglu, Landsbjörg og fagráð samgangna svo að einhverjir séu nefndir.

Samgöngustofa heldur skrá yfir öll umferðarslys sem skráð eru af lögreglu og slys/óhöpp sem skráð eru hjá fyrirtækinu Árekstur.is. Flugrekendum og starfsleyfishöfum flugleiðsögu ásamt skírteinishöfum ber að tilkynna til stofnunarinnar skilgreind atvik í flugi eða flugleiðsögu. Jafnframt þurfa einkaflugmenn að skila tilkynningum til stofnunarinnar.

Sjómönnum og öðrum ber að tilkynna Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slys og öryggisatvik á sjó. Samgöngustofa skráir eftir þeim tilkynningum í samevrópskan sjóslysagagnagrunn (EMCIP). Slysa- og atvikaskráning Samgöngustofu er afar mikilvæg fyrir forvarnir og gerir kleift að fylgjast með þróun öryggis á vegum, í lofti og á legi. Með góðri greiningu slíkra gagna er mögulegt að finna áhættuþætti í umferð, flugi og siglingum og bregðast við þeim með viðeigandi ráðstöfunum.

Samgöngustofa stýrir fræðslu og miðlun upplýsinga um öryggismál samgangna og stuðlar að þátttöku og samstarfi allra aðila sem vilja vinna að framgangi þeirra. Reglulega er efnt til herferða sem ætlað er að draga úr áhættuþegðun eða miðla upplýsingum um áhættuþætti í samgöngum.

Flugöryggisáætlun.

Mikilvægur þáttur í mótun flugöryggisáætlunar er úrvinnsla gagna um flugslys og flugatvik. Safnað er gögnum um flugslys og flugatvik sem eru skráð í samevrópskan gagnagrunn sem auðveldar aðildarríkjum Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) að safna og deila gögnum um flugatvik. Flugatvik eru greind og í ljósi þeirrar greiningar er ráðist í aðgerðir til að fækka alvarlegum flugatvikum og flugslysum. Markmið flugöryggisáætlunarinnar er að Ísland verði í hópi þeirra fimm Evrópuríkja þar sem fæst flugslys verða miðað við flugtíma og fjölda flughreyfinga (lending og flugtak hverrar flugvélar). Einnig að áfram verði unnið að auknu öryggi og að flugslysum og alvarlegum flugatvikum í flutningaflugi fækki árlega um 3% á hverjar 10.000 flughreyfingar og að flugslysum og alvarlegum flugatvikum í almannaflugi fækki um 10% á ári.

Eitt lykilatriði flugöryggisstjórnunar er að stjórna öryggisáhættu sem gengur út á að bera kennsl á áhættu, meta hana og taka ákvörðun um bestu aðgerðir til að draga úr henni.

Hjá EASA fer þetta ferli fram með samvinnu og samhæfingu á milli flugmálafyrivalda og leyfishafa enda eru þessir aðilar hluti af sameiginlegu flugöryggiskerfi aðildarríkja EASA og er ferlið skjalfest í flugöryggisáætlun Evrópu (EPAS). EPAS nær yfir fimm ára tímabil og er endurskoðuð og uppfærð árlega af EASA.

Með hliðsjón af þeim aðgerðum sem settar eru fram í EPAS hefur verið gefin út verkefnaáætlun fyrir flugöryggisáætlun Íslands (IPAS) en tilgangur hennar er að móta stefnu um öryggisstjórnun á vettvangi Samgöngustofu. Þannig verði ljóst hvar áherslur eru lagðar á næstu fimm árum, sem hluti af áhættu- og árangurstengdri stjórnun til aukins flugöryggis.

Siglingaöryggisáætlun.

Mikilvægt er að taka þátt í vinnu á vegum alþjóðastofnana, sérstaklega Alþjóðasiglinga-málastofnunarinnar (IMO) og Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA), við að þróa og innleiða reglur um skip og áhafnir með það að markmiði að treysta og styrkja siglingaöryggi. Því er markmið áætlunarinnar að Ísland uppfylli alþjóðlegar skuldbindingar sínar og standist reglulegar úttektir IMO og EMSA á framkvæmd og eftirfylgni alþjóðlegra öryggiskrafna. Með markvissum rannsóknum og þátttöku í starfi alþjóðastofnana á sviði öryggismála siglinga verði tryggt að alþjóðlegar reglur taki mið af íslenskum aðstæðum.

Samgöngustofa og siglingaráð fara með framkvæmd öryggisáætlunar sjófarenda. Helstu verkefni áætlunarinnar eru öryggisstjórnun, skráning og greining, fræðsla, upplýsingar og rannsóknar- og þróunarverkefni sem ætlað er að stuðla að þessum markmiðum.

Stefnt er að fækkun slysa á sjómönnum um 5% á ári þegar miðað er við tilkynningar til rannsóknarnefndar samgönguslysa og Sjúkratrygginga Íslands. Áfram verði unnið að því að treysta og auka öryggi íslenskra skipa, áhafna og farþega svo að enginn látist í sjóslysum á tímabilinu.

Samgöngustofa skráir sem fyrr segir upplýsingar um atvik og slys á sjó í samevrópskan gagnagrunn. Að auki hefur verið þróað atvikaskráningakerfi fyrir sjómenn, ATVIK-sjómenn, þar sem útgerðir geta sjálfar haldið utan um þau atvik sem eiga sér stað í skipum sínum og brugðist við á viðeigandi hátt. Samgöngustofa mun einnig geta séð heildarmyndina af tilkynntum atvikum og brugðist við með fræðslu, forvörnum og tillögum að breyttum reglum eftir því sem við á. Í öryggisáætlun sjófarenda er lögð megináhersla á öryggisstjórnun um borð í skipum. Tilgangur öryggisstjórnunarinnar er að tryggja sem best alla öryggisþætti um borð og að búnaður skips og hæfni skipverja sé ávallt í samræmi við kröfur. Einnig hefur áhersla verið lögð á auglýsingar og forvarnir fyrir sjómenn, haldnar eru ráðstefnur um valin málefni og stutt er við nýsköpun. Unnið er eftir aðgerðaáætlun fyrir hvert ár.

Umferðaröryggisáætlun.

Árlegur samfélagslegur kostnaður af umferðarslysum er 40–60 milljarðar kr. og er því til mikils að vinna að auka umferðaröryggi með öllum tiltækum ráðum. Framkvæmd umferðaröryggisáætlunarinnar er á forræði innviðaráðuneytisins en ábyrgð verkefna liggur hjá ráðuneytinu ásamt Vegagerðinni, Samgöngustofu og ríkislögreglustjóra. Eftirlit er í höndum lögreglu, Vegagerðin ber ábyrgð á úrbótum á vegum en sér einnig um uppsetningu og rekstur hraðamyndavéla, fræðsla og forvarnir eru hjá Samgöngustofu. Á tímabilinu er unnið að því að Ísland verði í hóp þeirra fimm Evrópuríkja sem búa við besta umferðaröryggið. Markmið er að látnum og alvarlega slösuðum fækki um 5% á ári að jafnaði.

Helstu aðgerðir Samgöngustofu til að ná þessu markmiði eru m.a. að:

- Breyta hegðun og viðhorfi fólks í umferðinni til betri vegar og koma með þeim hætti í veg fyrir slys.
- Umferðarfræðsla verði í öllu skólakerfinu frá leikskóla upp í framhaldsskóla. Unnið verði að nýju námsefni og eldra námsefni verði uppfært.
- Vinna að fræðslu fyrir erlenda ferðamenn og erlenda ríkisborgara búsetta á Íslandi.
- Standa fyrir herferðum til þess að vinna gegn veikleikum sem birtast við greiningu á slysatölfræði, svo sem ölvunarakstur, bílbeltanotkun og notkun snjalltækja.
- Fræða og halda kynningar fyrir almenning, t.d. um öryggisatriði eða nýjar reglur.
- Vinna með sveitarfélögum að öryggisáætlunum þeirra.

Framkvæmdir Vegagerðarinnar lúta umferðaröryggisstjórnun en hún felst í því að fylgja ákveðinni aðferðafræði, sem hefur umferðaröryggi að leiðarljósi, við undirbúning og lagningu nýrra vega sem og við úttektir á vegum sem þegar hafa verið teknir í notkun. Sama gildir um hjóla- og göngustíga sem Vegagerðin styrkir. Helstu aðgerðir Vegagerðarinnar til þess að ná markmiðum umferðaröryggisáætlunar eru m.a. að:

- Finna og lagfæra hættulega staði í vegakerfinu, þ.m.t. vegamót.
- Aðskilja akstursstefnu á umferðabýngstu vegunum.
- Endurskoða leyfilegan hámarkshraða á þjóðvegum í dreifbýli með tilliti til gæða veglínu og annarra aðstæðna.
- Stuðla að aðgerðum sem draga úr eða takmarka hraða ökutækja.
- Fjölga hvíldarsvæðum við þjóðvegi.
- Fjölga útskotum (áningarstöðum) fyrir ferðamenn.

Lögreglan skipuleggur umferðareftirlit. Á tímabilinu verður lögð sérstök áhersla á sjálfvirk meðalhraðaeftirlit, sjá nánar í aðgerð 2.4.

4.1.2.3. Eftirlit með innlendum aðilum.

Samgöngustofa hefur eftirlit með og annast úttektir á þeim sem hafa starfsleyfi útgefin stofnuninni. Eftirlitsskyldir starfsleyfishafar eru m.a. í flugstarfsemi þar sem fram fer eftirlit með flugvöllum, flugrekendum og viðhaldsstöðvum. Í flugleiðsögu fer fram eftirlit með starfsleyfishöfum flugleiðsöguþjónustu, þ.e. Isavia ohf. og Veðurstofu Íslands. Í siglingum er m.a. eftirlit með skipum, með úttektum og skyndiskoðunum og nýsmíði- og breytingaskoðunum á bátum og skipum. Eftirlit er með starfsemi A- og B-faggiltra skoðunarstofa skipa og búnaðar, viðurkenndra flokkunarfélaga og annarra starfsleyfishafa, svo sem í farþegaflutningum og hjá bátaleigum. Í umferðarmálum er eftirlit með skoðunarstöðvum, bílaumboðum, ökunámi og ökukennslu svo nokkuð sé nefnt. Eftirlit er með leyfisskyldum aðilum, t.d. leigubílum, og hópferðaleyfishöfum. Umferðareftirlit og eftirlit með hleðslu, frágangi og merkingu farms er hjá lögreglunni. Samgöngustofa hefur eftirlit með að fylgt sé kröfum um öryggi samgöngumannvirkja og öryggisstjórnun við rekstur þeirra og annast úttektir á öryggisstjórnun veghaldara. Rannsóknir og greiningar tengjast öryggi farartækja, stjórnenda þeirra og farþega. Áhersla er lögð á að vinna úr niðurstöðum rannsókna á samgönguslysum og kappkosta að lærdómur sem af þeim má draga skili sér í lög og reglugerðir um öryggi skipa og áhafna og í umferð á vegum, í lofti og á sjó.

4.1.2.4. Eftirlit með erlendum aðilum.

Samgöngustofa annast svokallað hafnaríkiseftirlit (Port State Control, PSC) sem gengur út á að haft er eftirlit með að ástand, búnaður, rekstur og mönnun skipa á erlendum fána, annarra en fiskiskipa, sem koma í höfn hér á landi, séu í samræmi við alþjóðasamþykktir. Markmiðið er að draga úr siglingum skipa um heimshöfin sem uppfylla ekki kröfur alþjóðasamþykktar. Sambærilegt eftirlit fer fram á erlendum flugvélum sem hafa viðkomu á íslenskum flugvöllum, svonefndar SAFA-skoðanir (Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA). Strangar kröfur um þjálfun og þekkingu eru gerðar til eftirlitsmanna stofnunarinnar sem sinna þessum verkefnum.

4.1.2.5. Þjónusta og skrár.

Hjá Samgöngustofu eru haldnar lögbundnar skrár um farartæki á Íslandi, þ.e. ökutæki, skip og loftför. Umsýsla og skráning farartækja fer fram hjá Samgöngustofu. Skrárnar eiga það sameiginlegt að geyma margvíslegar upplýsingar, m.a. skrásetningarskírteini farartækja,

upplýsingar um eignarhald og tæknilegar upplýsingar. Stöðugt er unnið að viðhaldi og endurnýjun skrána og skipa-, skírteina- og lögskráningarkerfis.

Ökutækjaskrá þarf að endurbæta á tímabili áætlunarinnar. Koma þarf fyrir í skránni nýjum upplýsingum um ökutæki og eiginleika þeirra, sem nýjar Evrópureglugerðir kveða á um, og tryggja þarf öryggi gagna og aðgengi að þeim. Áhersla verður lögð á sjálfvirkni og aðgengi fyrir notendur. Loftfaraskrá þarf að endurbæta til að auðvelda aðgengi að upplýsingum úr skránni.

Samgöngustofa miðlar talsvert af upplýsingum úr skránum, svo sem til opinberra aðila, fjölmiðla, nemenda í verkefnavinnu og einkaaðila. Áhersla hefur verið lögð á þróun rafrænnar þjónustu og sjálfsafgreiðslu á vef stofnunarinnar til hagsbóta fyrir almenning og hagaðila sem sækja þjónustu og eru undir öryggiseftirliti Samgöngustofu. Rafræn þjónusta eykur aðgengi almennings og styður við hagkvæmnismarkmið samgönguáætlunar.

4.1.2.6. Rannsóknir, þróun og umhverfismál.

Samgöngustofa tekur þátt í samstarfi um umhverfismál sem er vaxandi málaflokkur á heimsvísu. Stofnunin fylgist náið með þróun þeirra hjá alþjóðastofnunum á borð við Alþjóðaflugmálastofnunina (ICAO), Samtökum evrópskra flugmálayfirvalda (ECAC) og Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO). Fulltrúar stofnunarinnar sækja fundi á vegum stofnananna. Auk þess sækir stofnunin norræna og evrópska samstarfsfundi á sviði umhverfismála í flugi. Samgöngustofa ber ábyrgð á skilum á svokölluðu State Action Plan, eða aðgerðaáætlun ríkis, til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Slík áætlun er unnin og lögð fram á þriggja ára fresti, næsta uppfærsla á áætluninni er vorið 2024. Þá er það á hendi Samgöngustofu að gera drög að vegvísi í orkuskiptum í flugi (Roadmap for SAF) sem ætlað er að verði hluti af aðgerðaráætluninni. Aðgerðaáætlunin er unnin í samráði við aðrar stofnanir og með tilkomu alþjóðlegs viðskiptakerfis um losunarheimildir í flugi (CORSIA) er fyrirsjáanlegt að vægi hennar aukist.

Tæknileg þekking á farartækjum í samgöngum er mjög sérhæfð og ráðgjafar hafa gjarnan leitað til sérfræðinga Samgöngustofu. Á hverju ári eru veittar tæknilegar upplýsingar um útbúnað og útblástur farartækja, t.d. vegna viðskiptakerfis Evrópusambandsins með losunarheimildir gróðurhúsalofttegunda (ETS) í flugi. Vætanlegar eru svipaðar kröfur í siglingum. Kröfur hafa verið settar, svo sem varðandi hávaða á flugvöllum og umgengni í höfnum.

Stofnunin skilar árlega upplýsingum um útblástur ökutækja til Loftslagsmálastofnunar framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins (European Commission Directorate General Climate Action). Umhverfisstofnun fer með hluta eftirlitsins en einnig sveitarfélög. Góð samvinna er milli stofnana.

Losun frá alþjóðaflugi og alþjóðasiglingum eru ofarlega í umræðunni um aðgerðir til að standa við skuldbindingar þjóða samkvæmt Parísarsamkomulaginu en fyrir Parísartímabilið (2021–2030) hafa aðildarríki ESB, auk Íslands og Noregs, sett sér sameiginlegt markmið um 40% samdrátt í losun árið 2030 miðað við 1990. Undir forystu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) eru uppi áform um að innleiða viðskiptakerfi fyrir losunarheimildir með langtíma-markmiði til ársins 2050 um samdrátt í losun. Innan Evrópu er unnið að innleiðingu viðskiptakerfa fyrir losunarheimildir, annars vegar CORSIA og hins vegar ETS, en það síðarnefnda getur skaðað samkeppnistöðu Íslands gagnvart öðrum Evrópulöndum og löndum utan Evrópu. Því þarf bæði að tryggja framkvæmd verkefnisins og vinna áfram í því að jafnræðis sé gætt milli þjóða. Samgöngustofa hefur unnið að þessu verkefni ásamt ráðuneytum og öðrum stofnunum.

Ýmsir möguleikar um nýorku fyrir fiskiskipaflotann voru nefndir í skýrslu starfshóps árið 2021 um græn skref í sjávarútvegi. Samgöngustofa leiddi rannsóknir um ræktun og framleiðslu úr orkujurtum en því verkefni lauk árið 2021 með skýrslu starfshóps á vegum ráðuneytisins.

Helstu atriði varðandi samgöngur á landi snúa að orkuskiptum í umferð og þungaflutningum, öflugum almenningssamgöngum og uppbyggingu innviða fyrir virkar samgöngur.

4.2. Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta.

Isavia ohf. og dótturfélög, Isavia innanlandsflugvellir ehf. og Isavia ANS ehf., reka flugvelli og flugleiðsögukerfi ríkisins samkvæmt lögum þar að lútandi. Flugvellirnir eru reknir í tveimur flugvallakerfum enda gilda um þau ólík regluverk.

Í öðru flugvallakerfinu er eingöngu Keflavíkurflugvöllur en hann fellur undir samræmdar Evrópureglur sem teknar eru upp í EES-samninginn.

Hitt flugvallakerfið, innanlandsflugvallakerfið, er veigamikill hluti af almenningssamgöngukerfi landsins og samanstendur af öðrum flugvöllum og landingarstöðum. Grunnnet flugvalla tekur mið af flugvöllum með reglulegt áætlunarflug. Enginn flugvallanna er sjálfbær og njóta því allir framlaga úr ríkissjóði. Þjónusta á flugvöllum er skilgreind í þjónustusamningi.

Akureyrarflugvöllur, Egilsstaða- og Reykjavíkurflugvöllur gegna allir mikilvægu hlutverki sem varaflugvellir fyrir alþjóðaflug til Keflavíkur. Stefnt er að því að tekið verði upp hóflegt varaflugvallagjald sem renni til uppbyggingar flugvallakerfisins.

4.2.1. Tekjur og framlög.

Þjónustusamningur Isavia innanlandsflugvalla og innviðaráðuneytisins felur í sér greiðslur á stærstum hluta rekstrarkostnaðar við innanlandskerfi flugvalla. Aðrar tekjur, t.d. landingargjöld, farþegagjöld og önnur notendagjöld sem renna til Isavia, standa undir þeim kostnaði sem ríkið greiðir ekki.

Framlög til framkvæmda og viðhalds á innanlandsflugvöllum eru greidd úr ríkissjóði samkvæmt fjárlögum.

Keflavíkurflugvöllur er sjálfbær í rekstri. Þar eru innheimt þjónustugjöld sem standa undir rekstri flugvallarins og framkvæmdum. Framkvæmdir eru ákveðnar í samráði við notendur flugvallarins. Ríkið greiðir fyrir ríkisflug á flugvöllum samkvæmt þjónustusamningi.

Notendagjöld á Reykjavíkurflugvelli eru hliðstæð gjöldum á Keflavíkurflugvelli en gjöld á öðrum flugvöllum hafa verið mun lægri.

Til þess að alþjóðaflugvellir í grunnneti, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöllur, sem jafnframt sinna hlutverki varaflugvalla uppfylli samræmdar kröfur EES-samningsins í reglugerð nr. 464/2007 um flugvelli er nauðsynlegt að setja upp aðflugsljós á þremur flugbrautum á þessum flugvöllum. Isavia ANS ehf. rekur leiðarflugsþjónustu í úthafssvæði og innanlandssvæði. Alþjóðaflugþjónustan nær yfir þjónustu á úthafssvæðinu og er allur kostnaður vegna þjónustunnar greiddur af tekjum sem innheimtar eru af notendum samkvæmt svokölluðum „Joint Finance“-samningi.

4.2.2. Gjöld.

4.2.2.1. Rekstur og þjónusta.

Áætlun þessi gerir ráð fyrir óbreyttri þjónustu á flugvöllum og landingarstöðum í grunnneti. Hugsanlegt er að þjónustan skerðist á nokkrum flugvöllum ef ekki næst að tryggja fjármagn svo að hægt sé að uppfylla kröfur reglugerðar um flugvelli.

4.2.2.2. Stofnkostnaður og viðhald.

Fjárfestingar í innanlandsflugvallakerfinu miðast fyrst og fremst við að uppfylla staðal-kröfur, svo sem um aðflugsljós, öryggissvæði, viðhald mannvirkja og í nokkrum tilvikum nýframkvæmdir.

Forgangsöröðun flugvallaframkvæmda.

Í forgangi verður að uppfylla öryggiskröfur á flugvöllum svo sem að bregðast við frávikum. Með tilkomu varaflugvallagjalds verður lögð áhersla á uppbyggingu varaflugvallanna í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum svo þeir geti þjónað millilandaflugi sem varaflugvellir. Samhliða verður unnið að uppbyggingu minni landingarstaða svo þeir geti þjónað hlutverki sínu vegna sjúkra- og almannaflugs.

Ísland hefur gerst 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. Þar til er unnið að leiðréttingu EGNOS aðfluga fyrir flugvöllina á eystri helmingi landsins frá Akureyri til Hafnar í Hornafirði.

Samgöngustofa hefur samþykkt áætlun Isavia ANS um hæfisbundna leiðsögu í samræmi við reglugerð 444/2020 sem innleiddi framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2018/1048 um hæfisbundna leiðsögu (PBN- Performance Based Navigation). Áætlunin mun draga úr þörf á að vera með jarðbúnað, svo sem stefnu-og markvita fyrir komur og brottfarir flugvéla frá flugvöllum sem og aðrar flugleiðir.

Hæfisbundin leiðsaga byggist á staðsetningargögnum frá gervihnöttum (GNSS Global Navigation Satellite Service) og kallar sú breyting á endurhönnun flugferla.

Flugferlar eru endurskoðaðir á fimm ára fresti fyrir alla flugvelli og landingarstaði. Kostnaður við endurskoðun hvers ferils er í kringum 4 millj. kr. auk kostnaðar vegna flugprófana sem er á milli 2,5 og 3 millj. kr. Gera þarf ráð fyrir að jafnaði um 100 millj. kr. í þetta verkefni árlega fyrir innanlandskerfið í heild sinni en fjöldi aðflugs- og brottflugsferla fyrir einstaka flugvelli og landingarstaði er mismunandi.

Undirbúa þarf flugvöllina fyrir orkuskipti í flugi. Árið 2024 er von á fyrstu kennsluflugvélunum sem nota litlar færanlegar hleðslustöðvar hingað til lands og fyrsta vetnisknúna farþegaflugvélin hóf sig á loft í mars 2023. Á flestum flugvöllum er þriggja fasa rafmagn en undirbúa þarf aðstöðu fyrir hleðslu. Hefja þarf þessa vinnu á landingarstöðum næst Reykjavíkurlugvelli, á Sandskeiði, Stóra-Kroppi, Húsafelli, Selfossi og Vestmannaeyjum. Verkefni næstu fimm ára er að vinna með flugrekendum í þarfagreiningu og aðlaga þjálfun starfsmanna að breytingum á flugvélakosti. Þegar niðurstaða er komin varðandi orkugjafa þarf að setja upp viðeigandi búnað eins og þarf.

Isavia innanlandsflugvellir hafa verið að undirbúa í samvinnu við Isavia ANS breytingu á flugleiðsöguþjónustu Reykjavíkurlugvallar með því að setja upp fjarstýrðan flugturn (e. Remote Tower).

Þessi þróun að flytja flugumferðarstýringu einstakra flugvalla í miðlæga miðstöð er á fullri ferð bæði á Norðurlöndunum og í Evrópu. Framtíðarsýnin er að nýta þessa tækni á fleiri stöðum og að á næsta áratug verði allir áætlunarflugvelli fjarstýrðir frá flugumferðarstjórnarmiðstöð. Verkefnið mun skila hagræðingu í starfsmannahaldi og opna fyrir sólarhrings flugumferðarstjórnun á ákveðnum flugvöllum.

Helstu framkvæmdir.

Reykjavíkurlugvöllur, flugstöð.

Lagt er til að fara í endurbyggingu á flugstöðinni á Reykjavíkurlugvelli. Gert er ráð fyrir að reisa flugstöð á sama reit og núverandi flugstöð. Fyrirhugað er að byggingin verði einföld stálgrindarbygging. Áætlað er að árið 2024 verði unnin þarfagreining með flugrekendum og flugafgreiðsluaðilum ásamt hönnunarundirbúningi. Gert er ráð fyrir að framkvæmdatími gæti verið um 24 mánuðir.

Egilsstaðaflugvöllur, akbraut.

Lagt til að gerð verði akbraut meðfram flugbraut Egilsstaðaflugvallar auk þess sem flughlað verður stækkað. Gert er ráð fyrir að verkið verði unnið í áföngum. Verkefnið er lykilþáttur í því að efla hlutverk Egilsstaðaflugvallar sem varaflugvöllur millilandaflugs.

Akureyrarflugvöllur, flugstöð.

Gert er ráð fyrir að framkvæmdir við viðbyggingu við flugstöðina á Akureyrarflugvelli klárast árið 2024.

Viðhald.

Uppsöfnuð viðhaldsþörf á innanlandsflugvöllum er áætluð um 16 milljarðar kr. Fjármagni til viðhalds er og verður forgangsraðað til áætlunarflugvalla og þá sérstaklega til viðhalds flugbrauta.

Aukið svigrúm með tilkomu varaflugvallagjalds gerir mögulegt að ráðast í mikilvægar framkvæmdir á Egilsstöðum, Akureyri og Reykjavík en á sama tíma er einnig gert ráð fyrir viðhaldi á öðrum völlum.

4.3. Vegagerðin.

Vegagerðin starfar samkvæmt lögum um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, nr.120/2012, og hefur það hlutverk samkvæmt þeim að byggja upp, viðhalda og reka samgöngukerfi ríkisins. Vegagerðin er veghaldari þjóðvega samkvæmt vegalögum, nr. 80/2007. Veghaldari er sá aðili sem hefur veghald en það merkir forræði yfir vegum og vegsvæðum, þ.m.t. vegagerð, þjónustu og viðhaldi vega.

- Vegagerðin hefur umsjón með ferjuleiðum og á og rekur þau ferjuskip sem eru í eigu ríkisins.
- Vegagerðin hefur með höndum fjárhagslegt og faglegt eftirlit með vaktstöð siglinga.
- Vegagerðin fer með stjórn hafnabótasjóðs í umboði innviðaráðherra.
- Vegagerðin annast rekstur landsvitakerfisins og hefur umsjón og eftirlit með uppbyggingu hafnarvita og innsiglingarmerkja.
- Vegagerðin sér um ríkisstyrki til almenningssamgangna, þ.m.t. ferjur, landsamgöngur, innanlandsflug sem styrkt er af ríkissjóði, umsjón með Loftbrú og almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu í samræmi við samning við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH).

- Vegagerðin tekur þátt í að þróa og annast samgöngukerfi á sjó og landi á sem hagkvæmastan hátt með þarfir samfélagsins að leiðarljósi. Lagt er upp með að samgöngur séu tryggar allt árið með eins litlum tilkostnaði og eins miklum þægindum og hægt er fyrir vegfarendur. Sérstök áhersla er lögð á samgöngur innan þjónustusvæða auk þess að horfa til þarfa atvinnulífs.

Í stefnu Vegagerðarinnar eru lagðar eftirfarandi áherslur:

- Við uppbyggingu og þróun samgöngukerfisins eru greiðar samgöngur og öryggi einstaklinga forgangsatriði svo ekki komi til alvarlegra slysa.
- Vegagerðin miðlar faglegum upplýsingum um samgöngukerfið til stjórnvalda, sveitarfélaga og atvinnulífs og eflir þannig grundvöll stefnumótandi ákvarðanatöku.
- Innviðir Vegagerðarinnar byggjast á skilvirkri stjórnun, straumlínulöguðum ferlum, öflugum tækjabúnaði og virku gæðakerfi.
- Vegagerðin er þjónustustofnun sem nýtir tækniþekkingu til umferðarstýringar og bætts samgönguöryggis með notendavænni þjónustu og miðlun upplýsinga í rauntíma.
- Vegagerðin er leiðandi í skipulagi og uppbyggingu vistvænna og samþættra samgöngumáta á landsvísi í nánun samstarfi við stjórnvöld og sveitarfélög.

4.3.1. Tekjur og framlög.

Stærstur hluti fjármagns til Vegagerðarinnar og allt fjármagn til hafnaframkvæmda er í formi framlaga úr ríkissjóði. Framlög þessi skiptast í rekstrarframlög, rekstrartilfærslur, fjármagnstilfærslur og fjárfestingaframlög.

Gert er ráð fyrir að árlegar rekstrartekjur Vegagerðarinnar verði 845 millj. kr. Tekjur almenns rekstrar eru áætlaðar 178 millj. kr. sem eru aðallega tekjur hafnadeildar af vinnu fyrir hafnasjóði sveitarfélaganna, tekjur sjósamgangna eru áætlaðar 100 millj. kr. sem eru tekjur af ferjum og höfnum, tekjur þjónustuliðar eru áætlaðar 224 millj. kr. og eru það aðallega tekjur af sölu vegagerðarefna til aðila utan Vegagerðarinnar. Jafnframt eru tekjur í almenningssamgöngum sem tengjast farþegatekjum áætlaðar 343 millj. kr. á ári.

4.3.2. Gjöld.

4.3.2.1. Rekstur.

Almennur rekstur.

Undir almennan rekstur heyra gjaldaliðirnir stjórnun Vegagerðarinnar og rannsóknir. Sértekjur eru sýndar í töflu 6 sem neikvæð gjöld.

Sjósamgöngur.

Undir sjósamgöngur heyra gjaldaliðirnir vaktstöð siglinga, viðhald vita og leiðsögukerfa, rekstur ferja og viðhaldsdýpkun Landeyjahafnar.

Þjónusta.

Þjónusta Vegagerðarinnar miðar að því að standa undir viðunandi rekstri vegakerfisins og tryggja greiða og örugga umferð. Þjónusta á vegakerfinu tekur til almennrar þjónustu og vetrarþjónustu. Undir þjónustuliðnum eru einnig rekstur svæða og miðstöðvar en þessir liðir standa undir sér og er gert ráð fyrir að miðstöð skili sértekjum.

Með þjónustu er átt við allar þær aðgerðir sem þurfa að eiga sér stað á vegamannvirkjum og vegsvæðum að minnsta kosti einu sinni á ári til þess að viðhalda viðunandi ástandi og

uppfylla þær kröfur sem gerðar eru. Markmiðið er að þjónustan endurspegli þarfir samfélagsins hverju sinni með tilliti til búsetu og atvinnuhátta og að gagnsæis og hagkvæmni sé gætt í hvívetna. Þjónustan taki mið af því sem best þekkist, m.a. með innleiðingu nýrrar tækni.

Vegagerðin hefur þróað starfsemi vaktstöðvar umferðar sem starfar allt árið um kring allan sólarhringinn. Starfsemi vaktstöðvar skiptist í vöktun jarðganga, miðlun upplýsinga um framkvæmdir og truflun á umferð, umsjá með færðarkorti Vegagerðarinnar, skipulagning aðgerða í vetrarþjónustu út frá veðurspám og veðurútliti, samræming þegar kemur að lokunum vega og samskipti við viðbragðsaðila t.d. vegna slysa.

Umfang þjónustu á vegakerfinu ræðst af umferð og mikilvægi vegar í vegakerfinu auk veðurfars.

Endurskoða þarf þjónustuflokkun vegakerfisins og vinnureglur vetrarþjónustunnar á landsvísu. Sameining sveitarfélaga og samþjöppun skóla hefur leitt til þess að sveitarfélög hafa óskað eftir tíðari vetrarþjónustu og að lengja þjónustutíma vega. Einnig þarf að gera greiningu á atvinnusvæðum á landsvísu, aukist hefur að fólk keyri um lengri veg til að sækja vinnu. Einnig þarf að skoða þjónustutíma langleiða með tilliti til vöruflutninga. Fjölgun ferðamanna undanfarin ár kallar einnig á endurskoðun vinnureglna þar sem ferðamenn sækja vinsæla ferðamannastaði alla daga ársins.

Þjónustustig vetrarþjónustu verður endurmetið árlega með tilliti til svigrúms innan fjármálaáætlunar.

Styrkir til almenningssamgangna.

Vegagerðin sér um ríkisstyrki til almenningssamgangna, auk þess að sjá um rekstur Loftbrúar. Rekstur á leiðum sem styrktar eru er boðinn út.

Þessi liður skiptist í eftirfarandi undirliði:

Ferjur: Vegagerðin hefur umsjón með ferjum í eigu ríkisins, þ.e. Herjólfu IV, Sæfara, Sævari og Herjólfu III. Unnið er að kaupum á nýrri ferju fyrir Breiðafjörð. Viðhald og endurnýjun á ferjum hefur ekki verið sérgreint í samgönguáætlun hingað til, en gera þarf ráð fyrir nýsmíði og endurbótum.

Ferjuleiðir: Styrktar eru fimm ferjuleiðir, Vestmannaeyjaferja, Breiðafjarðarferja, Hríseyjarferja, Grímseyjarferja og Mjóafjarðarferja.

Landsamgöngur: Vegagerðin ber ábyrgð á rekstri almenningssamgangna milli byggðakjarna á landsbyggðinni.

Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu: Í gildi er samningur við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu og rekstur almenningssamgangna, Vegagerðin sér um greiðslur þess samnings. Unnið er að endurskoðun á aðkomu ríkisins að almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu í samræmi við samkomulag um vilja til slíks milli ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Innanlandsflug: Innanlandsflug er styrkt til Bíldudals, Gjögers, Grímseyjar, Þórshafnar, Vopnafjarðar og Hafnar í Hornafirði.

Loftbrú: Niðurgreiðsla á flugi fyrir íbúa landsbyggðarinnar sem hafa lögheimilli fjarri höfuðborginni og á eyjum. Vegagerðin heldur utan um reksturinn á kerfinu og greiðslur til rétthafa.

4.3.2.2. Framkvæmdir á vegakerfinu.

Framkvæmdir á vegakerfinu skiptast annars vegar í viðhald og hins vegar í nýframkvæmdir. Eftirfarandi eru markmið um framkvæmdir í vegamálum:

- Byggja upp grunnnet stofnvega sem skilgreint er í samgönguáætlun með fullu burðarþoli og bundnu slitlagi.
- Breikka vegi þar sem umferð er svo mikil að flutningsgeta og umferðaröryggi verða vandamál. Aðgreina akstursstefnur eftir atvikum.
- Fækka einbreiðum brúm á vegum með yfir 200 bíla meðalumferð á dag allt árið.

Viðhald.

Viðhald þjóðvegakerfisins felur í sér að varðveita þau verðmæti sem liggja í vegakerfinu ásamt því að uppfylla reglur um burðarþol og breidd vega.

Umfang verkefnisins tekur til verkefna á 12.892 km löngu þjóðvegakerfi og felur í sér eftirtalda þætti:

- Viðhald vegganga.
- Viðhald á bundnu slitlagi.
- Viðhald malarvega.
- Styrkingar og endurbætur.
- Brýr og varnargarðar.
- Umferðaröryggi, svo sem eyðing svartbletta, lagfæringar á vegamótum, lagfæringar á umhverfi vega, endurnýjun vegriða við brýr, gerð hvíldarsvæða og útskota fyrir ferðamenn við vegi.
- Vatnsskemmdir á vegum og ýmislegt ófyrirséð.
- Viðhald girðinga.
- Frágangur gamalla efnisnáma.
- Minjar og saga.

Vegakerfið hefur byggst upp á löngum tíma og hlutar þess eru frá þeim tíma er kröfur til burðarþols, breiddar og umferðaröryggis voru aðrar og miðað var við ólíkar þarfir en í dag. Á undanförunum árum hefur umferðin um þá breyst, en stöðug aukning umferðar, aukinn umferðarhraði og ekki síst aukin umferð þunga ökutækja á þjóðvegum auka þörf fyrir viðhald.

Vegagerðin notar sams konar viðhaldsstjórnunarkerfi og er notað víða annars staðar á Norðurlöndum, Rosý. Viðhaldsstjórnunarkerfið tekur mið af nýjustu upplýsingum um vegakerfið, t.d. nýframkvæmdum, ástandsskoðunum og mælingum. Viðhaldsstjórnunarkerfið reiknar í hvaða vegarkafli, með tilliti til hagkvæmni, er best að ráðstafa viðhaldsfé á komandi ári. Einnig reiknar forritið hvar ber að verja fé til fyrirbyggjandi viðhalds eða viðgerða áður en kemur að endurnýjun bundins slitlags. Stór hluti kerfisins er bestunarlíkan sem reiknar hagkvæmni þess að ráðast í viðhald á viðkomandi vegarkafli strax eða fresta aðgerðum til næstu ára.

Árleg viðhaldspörf miðað við eðlilegt ástand er varlega metin á 15,5 milljarða kr. Uppsöfnuð viðhaldsskuld er í dag metin á um 80 milljarða kr.

Vegagerðin hefur reiknað út virði vegakerfisins að undanförunu ásamt línulegum afskriftum. Vegakerfið er einhver stærsta eign íslenska ríkisins og nauðsynlegt viðhald þess varðveitir þessa eign. Þetta verðmat samgöngumannvirkja hefur enn fremur verið fært til bókar í efnahagsreikningi ríkisreiknings. Þannig koma nýfjárfestingar og viðhald á móti afskriftum og viðhalda virði þessarar verðmætu eignar landsmanna.

Nýframkvæmdir á vegum.

Lengd vega eftir vegflokkum samkvæmt vegalögum er eftirfarandi:

Tafla 17 – Lengd vega eftir vegflokkum og svæðum Vegagerðarinnar í km (maí 2023).

	Stofnvegir	Stofnvegir um hálendi	Tengivegir	Héraðsvegir	Landsvegir	Samtals
Höfuðborgarsv.	140		62	38		240
Suðursvæði	906	276	895	667	597	3.342
Vestursvæði	1.322	40	929	737	226	3.253
Norðursvæði	1.176	164	1.089	847	682	3.958
Austursvæði	819		509	341	470	2.139
Alls	4.363	480	3.384	2.630	1.975	12.932

Forgangsröðun vegaf framkvæmda.

Síðustu áratugi hefur framkvæmdum við vegakerfið verið forgangsraðað í samræmi við þau markmið að bæta vegasamgöngur með bundnu slitlagi til allra þéttbýliskjarna með fleiri en hundrað íbúa, breikka og endurbyggja brýr og auka flutningsgetu. Með auknum ferðamannastraumi hefur mikilvægi framkvæmda við fjölfarnar ferðamannaleiðir og vinsæla ferðamannastaði aukist í samræmi við þjóðhagslegt mikilvægi ferðaþjónustu.

Önnur mikilvæg markmið eru aðgreining akstursstefna, gerð öryggissvæða meðfram vegum og breikkun einbreiðra brúa, auk þess er vaxandi áhersla á aðskilnað vélknúinna og virkra ferðamáta, sérstaklega í þéttbýli.

Arðsemi.

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 samanturð 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 byggist á tveimur grunnþáttum. Kostnaðar- og ábatagreiningu á þjóðhagslegri hagkvæmni og félagslegri greiningu þar sem lagt er mat á samfélagsáhrif viðkomandi fjárfestingar. Annars vegar eru greindir kostnaðar- og tekjuþættir 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 forgangsröðun framkvæmda og mat á valkostum þótt önnur atriði geti einnig ráðið för, m.a. byggða- og umhverfissjónarmið.

Innviðaráðuneytið og Vegagerðin hafa nú í fyrsta sinn gefið út helstu forsendur félags-hagfræðilegrar greiningar í vegasamgöngum. Þar var m.a. horft til áherslna stjórnvalda á Íslandi í samgönguáætlun og forsendna sem notaðar eru á Norðurlöndunum.

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, aksturskostnað ökutækis og aukið umferðaröryggi. Fleiri forsendur koma til skoðunar þegar stór verkefni á höfuðborgarsvæðinu eru reiknuð í samgöngulíkani þar sem um fjölbreyttari ferðamáta er að ræða, svo sem ferðir í almenningssamgöngum og hjólréiðar.

Metinn hefur verið ávinningur og arðsemi þeirra framkvæmda sem tilgreindar eru í samgönguáætlun og voru niðurstöður þeirra greininga m.a. hafðar til hliðsjónar við forgangsröðun verkefna.

Verkefnastjórnsýsla og áætlanagerð.

Innviðaráðuneytið og Vegagerðin hafa unnið að umbótum í verkefnastjórnsýslu og áætlanagerð. Markmiðið með vinnunni er að stuðla að því að bæta undirbúning verkefna og áætlanagerð.

Vegagerðin styðst við fjögurra þrepa áætlanagerð sem kemur jafnframt fram í samgönguáætlun 2020–2034.

Skilgreining: Þegar verkefni er skilgreint er gerð grein fyrir helstu þáttum þess og má þar telja eftirfarandi: Vegtegund, lengd vegarkafla og staðsetningu, hönnunarumferð, hönnunarahraða, nýbyggingu eða endurbyggingu, matsskyldu, samræmi við skipulag og loks kostnaðarmat sem byggt er á kostnaði við gerð sambærilegra vega.

Frumdrög: Í frumdrögum eru dregnir fram kostir og gallar mismunandi valkosta með tilliti til skipulags, umferðar, landslags, veðurfars, jarðtækni o.fl. þátta. Umfangsmikil söfnun upplýsinga fer fram við frumdrög og má þar nefna landamerki og landeigendur, hönnunareglur, staðla og leiðbeiningar, skipulag, umferð, veitur, veður og náttúruvá, umhverfismál, vernd, fornminjar, jarðmyndanir, hávaða og loftmengun, könnun á matsskyldu og jarðtækni.

Forhönnun: Meginhönnun verkefnisins lýkur með forhönnun. Í forhönnun er gert ráð fyrir að afla þurfi víðtækra gagna, þá eru þættir er varða umferð, veitur og jarðtækni o.fl. endurmetnir. Í þessu þrepi er mannvirkið hannað og magntekið í samræmi við fyrrnefnda þætti auk þess sem gerð er grein fyrir frekari rannsóknnum vegna verkhönnunar og verktilhögunar.

Verkhönnun: Verkhönnun lýkur með framsetningu endanlegra gagna vegna byggingar mannvirkis ásamt gerð útboðs- og verklýsingar. Markmið eru yfirfarin og afurðir þessa þreps eru: Útboðsgögn, útboðs- og verklýsingar, greinargerðir til verkkaupa, útsetningar- og mæligögn og kostnaðaráætlanir auk hönnunarrýni á framlögðum kosti.

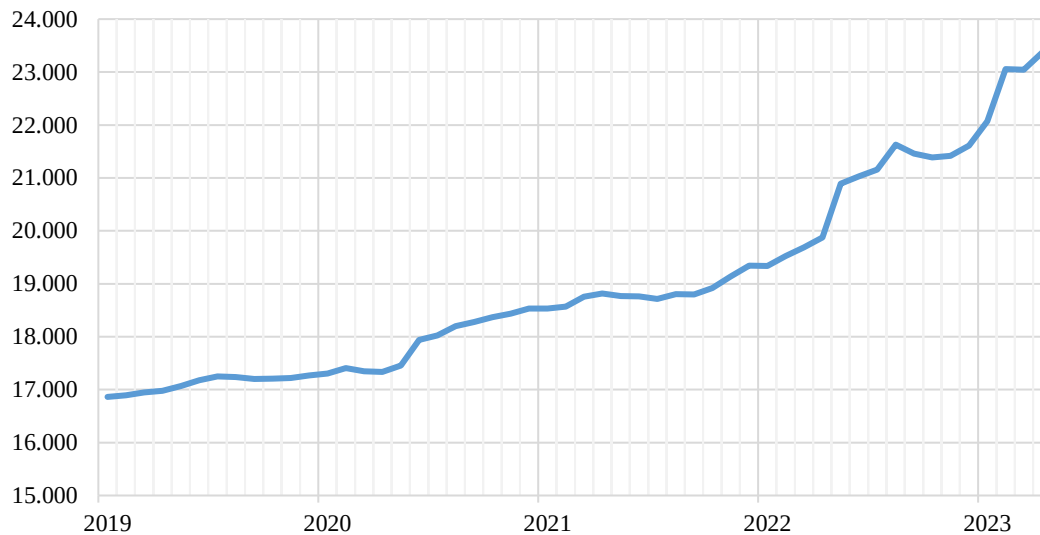
Í leiðbeiningum Vegagerðarinnar um hönnun vega frá október 2022 er framangreindum hönnunarstigum lýst frekar.

Markmiðið er að forhönnun sé langt komin eða lokið áður en verkefni eru tekin inn á fimm ára aðgerðaáætlun samgönguáætlunar, stefnt sé að því að frumdrögum sé lokið áður en verkefni er tekið inn á 2. tímabil samgönguáætlunar eða 5–10 árum áður en framkvæmdir hefjist. Skilgreining verkefnis þarf að liggja fyrir áður en verkefni er tekið inn á 15 ára samgönguáætlun.

Með því að undirbúa verkefni tímanlega fá þau nægilegan þróunartíma, nákvæmni kostnaðaráætlana eykst og verður mun meiri þegar verkefni komast á fimm ára aðgerðaáætlun.

Vísitala áætlana.

Kostnaðaráætlanir nýframkvæmda hjá Vegagerðinni miðast við svokallaða vísitölu áætlana sem er reiknuð út frá launavísitölu, byggingarvísitölu og neysluvísitölu frá Hagstofu Íslands en einnig út frá útboðsvísitölu jarðvinnu hjá Vegagerðinni. Vísitala áætlana hækkaði um 3–7 % á ári á tímabilinu 2017–2022. Í mars 2022 var þessi vísitala 19.689, en var í mars 2023 komin í 23.043, sem er um 17 % hækkun. Kostnaðaráætlunum vegaframkvæmda er hér stillt upp miðað við vísitölu áætlana í apríl 2023 sem var 23.370.



Mynd 5: Vísitala áætlana, þróun frá 2019.

Hönnunarstig og óvissa í kostnaðaráætlunum.

Við hönnun og undirbúning vegaframkvæmda er stuðst við fjögur stig áætlanagerðar:

- Skilgreining verkefnis
- Frumdrög
- Forhönnun
- Verkhönnun

Eftirfarandi þættir koma inn í kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar: Hönnun þ.m.t. rannsóknir, umhverfismat, verktakakostnaður, efni sem verkkaupi leggur til, landbætur, eftirlit og stjórnunarkostnaður verkkaupa.

Mikill munur er á nákvæmni kostnaðaráætlana eftir hönnunarstigi. Gera má ráð fyrir eftirfarandi óvissu og skekkjumörkum eftir stigi hönnunar.

Hönnunarstig	Aðferðafræði	Dæmigert bil óvissu %
Skilgreining	Huglægt mat eða reynslutölur kr./km, kr./m brúar	-30 / +70 %
Frumdrög	Helstu stærðir og magntölur metnar út frá frumhönnun.	-15 / +40%
Forhönnun	Mannvirkið mótað og helsti búnaður ákveðinn.	-10 / +25 %
Verkhönnun	Fullskilgreint og fullhannað mannvirki. Nákvæm magntöluskrá liggur fyrir.	-5 / +15 %

Almennt hafa framlög til samgönguframkvæmda ekki verið verðbætt undanfarin ár. Í framkvæmdatöflum með þessari samgönguáætlun er gert ráð fyrir verðbótum í kostnaðaráætlunum framkvæmda fyrstu þrjú ár áætlunarinnar 2024–2026 og er miðað við þjóðhagsspá Hagstofu

Íslands frá 29. mars 2023 þar sem gert er ráð fyrir 8,2% hækkun verðlags árið 2023, 4,6% árið 2024 og 3,0% árið 2025.

Endurskoðun á tekjuöflun ríkisins af ökutækjum og umferð.

Sameiginleg verkefnisstofa innviðaráðuneytisins og fjármála- og efnahagsráðuneytisins vinnur að því að endurskoða tekjuöflunarkerfi ríkisins af ökutækjum og umferð en tekjur af hefðbundnum tekjustofnum hafa dregist verulega saman vegna orkuskipta. Mikilvægt er að tryggja að tekjuöflun standi undir þeirri fjárfestingarþörf sem fyrirsjáanleg er á næstu árum. Er þá horft til þess að tekjuöflun af ökutækjum og umferð nái fyrra hlutfalli af VLF, eða um 1,7%. Þá er mikilvægt að kerfið sé sveigjanlegt að því leyti að hægt verði að flýta þjóðhagslega arðsömum framkvæmdum. Gróflega má skipta tekjuöfluninni í tvennt, í almenna gjaldtöku af umferð og ökutækjum og svo sértæka gjaldtöku með innheimtu veggjalda.

Endurskoðunin er unnin í samræmi við eftirfarandi leiðarljós:

- **Sanngjörn byrði og skipting kostnaðar.** Greina þarf áhrif af breytingum á gjaldtöku af ökutækjum, eldsneyti og umferð og tryggja að áhrif þeirra á samgöngukostnað heimila og fyrirtækja sé innan skilgreindra marka. Horfa þarf til áhrifa á einstök landsvæði, kyn og tekjubil.
- **Markviss orkuskipti og breyttar ferðavenjur.** Breytingar á gjaldtöku feli í sér áframhaldandi hvatningu til orkuskipta og breyttra ferðavenja, sem unnt verði að örva meira eða draga úr eftir því hversu hratt þau ganga fyrir sig og hversu vel miðar að settum markmiðum í loftslagsstefnu stjórnvalda. Þar verði bæði horft til umfangs og fyrirkomulags gjaldtöku.
- **Bætt skilvirkni samgöngukerfisins.** Breytingar á gjaldtöku leiði til aukinnar skilvirkni vegakerfisins samhliða aukinni fjárfestingu í samgönguinnviðum og leiði þannig til samfélagslegra framfara og hagræðis. Einnig að breytt fyrirkomulag valdi vegfarendum sem minnstum umferðartöfum og öðrum neikvæðum hliðarverkunum svo sem tilfærslu á umferðarhnútum.
- **Mikilvægum samgönguinnviðum flýtt.** Tekjuöflunin geri kleift að fjármagna nokkur stærri þjóðhagslega arðbær vegamannvirki, m.a. samvinnuverkefni og jarðgöng, sem ella yrði langur frestur á að kæmust til framkvæmda. Rammi um heildarumfang þeirra framkvæmda verður settur fram að undangenginni frekari greiningu ráðuneytanna á fyrirliggjandi áætlunum og tillögum um vegaframkvæmdir í landinu á komandi árum.
- **Einföld og hagkvæm tekjuöflun.** Tekjuöflunarkerfið verði hagkvæmt, heildstætt og samþætt með sem einfaldastri útfærslu fyrir bæði ríkið sem innheimtuaðila og greiðendur þannig að þeir hafi góða yfirsýn yfir kostnað sinn af mismunandi ökutækjum og hlutum vegakerfisins og hvernig kerfið virkar á landsvísu.
- **Snurðulaus innleiðing.** Nýtt fyrirkomulag tekjuöflunar leysi fyrri gjaldtöku af hólmi svo hratt sem kostur er en í markvissum skrefum. Þess þarf að gæta að innleiðing breytingar sem ákveðið verður að ráðast í sé vandlega undirbúin, rækilega kynnt með nauðsynlegum fyrirvörum og valdi ekki óþarfa röskun, til að mynda varðandi verðlagningu á ökutækjum, kostnað við að sækja þjónustu, hagi heimila o.s.frv.
- **Virk umræða og upplýsingamiðlun.** Tryggt verði samráð og öflug upplýsingamiðlun um tilgang og áhrif breytinganna á samfélagið.

Auk framangreindra leiðarljósa er mikilvægt að nýtt fyrirkomulag byggist á eftirfarandi áherslum sem lúta að meginreglum opinberra fjármála og tekjuöflun ríkissjóðs:

- **Stöðugleiki í opinberum fjármálum.** Breytt tekjuöflun af eldsneyti, ökutækjum og afnotum af samgönguinnviðum styðji við grunngildi laga um opinber fjármál: sjálfbærni, varfærni, stöðugleika, festu og gagnsæi. Nýtt fyrirkomulag virði meginreglur laganna um ábyrga fjármálastjórn og sé í hvívetna í samræmi við opinbera reikningsskilastaðla.
- **Fjármögnunarpörf.** Gjaldtaka af ökutækjum og samgöngum nægi til að viðhalda sama tekjuöflunarstigi og hefur verið innbyggt í ríkisfjármálin sögulega. Bæði til að endurheimta tekjur sem nýttar hafa verið til almennrar starfsemi ríkisins og til að tryggja áfram trausta fjármögnun á almennum vegaframkvæmdum, ásamt því að afla fjármuna til að flýta uppbyggingu stærri innviða.

Samvinnuverkefni og jarðgangaáætlun. Á grundvelli laga um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir, nr. 80/2020, hefur verið unnið að því að flýta mikilvægum og arðbærum samgönguinnviðum sem ella tæki áratugi að koma til framkvæmdar. Með því næst fyrr fram bæði þjóðhagslegur ávinningur og beinn ábati fyrir vegfarendur. Í lögunum eru tilgreind verkefni sem gert er ráð fyrir að verði fjármögnuð í heild eða að hluta með innheimtu veggjalda í allt að 30 ár.

Í þessari samgönguáætlun er gert ráð fyrir því að innheimta veggjalda muni standa undir fjármögnun í heild eða að hluta við eftirfarandi framkvæmdir:

- Framkvæmdir samgöngusáttmála
- Nýjan veg og brú yfir Hornafjarðarfljót
- Axarveg
- Nýjan veg og brú yfir Ölfusá
- Sundabraut.
- Jarðgöng samkvæmt jarðgangaáætlun.

Framkvæmdir á vegum.

Eftirfarandi er lýsing á helstu verkefnum í þessari samgönguáætlun. Svæðaskiptingin er samkvæmt starfssvæðum Vegagerðarinnar.

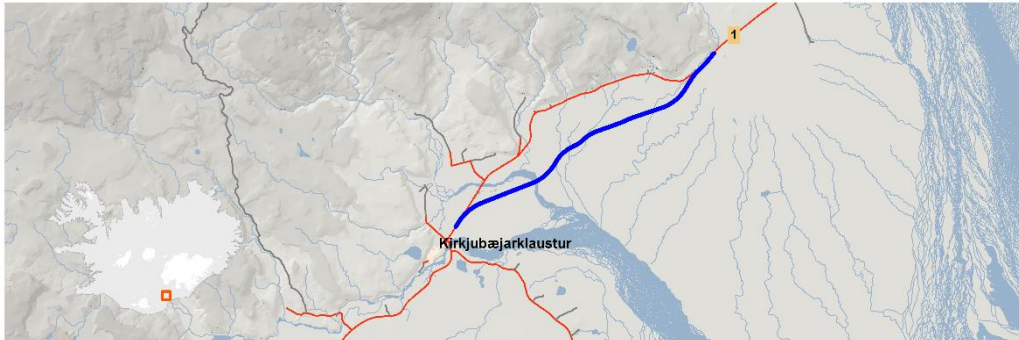
Suðursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

Lögd er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

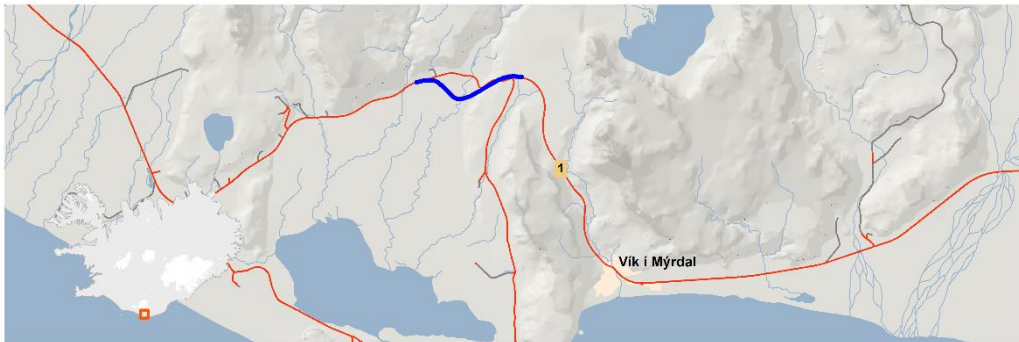
Hringvegur, Fossálar – Breiðbalakvísl.

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 eins km stytting verður á Hringveginum við færsluna. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 6%.



Hringvegur um Reynisfjall.

Lagt er til að lagfæra Hringveginn um Reynisfjall á 2. tímabili. Hringvegur um Gatnabrún er brattur með kröppum beygjum og ein helsta hindrunin á þessum kafla Hringvegarins.



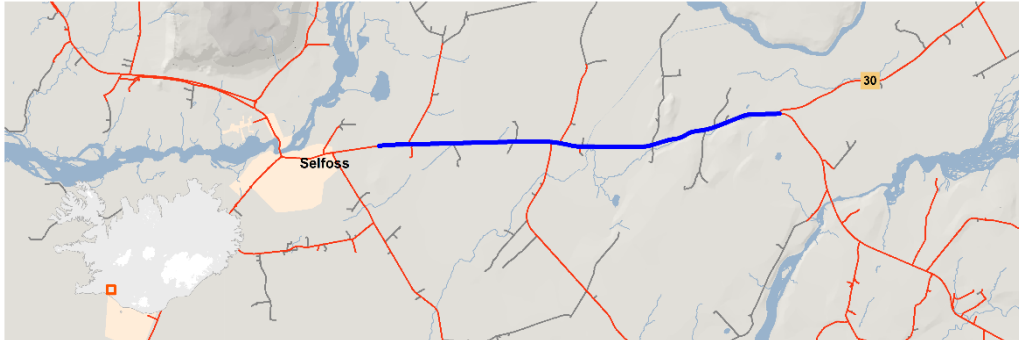
Hringvegur, Markarfljót – Skeiðavegamót.

Lagt er til að gerður verði 2+1 vegur með aðskildum akbrautum með vegriði og planvegumótum á milli Skeiðavegamóta og Markarfljóts. Gerðir verða hliðarvegir til að fækka tengingum í plani. Gert er ráð fyrir upphafi framkvæmda á 3. tímabili áætlunarinnar.



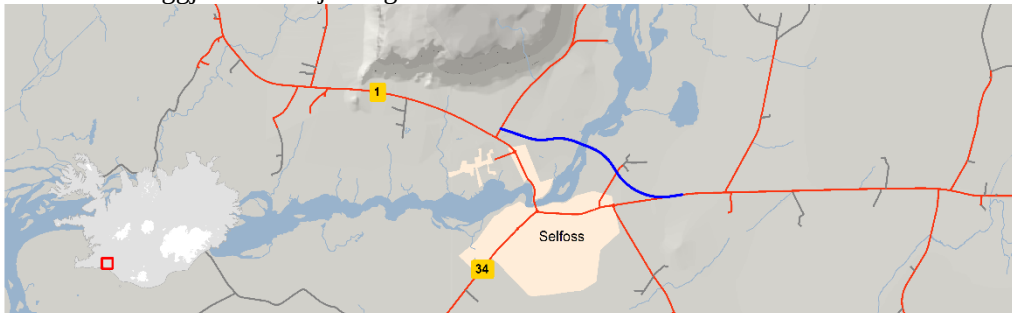
Hringvegur, Skeiðavegamót – Selfoss.

Lagt er til að gerður verði 2+1 vegur með aðskildum akbrautum með vegriði og planvegamótum á milli Skeiðavegamóta og Selfoss. Gerðir verða hliðarvegir til að fækka tengingum í plani. Gert er ráð fyrir framkvæmdinni á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar.



Hringvegur um Ölfusá.

Í mars 2023 hófst útboðsferli vegna byggingar nýrrar brúar yfir Ölfusá ásamt aðliggjandi vegum, vegamótum, brúm og undirgöngum. Um var að ræða hönnun, framkvæmd og fjármögnun á framkvæmdatíma. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 7%. Gert er ráð fyrir framkvæmdinni á árunum 2024–2026. Gert er ráð fyrir að innheimt verði veggjald til að fjármagna verkefnið.



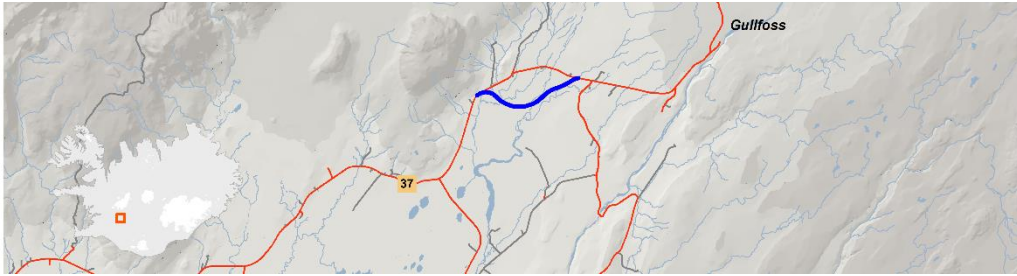
Hringvegur, Varmá – Kambar.

Lagt er til að gerður verði 2+1 vegur með aðskildum akbrautum með vegriði og planvegamótum á milli Varmár og Kambaróta. Gert er ráð fyrir framkvæmdinni á árunum 2027 og 2028.



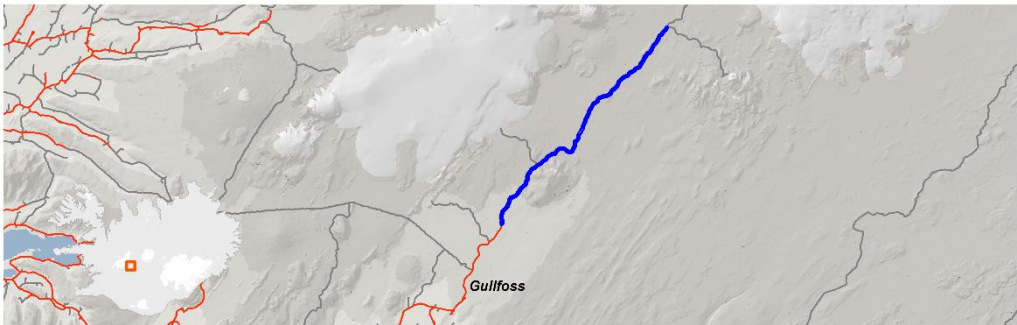
Biskupstungnabraut um Geysissvæðið og Tungufljót.

Gert er ráð fyrir að gera nýjan veg sunnan Geysissvæðisins og nýja brú yfir Tungufljót á 2. tímabili áætlunarinnar. Nýja brúin kemur í stað einbreiðrar brúar. Aðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 8%.



Kjalvegur, Kattarhryggur – Kerlingarfjallavegur.

Gert er ráð fyrir að lagt verði bundið slitlag á Kjalveg á milli Kattarhryggjar og Kerlingarfjallavegar á 2. tímabili áætlunarinnar.



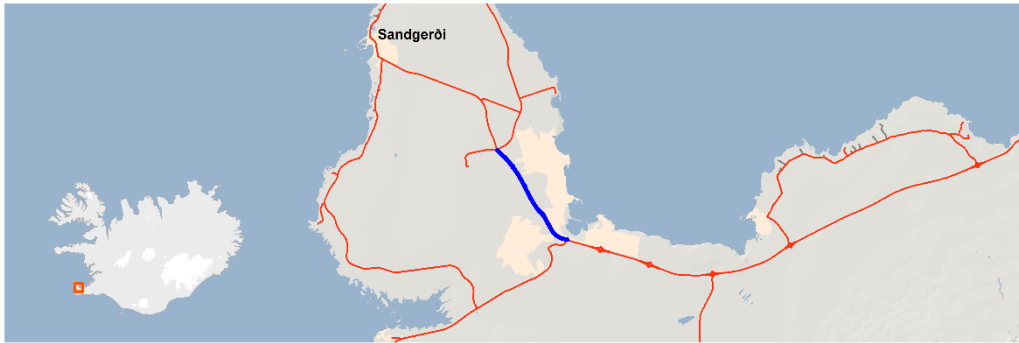
Þrengslavegur um Skógarhlíðarbrekkur.

Gert er ráð fyrir að Þrengslavegur verði breikkaður og akstursstefnur aðskildar með vegriði á þessum kafla á árunum 2028–2029.



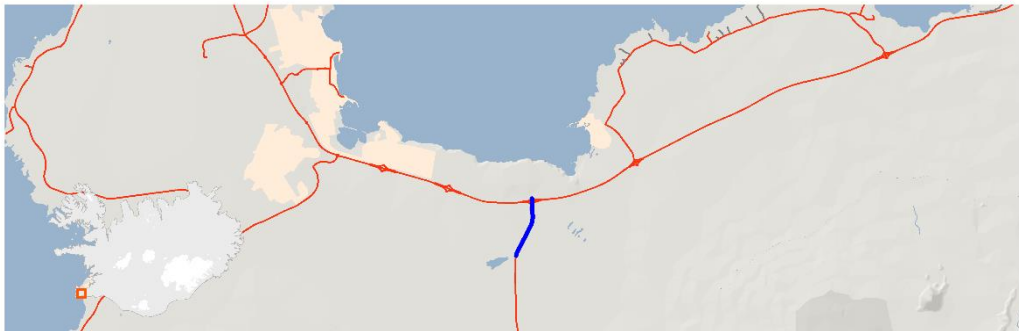
Reykjanesbraut, Fitjar – Rósaselstorg.

Á 2. tímabili áætlunarinnar er gert ráð fyrir tvöföldun Reykjanesbrautar milli Fitja og Rósaselstorgs. Arðsemi framkvæmdarinnar hefur verið metin 6%.



Grindavíkurvegur, Reykjanesbraut – Seltjörn.

Gert er ráð fyrir að Grindavíkurvegur verði breikkaður og akstursstefnur aðskildar með vegriði á þessum kafla á 2. tímabili. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 10%.



Suðurstrandarvegur, norðan Grindavíkur, og Hafnarvegur.

Gert er ráð fyrir að Suðurstrandarvegur verður færður norður fyrir byggðina í Grindavík á 3. tímabili og að tenging frá Suðurstrandarvegi að höfninni verði austan við núverandi byggð.



Höfuðborgarsvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

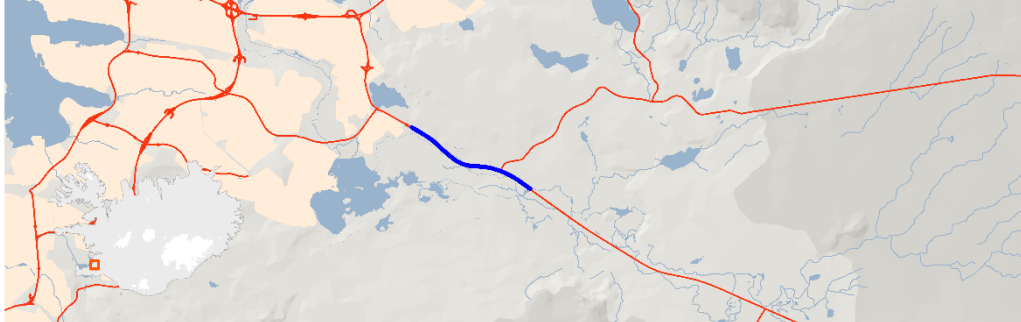
Löggð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

Hringvegur, Gunnarshólmi – Hólmsá.

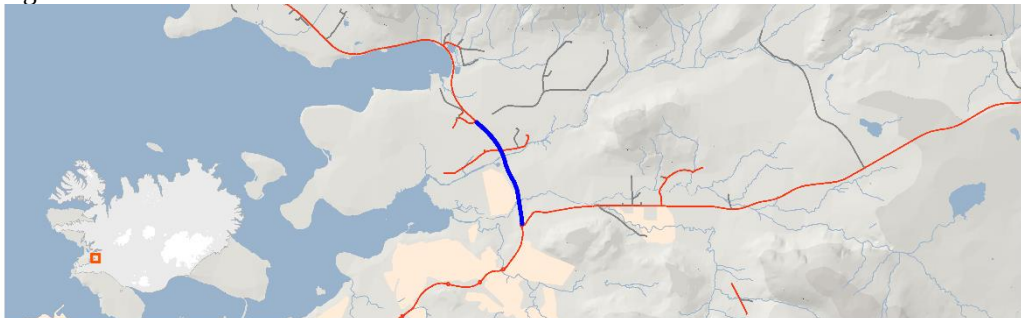
Lagt er til að Hringvegurinn verði breikkaður með aðgreindum akstursstefnum á þessum kafla á árinu 2027.

*Hringvegur, Hólmsá – Norðlingavað.*

Lagt er til að Hringvegurinn verði breikkaður með aðgreindum akstursstefnum á þessum kafla á 2. tímabili áætlunarinnar.

*Hringvegur, Þingvallavegur – Esjumelar.*

Gert er ráð fyrir að Hringvegur verði breikkaður og akstursstefnur aðskildar með vegriði á þessum kafla á 3. tímabili áætlunarinnar. Nýjar brýr verða byggðar á Köldukvísl og Leirvogssá.



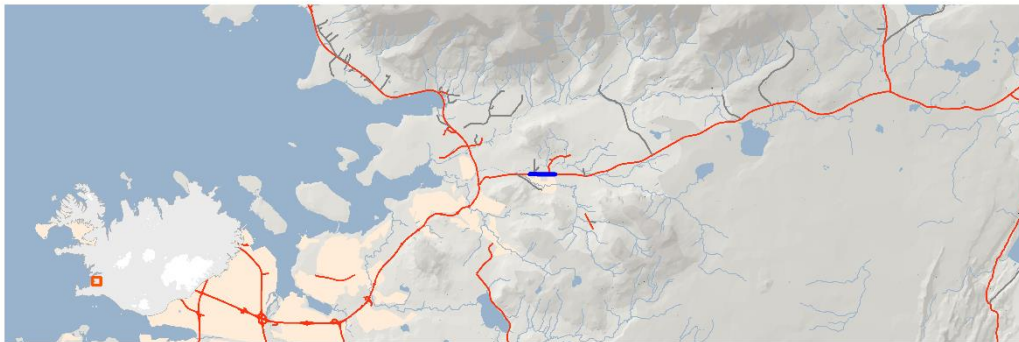
Hringvegur um Kjalarnes.

Lagt er til að haldið verði áfram með framkvæmdir við gerð 2+1 vegar á Kjalarnesi á árunum 2024–2027. Arðsemi framkvæmdarinnar hefur verið metin 6%.



Þingvallavegur í Mosfellsdal.

Lagt er til að gerð verði tvö hringtorg og undirgöng á Þingvallavegi í Mosfellsdal á árinu 2027. Arðsemi þessara framkvæmda hefur verið metið 2%.



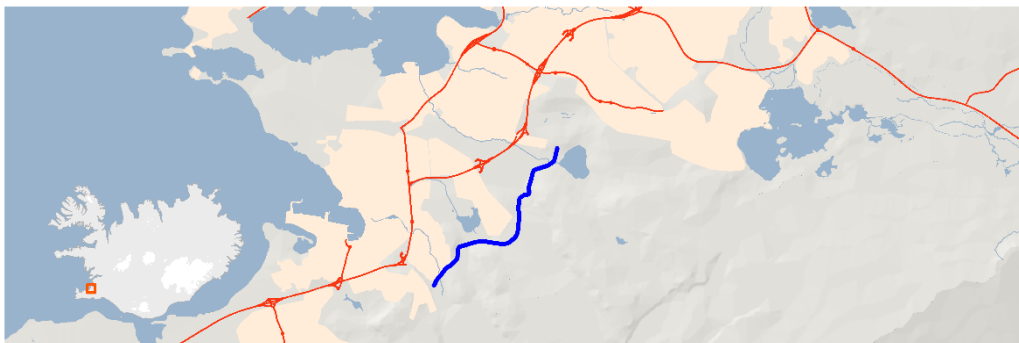
Reykjanesbraut, Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun.

Á árunum 2024–2026 stendur til að halda áfram framkvæmdum við breikkun og aðskilnað akstursstefna með vegriði á þessum vegarkafli, en framkvæmdir hófust á árinu 2023. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metið 11%.



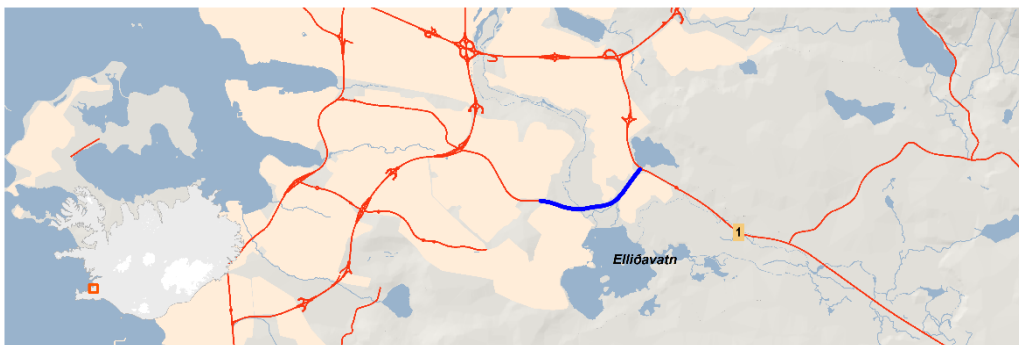
Ellidavatnsvegur, Vífilsstaðavegur – Kaldárselsvegur.

Lagt er til að ráðist verði í breikkun og lagfæringar á þessum skilavegi áður en hægt er að flytja veghald hans yfir til Garðabæjar og Hafnarfjarðar verði það niðurstaða samráðs við sveitarfélögin.



Breiðholtsbraut, Hringvegur – Arnarnesvegur.

Gert er ráð fyrir að ráðist verði í breikkun vegarins og aðskilnað akstursstefna á 3. tíma-bíli áætlunarinnar. Arðsemi framkvæmdarinnar hefur verið metin 6%.



Sundabraut.

Starfshópur um lagningu Sundabrautar, með fulltrúum Vegagerðarinnar, Reykjavíkur-borgar, Faxeðlahafna og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, kynnti niðurstöður fyrsta áfanga í febrúar 2021. Niðurstaða hópsins var að Sundabrá væri hagkvæmari kostur en jarðgöng. Vó þar þyngst að kostnaður við brúarleið er lægri auk þess sem brú hentar betur fyrir alla ferðamáta og almenningssamgöngur. Þá myndi ný Sundabraut á brú bæta samgöngur innan höfuðborgarsvæðisins og til og frá borginni með því að dreifa umferð, minnka álag á aðra stofnvegi og stytta ferðatíma.

Ríki og borg undirrituðu yfirlýsingu í júlí 2021 um lagningu Sundabrautar þar sem sammælt var um að Sundabraut yrði lögð alla leið á Kjalarnes í einni framkvæmd og að brautin yrði tekin í notkun árið 2031.

Niðurstöður félagshagfræðilegrar greiningar á Sundabraut leiddu í ljós að lagning Sundabrautar er metin þjóðhagslega hagkvæm og feli í sér í mikinn samfélagslegan ávinning, hvort sem hún verði lögð með brú eða göngum. Í heild nemi þjóðhagslegur ábati 186–236 milljörðum króna, eftir útfærslu Sundabrautar með brú eða göngum. Mestur ábati

felist í minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfarenda vegna styttri leiða til og frá höfuðborgarsvæðinu. Heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu gæti minnkað um 150 þús. km á hverjum sólarhring við opnun Sundabrautar.

Innviðaráðherra skipaði árið 2022 verkefnisstjórn um undirbúning Sundabrautar og hóf hún störf í ágúst 2022. Í verkefnisstjórninni sitja fulltrúar Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar, innviðaráðuneytis og Sambands íslenskra sveitarfélaga.

Unnið er að mati á umhverfisáhrifum, útfærslu valkosta, samráði við hagsmunaaðila og nauðsynlegum breytingum á skipulagsáætlunum með það að markmiði að hefja framkvæmdir við Sundabraut eigi síðar en árið 2026 og að þeim verði lokið 2031.

Í samræmi við lög um samvinnuverkefni, nr. 80/2020, er gert ráð fyrir að fjármagna framkvæmdir við Sundabraut með gjaldtöku af umferð, sem hefjist þegar Sundabraut verður tekin í notkun og ljúki innan 30 ára.

Gert er ráð fyrir fjármögnun undirbúningskostnaðar á árunum 2024–2026.

Bætt umferðarflæði og öryggisaðgerðir.

Fjárveitingu er ætlað að greiða kostnað við ýmsar smærri framkvæmdir tengdar stofnvegum á höfuðborgarsvæðinu til að bæta flæði og öryggi. Fjárveiting er einnig ætluð til uppsetningar vegriða til að aðskilja akstursstefnur og til að auka umferðaröryggi á hliðarsvæðum vega á höfuðborgarsvæðinu.

Vestursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

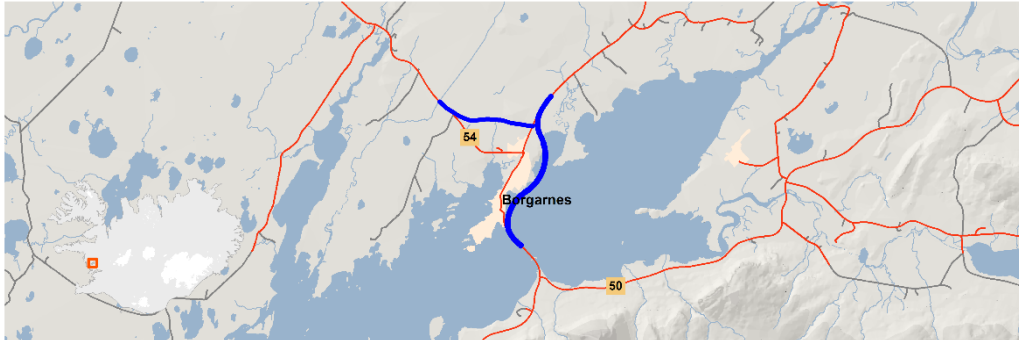
Hringvegur, Akrafjallsvegur – Borgarnes.

Lagt er til að vegurinn á milli Hvalfjarðarganga og Borgarness verði breikkaður á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar og akstursstefnur verði aðgreindar með 2+1 vegi.



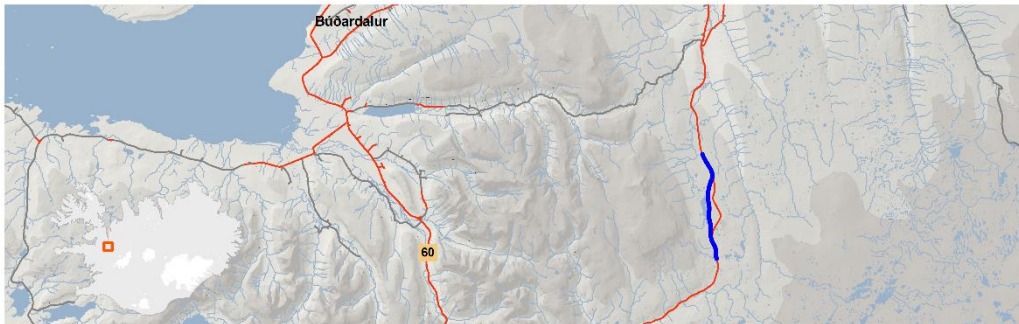
Hringvegur um Borgarnes.

Lagt er til að Hringvegurinn verði lagður með 2+1 vegi fram hjá Borgarnesi á 2. tímabili áætlunarinnar. Auk þess verður Snæfellsnesvegur færður. Arðsemi framkvæmdarinnar hefur verið metin 9%.



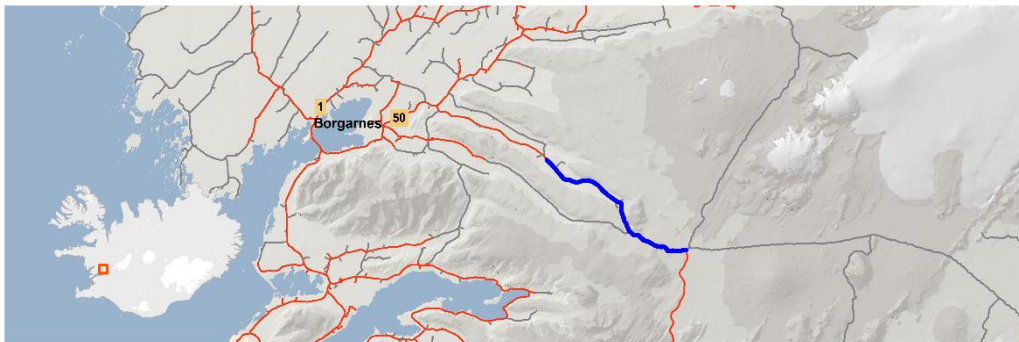
Hringvegur um Holtavörðuvatn.

Gert er ráð fyrir að færa Hringveginn vestar á þessum kafla á 3. tímabili áætlunarinnar, en þarna er hann bæði brattur og með kröppum beygjum. Með nýjum vegi verður langhalli minni og nýr vegur verður um 50 m lægra í landi. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 2%.



Uxahryggjavegur, Brautartunga – Kaldadalsvegur.

Lagt er til að unnið verði að endurgerð Uxahryggjavegar á milli Brautartungu og Kaldadalsvegur á 3. tímabili áætlunarinnar.



Snæfellsnesvegur, Brúarhraun – Dalsmynni.

Lagt er til að Snæfellsnesvegur verði endurgerður á þessum kafla á 3. tímabili áætlunarinnar.



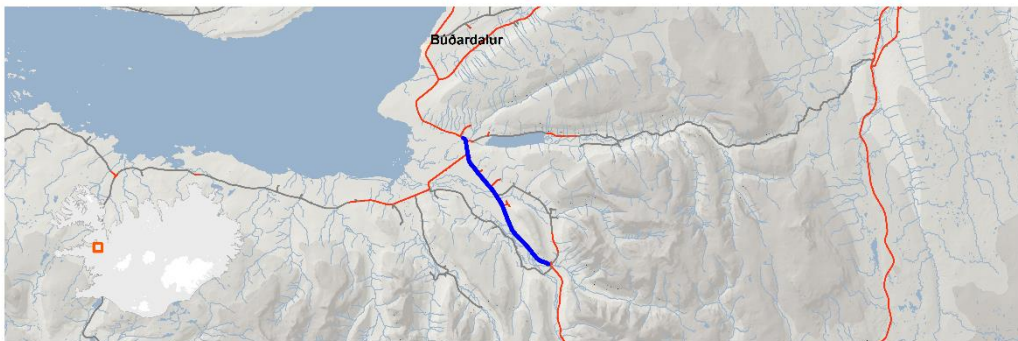
Snæfellsnesvegur um Skógarströnd.

Lagt er til að unnið verði við lagfæringar á ýmsum stöðum á veginum um Skógarströnd á árunum 2027–2028 og á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar. Vegurinn er nú malarvegur og á honum eru sjö einbreiðar brýr.



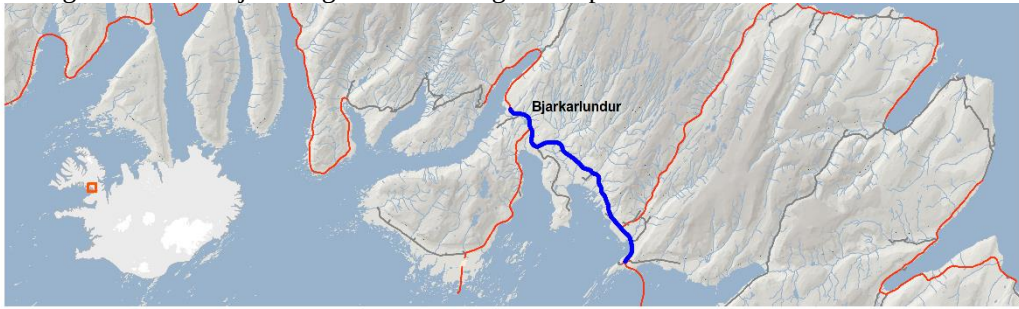
Vestfjarðavegur, Reykjadalsá – Haukadalsá.

Lagt er til að Vestfjarðavegur verði endurgerður á þessum kafla á 3. tímabili áætlunarinnar.



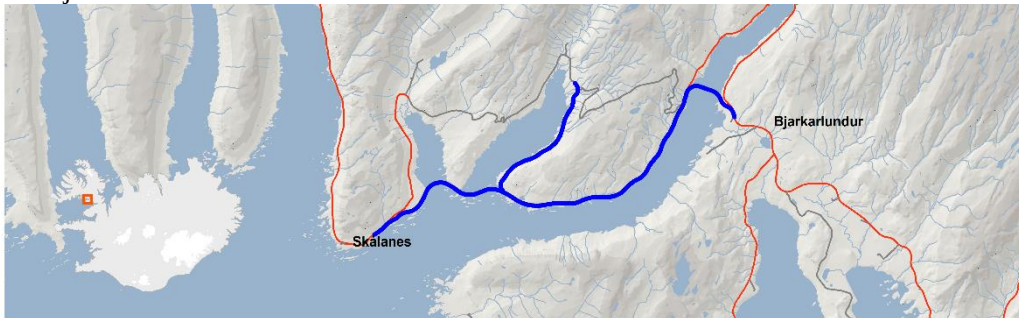
Vestfjarðavegur um Reykhólasveit.

Lagt er til að Vestfjarðavegur verði endurgerður á þessum kafla á 2. tímabili áætlunarinnar.



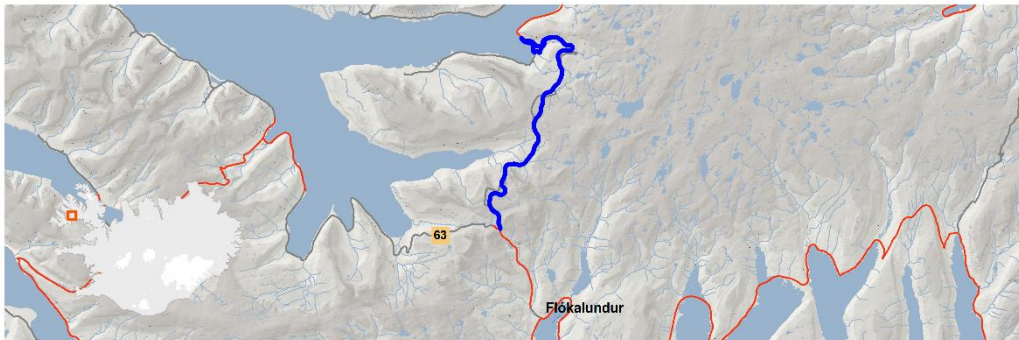
Vestfjarðavegur um Gufudalssveit.

Fjárveiting er ætluð til að ljúka framkvæmdum við veginn milli Bjarkarlundar og Skálaness við norðanverðan Breiðafjörð á árunum 2024–2027. Þeir áfangar sem verða eftir í lok árs 2023 eru á milli Djúpafjarðar og Melaness sem er þá þverun Djúpafjarðar og Gufufjarðar.



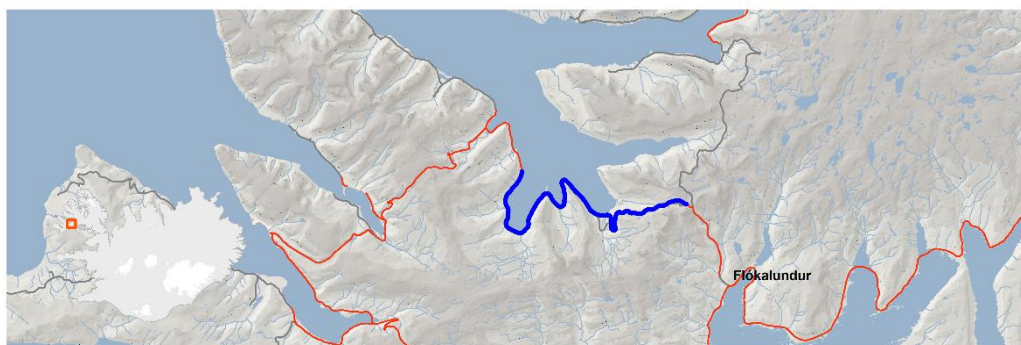
Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði.

Fjárveiting er ætluð til að ljúka framkvæmdum við veginn um Dynjandisheiði á árunum 2024–2027. Þeir áfangar sem verða eftir í lok árs 2023 eru Norðdalsá – Þverá (áætluð verklok 2024) og Þverá – Búðavík.



Bíldudalsvegur, Bíldudalsflugvöllur – Vestfjarðavegur

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við Bíldudalsveg á 2. tímabili áætlunarinnar í framhaldi af gerð nýs vegar yfir Dynjandisheiði.



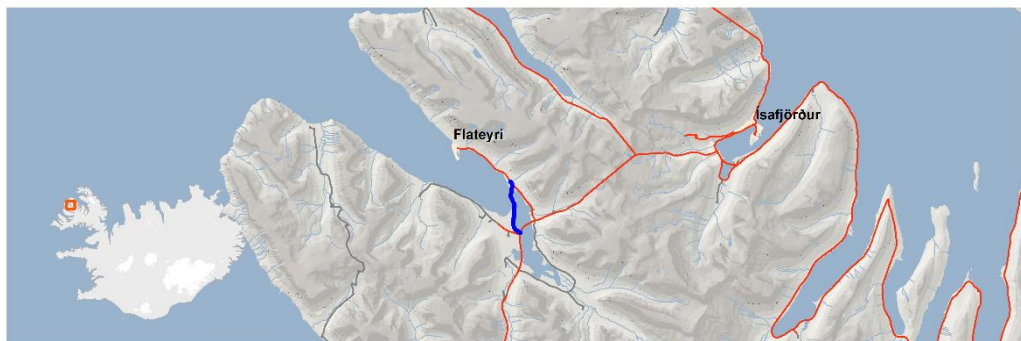
Flateyrarvegur um Hvilftarströnd

Lagt er til að Flateyrarvegur verði færður á þessum kafla á 2. tímabili vegna snjóflóðahættu.



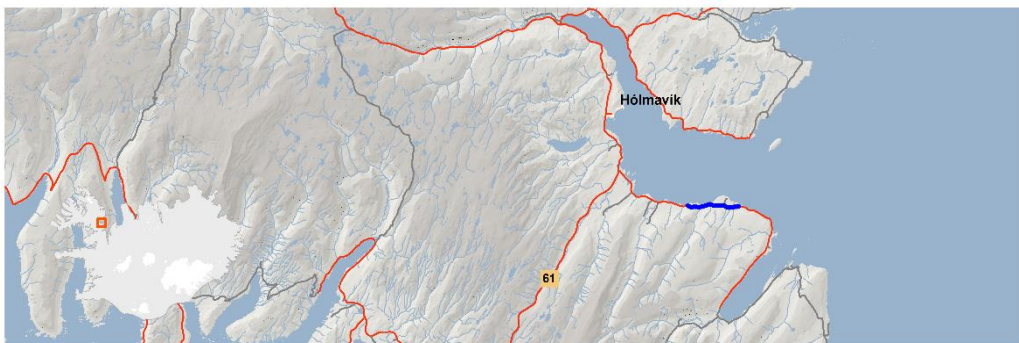
Flateyrarvegur, Breiðadalur – Selaból.

Lagt er til að Flateyrarvegur verði færður á þessum kafla á 3. tímabili vegna snjóflóðahættu.



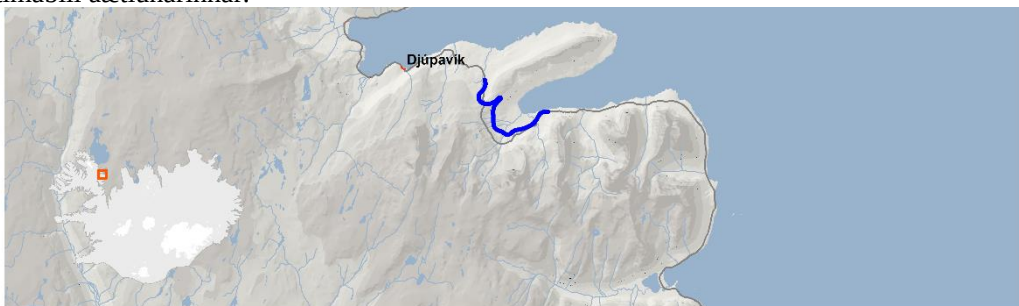
Innstrandarvegur, Heydalsá – Þorpar.

Fjárveitingar eru til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á Innstrandarveg á þessum kafla á árinu 2028.



Strandavegur um Veiðileysuháls

Fjárveitingar ætlaðar Strandavegi eru til endurgerðar á veginum um Veiðileysuháls á 2. tímabili áætlunarinnar.



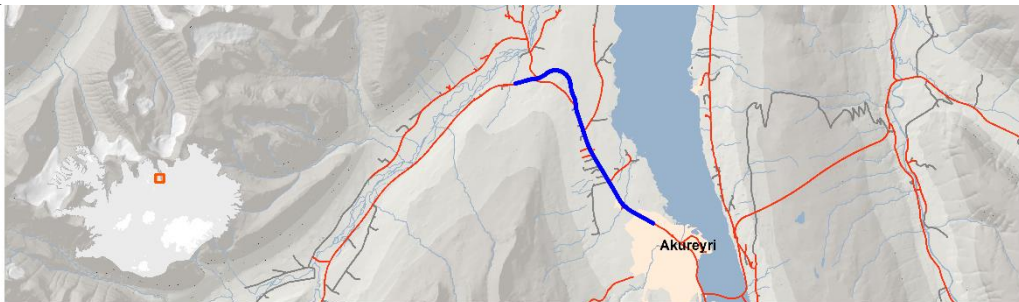
Norðursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

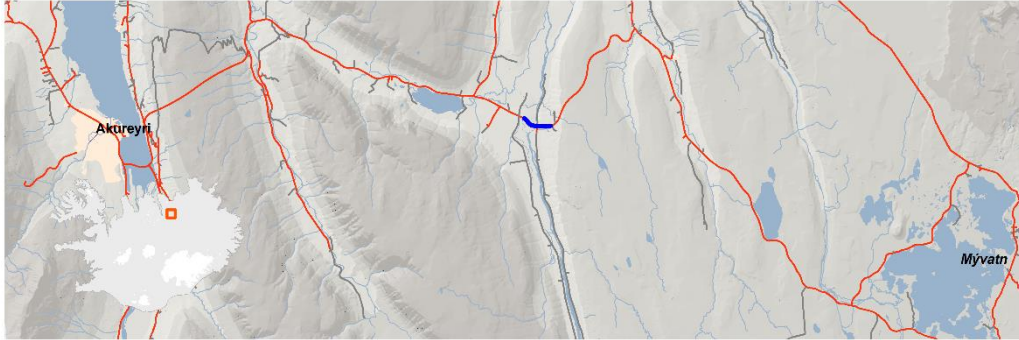
Hringvegur, Þelamörk – Akureyri.

Gert er ráð fyrir að Hringvegur verði breikkaður og akstursstefnur aðskildar með vegriði á þessum kafla á 3. tímabili áætlunarinnar.



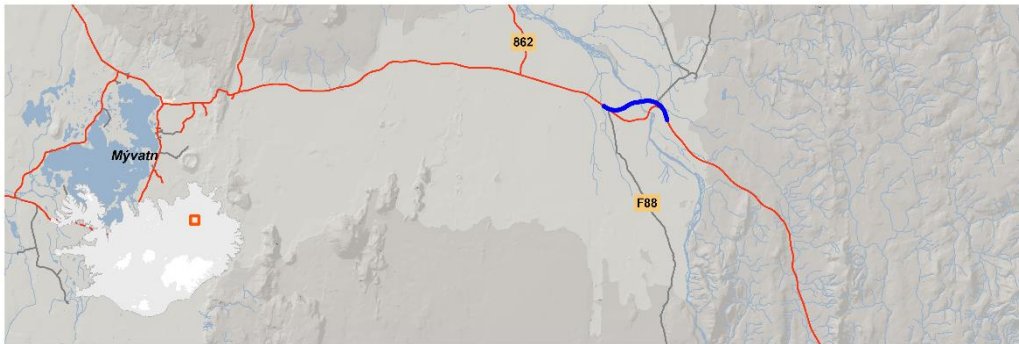
Hringvegur um Skjálfandafljót.

Lagt er til að byggð verði ný brú á Skjálfandafljót hjá Fosshóli á 2. tímabili áætlunarinnar. Núverandi brú er einbreið.



Hringvegur, Jökulsá á Fjöllum.

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við nýja brú yfir Jökulsá á Fjöllum á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar. Núverandi brú er einbreið og byggð árið 1947.



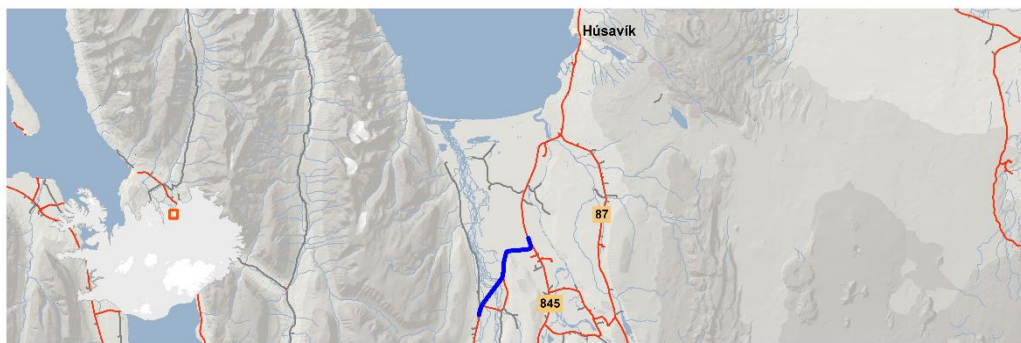
Siglufjarðarvegur, Stafá – Ketilás.

Lagt er til að Siglufjarðarvegur verði endurgerður á þessum kafla á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar.



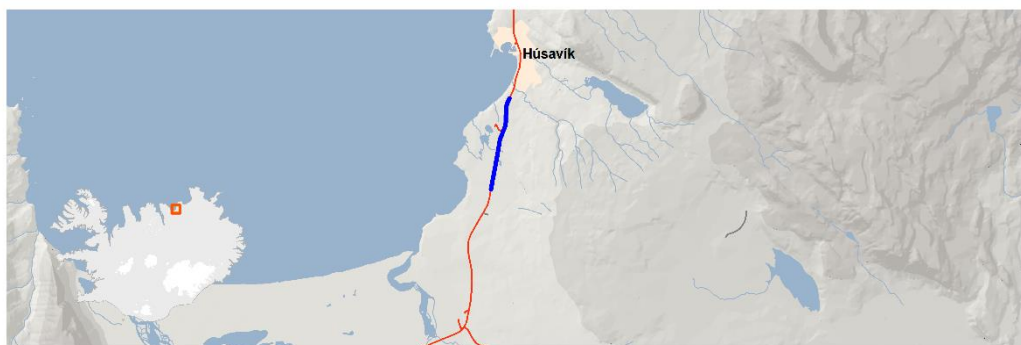
Norðausturvegur um Skjálfandafljót.

Fjárveitingin er ætluð til að endurgera veginn í Aðaldal um Skjálfandafljót á árunum 2026–2028. Aflagðar verða tvær einbreiðar brýr yfir Skjálfandafljót og Rangá hjá Ófeigsstöðum.



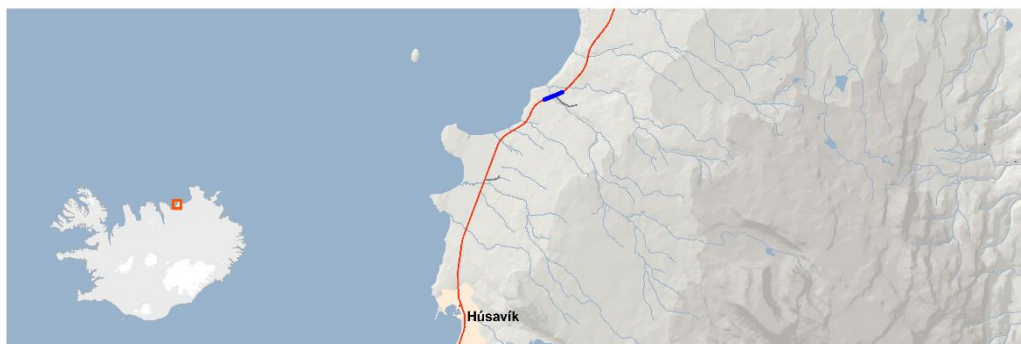
Norðausturvegur, Kaldbakur – Húsavík.

Lagt er til að Norðausturvegur verði endurgerður á þessum kafla á 3. tímabili áætlunarinnar.



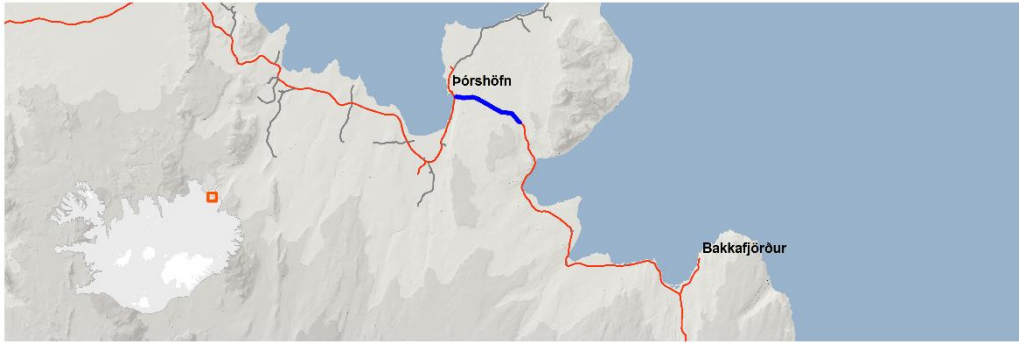
Norðausturvegur um Köldukvíslargil.

Lagt er til að byggð verði ný brú yfir Köldukvíslargil á Norðausturvegi á 2. tímabili áætlunarinnar. Núverandi brú er einbreið.



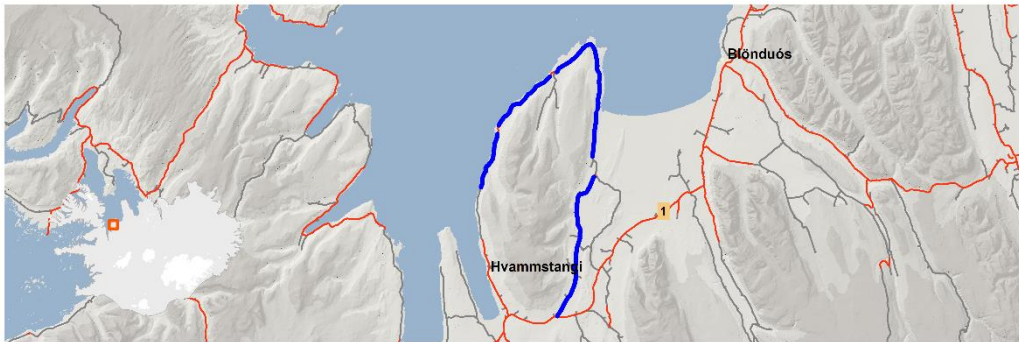
Norðausturvegur um Brekknaheiði.

Lagt er til að vegurinn um Brekknaheiði verði endurgerður á árunum 2024–2026.



Vatnsnesvegur.

Fjárveitingin er ætluð til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á Vatnsnesveg á árunum 2027, 2028 og á 2. tímabili áætlunarinnar. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 2%.



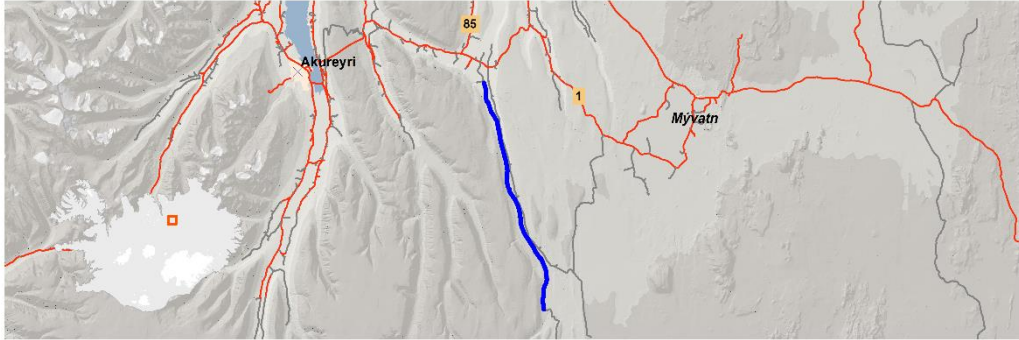
Bárðardalsvegur vestri, Hringvegur – Öxará.

Lagt er til að byggð verði ný brú á Öxará og lagt bundið slitlag á þennan vegarkafli á árunum 2024–2026.



Bárðardalsvegur vestri, Öxará – Sprengisandsleið.

Fjárveitingin er ætluð til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á veginn á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar.



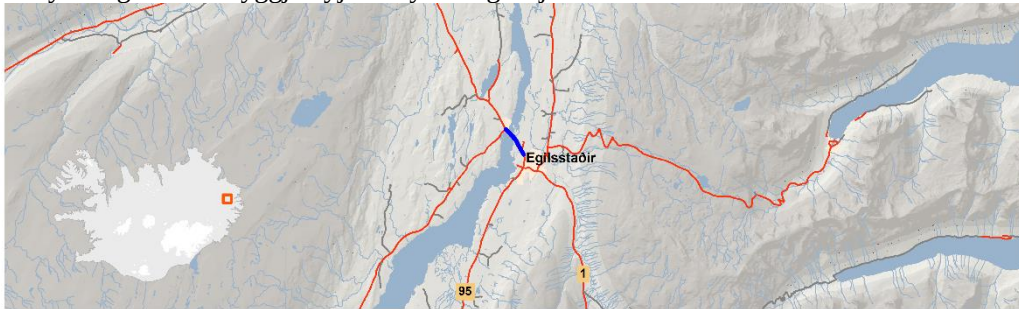
Austursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar til framkvæmda síðar.

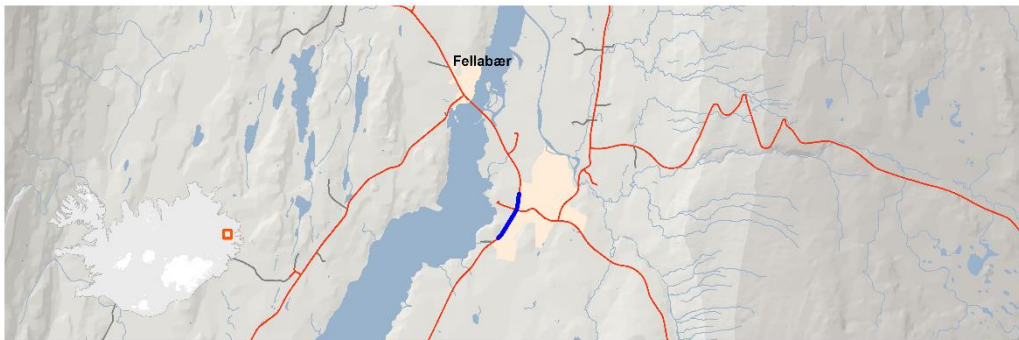
Hringvegur um Lagarfljót.

Fyrirhugað er að byggja nýja brú yfir Lagarfljót á 3. tímabili áætlunarinnar.



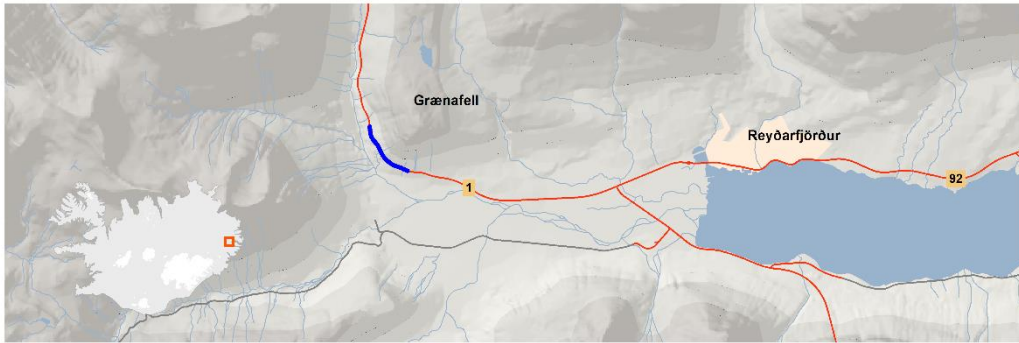
Hringvegur um Egilsstaði.

Lagt er til að vegurinn verði færður á þessum kafla og gert verði hringtorg á gatnamótum Hringvegur og Skriðdals- og Breiðdalsvegur á 2. tímabili áætlunarinnar.



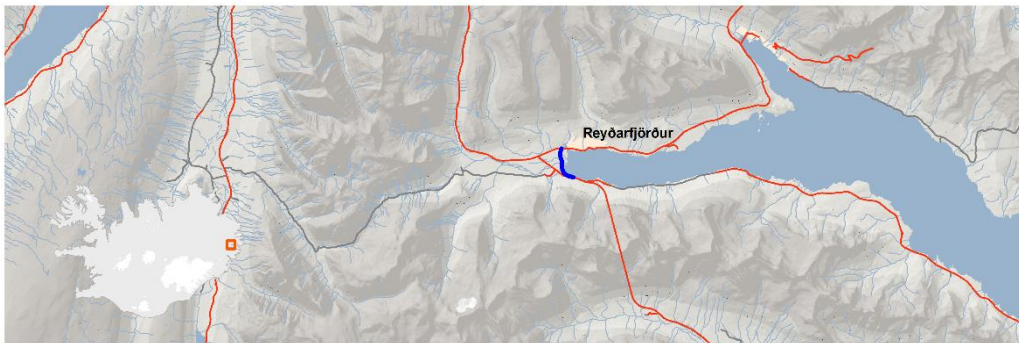
Hringvegur um Grænafell.

Gert er ráð fyrir að fara í uppsetningu á stálþili á þessum vegarkafli á 2. tímabili vegna snjóflóðahættu á veginum.



Hringvegur um Reyðarfjarðarbotn.

Á árunum 2027 og 2028 er lagt til að Hringvegur verði færður á þessum kafla í Reyðarfjarðarbotni auk þess sem byggð verður ný brú yfir Sléttuá og Fossá. Auk þess þarf að tengja Þórdalsheiðarveg nýjum Hringvegi. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 6%.



Hringvegur, Fáskrúðsfjarðarbotn – Vík.

Lagt er til að gerðar verði verulegar endurbætur á þessum vegarkafli á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar. Tvær einbreiðar brýr á Dalsá og Tunguá í Fáskrúðsfjarðarbotni verða aflagðar.



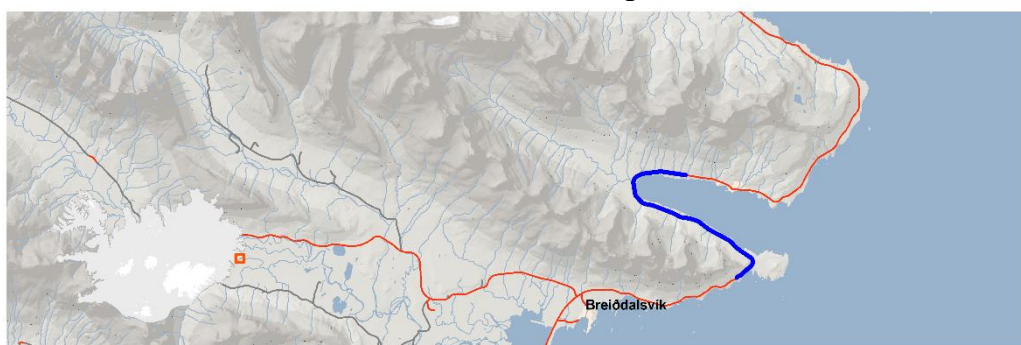
Hringvegur, Vík – Stöðvarfjörður.

Fjárveiting er ætluð til endurbóta á þessum vegarkafli á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar.



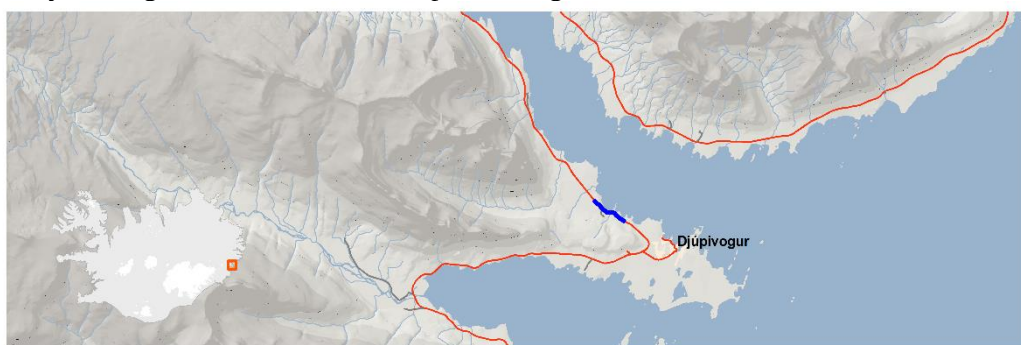
Hringvegur, Stöðvarfjörður – Kambaskriður

Lagt er til að gerðar verði verulegar endurbætur á þessum vegarkafli á 2. tímabili áætlunarinnar. Einbreið brú á Stöðvará í Stöðvarfirði verður aflögð.



Hringvegur um Teigarhorn.

Fjárveiting er ætluð til endurbóta á þessum vegarkafli á árinu 2027.



Hringvegur um Lón.

Á 3. tímabili áætlunarinnar er gert ráð fyrir lagningu nýs vegar um Lón. Með því leggjast af fimm einbreiðar brýr og Hringvegurinn stytst um 2–5 km háð vali á veglínu.



Hringvegur um Hornafjörð.

Gert er ráð fyrir að halda áfram framkvæmdum á Hringveginum um Hornafjörð og ljúka á árunum 2024–2026. Með framkvæmdinni stytst Hringvegurinn um 12 km og einbreiðum brúm á Hringveginum fækkar um þrjár. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 11%. Gert er ráð fyrir að innheimt verði veggjald til að standa undir fjármögnun verkefnisins.



Hringvegur við Jökulsá, færsla vegar og sjóvörn.

Fjárveiting er ætluð til framkvæmda við færslu vegarins austan við Jökulsá og gerð sjóvarnar á árinu 2027.



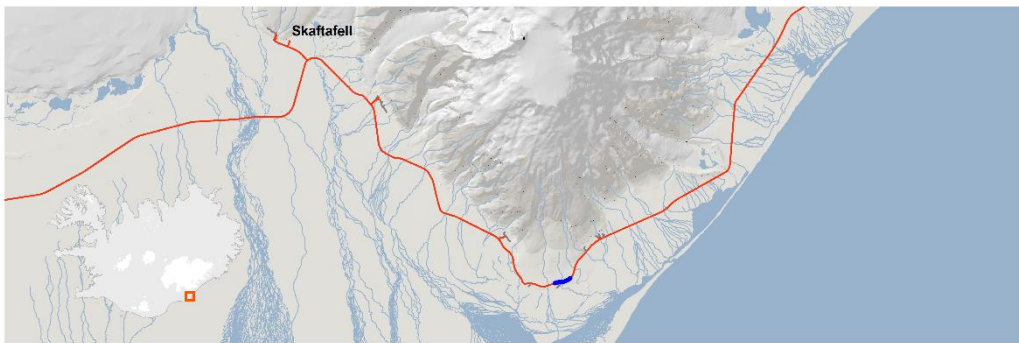
Hringvegur um Jökulsá á Breiðamerkursandi.

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við nýja brú yfir Jökulsá á Breiðamerkursandi á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar. Núverandi brú er einbreið og byggð árið 1967.



Hringvegur um Fagurhólsmýri.

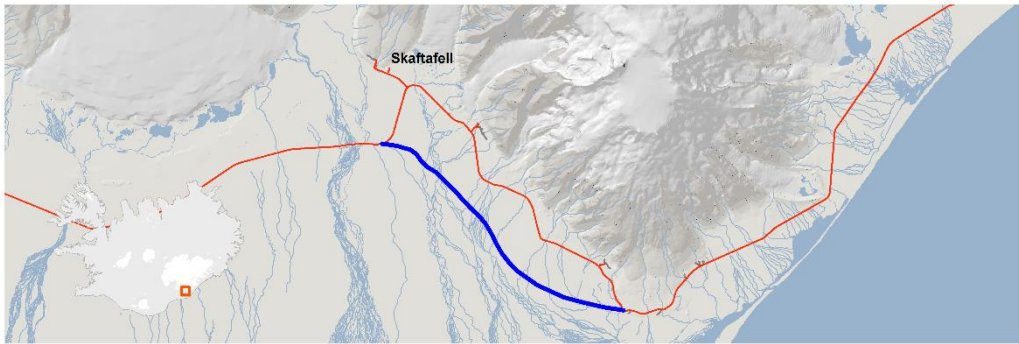
Fjárveiting er ætluð til endurbóta á þessum vegarkafli á 2. tímabili.



Hringvegur, Gljúfursá – Morsá.

Lagt er til að á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar verði gerðar nýjar brýr yfir Kotá, Virkisá og Svínafellsá/Skaftafellsá og nýr vegur milli Gljúfursár og Morsár sem stytir Hringveginn um

a.m.k. fimm km og fækkar einbreiðum brúm um fjórar. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 13%.



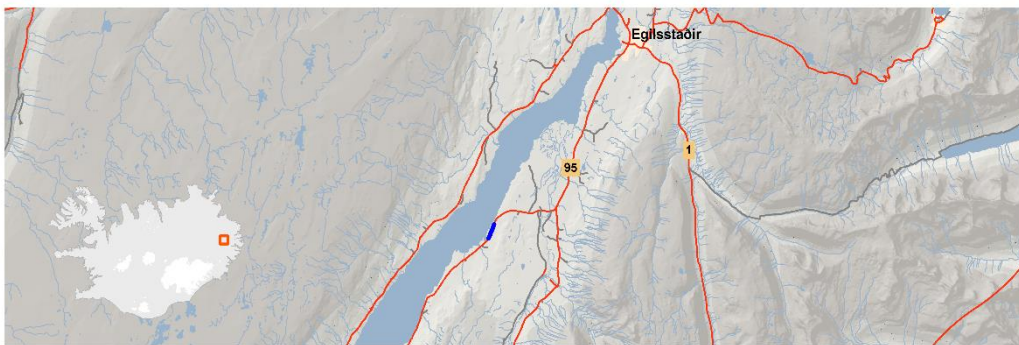
Djúpavogsvegur, Hringvegur – Djúpvogur.

Fjárveiting er ætluð til framkvæmda við nýjan veg frá Hringvegi og að hafnarsvæðinu á Djúpavogi á 2. tímabili.



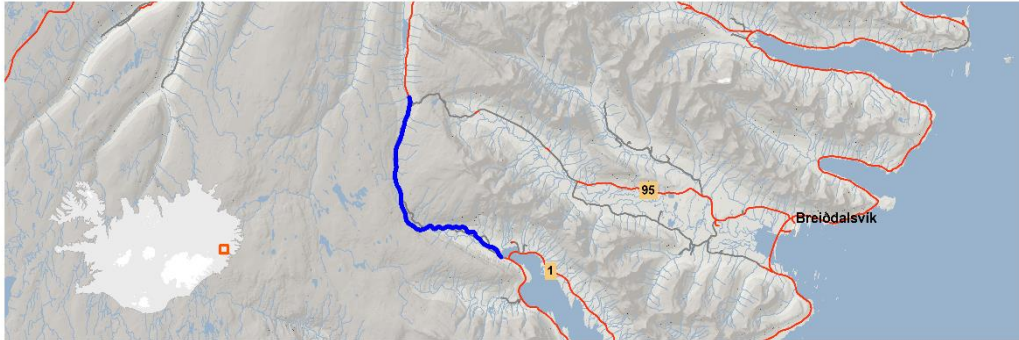
Upphéraðsvegur um Strönd.

Fjárveiting er ætluð til endurbóta á þessum vegarkafla á 2. tímabili áætlunarinnar.



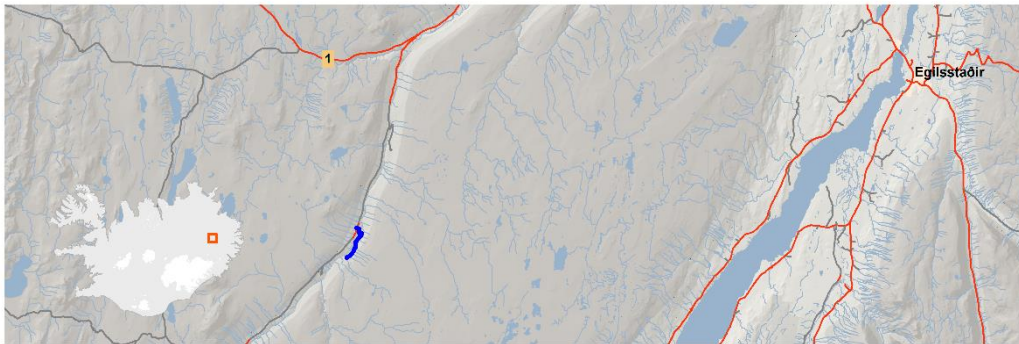
Axarvegur um Öxi.

Gert er ráð framkvæmdum á Axarvegi á árunum 2027 og 2028 og á 2. tímabili áætlunarinnar. Gert er ráð fyrir að innheimt verði veggjald til að standa undir fjármögnun verkefnisins.



Klausturselsvegur (Stuðlagil).

Fjárveiting er ætluð til endurbóta og lagningar bundins slitlags á Klausturselsveg á 2. tímabili áætlunarinnar.



Jarðgangaáætlun.

Í samgönguáætlun 2020–2034, sem samþykkt var á Alþingi 29. júní 2020, kom meðal annars fram að stefnt væri að því að vinna heildstæða greiningu á jarðgangakostum á Íslandi. Þar ætti að meta valkosti á einstaka leiðum með tilliti til fýsileika, kostnaðar og félagshagfræðilegs ábata. Á grunni þeirrar greiningar væri svo hægt að forgangsraða jarðgangakostum til lengri tíma. Þessari vinnu er nú að ljúka. Á árinu 2021 gaf Vegagerðin út yfirlitsáætlun jarðganga um þá jarðgangakosti sem helst hafa verið til umræðu og skoðunar á undanförunum árum sem var grunnur að þessari greiningu. Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA) vann í framhaldinu mat á arðsemi, umferðaröryggi, tengingu svæða og byggðapróun fyrir þessa jarðgangakosti. Skýrsla RHA kom fyrst út árið 2022, en í upphafi árs 2023 var bætt við umfjöllun um Seyðisfjarðargöng og Mjóafjarðargöng. Vegagerðin hefur í framhaldinu lagt fram tillögu að forgangsroðun jarðgangakosta með hliðsjón af markmiðum samgönguáætlunar um greiðar samgöngur, öruggar samgöngur, hagkvæmar samgöngur, umhverfislega sjálfbærar samgöngur og jákvæða byggðapróun. Einnig var tekið tillit til hversu brýnt vandamálið er sem viðkomandi jarðgöng eiga að leysa.

Lögð er til eftirfarandi forgangsröðun jarðganga:

1. Fjarðarheiðargöng
2. Siglufjarðarskarðsgöng
3. Hvalfjarðargöng 2
4. Göng milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur
5. Göng milli Ísafjarðar og Súðavíkur
6. Breiðadalsleggur, breikkun
7. Seyðisfjarðar- og Mjóafjarðargöng
8. Miklidalur og Hálfðán
9. Klettsháls
10. Öxnadalsheiði

Lagt er til að jarðgangaáætlun verði endurskoðuð samhliða endurskoðun samgönguáætlunar hverju sinni. Til síðari skoðunar eru einnig þessi göng:

- Reynisfjall
- Lónsheiði
- Hellisheiði eystri
- Berufjarðargöng og Breiðdalsheiðargöng

Fjármögnun jarðgangaáætlunar er eitt af verkefnum í heildarendurskoðun tekjuöflunar af ökutækjum og umferð, eins og áður hefur komið fram. Stefnt hefur verið að hóflegri gjaldtöku vegna þessarar uppbyggingar sem nánar verður útfærð í samvinnu innviðaráðuneytis og fjármála- og efnahagsráðuneytis. Meðal þeirra kosta sem einnig koma til greina er að stofna sérstakt innviðafélag sem haldi utan um flýti framkvæmdir og jarðgöng. Slíku félagi yrði lagt til eigið fé, til að mynda í formi samgönguinnviða, en til greina kæmi að það hefði vel skilgreindar heimildir til lántöku.

Fjárveiting í þessari áætlun er til undirbúnings og rannsókna næstu þriggja jarðganga þannig hægt verði að fara í framkvæmdir á þeim í framhaldi af gerð Fjarðarheiðarganga.

Sameiginlegt og óskipt.

Tengivegir, bundið slitlag.

Fjárveiting er ætluð til styrkingar og lagningar bundins slitlags á umferðarlitla tengivegi. Fyrir liggja verklagsreglur um hvernig staðið verður að því að leggja bundið slitlag á þessa vegi. Þeir eru flestir með takmarkað burðarþol, lega þeirra í hæð og plani er ekki fullnægjandi og svo mætti áfram telja. Þar sem víkja þarf frá veghönnunarreglum, eins og í beygjum og blindhæðum, verður gripið til viðeigandi mótvægisáðgerða. Beygjur verða merktar með leiðbeinandi hraða og með stefnuörvum. Blindhæðir verða málaðar með heildreginni línu og merktar með viðeigandi umferðarmerki og leiðbeinandi hraða og þeim jafnvel skipt í einstaka tilvikum. Til greina kemur að lækka leyfilegan hámarkshraða ef hönnunarhraði á öllum veginum er almennt lágur eða ef um stuttan veg er að ræða. Reynt verður að fylgja veghönnunarreglum vegna öryggissvæða utan vega eftir megni. Með þessum áðgerðum telur Vegagerðin að flýta megi lagningu bundins slitlags á umferðarlitla tengivegi án þess að það komi niður á öryggi þeirra og telur Vegagerðin að áðgerðirnar geti jafnframt aukið öryggi. Með fjárveitingu þeirri sem lögð er til á tímabilinu má að öllum líkindum leggja bundið slitlag á um 525 km samtals. Lagt er til að skipting fjárins fari eftir umferð og lengd tengivega á hverju svæði án bundins slitlags. Heimilt er einnig að nota fjárveitingu þessa til framkvæmda á héraðsvegum sem gegna hlutverki tengivega og eftir atvikum einnig á umferðarlitlum stofnvegum.

Einbreiðar brýr.

Fjárveiting er ætluð til að breikka eða skipta út einbreiðum brúm. Á þjóðvegum eru 651 einbreið brú og þar af eru 30 einbreiðar brýr á Hringveginum. Miðað er við að engin brú á Hringveginum verði einbreið í lok þessa 15 ára tímabils.

Hjóla- og göngustígar (utan höfuðborgarsvæðisins).

Fjárveiting tekur mið af að auka verulega möguleika á hjólreiðum með framkvæmdum í stígagerð. Reiknað er með að viðkomandi sveitarfélög taki þátt í kostnaði að undangengnum samningum þar um. Miðað er við að þátttaka Vegagerðarinnar verði allt að helmingur kostnaðar nema á langleiðum utan höfuðborgarsvæðisins þar sem kostnaðarþátttaka getur orðið meiri. Fjárveitingin hér miðast við göngu- og hjólastíga utan höfuðborgarsvæðisins en stígar á höfuðborgarsvæðinu eru hluti af samgöngusáttmálanum.

Samgöngurannsóknir.

Fjárveitingin er ætluð til að styrkja rannsóknir á sviði vegtækni og samgangna. Miðað er við að styrkja verkefni í samræmi við áherslur samgönguáætlunar.

Stærri öryggisaðgerðir utan höfuðborgarsvæðis.

Fjárveiting er ætluð til framkvæmda við stærri öryggisaðgerðir eins og gerð vegamóta utan höfuðborgarsvæðis. Einnig er þessi fjárveiting ætluð til framkvæmda við göngu- og hjólabrýr.

Héraðsvegir.

Samkvæmt vegalögum, nr. 80/2007, svara héraðsvegir að mestu til safnvega áður. Lengd héraðsvega er um 2.630 km.

Landsvegir utan stofnvegakerfis.

Landsvegir eru vegir yfir fjöll og heiðar og aflagðir byggðavegir á eyðilendum. Lengd þeirra er um 1.975 km. Á landsvegum skal einungis gera ráð fyrir árstímabundinni umferð og minna eftirliti og minni þjónustu en á öðrum vegum.

Styrkir til samgönguleiða/styrkvegir.

Heimilt er að styrkja tilteknar samgönguleiðir sem ekki falla undir skilgreiningar þjóðvega. Auglýst er eftir umsóknum árlega.

Reiðvegir.

Lagt er til að árleg fjárveiting til reiðvega verði 100 millj. kr. á ári út tímabilið.

Smábrýr.

Lagt er til að fjárveiting til smábrúa verði 50 millj. kr. á ári.

Girðingar.

Lagt er til að árleg fjárveiting til viðhalds girðinga verði 60 millj. kr. á tímabilinu.

Sameiginlegur jarðgangakostnaður.

Fjárveiting er ætluð til greiðslu sameiginlegs kostnaðar við undirbúning framkvæmda við jarðgöng.

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 hlutafélag um framkvæmdirnar, Betri samgöngur ohf., sem er í sameiginlegri eigu ríkis og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu.

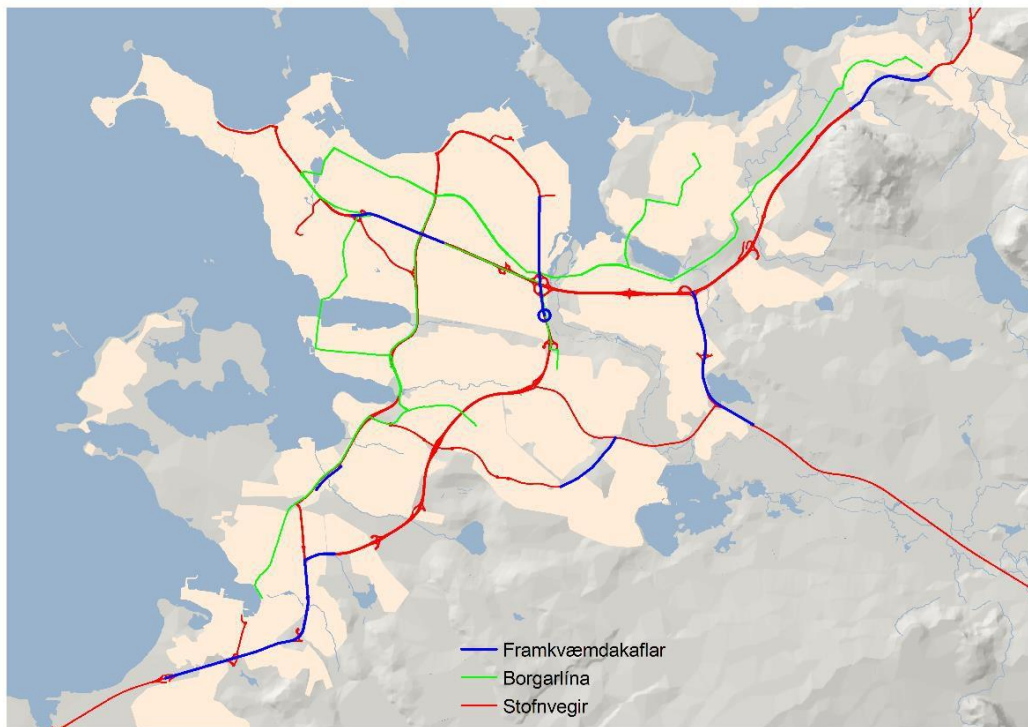
Mikilvægar framkvæmdir hafa þegar klárast, svo sem á Reykjanesbraut í Hafnarfirði, Suðurlandsvegi milli Vesturlandsvegar og Hádegismóa og á Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ. Þá hafa einnig verið lagðir rúmlega 13 km af hjólastígum.

Viðræðuhópur skipaður fulltrúum ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu vinnur nú að því að rýna í áætlanir sáttmálans með það fyrir augum að uppfæra forsendur hans og undirbúning á viðauka við hann. Í þeirri vinnu verður m.a. litið til áskorana sem tilkomnar eru vegna kostnaðarhækkana.

Markmið samkomulagsins eru eftir sem áður að auka lífsgæði á höfuðborgarsvæðinu með því að:

- stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum á höfuð- borgarsvæðinu,
- stuðla að því að ná loftslagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnislaust borgarsamfélag,
- stuðla að auknu umferðaröryggi,
- tryggja skilvirka framkvæmd og umgjörð verkefnisins.

Framkvæmdafla (tafla 8) fyrir samgöngusáttmála er því birt með fyrirvara um að hún verði uppfærð þegar viðræðuhópur hefur lokið störfum og nýr viðauki verið samþykktur.



4.3.2.3. Framkvæmdir við vita og hafnir.

Forgangsröðun hafnaframkvæmda og sjóvarna

Hafnaframkvæmdir eru á forræði sveitarstjórna. Styrkjum til framkvæmda er forgangsraðað annars vegar í þágu öryggis og hins vegar í þágu atvinnuuppbyggingar. Á grundvelli úttekta er þörf fyrir framkvæmdir metin og hve miklum úrbótum þær skila fyrir viðkomandi höfn og landið í heild.

Sjóvarnir hafa verið metnar með líkum hætti en stuðst er við einfaldara reiknilíkan við forgangsröðun framkvæmda. Þar sem óskir um sjóvarnir koma fram er lagt mat á ölduálag, verðmæti sem í húfi eru, þ.m.t. menningarminjar, og líkur á því að tjón verði. Hver framkvæmd fær svo stig sem reiknuð eru á grundvelli þessara þriggja þátta.

Vitabyggingar.

Undir þennan lið fellur nauðsynleg endurnýjun á búnaði vita og dufla. Almennt er miðað við að nýir vitar eða dufl verði ekki tekin í notkun heldur aðeins endurbygging eldri vita eða endurnýjun dufla. Að auki falla öldudufl undir þennan lið en gera má ráð fyrir að þeim fjölgi á tímabilinu. Innan skamms má búast við að þörf verði á endurnýjun nokkurra vita. Við gerð strandsvæðaskipulags voru fest í sessi svæði til nýtingar t.d. fyrir fiskeldi. Vegna þessa gæti komið í ljós við áhættumat siglingaleiða að breyta þurfi vitum eða siglingamerkjum og gæti því komið til nýfjárfestingar. Ekki er þó í þessari áætlun gert ráð fyrir slíkum fjárfestingum. Mikilvægt er á næstu árum að endurnýja ljós sem eru í vitum og siglingamerkjum vegna útskipta í LED tækni.

Sjóvarnargarðar.

Gert er ráð fyrir áframhaldandi vinnu við sjóvarnir á áætlunartímabilinu. Unnið er í samvinnu við sveitarfélög eða landeigendur sem greiða a.m.k. 1/8 hluta kostnaðar. Við útteilingu fjármagns er notað forgangsstöðunarlíkan sem tekur tillit til sjávarrofs og verðmæta lands sem hverfur. Gert er ráð fyrir að framkvæmdaþörf í sjóvörnum aukist vegna hækkandi sjávarstöðu sem orsakast af hnattrænni hlýnun og jarðskorpuhreyfingum. Þá er töluvert um að sjóvarnir séu orðnar gamlar og þörf sé á endurbyggingu og styrkingu. Í töflu 10 í þingsályktunartillögunni er að finna ítarlega sundurliðun á fyrirhuguðum sjóvarnarframkvæmdum.

Landeyjahöfn.

Framlögum til Landeyjahafnar er ætlað að standa undir kostnaði við rannsóknir, öryggismál, viðhaldsframkvæmdir og landgræðslu. Í lok tímabilsins er gert ráð fyrir að malbika bílastæði og endurbyggja flóðvarnargarða og garðsenda brimvarnargarðanna. Viðhaldsdýpkun verður boðin út til fjögurra ára í senn og gert ráð fyrir að hún verði framkvæmd með dýpkunarskipi.

Gert er ráð fyrir áframhaldandi rannsóknum á endurbótum Landeyjahafnar, sem felast í að draga úr sandburði og bæta siglingar í hárri ölduhæð.

Ferjubryggjur.

Undir ferjubryggjur falla framlög til viðhalds og endurbyggingar hafnarmannvirkja utan skilgreindra hafnarsvæða þar sem ríkið styrkir ferjusiglingar, t.d. á Breiðafirði, í Mjóafirði og við Ísafjarðardjúp. Á tímabilinu er gert ráð fyrir að endurbyggja ferjuaðstöðuna í Mjóafirði og rífa ferjubryggjur við Ísafjarðardjúp sem eru aflagðar.

Mikil endurbyggingarþörf er á ferjubryggjum landsins og mikilvægt að farið verði í uppbyggingu sem fyrst. Uppbygging aðstöðu í Breiðafirði er í fyrsta forgangi þar sem núverandi mannvirki eru komin til ára sinna og hönnuð miðað við gamla Baldur sem verður tekinn úr rekstri haustið 2023. Gert er ráð fyrir að byggja ramp fyrir farartæki í Hrísey og endurbyggingu á ferjubryggju í Grímsey. Ferjurampur í Vestmannaeyjum verður einnig endurbýggður á seinni hluta áætlunar.

Hafna- og strandrannsóknir.

Undir hafnarannsóknir falla frumrannsóknir, gerð grunnkorta af hafnarsvæðum, dýptarmælingar, jarðvegsathuganir, straumfræðirannsóknir, undirstöðurannsóknir á sjólagi og strandbreytingum, öldulíkön fyrir hafnir, líkantilraunir og hagkvæmniathuganir.

Hornafjörður: Unnið verði að áframhaldandi rannsóknum á möguleikum á að auka dýpi til siglinga yfir Grynnslin utan við Hornafjarðarós. Unnið verður samkvæmt rannsóknaráætlun en áætlaður heildarkostnaður er um 100 millj. kr. Þessar rannsóknir eru afar mikilvægar fyrir Hornafjarðarhöfn svo hún geti þróast í takt við stærri og djúpristari fiskiskipaflota og flutningaskip. Áhersla verði lögð á dýpkun á Grynslunum með það að markmiði að útfæra hana þannig að dýpinu sé viðhaldið svo það verði nægjanlegt til að tryggja rekstrargrundvöll hafnarinnar.

Húsavík: Stíllt verður upp hafnalíkani fyrir Húsavíkurhöfn til þess að reyna að bæta viðleguskilyrði í höfninni og finna heildstætt skipulag á höfninni svo hún geti þróast í takt við ört vaxandi iðnað á svæðinu. Áætlaður heildarkostnaður rannsókna er um 50 milljónir kr.

Sauðárkrókur: Stíllt verður upp hafnalíkani fyrir nýjan kant utan við höfnina þar sem fyrir-hugað er að taka inn fraktskip og skip með mikla djúpristu. Heildarkostnaður er áætlaður um 10 milljónir.

Strandrannsóknir.

Til strandrannsókna teljast m.a. öflun ýmissa grunnupplýsinga, mælingar og rannsóknir sem stuðla að öryggi sjófarenda og íbúa á strandsvæðum og grunnrannsóknið sem nýtast við hönnun hafnarmannvirkja, sjóvarnargarða og annarra mannvirkja við strendur landsins.

Helstu verkefnaflokkar eru:

- Öldufars- og sandburðarrannsóknir. Helstu verkefni eru öldufars- og efnisburðarrannsóknir, sandflutningar við Þorlákshöfn og Landeyjahöfn, landbrot við Vík í Mýrdal.
- Umhverfisrannsóknir. Þessar rannsóknir beinast að áframhaldandi þróun upplýsingakerfis um veður og sjólag. Vegagerðin hefur í samstarfi við hafnir komið upp kerfi sjávarborðsmæla um landið. Markmiðið er að Vegagerðin tryggi að sjávarhæðarmælarnir sem hafnirnar reka séu kvarðaðir og hægt að nota gögn mælanna í rannsóknum tengdum hækkun sjávar. Stefnt er að því að endurskoða hæðarkerfi hafnanna þegar gagnasafn mælanna er orðið nægjanlega stórt. Fylgjast þarf með langtímabreytingum, m.a. til að meta flóðahættu við strendur. Rauntímaölduspárlíkan fyrir landgrunnið verður útvíkkað og endurbætt með það að markmiði að bæta upplýsingagjöf til sjófarenda nærri ströndinni sem er ölduspá á grunnslóð. Reklíkan sem tekur á reki skipa, björgunarbáta, hafíss og mengandi efna verður virkjað og endurbætt.

4.3.2.4. Hafnabótasjóður – styrktar framkvæmdir.

Stjórnvöldum er heimilt að styrkja framkvæmdir í höfnum samkvæmt hafnalögum. Hluttur ríkisins er frá 60% til 90% og ræðst af tekjum hafna og tegund framkvæmda, sbr. 24. gr. hafnalaga, nr. 61/2003.

Í hafnalögum er það skilyrði sett fyrir úthlutun styrkja úr ríkissjóði að viðkomandi höfn hafi skilað rekstrarafgangi að teknu tilliti til vaxta eða hafi nýtt möguleika sína til tekjuöflunar með eðlilegum hætti.

Samkvæmt 1. mgr. 24. gr. hafnalaga skal framlag ríkissjóðs ekki raska ótilhlýðilega samkeppni milli hafna samkvæmt ákvæðum samningsins um Evrópska efnahagssvæðið. Eftirtalðar hafnir fá ekki ríkisstyrk vegna þessa ákvæðis: Faxaflóahafnir, Kópavogshöfn, Hafnarfjarðarhöfn og hafnir í Fjarðabyggð.

Við undirbúning samgönguáætlunar sóttu hafnir um framlag til framkvæmda fyrir um 36 milljarða kr. á tímabili áætlunarinnar. Þar af gæti framlag ríkissjóðs numið allt að 18 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. Vegagerðin stillir upp forgangsörðunarlíkani sem byggist á mati á hafnaþörf eins og skilgreint er í 9. gr. reglugerðar um hafnamál, nr. 326/2004. Höfnunum er skipt upp í fjóra flokka og staðalkröfur hvers flokks skilgreindar. Forgangsörðun miðast við tegund verkefnis og hvort það falli innan skilgreindra staðalkrafna hafnarinnar.

Við forgangsörðun var einnig eftirfarandi haft að leiðarljósi:

- Framkvæmdir sem voru hafnar fóru inn á nýja áætlun.
- Framkvæmdir sem voru í eldri samgönguáætlun en voru ekki hafnar fóru endurskoðaðar í nýja áætlun.

- Að viðkomandi framkvæmd taki mið af mikilvægi fyrir samgöngukerfi landsins og almannahagsmuni á viðkomandi stað, sbr. 23. gr. hafnalaga.
- Að viðkomandi framkvæmd sé hagkvæm og ekki ætluð til afnota fyrir einstaka aðila í flutningastarfsemi, sbr. 23. gr.
- Að viðkomandi framkvæmd raski ekki samkeppnisstöðu samkvæmt ákvæðum samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. 23. gr.
- Höfnin skili rekstrarafgangi að teknu tilliti til vaxta eða hafi nýtt möguleika sína til tekjuöflunar með eðlilegum hætti, sbr. 24. gr.

Helstu hafnaframkvæmdir.

Á fyrri hluta tímabilsins er gert ráð fyrir að ljúka þeim verkum sem þegar eru hafin og byrja aðeins á verkefnum sem voru á eldri áætlun. Gera má ráð fyrir að við endurskoðun áætlunar verði gerðar breytingar á síðara tímabilinu. Í töflu 9 í þingsályktunartillögunni er að finna ítarlega lýsingu á fyrirhuguðum ríkisstyrktum hafnaframkvæmdum.

4.3.2.5. Skip til ferjusiglinga.

Vegagerðin sér um rekstur þeirra ferja sem er í eigu ríkissjóðs en þær eru:

- Vestmannaeyjaferjan Herjólfur IV – smíðað 2019
- Grímseyjarferjan Sæfari – smíðað 1991, endurnýjuð 2008
- Hríseyjarferjan Sævar – smíðað 1999
- Herjólfur III – smíðað 1992.

Til viðbótar eru ráðgerð kaup á ferju fyrir Breiðafjörð, M/S Röst (smíðað 1991), þar sem núverandi ferja, Baldur, mun hætta siglingum haustið 2023 og verða því fimm ferjur í umsjón Vegagerðarinnar í árslok 2023.

Ekki er gert ráð fyrir fjárheimildum til fjárfestinga í skipum á fyrsta tímabili samgönguáætlunar, hvorki til nýsmíði né viðhalds. Endurnýjun á ferjum ríkisins er brýn og þarf á fyrri hluta tímabilsins að undirbúa og hanna það skip sem næst verður endurnýjað vegna aldurs. Einnig þarf að huga að útskiptum á orkugjöfum og áhættumeta rekstraröryggi, sérstaklega fyrir Vestmannaeyjaferju þar sem ekki er til skip í landinu sem getur leyst af Herjólf IV, stöðvist rekstur af einhverjum orsökum.

Til að æskileg endurnýjun á ferjum eigi sér stað þarf á hverjum tíma að vera í gangi undirbúningur að smíði eða kaupum á einni ferju. Gera þarf ráð fyrir kaupum eða nýsmíði ferja á síðari hluta samgönguáætlunar, 2029–2038.

Hlekkir á fylgiskjöl.

Fylgiskjal I.

Hvítbók um samgöngumál.

Fylgiskjal II.

Grænbók um samgöngumál.

Fylgiskjal III.

Umhverfisskýrsla samgönguáætlunar 2024-2038.

Fylgiskjal IV.

Umferðaröryggisáætlun 2024–2038.

Fylgiskjal V.

Öryggisáætlun sjófarenda 2024–2038.