

Tillaga til þingsályktunar

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

Frá innviðaráðherra.

Alþingi ályktar að fram til ársins 2040 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 og öruggar 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, byggðamálum og fjarskiptum sem 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 samgönguinnviði, öflug sveitarfélög, aukna verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tækni tengi byggðir landsins og Ísland við umheiminn í jafnvægi við umhverfið.

Meginmarkmið áætlana innviðaráðuneytis:

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:

- Lágmark slysatíðni í samgöngum.
- Viðhald samgönguinnviða.
- Fjármögnun samgönguinnviða.
- Fækkun malarvega.
- Vetrarfærð og tímabundnar lokanir vega.
- Þungaflutningar innan lands og áætlanir um vöxt útflutningsgreina.
- Samdráttur í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum.
- Aðlögun samgöngumannvirkja að loftslagsbreytingum.
- 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.
14. Þarfir fatlaðs fólks í samgöngum.
15. Nýsköpun og tækniþróun í samgöngum.
16. Verðmætasköpun með uppbyggingu innviða.
17. Farnetssamband á þjóðvegum.

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

1. Markmið um öruggar samgöngur.

Unnið verði að fækkun slysa í samgöngum og leitað leiða til að draga úr afleiðingum þeirra slysa sem verða. Lög og reglugerðir fylgi þróun samgangna og innviðir séu öruggir og í góðu ástandi.

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 100.000 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 leiguflogi 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. Slysnum 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. Markvisst verði unnið að aukinni aðgreiningu gangandi og hjólandi í stígakerfum sem og aðgreiningu þessara ferðamáta frá bílaumferð.
- h. Einbreiðum brúm á Hringvegi og öðrum umferðarmiklum vegum verði fækkað.
- i. Stefnt verði að því að fjárfesting í viðhald samgönguinnviða mæti þörf, svo gæði og öryggi innviða haldi sér.
- j. Unnið verði að úrbótum á stöðum þar sem mörg slys hafa orðið og umhverfi vega bætt til að draga úr hættu á alvarlegum slysum.
- k. Mætt verði þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli hér á landi í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum.
- l. 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.
- m. 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.

- n. Leitast verði við að auka öryggi í umferð smáfarartækja, hjólreiða og gangandi, svo sem með áframhaldandi gerð stofnstíga.
- o. Áreiðanleg farnetsþjónusta sé á öllum stofnvegum og helstu tengivegum á láglendi og uppbygging farnets styðji við tækniþróun í samgöngum.
- p. Uppbygging farnets og annarra fjarskiptainnviða verði samþætt við nýframkvæmdir og viðhald þjóðvega eins og kostur er.
- q. Unnið verði að því að Ísland standist allar úttektir alþjóðlegra stofnana á öryggi í samgöngum.
- r. Brugðist verði við nýjum öryggisáskorunum sem fylgja nýrri tækni.
- s. Mikilvægir samgönguinnviðir verði styrktir til að takast á við neyðarástand sem skapast getur vegna óvæntra náttúruviðburða eða ógna frá ytri aðilum.

2. 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 hágæðaalmenningssamgangna, 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 og öryggi. Skipulag þjónustu taki einnig eins og kostur er mið af þörfum viðkomandi landshluta, atvinnulífs og mannlífs.
- d. Stuðlað verði að samþættingu leiðakerfa, uppbyggingu tengipunkta og þjónustu almenningsamgangna í flugi, á sjó og landi. Unnið verði að því að aðgengi fyrir almenningsvagna verði sem best við flugstöðvar, sérstaklega við Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- 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. Horft verði til heildstæðs mats á öryggi stofnvega.
- i. Þjónusta í grunnnetinu verði bætt, m.a. með því að nýta tæknilausnir. Samgönguyfirvöld fylgist með tækniþróun og innleiðingu tæknilausna í samanburðarlöndum, taki þátt í mótn þeirra og stuðli að innleiðingu þeirra þegar þær verða hagkvæmar.

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 flýtiframkvæmdir í samgöngum á grundvelli fjölbreyttrar fjármögnunar og samstarfs við einkaaðila.
- d. Hafist verði handa við framkvæmd Sundabrautar og verkefnið fjármagnað með innheimtu veggjalda.
- e. Stuðlað verði að öflugri rannsóknarstarfi í samgöngum. Sérstök áhersla verði á rannsóknir sem beinist að lykilviðfangsefnum í samgöngum.
- f. Ferðvenjukönnun fyrir landið allt verði unnin á minnst þriggja ára fresti.
- g. 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 loftslagsáhrifa.

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, almenningssamgöngum á landi, lofti og sjó, ferjum, höfnum og í flugi, og net hleðslu-stöðva þétt til stuðnings orkuskiptum í dreifðum byggðum og ferðaþjónustu.
- c. Hraðað verði hagkvæmum orkuskiptum í almenningssamgöngum með uppbyggingu hleðsluinnviða um land allt.
- d. Unnið verði að því að lágmarka kolefnisfótspor í mannvirkjagerð í samgönguinnviðum.
- e. Rekstur, hönnun og uppbygging samgöngumannvirkja taki mið af spám um náttúrufarsbreytingar vegna loftslagsáhrifa. Taka skal tillit til þekktra upplýsinga um náttúruvá.
- f. Fram fari reglulegar mælingar og vöktun á stöðum í samgöngukerfinu sem eru viðkvæmir fyrir áhrifum loftslagsbreytinga.
- g. Gætt verði að samráði og samhæfingu aðgerða milli stofnana og aðila sem sinna skipulagi, framkvæmdum eða þjónustu vegna samgöngumannvirkja með tilliti til áhrifa loftslagsbreytinga.
- h. 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.
- i. Við hönnun samgöngumannvirkja verði tekið mið af nærliggjandi umhverfi og stuðlað að fækkun mengunarslysa og lágmörkun áhrifa þeirra.
- j. 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.
- k. Unnið verði ötullega að hagsmunagæslu í samgöngumálum á alþjóðlegum vettvangi.

5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

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

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 forgangsröðun uppbyggingar tengivega verði litið til öryggissjónarmiða, aðgengis

- að farneti, umferðarþunga, ástands vega, akstursleiða skólaaksturs, vinnusóknar, ferðaþjónustu og óska sveitarfélaga.
- b. Íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma akandi, með almenningssvagni, ferju og/eða flugi.
 - c. Unnið verði að því í samstarfi ríkis og sveitarfélaga að almenningssamgöngur á landsbyggðinni verði eflar þar sem grundvöllur er til þess. Sérstaklega verði samgöngur innan vinnusóknarsvæða eflar. Leitað verði leiða til þess að draga úr ferðatíma og tryggja öryggi. Virkt samráð verði viðhaft við skipulagningu þjónustunnar.
 - d. Rekstraröryggi Reykjavíkurlugvallar verði tryggt á meðan annar jafn góður eða betri kostur er ekki fyrir hendi.
 - e. Tryggt verði að börn og ungmenni hafi aðkomu að stefnumótun í samgöngum með markvissum hætti.
 - f. Tryggt verði að fatlað fólk hafi aðkomu að málefnum sem að því snúa.
 - g. 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.
 - h. Horft verði til þess að mæta nýjum og/eða breyttum samgönguþörfum sem geta skapast vegna sameiningar sveitarfélaga, hvort sem litið er til framkvæmda, þjónustu eða almenningssamgangna.

Aðgerðaáætlun 2026–2030.

Unnið verði að eftirtöldum verkefnum í samræmi við settar áherslur samgönguáætlunar.

1. Markmið um öryggi í samgöngum.

1.1. Notkun skjólbelta og snjósöfnunargrinda til þess að draga úr vindi og skafrenningi.

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

Ábyrgð: Vegagerðin.

1.2. 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.

1.3. Öryggi í ferjuhöfnum.

Gerð verði áætlun um öryggismál í ferjuhöfnum og aðstöðu fyrir farþega. Áætlunin skuli taka mið af alþjóðlegum öryggisstöðlum og miða að því að tryggja jafnt öryggi farþega, áhafna og hafnarmannvirkja. Lögð verði áhersla á að aðstaða fyrir farþega sé bæði örugg og aðgengileg.

Ábyrgð: Vegagerðin.

1.4. Meðalhraðaefirlit á þjóðvegum.

Vegarköflum með meðalhraðaefirlitsbúnað verði fjölgað. Eldri búnaði í Héðinsfjarðargöngum og Bolungarvíkurgöngum verði skipt út fyrir slíkan búnað. Einnig verði hugað að

uppsetningu meðalhraðæftirlits á þeim köflum Hringvegar og annarra stofnvega þar sem hraðakstur hefur átt þátt í alvarlegum umferðarslysum.

Ábyrgð: Vegagerðin.

1.5. Heildstætt mat á öryggi stofnvegakerfisins.

Niðurstöður heildstæðs mats á öryggi stofnvegakerfisins sem unnið er að verði nýtt sem grundvöllur að forgangsröðun í tengslum við undirbúning aðgerða sem miði að auknu umferðaröryggi. Matið felist í því að kaflar stofnvega verði metnir og flokkaðir á samræmdan hátt og byggist matið bæði á slysasögu, þ.e. fjölda slysa miðað við umferð, og því innbyggða öryggi sem hönnun veganna felur í sér.

Ábyrgð: Vegagerðin.

1.6. Eftirlit með þungaflutningum.

Greindar verði leiðir til að efla eftirlit með þungaflutningum á þjóðvegum. Rýnt verði í núgildandi verkaskiptingu og regluverk með það fyrir augum að einfalda regluverk og tryggja betur eftirfylgni við gildandi reglur og verja þannig virði innviða.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

1.7. Heildstæð kortlagning á farnetssambandi á stofn- og tengivegum.

Gerð verði framkvæmdaáætlun í samvinnu við Öryggisfjarskipti ehf. með hliðsjón af umferð, slysatíðni og ástandi tengivega. Tækifæri verði kortlögð og nýtt til hagkvæmrar samlegðar og samfjármögnunar með annarri innviðauppgjöfingu, svo sem lagningu ljósleiðara og rafstrengja. Skilgreining verklags verði við örugga og hagkvæma samþættingu framkvæmda á sviði samgangna og fjarskipta.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

1.8. Úttekt á öryggi í siglingum.

Gerð verði heildstæð úttekt á öryggi í siglingum við strendur Íslands. Úttektin taki til sjóleiða, hafnaraðstöðu, merkinga, siglingatækja, fjarskipta, björgunar- og viðbragðskerfa, auk ástands og viðhalds leiðarmerkja og vita. Markmiðið sé að greina áhættuþætti, forgangsraða aðgerðum til úrbóta og styrkja samhæfingu milli stofnana sem koma að siglingaöryggi.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

1.9. Áætlun um uppbyggingu hjólastíga utan þéttbýlis.

Mótuð verði áætlun um uppbyggingu hjólastíga utan þéttbýlis. Þá verði skoðaðar leiðir til að festa í sessi ábyrgð og framkvæmd við uppbyggingu stíga utan þéttbýlis.

Ábyrgð: Vegagerðin og Innviðaráðuneytið.

2. Markmið um greiðar samgöngur.

2.1. Fjármögnun stærri samgönguinnviða – innviðafélag.

Sett verði á stofn opinbert hlutafélag um uppbyggingu og fjármögnun stærri samgönguinnviða, innviðafélag. Unnið verði á grunni samkomulags innviðaráðuneytisins við forsætisráðuneytið og fjármála- og efnahagsráðuneytið þar að lútandi.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

2.2. *Stefna í hafnamálum.*

Staða og þróun í hafnamálum verði greind. Stefna í hafnamálum verði mótuð þar sem m.a. verði horft til samspils hafna við aðrar samgöngur. Stefnan taki til allra hafna landsins, bæði þeirra sem eru sjálfbærar og þeirra sem njóta ríkisstyrkja.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

2.3. *Bætt aðgengi fatlaðs fólks að almenningssamgöngum milli byggða.*

Mótuð verði uppbyggingaráætlun um bætt aðgengi fatlaðs fólks að almenningssamgöngum 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.

2.4. *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.

2.5. *Fýsileikakönnun á gerð vegtengingar á milli Álftaness og Skerjafjarðar.*

Lagt verði mat á fýsileika vegtengingar fyrir ökutæki, hjólandi og gangandi milli Álftaness og Skerjafjarðar. Metnar verði mögulegar útfærslur og arðsemi. Kostnaðarmetnar verði rannsóknir sem og annar undirbúningur vegna mögulegra framkvæmda.

Ábyrgð: Vegagerðin.

2.6. *Tækniþróun í samgöngum.*

Mótað verði verklag um vöktun og innleiðingu tæknilausna með það að markmiði að þær nýtist við að stuðla að framförum og öryggi í samgöngum.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

2.7. *Greiðsluleiðir samþættar milli landsbyggðarvagna og þéttbýlisstrætó.*

Mótuð verði áætlun um samþættingu greiðsluleiða milli landsbyggðarvagna og almenningsgangna innan höfuðborgarsvæðisins.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

3. **Markmið um hagkvæmar samgöngur.**

3.1. *Hagkvæmni í uppbyggingu samgönguinnviða.*

Hönnunarstaðlar sem notast er við í uppbyggingu samgönguinnviða verði rýndir með tilliti til kostnaðar/ábata. Greind verði sóknarfæri í innkaupum og útboðum og útboðsáætlanir mótadur þar sem það á við.

Ábyrgð: Vegagerðin.

3.2. *Samkeppnishæfni flugs.*

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

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

3.3. *Samkeppnishæfni siglinga.*

Greindar verði leiðir til að efla samkeppnishæfni siglinga til og frá landinu, litið verði til fjárhagslegra hvata, menntunar í siglingatengdum greinum og mögulegrar eflingar alþjóðlegrar skipaskrár.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið

3.4. *Hagkvæmar leiðir til að leggja bundið slitlag á flugvelli.*

Möguleikar greindir á hagkvæmum leiðum til að leggja bundið slitlag á flugvelli. Isavia Innanlandsflugvöllir 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.

3.5. *Umbætur í umferðarmælingum.*

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

Ábyrgð: Vegagerðin og Samgöngustofa.

3.6. *Umbætur í áætlanagerð.*

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

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

3.7. *Fjarstýrðir flugvöllir.*

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

Ábyrgð: Isavia.

3.8. *Hagkvæmari rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu til framtíðar.*

Fýsileiki opinberrar bækistöðvar almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu verði metin. Slík bækistöð myndi nýtast til hleðslu og viðhalds vagna sem aka um höfuðborgarsvæðið og til og frá höfuðborgarsvæðinu. Þá verði metið hvaða leiðir eru færar við uppbyggingu slíkrar bækistöðvar og möguleg aðkoma opinberra og einkaaðila að slíkri framkvæmd.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

4. **Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.**

4.1. *Val á ferðamáta í samgöngum.*

Greint verði hvað stjórnir ferðamátavali fólks, með tilliti til aldurs, kyns, tekna, búsetu o.s.frv. Á grundvelli greiningar verði mótaðar tillögur sem stuðlað geti að aukinni hlutdeild umhverfisvænna ferðamáta.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.

4.2. Samgöngukerfið kortlagt með tilliti til afleiðinga loftslagsbreytinga á uppbyggingu þess, viðhald og rekstur.

Samgöngukerfið verði 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.

4.3. 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 veðurtengdra atburða.

Ábyrgð: Vegagerðin og Isavia.

4.4. Efling almenningssamgangna milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar.

Byggt á skýrslu starfshóps um almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar verði kannaðir möguleikar og farið í aðgerðir til að efla almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið, Vegagerðin og Isavia.

4.5. Stuðningur við orkuskipti í þungaflutningum og almenningssamgöngum.

Mótuð verði áætlun um uppbyggingu hleðslustöðva fyrir þyngri ökutæki og almenningssamgöngur á landsvisu. Áætlunin taki mið af mikilvægum flutningaleiðum og leiðakerfi almenningssamgangna.

Ábyrgð: Vegagerðin.

4.6. Umhverfisáhrif flugvalla.

Unnið verði að ýmsum verkefnum í þá átt að greina betur og draga úr umhverfisáhrifum flugvalla. Unnar verði hljóðvistarmælingar við flugvelli og áhrif á nærliggjandi byggð metin.

Greindar verði leiðir til þess að draga úr eldsneytisnotkun á 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 landingarstöðum til að mæta þörfum rafmagnsflugvéla.

Ábyrgð: Isavia.

4.7. Mat á kolefnisspori reksturs og framkvæmda á samgönguinnviði

Unnið verði að því að leggja mat á kolefnisspor og raunlosun gróðurhúsalofttegunda vegna reksturs og framkvæmda á samgönguinnviði Vegagerðarinnar. Þróað hefur verið líkan að norrænni fyrirmynd til að meta með kerfisbundnum hætti kolefnisspor framkvæmda yfir allan lífsferilinn.

Ábyrgð: Vegagerðin.

4.8. Hafnir sem orkumiðstöðvar.

Greindir verði möguleikar hafna sem orkumiðstöðva við skipulagningu hleðslustöðva um landið, þ.e. hvort stórar hleðslustöðvar við hafnir bæti aðgengi að hleðslumöguleikum fyrir ólíka samgöngumáta til framtíðar.

Ábyrgð: Vegagerðin og Innviðaráðuneytið.

5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

5.1. 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.

Ábyrgð: Vegagerðin.

5.2. Skilgreining á heildstæðu leiðakerfi almenningssamgangna milli byggða.

Áfram verði unnið að gerð heildstæðs leiðakerfis almenningssamgangna milli byggða um land allt. Skilgreina skal samræmd þjónustuviðmið og styðja við samvirkni leiða og leiðakerfa.

Ábyrgð: Vegagerðin.

5.3. Upplýsingaveita fyrir heildstætt almenningssamgöngukerfi.

Mótuð verði og innleidd gagnvirk upplýsingaveita fyrir heildstætt almenningssamgöngukerfi óháð rekstraraðila og ferðamáta.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

5.4. Staða landsvega.

Unnin verði greining á stöðu landsvega 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.

5.5. 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 forgangsöröðun.

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

5.6. Endurskoðun á vinnureglum vetrarþjónustu.

Unnið verði að yfirferð á gildandi vinnureglum í vetrarþjónustu á þjóðvegum landsins. Við tillögugerð verði vegir skoðaðir eftir tegund, umferðarmagni og öðrum hagsmunum vegna flutningsleiða, atvinnusvæða, skólaaksturs, ferðaþjónustu o.s.frv. Unnið verði í samstarfi við fulltrúa sveitarfélaga, atvinnulífs og annarra hagsmunaaðila.

Ábyrgð: Vegagerðin.

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
Grundartangahöfn
Akraneshöfn
Snæfellsbæjarhafnir
Rifshöfn
Ólafsvíkurhöfn
Grundarfjarðarhöfn
Stykkishólmshöfn (ferjuleið)
Reykholahöfn
Vesturbyggðarhafnir
Brjánslækjarhöfn (ferjuleið)
Bíldudalshöfn
Patreksfjarðarhöfn
Bolungarvíkurhöfn
Ísafjarðarhöfn
Skagastrandarhöfn
Sauðárkrókhöfn
Hafnir Fjallabyggðar
Síglufjarðarhöfn
Hafnir Dalvíkurbyggðar
Dalvíkurhöfn (ferjuleið)
Arskógssandshöfn (ferjuleið)

Hafnasamlag Norðurlands
Hríseyjarhöfn (ferjuleið)
Akureyrarhöfn
Grímseyjarhöfn (ferjuleið)
Húsavíkurhöfn
Höfn Langanesbyggðar
Þórshafnarhöfn
Vopnafjarðarhöfn
Hafnir Múlapings
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		Siglufjarðarvegur – Hofsó, Lindargata
22	Dalavegur	82	Ólafsfjarðarvegur
26	Sprenghólsleið		Hringvegur – Hornbrekka
	Þjórsárdalsvegur – Fjallabaksleið nyrðri	83	Grenivíkurvegur
30	Skeiða- og Hrunamannavegur	84	Víkurskarðsvegur
31	Skálholtsvegur	85	Norðausturvegur
32	Þjórsárdalsvegur	87	Kísilvegur
33	Gaulverjabæjarvegur	92	Norðfjarðarvegur
34	Eyrbakkavegur	93	Seyðisfjarðarvegur
35	Biskupstungnabraut	94	Borgarfjarðarvegur
	Hringvegur – Gullfossvegur	95	Skriðdals- og Breiðdalsvegur
35	Kjalvegur		Hringvegur – Axarvegur
	Blönduvirkjun, stöðvarhús	97	Breiðdalsvíkurvegur
	Svínvetningabraut		Hringvegur – Breiðdals- vik, Sæberg
36	Þingvallavegur	98	Djúpavogsvegur
37	Laugarvatnsvegur	99	Hafnarvegur, Höfn
38	Þorlákshafnarvegur	205	Klausturvegur
39	Þrengslavegur		Hringvegur – Klaustur, Skaftárvellir
40	Hafnarfjarðarvegur	208	Skaftártunguvegur
41	Reykjanesbraut		Hringvegur – Búlandsvegur
43	Grindavíkurvegur	254	Landeyjahafnarvegur
44	Hafnavegur	261	Fljótshlíðarvegur
45	Garðskagavegur		Hringvegur – Hvolsvöllur, Öldubakki
	Reykjanesbraut–Sandgerðisvegur	343	Álfsstétt
46	Helguvíkurvegur		Eyrbakkavegur – Túngata (eystri endi)
47	Hvalfjarðarvegur	355	Reykjavvegur
49	Nesbraut	359	Bræðratunguvegur
50	Borgarfjarðarbraut	365	Lyngdalsheiðarvegur
51	Akrafjallsvegur	376	Breiðamörk
52	Uxahryggjavegur		Hringvegur – Hveragerði, Sunnumörk
	Kaldadalsvegur – Þingvallavegur	379	Hafnarvegur, Þorlákshöfn
54	Snæfellsnesvegur	409	Fossvogsbraut
56	Vatnaleið	411	Arnarnesvegur
58	Stykkishólmsvegur	413	Breiðhóltsbraut
60	Vestfjarðavegur	414	Flugvallarvegur, Reykjavík
61	Djúpvegur	418	Bústaðavegur
62	Barðastrandarvegur		Hafnarfjarðarvegur
63	Bíldudalsvegur	421	Vogavegur
64	Flateyjarvegur	423	Miðnesheiðarvegur
65	Súgandafjarðarvegur	427	Suðurstrandarvegur
	Vestfjarðavegur – Suðureyri, Sætún	429	Sandgerðisvegur
67	Hólmavíkurvegur	432	Hallsvegur
68	Innstrandavegur	450	Sundabraut
72	Hvammstangavegur	453	Sundagarðar
73	Þverárfjallsvegur	454	Holtavegur
74	Skagastrandarvegur	455	Ánanaust
75	Sauðárkróksbraut	458	Brautarholtsvegur
76	Siglufjarðarvegur		Hringvegur – Grundarhverfi, Hofsgrund
77	Hofsósbraut		

- 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 – Bíldudalur,
 Langahlíð
 622 Þingeyrarvegur
 Vestfjarðavegur – Þingeyri,
 Hafnargata
 622 Svalvogavegur
 Vestfjarðavegur – Flugvallar-
 vegur, Dýrafirði
 623 Flugvallarvegur, Dýrafirði
 631 Flugvallarvegur, Ísafirði
 636 Hafnarvegur, Ísafirði
 731 Svínvetningabraut
 Kjalvegur – Hringvegur

 749 Flugvallarvegur, Sauðárkróki
 767 Hólavegur
 Siglufjarðarvegur – Hólar
 792 Hafnarvegur, Siglufirði
 801 Hafnarvegur, Hrísey
 808 Árskógssandsvegur
 809 Hauganesvegur

 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, Þórshöfn
 870 Sléttuvegur

 Norðausturvegur – Kópaskers-
 vegur
 870 Kópaskersvegur,
 Kópasker, Akurgerði
 871 Flugvallarvegur, Þórshöfn
 874 Rauфарhafnarvegur
 917 Hlíðarvegur
 Norðausturvegur – Vopnafjörður,
 Kolbeinsgata 64
 918 Hafnarvegur, Vopnafirði
 939 Axarvegur
 941 Flugvallarvegur, Egilsstöðum
 950 Eskifjarðarvegur
 952 Hánefsstaðavegur
 Seyðisfjarðarvegur –
 Seyðisfjörður, Hafnargata 42
 955 Vattarnesvegur
 Hringvegur – Búðir, Skólavegur
 eystri endi
 982 Flugvallarvegur, Hornafirði
 5033 Hagamelsvegur
 Hringvegur – Melahverfi,
 Lækjarmelur
 5240 Bifrastarvegur
 8310 Hrafnagilsvegur
 Eyjafjarðarbraut vestri-
 Bakkatröð, Hrafnagil
 9572 Mjóeyrarvegur

Stofnvegir um hálendi:
 26 Sprengisandsleið
 Fjallabaksleið nyrðri-Kvíslavegur
 F26 Sprengisandsleið
 Kvíslavegur-Bárðardalsvegur
 vestri
 35 Kjalvegur
 Gullfossvegur-Blönduvirkjun,
 stöðvarhús
 F208 Fjallabaksleið nyrðri
 Búlandsvegur-
 Landmannalaugavegur

 208 Fjallabaksleið nyrðri
 Landmannalaugavegur-
 Sprengisandsleið við Sigöldu
 550 Kaldadalsvegur

*Ferjuleiðir og eftirtaldar hafnir eru hluti af
 grunnnetinu:*
 Vestmannaeyjar – Landeyjahöfn/
 Þorlákshöfn,
 Hrísey – Árskógsströnd,
 Grímsey – Dalvík,
 Stykkishólmur – Brjánslækur

IV. FJÁRMÁL SAMGÖNGUÁÆTLUNAR – SUNDURLIÐUN ÚTGJALDA

Tafla 1. Sviðsm myndir fjármálaáætlunar fyrir árin 2026–2030.

Fjármálaáætlun 2026–2030	2026	2027	2028	2029	2030	Samtals
Samgöngur samtals	73.122	72.676	71.915	72.063	71.704	361.480
10-211 Vegagerðin	55.892	55.956	55.219	55.420	55.117	277.604
101 Almennur rekstur	1.461	1.431	1.417	1.403	1.389	7.100
107 Þjónusta	10.397	10.197	10.126	9.985	9.844	50.550
115 Styrkir til almenningssamgangna	8.679	8.505	8.420	8.336	8.253	42.194
601 Tæki og búnaður	390	382	379	375	371	1.896
610 Framkvæmdir á vegakerfinu	34.335	34.817	34.260	34.709	34.655	172.776
620 Framkvæmdir við vita, hafnir og ferjur	631	623	617	611	605	3.088
213-610 Betri samgöngur	6.907	6.957	7.007	7.007	7.007	34.884
221-101 Samgöngustofa	3.517	3.524	3.517	3.527	3.532	17.617
231-101 Rannsóknarnefnd samgönguslysa	235	233	231	229	227	1.156
241-670 Hafnabótasjóður	1.592	1.348	1.335	1.321	1.308	6.904
252-101 Flugvællir og flugleiðsöguþjónusta	4.979	4.658	4.605	4.559	4.513	23.314
Verðlag samkvæmt fjárlögum 2026						

1. Samgöngustofa.

Tafla 2. Fjármál Samgöngustofu.

Tekjur og framlög								
Verðlag samkvæmt fjárlögum 2026.								
Fjárhæðir í millj. kr.	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Samtals
Framlög úr ríkissjóði	1.498	1.463	1.415	1.383	1.348	9.030	9.346	25.483
Rekstrartekjur	2.019	2.061	2.102	2.143	2.184	10.992	11.377	32.878
Til ráðstöfunar alls	3.517	3.524	3.517	3.526	3.532	20.022	20.723	58.361

Gjöld								
<i>Verðlag samkvæmt fjárlögum 2026.</i>								
<i>Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Samtals
Stjórnsýsla og rekstur	847	877	907	939	972	5.007	5.182	14.731
Forvarnir og öryggisáætlanir Íslands	287	297	307	318	329	1.699	1.757	4.995
Eftirlit með innlendum aðilum	1.030	1.066	1.103	1.142	1.182	6.080	6.301	17.905
Eftirlit með erlendum aðilum	88	91	94	98	101	522	540	1.534
Þjónusta og skrár	1.068	1.105	1.144	1.184	1.226	6.309	6.525	18.561
Rannsóknir, þróun og umhverfismál	68	70	73	75	78	404	418	1.187
Gjöld alls	3.388	3.507	3.629	3.756	3.888	20.022	20.723	58.913

2. Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta.

Tafla 3. Fjármál flugmála.

Tekjur og framlög								
<i>Verðlag skv. fjárlögum 2026.</i>								
<i>Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Samtals
Framlög úr ríkissjóði	4.979	4.658	4.605	4.559	4.513	23.067	23.067	69.448
Rekstrartekjur	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000	5.000	15.000
Til ráðstöfunar alls	5.979	5.658	5.605	5.559	5.513	28.067	28.067	84.448

Gjöld								
<i>Verðlag skv. fjárlögum 2026.</i>								
<i>Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Samtals
Rekstur og þjónusta	4.340	4.273	4.234	4.202	4.169	21.317	21.317	63.852
Stofnkostnaður (sjá sundurliðun í töflu 4)	966	772	930	842	817	1.006	1.438	6.771
Viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar (sjá sundurliðun í töflu 5)	673	613	441	515	527	5.744	5.312	13.826
Gjöld alls	5.979	5.658	5.605	5.559	5.513	28.067	28.067	84.448

Tafla 4. Stofnkostnaður – sundurliðun.

Forsendur framkvæmda samkvæmt töflum 4–5 og 7–10 í samgönguáætlun miðist við fjármálaáætlun þar sem með aðhaldi er stefnt að hallalausum fjárlögum fyrir árið 2027. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert verði forgangsroðun framkvæmda endurskoðuð.

Verðlag samkvæmt fjárlögum 2026. Fjárhæðir í millj. kr.	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Samtals
Alþjóðaflugvellir í grunnneti								
Reykjavík – flugstöð PPP				100	100	500	500	1.200
Reykjavík – aðflugsljós		75						75
Reykjavík – fjarstýrður flugturn	146					74		220
Akureyri – aðflugsljós						432		432
Egilsstaðir – ný akbraut og flughlað	422	389	930	742	717		938	4.138
Egilsstaðir – aðflugsljós	398	308						706
Samtals alþjóðaflugvellir í grunnneti	966	772	930	842	817	1.006	1.438	6.771
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	966	772	930	842	817	1.006	1.438	6.771

Tafla 5. Viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar – sundurliðun.

Forsendur framkvæmda samkvæmt töflum 4–5 og 7–10 í samgönguáætlun miðist við fjármálaáætlun þar sem með aðhaldi er stefnt að hallalausum fjárlögum fyrir árið 2027. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert verði forgangsroðun framkvæmda endurskoðuð.

Verðlag samkvæmt fjárlögum 2026. Fjárhæðir í millj. kr.	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Samtals
Alþjóðaflugvellir í grunnneti								
Sameiginlegt								
Hönnun aðflugsferla	41	56	56	56	56	280	280	825
Orkuskipti innanlandsflugs		10	10	10	10			40
Reykjavík								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	40	89	90	90	90	630	1.190	2.219
Byggingar og búnaður	180	150	50	70	50	222	229	951
Ýmis leiðsögu- og ljósa-búnaður og leiðr. frávika	2	30	30	37	3	10	163	275
Akureyri								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða					131	1.283	50	1.464
Byggingar og búnaður	70	20	20	52	15	52	105	334
Ýmis leiðsögu- og ljósa-búnaður og leiðr. frávika	170	4	60			124	15	373

Egilsstaðir								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða				25	25	60	1.230	1.340
Byggingar og búnaður	19	20	20	20	20	94	130	323
Ýmis leiðsögu- og ljósa-búnaður og leiðr. frávika		24	4	4	37	212	60	341
Samtals alþjóðaflugvellir í grunnneti	522	403	340	364	437	2.967	3.452	8.485
Aðrir flugvellir í grunnneti	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2040	Samtals
Sameiginlegt								
Þýrlupallar						146		146
Hönnun aðflugsferla	11	11	11	11	11	55	55	165
Vestmannaeyjar								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða							146	146
Byggingar og búnaður						15	15	30
Ýmis leiðsögu- og ljósa-búnaður og leiðr. frávika	8	4			12	6	14	44
Ísafjörður								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða						135		135
Byggingar og búnaður	4	5	20			25	25	79
Ýmis leiðsögu- og ljósa-búnaður og leiðr. frávika	4	12		1		16		33
Gjögur								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða						100		100
Byggingar og búnaður	5	5					20	30
Ýmis leiðsögu- og ljósa-búnaður og leiðr. frávika	4			26		2	6	38
Húsavík								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða								
Byggingar og búnaður				13				13
Ýmis leiðsögu- og ljósa-búnaður og leiðr. frávika								
Bíldudalur								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða						73	104	177
Byggingar og búnaður	20				5	5		30
Ýmis leiðsögu- og ljósa-búnaður og leiðr. frávika	2	2		26		8	3	41
Grímsey								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða						72		72
Byggingar og búnaður			5			10	10	26

Ýmis leiðsögu- og ljósa- búnaður og leiðr. frávika	4			3		15	11	33
Bórshöfn								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða						75	75	150
Byggingar og búnaður			5			10		15
Ýmis leiðsögu- og ljósa- búnaður og leiðr. frávika				2	12	229		244
Vopnafjörður								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða							104	104
Byggingar og búnaður				5			5	10
Ýmis leiðsögu- og ljósa- búnaður og leiðr. frávika	7			2		33		42
Hornafjörður								
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða							208	208
Byggingar og búnaður	10	10	10			5	10	45
Ýmis leiðsögu- og ljósa- búnaður og leiðr. frávika	2			2		5	17	26
Samtals aðrir flugvellar í grunn- neti	81	49	51	91	40	1.041	829	2.183
Aðrir flugvellar og landingarstaðir	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Samtals
Sameiginlegt								
Eldsneytisafgreiðsla	10	10		10				30
Orkuskipti á landingarstöðum	10	10	10	10	10			50
Fjarturn minni áætlunarvellir		40				240	200	480
Uppbygging sjúkravalla	10					1.125	623	1.758
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða								
Rif						95		95
Sandskeið		87						87
Reykjahlið						65		65
Aðstaða flugbrauta og hlaða								
Norðfjörður						8	4	12
Sauðárkrókur						3	4	7
Samtals aðrir flugvellar og lend- ingarstaðir	30	147	10	20	10	1.536	831	2.584

Sameiginleg verkefni Til leiðréttinga og brýnna verkefna	40	14	40	40	40	200	200	574
Samtals sameiginleg verkefni	40	14	40	40	40	200	200	574
Samtals viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar	673	613	441	515	527	5.744	5.312	13.826

3. Vegagerðin.

Tafla 6. Fjármál Vegagerðarinnar.

Tekjur og framlög								
<i>Verðlag samkvæmt fjárlögum 2026.</i>						2031– 2035	2036– 2040	
<i>Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2026	2027	2028	2029	2030			Samtals
10-211 Vegagerðin								
Rekstrarframlög	20.172	19.760	19.588	19.345	19.103	103.700	103.700	305.017
Fjárfestingarframlög	34.966	35.440	34.877	35.316	35.251	215.100	215.100	606.050
Fjárveiting samtals	55.137	55.200	54.465	54.661	54.354	318.800	318.800	911.418
Rekstrartekjur	754	754	754	754	754	3.770	3.770	11.310
Rekstrartekjur samtals	754	754	754	754	754	3.770	3.770	11.310
Til ráðstöfunar samtals	55.892	55.955	55.219	55.415	55.108	322.570	322.570	922.728
10-241 Hafnaframkvæmdir								
Fjármagnstílfærslur	1.592	1.348	1.335	1.321	1.308	6.903	6.903	20.709
Fjárveiting samtals	1.592	1.348	1.335	1.321	1.308	6.903	6.903	20.709
Til ráðstöfunar samtals	1.592	1.348	1.335	1.321	1.308	6.903	6.903	20.709

Tafla 6. Fjármál Vegagerðarinnar, framhald.

Gjöld								
<i>Verðlag samkvæmt fjárlögum 2026.</i>								
<i>Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Samtals
10-211 Vegagerðin								
Rekstur								
Almennur rekstur	1.321	1.292	1.278	1.264	1.250	7.100	7.100	20.604
Sértekjur	-139	-139	-139	-139	-139			
Miðstöð	153	124	110	96	82			
Rannsóknir	150	150	150	150	150			
Rekstur								
Landeyjahafnar	600	600	600	600	600			
Vaktstöð siglinga	357	357	357	357	357			
Vitabyggingar og leiðsögukerfi	200	200	200	200	200			
Þjónusta	10.168	9.998	9.897	9.756	9.615	50.500	50.500	150.434
Svæði og miðstöð (sértekjur)	-229	-229	-229	-229	-229			
Almenn þjónusta	2.945	2.900	2.860	2.820	2.760			
Vetrarþjónusta	6.852	6.697	6.666	6.565	6.484			
Rekstur jarðganga	600	600	600	600	600			
Styrkir til almennings-samgangna	8.293	8.119	8.034	7.950	7.867	44.200	44.200	128.664
Farþegatekjur, (sértekjur)	-386	-386	-386	-386	-386			
Ferjur (samningar)	1.540	1.484	1.362	1.345	1.326			
Ferjur (rekstur)	227	170	156	154	152			
Flug	1.143	1.102	1.012	999	985			
Almennings-samgöngur á höfuðborgarsvæði	3.288	3.362	3.633	3.601	3.571			
Landsamgöngur (samningar)	1.541	1.517	1.393	1.375	1.357			
Löftbrú	600	600	600	600	600			
Loftslagsmál	260	190	190	190	190			
Stjórnun	81	81	74	73	72			
Tæki og búnaður	390	382	379	375	371	1.900	1.900	5.696

Tafla 6. Fjármál Vegagerðarinnar, framhald.

Verðlag samkvæmt

fjárlögum 2026.

Fjárhæðir í millj. kr.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Samtals
Fjárfestingar								
Framkvæmdir á vegakerfinu	34.335	34.817	34.260	34.705	34.646	205.000	205.000	582.763
Viðhald	17.500	20.000	20.000	20.000	20.000	100.000	100.000	297.500
Nýframkvæmdir (sjá sundurliðun í töflu 7)	16.835	14.817	14.260	14.705	14.646	105.000	105.000	285.263
Framkvæmdir við vita og hafnir	631	623	617	611	605	10.100	10.100	23.287
Vitabyggingar	30	30	30	30	30	150	150	450
Sjóvarmargarðar (sjá sundurliðun í töflu 10)	181	173	159	150	144	800	800	2.407
Landeyjahöfn	30	30	30	30	30	150	150	450
Hornafjörður – Dýpkun á Grynslunum	250	250	250	250	250			
Ferjubryggjur og leiðarmerki						300	300	878
Umsjón leiðarmerkja	20	20	20	20	20			
Viðhald mannvirkja og öryggisaðgerðir	30	30	10	10	10			
Hrísey – ferjurampur Vestmannaeyjar - Ekjubrú Herjólfss			26	30	30			
Hafna- og strandrannsóknir	90	90	90	90	90	450	450	1.350
Skip til ferjusiglinga	0	0	0	0	0	7.000	7.000	14.000
Samtals Vegagerðin 10-211	55.137	55.200	54.465	54.661	54.354	318.800	318.800	915.190

Tafla 6. Fjármál Vegagerðarinnar, framhald.

Verðlag samkvæmt fjárlögum 2026.								
Fjárhæðir í millj. kr.	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Samtals
10-241 Hafnaframkvæmdir								
Rekstur								
Hafnabótasjóður (sjá sundurliðun í töflu 9)	1.592	1.348	1.335	1.321	1.308	6.903	6.903	20.709
Samtals hafnaframkvæmdir 10-241	1.592	1.348	1.335	1.321	1.308	6.903	6.903	20.709

Tafla 7. Vegáætlun 2026–2040 – sundurliðun nýframkvæmda.
 Vísitala áætlana 25.050.
 Suðursvæði.

Vegnr.	Vegheiti	Lengd kafla	Eftirstöðvar kostnaðar 1.1.2026	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
Kaflannr.	Kaflaheiti	[km]	[m.kr.]									
1	Undirbúningur verka utan áætlunar			130	130	130	130	130	650	650		
	Hringvegur											
a3-a4	Fossálar – Breiðbalakvísl	12	3.400						3.400		-15/+40%	Frumdr./Forh.
b2	Um Reynisfjall	3,3	1.900						1.900		-15/+40%	Frumdrög
b8-d1	Markarfljót – Þjórsá	49,5	37.900							1.500	-30/+85%	Skilgreining
d2	Þjórsá – Selfoss	15,4	11.800						440	11.360	-30/+85%	Skilgreining
d2-d5	Um Ölfusá*	5	10.000	6.000	2.500	1.500					-10/+25%	Forhönnun
d2-d5	Um Ölfusá, umsjón framkvæmdar		600	250	250	250						
d6-d8	Varmá – Kambar	3	4.700				450	1.900	2.350		-5/+15%	Verkhönnun
23	Búðafossvegur											
01	Hlutur ríkis í framkvæmd	7	2.850	2.850							-5/+15%	Verkhönnun
32	Þjórsárdalsvegur											
02	Hlutur ríkis í framkvæmd	7	150	150							-5/+15%	Verkhönnun
35	Biskupstungnabraut											
08	Um Geysissvæðið og Tungufljót	5	1.900						1.900		-30/+85%	Skilgr./Frumdr.
35	Kjalvegur											
12-13	Kattarhryggur – Kerlingarfjallav.	26	1.300						1.300		-30/+85%	Skilgreining
39	Þrengslavegur											
01	Um Skógarhlíðarbrekkur	2	1.300				650	650			-10/+25%	Forhönnun
41	Reykjanesbraut											
19-21	Hafnarvegur – Garðskagavegur	4,7	6.200						6.200		-15/+40%	Frumdrög
43	Grindavíkurvegur											
01	Reykjanesbraut – Seltjörn	1,9	600						600		-30/+85%	Skilgreining
Samtals suðursvæði				9.380	2.880	1.880	1.230	2.680	18.740	13.510		

* Framkvæmdir við Hringveg um Ölfusá verði fjármagnaðar með gjaldtöku. Verkefni verði vísað til innviðafélags.

Höfuðborgarsvæði.

Vegnr.	Vegheiti	Lengd kafla	Eftirstöðvar kostnaðar 1.1.2026 [m.kr.]	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
Kaflanr.	Kaflaheiti	[km]	[m.kr.]									
1	Undirbúningur verka utan áætlunar			80	82	130	130	130	650	650		
	Hringvegur											
e1-e2	Gunnarshólmi – Hólmsá	1,3	1170		980	190					-5/+15%	Verkhönnun
e1-e2	Hólmsá – Bæjarháls	5,5	13.000					1.450	8.235	3.315	-10/+25%	Forh./Verkh.
f5	Þingvallavegur – Esjumelar	2,3	3.700							3.700	-30/+85%	Skilgreining
f5	Um Kjalarnes	5	6.350	150	2.100	2.100	2.000				-5/+15%	Verkhönnun
36	Þingvallavegur											
12	Í Mosfellsdal		700			700					-15/+40%	Frumdrög
41	Reykjanesbraut											
15	Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun	5,6	175	175							-5/+15%	Verkhönnun
410	Ellidavatnsvegur											
	Reykjanesbraut – Austurkór, undirbún.	7	100	50	50						-30/+85%	Skilgreining
413	Breiðholtsbraut											
01	Hringvegur – Vatnsendahvarf	2	4.000							4.000	-30/+85%	Skilgr./Frumdr.
450	Sundabraut*		1.500	500	500	500						
450	Sundabraut, umsjón framkvæmdar			400	400	400	400	400	2.000	2.000		
	Bætt umferðarflæði og öryggisaðgerðir											
Samtals höfuðborgarsvæði				1.355	4.112	4.020	2.530	1.980	10.885	13.665		

*Framkvæmdir við Sundabraut verði fjármagnaðar með gjaldtöku. Verkefni verði vísað til innviðafélags.

Vestursvæði.

Vegnr.	Vegheiti	Lengd kafla	Eftirstöðvar kostnaðar		2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
Kaflnr.	Kaflaheiti	[km]	[m.kr.]										
1	Undirbúningur verka utan áætlunar			130	130	130	130	130	650	650			
	Hringvegur												
g1-g5	Akrafjallsvegur – Borgarnes	32,5	21.500							3.800	14.355	-15/+40%	Frumdrög
g6-g7	Um Borgarnes	4,5	6.500							2.100	4.400	-30/+85%	Skilgr./Frumdr.
j1	Um Holtavörðuvatn	7,5	1.400								1.400	-15/+40%	Frumdrög
52	Uxahryggjavegur												
04	Brautartunga – Kaldadalsvegur	22	3.100							1.700	1.400	-15/+40%	Frumdrög
54	Snæfellsnesvegur												
18	Stykkishólmsvegur – Svelgsá	5	750	500	250							-10/+25%	Forhönnun
18-22	Skógarströnd	45	11.800			300	300	750	6.680	3.770		-30/+85%	Skilgr./Frumdr.
60	Vestfjarðavegur												
25-28	Um Gufudalssveit	9,1	4.200	3.000	1.200							-5/+15%	Verkhönnun
35-37	Dynjandisheiði	7,3	1.450	1.450								-5/+15%	Verkhönnun
63	Bíldudalsvegur												
04-05	Bíldudalsflugv. – Trostansfj.	18	4.400							4.400		-15/+40%	Frumdrög
05-06	Trostansfj. – Vestfjarðavegur	10,7	2.500		250	900	1.060	290				-15/+40%	Frumdrög
64	Flateyrarvegur												
01	Ýmsir staðir, snjóflóðavarnir	5	1.250							1.250		-30/+85%	Skilgr./Frumdr.
68	Innstrandavegur												
10	Heydalsá – Þorpar	5	600					600				-10/+25%	Forhönnun
643	Strandavegur												
06	Um Veidileysuháls	5	1.500							1.500		-10/+25%	Forhönnun
Samtals vestursvæði				5.080	1.830	1.330	1.490	1.770	22.080	25.975			

Norðursvæði.

Vegnr.	Vegheiti	Eftirstöðvar									Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
		Lengd kafla	kostnaðar 1.1.2026	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040		
Kaflanr.	Kaflaheiti	[km]	[m.kr.]									
1	Undirbúningur verka utan áætlunar			130	130	130	130	130	650	650		
p4/p6	Hringvegur											
q6	Þelamörk – Akureyri	9,5	5.900							5.900	-15/+40%	Frumdrög
r6	Um Skjálfandafhljót	1,5	1.700					300	1.400		-5/+15%	Verkhönnun
76	Jökulsá á Fjöllum	5	3.600						2.000	1.600	-30/+85%	Skilgr./Frumdr.
08	Siglufjarðarvegur						600	1.900	200		-15/+40%	Frumdrög
85	Stafá – Ketilás	13	2.700									
02-03	Norðausturvegur											
27	Um Skjálfandafhljót	9,5	4.750	100	1.300	1.550	1.800				-15/+25%	Forhönnun
71	Brekkaheiði	7,6	1.040	460	580						-5/+15%	Verkhönnun
1	Vatnsnesvegur og Síðuvegur											
84	Ýmsir staðir	62	7.500		365	400	700	500	5.535		-30/+85%	Skilgr./Frumdr.
2	Bárðardalsvegur vestri											
01	Hringvegur – Öxará	3	660	530	130						-5/+15%	Verkhönnun
01-04	Öxará – Sprengisandsleið	34	4.800						1.900	2.900	-30/+85%	Skilgreining
Samtals norðursvæði				1.220	2.505	2.080	3.230	2.830	11.685	11.050		

Austursvæði.

Vegnr.	Vegheiti	Lengd kafla [km]	Eftirstöðvar kostnaðar		2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Óvissa kostnaðar- áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
			1.1.2026	[m.kr.]									
Kaflnr.	Kaflaheiti												
1	Undirbúningur verka utan áætlunar				130	130	130	130	131	650	650		
	Hringvegur												
t3	Lagarfljót	4,5	4.900								4.900	-30/+85%	Skilgreining
t3	Um Egilsstaði	1	800					400	400			-30/+85%	Skilgreining
t7	Um Grænafell, snjóflóðavarnir	0,4	580							580		-30/+85%	Skilgreining
u0	Um Reyðarfjarðarbotn	1,7	2.020			1.040	980					-15/+40%	Frumdrög
u3-u4	Fáskrúðsfjarðarbotn – Vík	13	2.700							2.700		-15/+40%	Frumdrög
u5	Vík – Stöðvarfjörður	12,5	1.850								1.850	-15/+40%	Frumdrög
u7	Stöðvarfj. – Kambaskriður	9,3	2.100						300	1.800		-15/+40%	Frumdrög
v6	Um Teigarhorn og Búlandsá	3,9	1.350					1.065	285			-30/+85%	Skilgreining
x3-x4	Um Lón	16	5.200								5.200	-30/+85%	Skilgr./Frumdr.
x6-x9	Um Hornafjarðarfljót	18	550		550							-5/+15%	Verkhönnun
x6-x7	Hringtorg við Hafnarveg við Jökulsá, færsla vegar og sjóvörn		500		500							-5/+15%	Verkhönnun
y3		2,5	300			300						-30/+85%	Skilgreining
y3/y4	Um Jökulsá á Breiðamerkursandi	4	3.500							1.800	1.700	-30/+85%	Skilgreining
y7-y9	Fagurhólmýri – Morsá	20,5	5.000							3.350	1.650	-30/+85%	Skilgr./Frumdr.
98	Djúpavogsvegur												
01	Hringvegur – Djúpivogur	1	150							150		-30/+85%	Skilgreining
923	Jökuldalsvegur												
01	Langagerði – Grund	8,2	1.200		300	400	400	100				-15/+40%	Frumdr./Forh.
931	Upphéraðsvegur												
	Um Strönd	1	100							100		-30/+85%	Skilgreining
939	Axarvegur												
01-02	Um Öxi	20,0	8.850			400	900	920		6.630		-10/+25%	Forh./Verkh.
921	4 Stußlafossvegur	2	200					200				-30/+85%	Skilgreining
Samtals austursvæði					1.480	2.270	2.410	2.815	1.116	17.760	15.950		
Samtals almenn verkefni					18.515	13.597	11.720	11.295	10.376	81.150	80.150		

Jarðgangaáætlun.*

Vegnr.	Heiti jarðganga	Lengd [km]	Eftirstöðvar kostnaðar							2031– 2035	2036– 2040	Óvissa kostn- aðar- áætlunar	Hönnunar- stigi lokið
			1.1.2026	2026	2027	2028	2029	2030					
793	Fljótagöng	5,2	21.500		3.700	9.300	5.200	3.300			-15/+40%	Frumdrög	
	Önnur jarðgöng skv. jarðgangaáætlun*		2.200						64.600	75.000	-30/+85%	Skilgreining	
1-u2	Fáskrúðsfjarðargöng, endurbætur				2.200								
793	Fljótagöng, undirbúningur			150	150								
61	Súðavík – Ísafj., undirb.			70	70	60							
	Seyðisfj.- og Mjóafjarðarg., undirb.			70	70	60							
60	Miklidalur, Hálfðán, undirbúningur			50	50	50							
	Önnur göng, undirb.			70	70	60							
Samtals jarðgangaáætlun				410	410	230	0	0	0	0			
Samtals utan fjárhagsramma					5.900	9.300	5.200	3.300	64.600	75.000			

Fjárveiting til jarðgangaáætlunar innan fjárhagsramma er til undirbúnings og rannsókna.

**Verkefni verði vísað til innviðafélags.*

Sameiginlegt.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040
Tengivegir, bundið slitlag	2.200	2.100	2.100	2.200	2.500	12.500	12.500
Breikkun brúa	500	0	500	0	500	5.000	5.000
Hjóla- og göngustígar	300	300	300	300	350	1.750	1.750
Stærri öryggisaðgerðir utan höfuðborgarsvæðis	300	300	300	300	300	1.500	2.500
Samgöngurannsóknir	20	20	20	20	20	100	100
Héraðsvegir	100	100	100	100	100	500	500
Landsvegir	170	170	170	170	180	900	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	3.910	3.310	3.810	3.410	4.270	23.850	24.850
Samtals nýframkvæmdir	16.835	14.817	14.260	13.705	14.646	105.000	105.000
Utan fjárhagsramma (Hringvegur um Ölfusá)	6.000	2.500	1.500				
Utan fjárhagsramma (jarðgangaáætlun)		5.900	9.300	5.200	3.300	64.600	75.000

Tafla 9. Hafnabótasjóður – sundurliðun framkvæmda og fjárveitinga.

Forsendur framkvæmda samkvæmt töflum 4–5 og 7–10 í samgönguáætlun miðist við fjármálaáætlun þar sem með aðhaldi verði stefnt að hallalausum fjárlögum fyrir árið 2027. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert verði forgangsroðun framkvæmda endurskoðuð. Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn í kostnaði en ekki í fjárveitingu.

Framkvæmdir í höfnum í grunnneti. Verðlag fjármálaáætlunar fyrir árin 2026–2030 í millj. kr.

Höfn	Kostnaður		2026		2027		2028		2029		2030		2031+	Hluttur ríkissj.
	Heildar-kostn.	Lokið 1.1.2026	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.	Kostn.	Fjár.		
Verkefni														
Snæfellsbær														
Ólafsvík: Norðurbakki, lenging (stálpil og þekja, 105 m, -7 m dýpi)	679	201	188,0	91,0	290,0	140,3								60%
Ólafsvík: Dýpkun innsiglingar í -7 m + innan hafnar í -6 m um 80.000 m ³	235										43,0	20,8	+	60%
Ólafsvík: Dýpkun við nýja trébryggju í -3 m um 500 m ³	37		37,0	17,9										60%
Rifshöfn: Austurkantur, endurbygging (stálpil og þekja, 120 m, -7 m dýpi)	450										20,0	12,1	+	75%
Rifshöfn: Dýpkun í innsiglingu og renna í -7 m um 21.000 m ³	170								62,0	30,0	108,0	52,3		60%
Grundarfjörður														
Norðurgarður, endurbygging kerjabryggju (stálpil og þekja, 90 m, -4 til -6 m dýpi)	277	105	-105,0	-63,5			172,0	104,0	105,0	63,5				75%
Flotbryggja við norðurgarð - 2 x 12 m	43,0				43,0	13,9								40%
Stykkishólmur														
Hafskipabryggja, endurbætur trébryggju (um 200 m ²)	159				54,0	32,7	105,0	63,5						75%
Flotbryggjur, 2 stk. 30 m dýpkun	151						11,0	5,3	140,0	67,7				60%

Höfn	Kostnaður		2026		2027		2028		2029		2030		2031+	Hluttur ríkissj.
Verkefni	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2026	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.		
Reykhólahreppur														
Reykhólahöfn: Karlsey, endurbygging (stálþil og þekja, 140 m, -6 m dýpi)	936	537	83,0	60,2	316,0	229,4								90%
Reykhólahöfn: Innri stálþilskantur – endurbygging stálþils (65 m, -4 m dýpi)	278						33,0	24,0	245,0	177,8				90%
Flatey: Viðbætt ferjubryggja vegna nýrrar ferju	250										30,0	18,1	+	75%
Reykhólahöfn: Breikkun og hækkun grjótnar á hafnarsvæði, 150 m, 1200 m ³	23										23,0	13,9		75%
Vesturbyggð														
Bíldudalur: Ný trébryggja (harðviður, 90 m, -4 m dýpi)	266	85			65,0	31,5	116,0	56,1						60%
Bíldudalur: Stofndýpkun framan við trébryggju	33						33,0	16,0						60%
Ísafjarðarbær														
Ísafjörður: Sundabakki, nýr kantur (stálþil og þekja, 300 m, -10 m dýpi)	1.322	1.150	172,0	83,2										60%
Ísafjörður: Dráttarbátur (40 t togkraftur)	600								34,0	11,0	110,0	35,5		40%
Ísafjörður: Endurbygging Sundabakka 150 m, -8 m dýpi elsti hluti	500										10,0	3,2	+	40%

Höfn	Kostnaður		2026		2027		2028		2029		2030		2031+	Hluttur ríkissj.
	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2026	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.		
Verkefni														
Bolungarvík														
Bolungarvík: Dýpkun og breikkun á innsiglingu	211						94,0	45,5	117,0	56,6				60%
Bolungarvík: Grundargarður – færsla grjótnar, 31.000 m ³	200								82,0	39,7	80,0	38,7	+	60%
Bolungarvík: Gröftur á nýrri hafnarkví 80.000 m ³	400										15,0	7,3	+	60%
Skagatrönd														
Ásgarður, endurbygging (stálþil og þekja, 105 m, -5 m dýpi)	393	315	78,0	47,2										75%
Miðgarður, endurbygging milli Ásgarðs, trébryggja (harðviður, 48 m, -5 m dýpi)	169	60	109,0	65,9										75%
Miðgarður, endurbygging stálþils 110 m, dýpi - 7 m	600										10,0	6,0	+	75%
Miðgarður, þilskurður fyrir stálþil, 110 m	150										40,0	24,2	+	75%
Skagafjörður														
Sauðárkrókur: Útgarður (stálþil og þekja), 160 m í -10 m	880	86							30,0	14,5	120,0	58,1	+	60%
Sauðárkrókur: Útgarður, brimvörn	915	80	162	78,4	324	156,8	349	168,9						60%
Fjallabyggð														
Siglufjörður: Endurbygging grjótnar við smábátahöfn	30								30,0	18,1				75%
Dalvíkurbyggð														
Austurgarður, stofndýpkun (-9 m dýpi)	221				22,0	10,6	199,0	96,3						60%

Höfn Verkefni	Kostnaður		2026		2027		2028		2029		2030		2031+	Hluttur ríkissj.
	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2026	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.		
Hafnasamlag Norðurlands														
Akureyri: Torfunefsbyggja, endurbygging stálþils	448	380	68,0	41,1										75%
Akureyri: Togarabryggja austurs, endurbygging (stálþil og þekja, 100 m, -8 m dýpi)	350,0								160,0	51,6	150,0	48,4	+	40%
Hrísey: Hafskipabryggja, nýr ferjurampur	80,0								80,0	38,7				60%
Hafnir Norðurlands														
Húsavík: Þvergarður, endurbygging (stálþil og þekja, 165 m, -6/-8 m dýpi)	394		63,0	38,1	144,0	87,1	187,0	113,1						75%
Húsavík: Þvergarður, lenging (stálþil og þekja, 50 m, -8 m dýpi)	165,0	165,0												60%
Húsavík: Stofndýpkun og þilskurður v. þvergarðs (20.000 m³, -8 m dýpi og 165 m, gröftur/fast)	337	65,0	31,0	15,0	108,0	52,3	133,0	64,4						60%
Húsavík: Flotbryggja (4 x 60 m)	94		94,0	45,5										60%
Húsavík: Dráttarbátur 30 tonn	320	320	-320,0	-154,8							10,0	4,8	+	60%
Húsavík: Strandabakkagarður 600 m grjótagarður	1.200								40,0	19,4	130,0	62,9	+	60%
Langesbyggð														
Þórshöfn: Endurbygging hafskipabryggju, trébryggju (harðviður, 25 m, -3 m dýpi)	83		83,0	50,2										75%
Þórshöfn: Austurgarður lenging (stálþil og þekja), 100 m í -8m	650								20,0	9,7	80,0	38,7	+	60%

Höfn	Kostnaður		2026		2027		2028		2029		2030		2031+	Hluttur rikissj.
Verkefni	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2026	Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.			
Vopnafjörður														
Lenging löndunarbyggju (stálþil og þekja, 132 m, -10 m dýpi)	607	164	75,0	36,3	162,0	78,4	206,0	99,7						60%
Stofndýpkun og þilskurður v. löndunarbyggju (5.000 m ² á -10 m dýpi, fast efni)	304	200	104,0	50,3										60%
Norðurgarður, endurbygging og hækkun	40,0								40,0	27,4				85%
Múlaþing														
Seyðisfjörður: Lenging strandabakka (stálþil og þekja, 280 m, -10 m dýpi)	1.550				162,0	65,3	400,0	129,0	343,0	110,6	382,0	123,2	+	40%
Djúpivogur: Olíubryggja (harðviður), 50 m í -3m	170										30,0	14,5	+	60%
Hornafjörður														
Loðnubryggja – endurbygging	400								56,0	33,9	111,0	67,1	+	75%
Vestmannaeyjar														
Nausthamar, lenging til austurs (stálþil og þekja, 70 m, -7 m dýpi)	250								10,0	3,2	80,0	25,8	+	40%
Hörgaeyrargarður, stytting og dýpkun (200.000 m ³)	457	150	172,0	83,2	135,0	65,3								60%
Ferjubryggja, ný ferjuaðstaða (stálþil 110 m og ekjubrú)	600								135,0	81,7	180,0	108,9	+	75%
Gjábakki – nýtt stálþil 120 m, 11 m dýpi	566	163	403,0	195,0										60%

Höfn	Kostnaður		2026		2027		2028		2029		2030		2031+	Hluttur ríkissj.
Verkefni	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2026	Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.		Kostn. Fjárv.			
Þorlákshöfn														
Suðurvarargarður, lenging um 250 m og snúningur um 41° og rif tunnu	2.892	2.439	453,0	219,2										60%
Dýpkun við Suðurvararbryggju (-8 m dýpi) og innsiglingu og snúningsrými (-9 m dýpi)	808	600	208,0	100,6										60%
Austurgarður, stytting garðs um 60 m	129	129												75%
Suðurvararbryggja, endurbygging (160 m stálþil og þekja, -9,5 m dýpi)	904	800	104,0	62,9										75%
Skarfaskersbryggja – snúningur bryggju (150 m stálþil, -8 m dýpi)	1.000								400,0	129,0	400,0	129,0	+	40%
Reykjaneshafnir														
Helguvík, Norðurbakki lenging um 100 m, -10 m dýpi (stálþil)	700										50,0	24,2	+	60%
Sandgerði														
Endurbygging Suðurbryggju, seinni áfangi (stálþil og þekja, 130 m, -6 m dýpi)	301				64,0	38,7	237,0	143,3						75%
Syðri grjótnargarður og vegur	40	30	10,0	6,0										75%

Höfn	Kostnaður		2026		2027		2028		2029		2030		2031+	Hluttur ríkissj.
Verkefni	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2026	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.		
Óskipt:														
Ástandsskoðun hafnarmannvirkja	36				8,0	4,8	8,0	4,8	10,0	6,0	10,0	6,0		75%
Óráðstafað, tjónaviðgerðir á grjótmannvirkjum	89		5,0	3,4	22,0	15,1	22,0	15,1	20,0	13,7	20,0	13,7		85%
Viðhaldsdýpkanir	853		193,0	130,2	264,0	182,9	131,0	77,5	175,0	115,9	90,0	49,6		
Samtals áætlað hafnir í grunnneti:	27.395	8.224	2.470	1.303	2.183	1.205	2.436	1.227	2.334	1.120	2.332	1.007		

Áætluð skipting vegna viðhaldsdýpkana:			193	130,2	264	182,9	131	77,5	175	115,9	90	49,6		
Reykhólahöfn, innsiglingarrenna (2.000 m³, gröftur / fjórða hvert ár)	92				92	66,8								90%
Sauðárkrókur (10.000 m³ / fjórða hvert ár)	15				15	10,3								85%
Skagatrönd (60.000 m³)	73		73	50										85%
Húsavík (15.000 m³)	20						20	12,1						75%
Þórshöfn	45						45	30,8						85%
Horna fjörður – innan hafnar (50.000 m³ / árlega)	354		94	64,4	135	92,5			125	85,7				85%
Þorlákshöfn (20.000 m³ / annað hvert ár)	84						44	21,3			40	19,4		60%
Óskipt	170		26	15,7	22	13,3	22	13,3	50	30,2	50	30,2		75%

Framkvæmdir í höfnum utan grunnnets – ríkisstyrktar.

Höfn	Kostnaður		2026	2027	2028	2029	2030	2031+	Hluttur ríkissj.
Verkefni	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2025	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	
Snæfellsbær									
Arnarstapi: Endurbygging kerjabryggju (stálþil og þekja, 70 m, -3 m dýpi)	150,0					22,0 13,3	128,0 77,4		75%
Kaldrananeshreppur									
Kokkálsvíkurhöfn: Lenging trébryggju, 55 m í -3m	80					80,0 48,4			75%
Vesturbyggð									
Tálknafjörður: Endurbygging hafskipakants, 150 m dýpi, -6,0 m (stálþil og þekja)	600						10,0 6,0	+	75%
Ísafjarðarbær									
Þingeyri: Endurbygging innri hafnargarðs, 1. áfangi (stálþil og þekja, 115 m, -5/-7 m dýpi)	468 40		-40,0 -24,2		78,0 47,2	180,0 108,9	210,0 127,0		75%
Þingeyri: Löndunarkantur, endurbygging (stálþil og þekja, 120 m, -5 m dýpi)	480						50,0 30,2	+	75%
Suðureyri: Ný flotbryggja og færsla á grjótgarði (40 m)	94		94,0 45,5						60%
Súðavík									
Endurbygging miðgarðs, trébryggju (harðviður, 46 m, -6 m dýpi)	106,0						20,0 14,5	+	90%
Bryggja við Langeyri (stálþil og þekja, 80 m, -10 m dýpi)	486 328		158,0 95,6						75%

Höfn	Kostnaður		2026		2027		2028		2029		2030		2031+	Hluttur ríkissj.
Verkefni	Heildar- kostn.	Lokið 1.1.2025	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.		
Húnaþing														
Hvammstangi: suðurgarður, endurbygging trébryggju (furu, 27 m, -3 m dýpi)	75		21,0	12,7	54,0	32,7								75%
Dalvíkurbyggð														
Hauganes: ný 20 m flotbryggja	33						33,0	16,0						60%
Hafnasamlag Norðurlands														
Grímsey: ný innsiglingaljós	10		10,0	4,8										60%
Grímsey: brimvarnargarður endurbyggður á 40 m kafla, 600 m ³	40								40,0	24,2				75%
Höfn Norðurlands														
Raufarhöfn: endurbygging hafskipabryggju (endurskoða) stálþil 80 m, dýpi -7 m	240,0	62,0	-62,0	-37,5					10,0	6,0	67,0	40,5	+	75%
Langanesbyggð														
Bakkafjörður: endurbygging á enda hafnargarðs	33						33,0	22,6						85%
Múlaþing														
Borgarfjörður eystri: endurbygging löndunarbryggju (harðviður), 55 m í -3m	225		68,0	41,1	157,0	95,0								75%
Reykjaneshafnir														
Njarðvík: dýpkun hafnar (-8 m dýpi)	648	440	208,0	100,6										60%
Njarðvík: nýr grjótagarður sunnan við höfnina	574	470	104,0	50,3										60%
Njarðvík: löndunarbryggja, lenging stálþils um 30 m, -3 m dýpi	200										10,0	4,8	+	60%

Höfn	Kostnaður	2026		2027		2028		2029		2030		2031+	Hluttur ríkissj.
Verkefni	Heildar- kostn. 1.1.2025	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.	Kostn.	Fjárv.		
Óskipt													
Viðhaldsdýpkanir		0,0	0,0	22,0	15,1	33,0	22,6	0,0	0,0	0,0	0,0		
Samtals áætlað fyrir hafnir utan grunnnets:	4.542 1.340	561	289	233	142,7	177	108,4	332	200,8	495	300,6		
Áætluð skipting vegna viðhaldsdýpkana:													
Hvammstangi – smábátahöfn (3.000 m ³ / þriðja hvert ár)	22,0			22,0	15,1								85%
Raufarhöfn (10.000 m ³ / fjórða hvert ár)	33,0					33,0	22,6						85%
Samtals hafnir innan og utan grunnnets:		3.031	1.591,7	2.438	1.347,9	2.629	1.334,8	2.666	1.320,7	2.827	1.307,8		

Tafla 10. Sjóvarnir – sundurliðun framkvæmda og fjárveitinga.

Forsendur framkvæmda samkvæmt töflum 4–5 og 7–10 í samgönguáætlun miðist við fjármálaáætlun þar sem með aðhaldi er stefnt að hallalausum fjárlögum fyrir árið 2027. Með nýrri fjármálaáætlun ár hvert verði forgangsroðun framkvæmda endurskoðuð.

Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn. Verðlag samkvæmt fjárlögum fyrir árið 2026 í millj. kr.

Sveitarfélag	2026	2027	2028	2029	2030	Hluttur
Verkefni, sjóvarnir	Kostn. Fjár.	Kostn. Fjár.	Kostn. Fjár.	Kostn. Fjár.	Kostn. Fjár.	ríkissj.
Akranes						
Slippurinn vestan Krókalóns (120 m – 2.400 m ³)			22 19,3			7/8
Langisandur – Faxabraut að Guðlaugu, endurb. og hækkun (400 m – 4.000 m ³)	36,8 32,2					7/8
Langisandur – Guðlaug að Merkjaklöpp (130 m – 1.500 m ³)			15,8 13,8			7/8
Breiðin, hækkun og styrking (120 m – 1.000 m ³)					12,7 11,1	7/8
Snæfellsbær						
Hellissandur, við Hellisbraut (100 m – 1.500 m ³)		12,4 10,9				7/8
Staðarsveit, við Barðastaði, 3. áfangi (170 m – 2.000 m ³)		31,0 27,1				7/8
Marbakki (200 m – 1.500 m ³)				20,0 17,5		7/8
Ytri-Tunga í Staðarsveit		5,0 4,4				7/8
Grundarfjörður						
Sjóvarnir vestast í þéttbýli Grundarfjarðar (650 m – 9.600 m ³)		49,7 43,5				7/8
Vesturbyggð						
Arnarfjörður – sjóvarnir við Grímssker (30 m – 100 m ³)		2,3 2,0				7/8
Tálknafjörður – Búðeyri (50 m – 300 m ³)		3,5 3,1				7/8
Ísafjarðarbær						
Við Hnífsdalsveg 10 (50 m – 500 m ³)				6,7 5,9		7/8
Flateyri – sjóvörn á Oddanum (110 m – 1.000 m ³)				11,5 10,1		7/8
Flateyri – sjóvörn við Hafnarstrætið (120 m – 1.000 m ³)				11,5 10,1		7/8
Húnaþing vestra						
Borðeyri sunnan á eyrinni (120 m – 1.200 m ³)			9,3 8,1			7/8

Sveitarfélag	2026	2027	2028	2029	2030	Hluttur
Verkefni, sjóvarnir	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	ríkissj.
Hörgársveit						
Hjalteyri (150 m – 1.200 m³) – uppgjör eldra verks	9,5 8,3					7/8
Akureyri						
Norður af Tangabryggju að ísbryggju				19,5 17,1		7/8
Á eyrinni, uppgjör eldra verks		18 15,8				7/8
Norðurþing						
Raufarhöfn við bæina Hól og Höfða (190 m – 2.000 m³)		18,4 16,1				7/8
Grenivík						
Undir bökkum, uppgjör eldra verks	44 38,5					7/8
Múlaþing						
Seyðisfjörður – sjónvörn frá Angróbryggju að Þórshamri (100 m – 2.000 m³)			18,4 16,1			7/8
Borgarfjörður – við Borg í Njarðvík (300 m – 4.000 m³)		34,5 30,2				7/8
Borgarfjörður – Gerðisfjara við Jörfa (150 m – 1.000 m³)			12 10,5			7/8
Djúpivogur – við sláturhúsfjöru (130 m – 1.500 m³)				16,4 14,4		7/8
Mýrdalshreppur						
Bráðabirgðasjónvörn við hesthús (150 m – 7.400 m³) uppgjör eldra verks	55,0 48,1					7/8
Flóðvörn – við Smiðjuveg 21–23 (200 m – 3.000 m³)			26,0 13,0			4/8
Endurbygging austari sandfangara					63,3 55,4	7/8
Grindavíkurbær						
Arfadalsvík (180 m – 1.800 m³)	16,6 14,5					7/8
Golfvöllur, hækkun á austustu vikinni (250 m – 800 m³)	7,4 6,5					7/8
Arfadalsvík við fiskeldi, framlenging til austurs (50 m – 500 m³)	3,5 3,1					7/8
Suðurnesjabær						
Hvalsnes, við Nýlendu (350 m – 2.000 m³)			17 14,9			7/8
Norðurkot, við Fuglavík (300 m – 4.000 m³)			32,5 28,4			7/8
Garðskagi, hækkun og endurbygging, 2. áfangi (400 m – 2.500 m³)			19,7 17,2			7/8
Hvalsnes ,við Nýlendu (350 m – 2.000 m³)					18,4 16,1	7/8
Nátthagi og golfbrautir (300 m – 3.000 m³)					27,6 24,2	7/8

Sveitarfélag	2026	2027	2028	2029	2030	Hluttur
Verkefni, sjóvarnir	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	Kostn. Fjárv.	ríkissj.
Reykjanesbær						
Hafnir – lenging sjóvarnar til suðurs (50 m – 550 m³)		6,1 5,3				7/8
Keflavík – hækkun frá smábátahöfn í Gróf að Keflavíkurhöfn (500 m – 2.000 m³)					17,3 15,1	7/8
Garðabær						
Álftanes – Kasthúsátjörn, hækkun og styrking (300 m – 3.000 m³)	24,4 21,4					7/8
Álftanes – endurbygging til móts við Blikastíg til austurs (100 m – 1.000 m³)	8,1 7,1					7/8
Álftanes – Hliðsnes (350 m – 3.000 m³)				21 18,4		7/8
Álftanes – Helguvík við Höfðabraut, hækkun (140 m – 800 m³)				8,3 7,3		7/8
Álftanes – Kasthúsátjörn, hækkun og styrking, framhald (250 m – 2.500 m³)				25,9 22,7		7/8
Álftanes – Helguvík við golfvöll, hækkun og endurbygging (320 m – 2.000 m³)					20,7 18,1	7/8
Seltjarnarnes						
Við golfvöll, norðan við vörðu (200 m – 2.000 m³)			17,3 15,1			7/8
Við golfvöll, sunnan við vörðu (100 m – 800 m³)				9,2 8,1		7/8
Norðurströnd, endurbygging og styrking (200 m – 1.500 m³)				15,5 13,6		7/8
Mosfellsbær						
Blikastaðanes, formminjar (150 m – 1.500 m³)		14,7 12,9				7/8
Sjóvarnir samtals	206,8 181	197,5 173	193 159	171 150	164,6 144	

Greinargerð.

Efnisyfirlit.

1. Framtíðarsýn og meginmarkmið	bls.	43
1.1 Samhæfing stefna og áætlana	bls.	44
1.2 Samgönguáætlun	bls.	44
1.3 Gerð samgönguáætlunar og samráð	bls.	45
2. Markmið, áherslur og aðgerðir	bls.	47
2.1 Mælikvarðar samgönguáætlunar	bls.	47
2.2 Áhrif á íslenskt samfélag	bls.	48
2.3 Sérstök áherslumál	bls.	52
3. Grunnnet samgangna	bls.	55
3.1 Breytingar á grunnneti samgangna	bls.	58
4. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda	bls.	59
4.1 Samgöngustofa	bls.	59
4.2 Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta	bls.	64
4.3 Vegagerðin	bls.	67

1. Framtíðarsýn og meginmarkmið.

Samgönguáætlun þessi til 15 ára og aðgerðaáætlun til fimm ára er lögð fram með hliðsjón af fjármálaáætlun fyrir árin 2026–2030. Stefnumótunarferli áætlunarinnar hefur staðið yfir frá því í lok árs 2020, en hún byggist að hluta á niðurstöðum grænbókar og hvítbókar um samgöngumál sem komu út 2021 og 2023. Síðasti hluti þess var fundaröð innviðaráðherra sumarið 2025 þar sem haldnir voru opnir samráðsfundir á átta stöðum hringinn í kringum landið. Fundaröðinni lauk svo á Innviðaðæpingi þann 28. ágúst.

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 samgönguinnviði, öflug sveitarfélög, aukna verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tenging byggða og Íslands við umheiminn er í jafnvægi við umhverfið.

Meginmarkmið.

1. Innviðir mæti þörfum samfélagsins:
 - a. Forsendur skapist til aukinnar verðmætasköpunar með uppbyggingu, viðhaldi og rekstri örugga samgönguinnviða innan landshluta, milli þeirra og við umheiminn.
 - b. Gott aðgengi sé að þjónustu.
 - c. Sem flest störf verði óstaðbundin.
2. Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt:
 - a. Öflug sveitarfélög.
 - b. Efling atvinnu- og þjónustusóknarsvæða.
 - c. Hagkvæmar, öruggar og umhverfisvænar samgöngur í þágu íbúa og atvinnulífs.

1.1. Samhæfing stefna og áætlana.

Virk stefnumótun er forsenda framfara. Þegar lýðræðissamfélög takast á við áskoranir móta þau sér stefnu og áætlanir. Sameina þarf krafta 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. 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 gildandi stefnumörkunar hverju sinni.

Í innviðaráðuneytinu er lögð rík áhersla á samhæfingu stefna og áætlana. Stefnur í málaflokkum ráðuneytisins verða: stefna í sveitarstjórnarmálum, byggðáætlun, samgönguáætlun, netöryggisstefna og fjarskiptaáætlun.

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 tilteknar aðgerðir og áherslur.
- Fjölþættu samráði, svo sem við íbúa, sveitarstjórnir, aðra hagsmunaaðila og fulltrúa annarra stefna og áætlana stjórnvalda.
- Samræmdri vinnu og framsetningu áætlana.

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

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

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

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

1.2. Samgönguáætlun.

Stefnumótun stjórnvalda og Alþingis birtist í samgönguáætlun. Skv. 1. mgr. 3. gr. laga um stefnur og aðgerðaáætlanir á sviði innviðanr. 30/2023, leggur ráðherra fram á Alþingi á hverju kjörtímabili tillögur til þingsályktana um stefnur til 15 ára á hverju sviði fyrir sig. Samhliða framlagningu tillögu að stefnu skv. 1. mgr. og í sama skjali skal ráðherra einnig leggja fram tillögu að aðgerðaáætlun sem ráðast skal í á fyrstu fimm árum gildistíma stefnunnar. Þingsályktunartillaga um samgönguáætlun samanstendur af samgöngustefnu til 15 ára og aðgerðaáætlun sem ráðast skal í á fyrstu fimm árum gildistíma stefnunnar.

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 er byggt á þeim meginmarkmiðum að samgöngur séu öruggar, greiðar, hagkvæmar og umhverfislega sjálfbærar, auk þess sem þær stuðli að jákvæðri byggðapróun. Jafnframt er tekið 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 er áhersla á að fjármunir ríkissjóðs nýtist sem best og að forgangsöröðun byggist á sem hlutlægustu mati á þörf fyrir samgönguframkvæmdir í landinu í heild og í einstökum landshlutum.

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. Frá og með júlí 2025 sátu eftirfarandi fulltrúar í samgönguráði:

- Bragi Þór Thoroddsen, formaður, fulltrúi ráðherra.
- Alexandra Jóhannesdóttir, varaformaður, fulltrúi ráðherra.
- Arnar Þór Sævarsson, tilnefndur af Sambandi íslenskra sveitarfélaga.

Með samgönguráði starfaði Valgerður Gréta Benediktsdóttir, verkefnastjóri samgönguáætlunar, og auk þess komu að vinnunni Árni Freyr Stefánsson skrifstofustjóri, Sóley Ragnarsdóttir verkefnastjóri, Katrín Pálsdóttir lögfræðingur og Friðfinnur Skaftason, sérfræðingur, öll á skrifstofu samgangna hjá innviðaráðuneytinu.

Verkferlið.

Samgönguáætlun að þessu sinni byggist á samráðsferli sem staðið hefur yfir um nokkurt skeið en lauk með fundaröð innviðaráðherra um landið sumarið 2025. Áætlunin byggist einnig að hluta á fyrra stefnumótunarferli samgönguáætlunar. Meginafurðir þess ferlis voru stöðumat og valkostir (grænbók) og drög að stefnu (hvítbók). Við vinnslu grænbókar voru haldnir opnir fundir í öllum landshlutum 3. mars – 9. apríl 2021, grænbókin var svo lögð fram í opið samráð í samráðsgátt stjórnvalda sumarið 2021 (mál nr. S-142/2021). Við vinnslu hvítbókar voru haldnir opnir samráðsfundir í október 2022 fyrir alla landshluta. Allir samráðsfundir voru haldnir í náinni samvinnu við landshlutasamtök sveitarfélaga. Hvítbókin, ásamt skýrslu um mat á umhverfisáhrifum áætlunarinnar, var svo endanlega lögð fram í opið samráð í sex vikur í mars og apríl 2023. Einnig voru drög að samgönguáætlun fyrir árin 2024–2038 birt í samráðsgáttinni 13. júní 2023 (mál nr. S-112/2023) og var málið til umsagnar til 31. júlí. Alls bárust 79 umsagnir, flestar frá lögaðilum, þ.e. sveitarfélögum, samtökum og atvinnulífi. Alls bárust 22 athugasemdir frá einstaklingum. Til að bregðast við umsögnum var m.a. bætt við lykilviðfangsefni um þarfir fatlaðs fólks í samgöngum. Bætt var við lykilviðfangsefni um nýsköpun og tækniþróun í samgöngum. Þá var bætt við verkefni um fýsileikakönnun á gerð jarðganga til Vestmannaeyja, sem þegar hefur verið klárð, verkefni um tækniþróun í samgöngum og verkefni um endurskoðun á vinnureglum vetrarþjónustu.

Samráðsfundir innviðaráðherra í ágúst 2025.

Innviðaráðherra hélt í ágúst 2025 opna íbúafundi í öllum landshlutum til að eiga samráð um málaflokka ráðuneytisins undir yfirskriftinni *Fjárfest í innviðum til framtíðar*. Haldnir voru fundir í Borgarnesi, á Ísafirði, Blönduósi, Akureyri, Egilsstöðum, Selfossi og í Reykjanesbæ. Fundirnir voru öllum opnir, vel sóttir og umræður líflegar. Tilgangur fundanna var að kalla eftir sjónarmiðum íbúa og sveitarstjórnarfólks um málaflokka ráðuneytisins – samgöngur, sveitarstjórnar- og byggðamál, fjarskipti og stafræna innviði. Í auglýsingu fyrir fundi ráðherra var tekið fram að stefnt væri að því að leggja fram samgönguáætlun síðar um haustið og íbúum gefið tækifæri til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri við ráðherra. Starfsfólk ráðuneytisins tók niður athugasemdir sem komu frá íbúum og reynt var að koma til móts við athugasemdir að einhverju leyti við áframhaldandi vinnu við gerð samgönguáætlunar.

Fundaröð ráðherra endaði á Innviðaþingi í Reykjavík þann 28. ágúst 2025. Innviðaráðherra hélt opnunarávarp en sérstakur gestur þingsins var Jari Kauppila, forstöðumaður hjá International Transport Forum (ITF). Jari hélt áhugaverðan fyrirlestur um gildi innviðauppbýggingar og leiðir til að fjármagna slíka uppbyggingu og setti í alþjóðlegt samhengi. Þá fluttu einnig forsætisráðherra og fjármála- og efnahagsráðherra erindi á þinginu auk fjölmargra annarra þátttakenda sem í fyrirlestrum sínum beindu sjónum að uppbyggingu og öryggi innviða í samgöngum og fjarskiptum frá ýmsum hliðum.

Aðrar greiningar.

Samhliða samráðsferlinu hafa starfshópar unnið að nýjum greiningum og tillögum.

- Starfshópur um almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar kynnti skýrslu í október 2024 með tillögum að 15 aðgerðum til að efla almenningssamgöngur milli höfuðborgarsvæðisins og Keflavíkurflugvallar fyrir árið 2030, á grunni framtíðarsýnar um almenningssamgöngur til ársins 2040. Meðal aðgerða sem lagðar voru til er að bæta þjónustu núverandi strætóleiða, efla aðgengi ólíkra hópa að almenningssamgöngum, undirbúa framtíðaraðstöðu fyrir almenningssamgöngur á Keflavíkurflugvelli og undirbúa orkuskipti.
- Stafshópur um fýsileika jarðganga á milli lands og Eyja skilaði af sér skýrslu haustið 2024. Niðurstaða hópsins var að vinna þyrfti þrepaskipta rannsókn á jarðlögum og hafsbótni á fyrirhugaðri gangaleið áður en unnt er að leggja fram nýtt mat á stofnkostnaði og fýsileika jarðganga. Þá þótti sýnt að ávinningur af framkvæmdinni væri mikill, ekki síst vegna mikils tímasparnaðar og aukinnar umferðar ferðamanna. Veggjöld eru talin geta staðið undir kostnaði við mannvirkið í heild eða að hluta.
- Starfshópurinn um stefnu fyrir virka ferðamata á smáfarartæki skilaði af sér skýrslu í júní 2025. Í skýrslunni voru kynntar tillögur að heildstæðri stefnu stjórnvalda og aðgerðaáætlun um virka ferðamata og smáfarartæki. Í stefnunni er vörðuð leið að framtíðarsýn þar sem samfélagslegt umhverfi styður við fjölbreytta ferðamata. Innviðir fyrir gangandi, hjólandi og smáfarartæki eru öruggir og þannig úr garði gerðir að virkir ferðamatar eru aðlaðandi og aðgengilegir valkostir, allt árið um kring.

Mat á umhverfisáhrifum samgönguáætlunar.

Unnið var að mati á umhverfisáhrifum áætlunarinnar og fylgdi umhverfisskýrsla sem mat áhrif samgönguáætlunar með tillögu að þingsályktun haustið 2023. Ekki er talin þörf á að uppfæra mat á umhverfisskýrslu sem fylgdi síðustu tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun haustið 2023. Ástæða þess er sú að í fyrri umhverfisskýrslu var að finna umfjöllun um helstu framkvæmdir sem gerð er tillaga um hér. Með tilliti til umhverfisáhrifa teljast því breytingar óverulegar, sérstaklega hvað varðar neikvæð umhverfisáhrif.

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 2024	Viðmið 2026	Viðmið 2030
A	Fjöldi farþega með almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu (þús. innstig)	11.900	15.780	20.514
B	Hlutfall almenningssamgangna, hjólræða og gangandi á höfuðborgarsvæðinu	25%*	26%	28%
C	Hlutfall almenningssamgangna, hjólræða og gangandi utan höfuðborgarsvæðisins	25%*	26%	28%
D	Öbundid slitlag á stofnvegum, utan hálendis	215 km	206 km	174 km

*Ferðavenjukönnun 2022.

Tafla 13. Mælikvarðar öruggra samgangna.

		Staða 2024	Viðmið 2026	Viðmið 2030
A	Fjöldi látinna og alvarlega slasaðra í umferðinni	241	132	107
B	Fjöldi slasaðra sjómanna	80	126	102
C	Flugslys og alvarleg flugatvik í flutningaflugi loftfara skráðum á Íslandi, mælt á hverjar 10.000 flughreyfingar	1,69	0,78	0,69
D	Aðskilnaður akstursstefna, hlutfall af vegum yfir 7.000 ÁDU með hámarkshraða >70 km/klst.	73,2%	77,9%	83,1%
E	Fjöldi einbreiðra brúa á Hringvegi	29	26	22

Tafla 14. Mælikvarðar hagkvæmra samgangna.

		Staða 2024	Viðmið 2026	Viðmið 2030
A	Slysakostnaður á ekinn km (kr./km ekinn)	13,6	9,8	8,0
B	Samgöngukostnaður heimila	15,7%	15,2%	15,2%

Tafla 15. Mælikvarðar umhverfislega sjálfbærra samgangna.

		Staða 2024	Viðmið 2026	Viðmið 2030
A	Losun gróðurhúsalofttegunda frá vegasamgöngum (kt CO ₂ -ígildi)	898*	855	812
B	Hlutfall vistvænna fólksbíla í umferð	18%	18%	26%

*Bráðabirgðatölur um losun gróðurhúsalofttegunda 2024.

Tafla 16. Mælikvarðar jákvæðrar byggðabróunar.

		Staða 2024	Viðmið 2026	Viðmið 2030
A	Fjöldi farþega með almenningssvögnum milli byggða	277.150	280.000	280.000
B	Fjöldi farþega með innanlandsflugi	695.000	695.000	695.000
C	Lengd tengivega með bundnu slitlagi	1.391	1.434	1.545

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 rúmlega 84 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 meira undir greiðum samgöngum við önnur lönd en flestar aðrar þjóðir. Á Íslandi eru flug og siglingar einu tiltæku samgöngumátarnir milli landa. Ítarlegar greiningar hafa verið gerðar á sambandi samgangna og annarra mælikvarða á velferð. Í „Airport Industry Connectivity Report 2024“, sem Samtök evrópskra flugvalla gefa út, kemur fram að 10% aukning í flugtengingum leiði til 0,5% aukningar í landsframleiðslu á mann. Öflugt millilandaflug og efling alþjóðlegra fluggátta snýst einnig um samkeppnishæfni landsins í samkeppni um ungt og vel menntað fólk, auk þess sem íslensk heimilisfesta millilandaflugfélaga og eignarhald á þeim eykur áfallaþol landsins og styrkir stöðu þess í alþjóðlegum samgöngum, bæði með tilliti til ferðamanna og vöruflutninga. Efling flugsamgangna og samkeppnishæfni alþjóðaflugs mun þannig styðja við hagsæld og stuðla að margháttuðum framförum hér á landi.

Náttúrufarsbreytingar vegna aukins magns gróðurhúsalofttegunda í andrúmsloftinu er mál sem hefur sífellt meiri þýðingu. Ísland hefur undirgengist alþjóðlegar skuldbindingar til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og unnið hefur verið eftir aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum. Stór hluti losunar á beinni ábyrgð landsins kemur frá samgöngum, og þá sérstaklega frá vegasamgöngum. Áherslur, aðgerðir og forgangsroðun framkvæmda miða 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 efla og viðbrögð aðila samhæfð svo ekki komi til samgöngurofs.

Landshlutar.

Lífsgæði og velmegun í öllum landshlutum eru mjög háð greiðum og öruggum samgöngum. Viðfangsefni og áherslur í samgöngum eru þó mismunandi milli landshluta.

Lykilþáttur í því að tryggja öryggi er að samgönguinnviðir 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 í Vestur-Evrópu. Vegagerðin hefur áætlað að uppsöfnuð viðhaldsþörf á þjóðvegakerfinu sé um 180 milljarðar kr. Isavia hefur áætlað að uppsöfnuð viðhaldsþörf á innanlandsflugvöllum sé um 16 milljarðar kr. Aukið framlag til viðhalds vega í þessari samgönguáætlun er mikilvægt skref í þá átt að verja þau verðmæti sem felast í veginnviðum landsins. Mikilvægt er að fjárfesting í samgönguinnviðum verði nægjanleg til lengri tíma til þess að tryggja öryggi og að samgöngukerfið geti komið til móts við þarfir þjóðarinnar og þróun atvinnuvega, hvort sem er í ferðaþjónustu eða útflutningsiðnaði.

Þjóðvegakerfið er megintenging samfélaga innan landshluta og milli þeirra. Um vegina fer meginstraumur fólks- og vöruflutninga ásamt sífelldu 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, Skógarstrandarvegi, Norðausturvegi um Brekknaheiði, Norðausturvegi um Skjálfandaflljót, Bárðardalsvegi, á Hringvegi um Suðurfirði og Lagarfljót, um Lón og við Skaftafell og Axarvegur um Öxi. Aðskilnaður akstursstefna á stofnleiðum frá höfuðborgarsvæðinu, Reykjanesbraut, Suðurlandsvegi og Vesturlandsvegi, mun stuðla að greiðari umferð og fækkun slysa.

Langstærstur hluti vöruflutninga milli landshluta er með bifreiðum um þjóðvegi landsins. Álag á vegi hefur aukist hratt á undanförmum árum, sem á einnig við um umferð þungra bifreiða með tilheyrandi fjárfestingum í viðhaldi vega. Efling strandsiglinga umhverfis landið og aukin hlutdeild þeirra í vöruflutningum gæti þannig dregið til muna úr álagi og niðurbroti vega ásamt því að draga úr kolefnisspori vöruflutninga hér á landi.

Samvinnuverkefnið 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 milljörðum kr., eftir útfærslu. Heildarakstur á höfuðborgarsvæðinu gæti minnkað um 150.000 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. Við forgangsstöðun jarðgangakosta er mikil áhersla lögð á öryggi vegfarenda. Komist verður hjá hvímlendi 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 forgangsstöðun mun tryggja að sífelld 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 skólasóknarsvæði 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 ferðamata 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 hágæðaalmenningsamgangna, Borgarlínu, ásamt nýju stofnleiðakerfi hjóltreidda 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 gjaldtöku 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, jarðgangaaætlun eða samvinnuverkefninum, 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 samgjörnnum 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 byggðarlögum sem að þeim liggja og stuðla þannig að auknum 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, heldur einnig mikilvægur öryggisþáttur fyrir allt landið, svo sem vegna heilbrigðisþjónustusóknar og sjúkraflutninga. 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 atvinnu- og samfélagsþróun. Mikil tækifæri kunna að liggja í þróun rafflugs, ekki síst í innanlandsflugi hér á landi. Eldsneytiskostnaður er stór hluti rekstrarkostnaðar í flugi og því gætu orkuskipti auðveldað aukið flug. Aukið vægi innlendra og vistvænna orkugjafa í flutningum mun draga úr kostnaði, áhættu í rekstri og umhverfisáhrifum. Mikil tækifæri gætu legið í því að horfa til hafna sem orkumiðstöðva varðandi endurnýjun orkugjafa í samgöngum til framtíðar. Hafnir tengja saman sjóflutninga og landflutninga og munu í auknum mæli þjónusta orkuframleiðslu, -sölu og -dreifingu. Flestar hafnir eru miðstöðvar með tengingu við raforkukerfi, eldsneytisdreifingu og flutningastarfsemi. Með hóflegum uppbyggingarkostnaði er því mögulega hægt að þróa þær í „orkumiðstöðvar“ þar sem hægt er að hlaða rafmagns- og vetnisflutningatæki, veita skipum landtengda raforku og geyma og dreifa grænu eldsneyti á borð við vetni, metanól eða ammoníak. Hafnir eru einnig tengipunktar þar sem vörur fara milli flutningaleiða. Til framtíðar er ljóst að mörg tækifæri eru til árangurs.

Almenningur.

Samgöngur hafa mjög mikil áhrif á daglegt líf landsmanna og eru lykilþáttur í allri þjóðfélagsþróun til framtíðar. Þær áherslur sem samgönguáætlun boðar hafa margháttað 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, hjólréiðar 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 rannsóknum 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 aldurshópa. Hættulegum vegarköflum mun fækka stöðugt, m.a. með innleiðingu á heildstæðu umferðaröryggismati á þjóðvegakerfinu. Þá mun öruggt farnetssamband á öllum stofn- og tengivegum 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.

2.3. Sérstök áherslumál

Í þessari samgönguáætlun taka áherslur og aðgerðir m.a. mið af nýjum áskorunum og niðurstöðum greininga sem unnin hafa verið á einstaka málaflokkum samgangna.

Virkir ferðamátar – drög að stefnu.

Fjárfestingar í innviðum fyrir virka ferðamata skila töluverðum samfélagslegum og efnahagslegum ávinningi. Aukin notkun virkra ferðamáta dregur úr bílaumferð og tilheyrandi umferðartöfum sem leiðir til skilvirkari umferðar, styttri heildarferðatíma en ella, minni hávaða og minni mengunar. Uppbygging innviða fyrir virka ferðamáta eykur öryggi óvarinna vegfarenda og dregur úr kostnaði vegna slysa. Íbúar sveitarfélaga, sem leggja áherslu á góðan aðbúnað fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, njóta aukins aðgengis að fjölbreyttari og hagkvæmari ferðamátum allt árið um kring.

Aukin notkun virkra ferðamáta lækkar samgöngukostnað heimila með minni þörf á kaupum og rekstri bifreiða, auk lægri eldsneytis- og viðhaldskostnaðar. Rannsóknir sýna jafnframt að hver króna sem fjárfest er í hjóla- og göngustígum skilar sér margfalt til baka í formi bættrar lýðheilsu og minni fjárfestingarþarfar í kostnaðarsömum innviðum fyrir bílaumferð.

Starfshópur um stefnu fyrir virka ferðamáta og smáfarartæki var skipaður af innviðaráðherra í september 2024. Starfshópurinn skilaði af sér drögum að stefnu í júní 2025 ásamt aðgerðaáætlun. Stefnudrögin eru hluti af þessari samgönguáætlun og skýrslu hópsins má finna í viðhengi.

Viðnámsþol og tvöföld nýting innviða.

Áfallaþol innviða og samgöngukerfa er sífellt mikilvægara viðfangsefni, hvort sem er í ljósi þróunar í alþjóða- og öryggismálum, fjölþáttaðna eða viðvarandi náttúruvára víða um land. Brýnt er að kortleggja mikilvæga innviði landsins, regluverk og verklag með tilliti til nauðsynlegs viðbragðs komi til neyðarástands. Þá er einnig mikilvægt að huga að tvöfaldri nýtingu innviða en það snýst um að gera nauðsynlega innviði, sem notaðir eru dagsdaglega til borgaralegra nota þannig í stakk búna að þeir nýtist einnig til að takast á við neyðarástand.

Ísland er þátttakandi í vinnu við norræna stefnu um viðnámsþol í samgöngum (NTPC) sem miðar að því að efla seiglu og öryggi mikilvægra samgöngukerfa á hættu- og neyðartímum, bæði út frá borgaralegum hagsmunum og varnartengdum sjónarmiðum. Í því felst að skilgreina lykilinnviði samgangna og samgönguleiðir milli Norðurlanda á hættu- og neyðartímum.

Stefnan er á að tryggja samfellu milli langtímaþróunar samgönguinnviða og áætlana um nýtingu þeirra á hættu- og neyðartímum. Áhersla þarf að vera á að viðhalda og styrkja viðnámsþrótt þessara meginsamgönguinnviða sem og þeirra varaleiða sem geta komið að gagni. Stefnan verður kynnt vorið 2026.

Farnet á vegum.

Hluti þjóðvegakerfisins er enn án farnets og engin markaðsleg áform eru um úrbætur. Það veldur misskiptingu í aðgengi að nauðsynlegri þjónustu, hamlar gegn atvinnuuppbyggingu og teflir öryggi vegfarenda víða í tvísýnu. Farsíminn er mikilvægasti öryggisbúnaður landsmanna á ferðalögum. Sambandsleysi á tengivegum skapar óöryggi hjá heilu byggðarlögunum og ógnar velferð vegfarenda komi til áfalla þar sem ekki næst samband við 112. Því þarf að tryggja fyrirsjáanleika um úrbætur og jafnræði landsmanna í aðgengi að farneti, óháð því hvort þeir ferðast um stofnvegi eða tengivegi.

Eigin uppbyggingu farnetsfyrirtækja á samfelldu áreiðanlegu farneti gagnvart öllum stofnvegum á láglendi á að ljúka fyrir árslok 2028, á grundvelli krafna í tíðniheimildum frá Fjar-skiptastofu. Stjórnvöld eru ekki í aðstöðu til að leggja sambærilegar kvaðir á farnetsfyrirtækin er kemur að tengivegum. Í ljósi fyrirsjáanleika um úrbætur á farneti gagnvart stofnvegum er tímabært fyrir stjórnvöld að huga einnig að úrbótum gagnvart tengivegum.

Með markvissri stefnu um bætt farnet á tengivegum og tilheyrandi aðgerðum verður jafnræði byggða aukið, öryggi vegfarenda bætt og vegakerfið uppfært svo betur megi hagnýta tækninýjungar í þágu vegasamgangna víðar en á stofnvegum.

Samkeppnishæfni alþjóðaflugs og -siglinga.

Íslenska þjóðin byggir afkomu sína að verulegu leyti á alþjóðlegum samgöngum, hvort sem er yfir hafið eða milli landshluta. Sem eyríki er Ísland sérlega viðkvæmt fyrir slíkum göldum þar sem aðgengi að öðrum umhverfisvænni flutningaleiðum er ekki til staðar. Þannig gegna millilandaflug og skipaflutningar veigameira hlutverki fyrir íslenskt samfélag en flest nágrannalönd. Samkeppnishæfni beggja greina er því nátengd efnahagslegri velferð og atvinnuþróun hér á landi.

Aðgerðir ESB gegn loftslagsbreytingum, og þá einna helst viðskiptakerfi með losunarheimildir (ETS), fela í sér áskorun fyrir samkeppnishæfni bæði flugs og siglingar. Samkvæmt kerfunum þurfa bæði flug- og skipafélög að greiða fyrir losunarheimildir á leiðum innan sambandsins en ekki eða takmarkað á leið út úr því. Sem dæmi þurfa alþjóðleg skipafélög sem sigla frá meginlandi Evrópu til Norður-Ameríku að greiða 50% fyrir losunarheimildir. Skipafélög sem siglir fyrst frá meginlandi Evrópu til Íslands og þaðan til Norður-Ameríku greiðir 100% fyrir losunarheimildir fyrri legg ferðarinnar og 50% þann síðari. Bent hefur verið á að þannig dragi kerfið úr hagkvæmni sjóflutninga yfir Norður-Atlantshafið með því að beina skipaumferð frá meginlandi Evrópu beint til Bandaríkjanna í stað viðkomu á Íslandi. Hið sama á við um tengiflug yfir Norður-Atlantshaf með viðkomu á Íslandi.

Sóknarfæri eru í eflingu menntunar bæði í siglingum og í flugi og flugtengdum greinum. Hagsmunaaðilar í greinunum hafa bent á ýmsar leiðir til þess, svo sem með því að menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi. Blikur eru á lofti í siglingum vegna fækkunar útskrifaðra skipstjórnarmanna undanfarin ár. Félag skipstjórnarmanna hefur lagt til að hér verði stofnaður skóli sjávarútvegs og siglinga. Er það mat félagsins að slíkur skóli myndi stórefla nám í skipstjórn og sjávarútvegstengdum greinum.

Þá hefur íslensku alþjóðlegu skipaskránni hnignað undanfarin ár. Engin kaupskip eru nú þar skráð, en þau voru 39 árið 1987. Öflug íslensk skipaskrá myndi styrkja rekstrargrundvöll íslenskra skipafélaga, auk þess sem eftirspurn eftir vel menntuðu og þjálfuðu starfsfólki í greininni gæti aukist.

Þá er stöðugt unnið að því að greiða fyrir því að fjölga áfangastöðum íslenskra flugrekenda með gerð loftferðasamninga, bæði hvað varðar flug með farþega og farm. Þannig eykst samkeppnishæfni íslenskra flugrekenda.

Innviðaráðuneytið hefur staðið og mun áfram standa vörð um hagsmuni landsins í mál-efnum flugs og siglinga í samstarfi við önnur ráðuneyti og stofnanir á alþjóðavettvangi, ekki síst innan Evrópusambandsins, Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og Alþjóðasiglinga-málastofnunarinnar (IMO). Enn fremur mun ráðuneytið vinna að framgangi þeirra verkefna sem aukið geta samkeppnishæfni alþjóðlegra samgangna til og frá Íslandi.

Efling strandsiglinga.

Vöruflutningar með skipum eru orkuhagkvæm flutningaleið og eldsneytisnotkun er töluvert minni á hvert tonn sem flutt er með skipum en ökutækjum. Innviðaráðuneytið fól Vegagerðinni að greina möguleika og móta aðgerðir til að efla vöruflutninga á sjó meðfram ströndum landsins í stað flutninga á þjóðvegum. Vegagerðin skilaði skýrslu til ráðuneytisins í desember 2024 (Strandflutningar við Ísland – Greining á möguleikum til eflingar strandflutninga). Í kjölfar skýrslunnar skipaði innviðaráðherra starfshóp um strandsiglingar í ágúst 2025. Hlutverk starfshópsins er að leggja fram aðgerðaáætlun um leiðir til að efla strandflutninga hér á landi, þ.e. hvernig megi auka vöruflutninga á sjó í stað flutninga á þjóðvegum, m.a. til þess að minnka álag á vegi landsins og draga úr umhverfisáhrifum. Starfshópurinn mun vinna með skýrslu Vegagerðarinnar og greina hvernig unnt sé að efla vöruflutninga með strandflutningum og leggja fram aðgerðaáætlun til að ná því markmiði. Tillögur hópsins verða lagðar til grundvallar við frekari stefnumótun í málaflokknum.

Fjármögnun vegainnviða.

Stjórnvöld hafa um nokkurt skeið unnið að því að endurskoða tekjuöflun ríkisins af umferð. Mikilvægt er að tryggja að hún 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.

Ljóst er að stórar áskoranir eru fram undan við uppbyggingu vegainnviða til framtíðar, bæði í nýframkvæmdum og viðhaldi. Tekjur ríkisins hafa um nokkurt skeið farið minnkandi bæði vegna sparneytnari ökutækja en einnig með tilkomu rafmagnsbíla og tvinnbíla sem hafa þar að auki leitt af sér þyngri ökutæki og þannig aukið álag á vegi landsins. Upptaka kílómetragjalds á ökutæki tengir notkun ökutækis á vegum landsins við gjöldin og þannig eru greiðslur af notkun vegakerfisins í samræmi við notkun á því. Við frekari stefnumótun er unnt að greina hvernig staðbundin og/eða tímabundin gjöld geta hjálpað til við að stýra álagstoppum umferðar og stuðlað að betri nýtingu innviða og minni staðbundinni mengun vegna ökutækja með betri dreifingu umferðar yfir daginn. Veggjöld í skynsamlegum mæli geta tryggt auknar tekjur og þau stuðla að sanngirni þar sem notendur vegakerfisins greiða fyrir notkunina en jafnframt er unnt að stýra umferð með veggjöldum og draga þannig úr kolefnislosun. Mikilvægt er að gjaldtökukerfi séu sanngjörn og að áhrif þeirra á mismunandi hópa séu metin gaumgæfilega þar sem viðhorf til veggjalda geta verið neikvæð og þau talin óréttmæt ekki síst ef ekki ríkir gagnsæi í því hvernig gjöldin eru lögð á og hvernig þeim er ráðstafað.

Nýtt tekjuöflunarkerfi ríkisins af ökutækjum og umferð.

Fyrsta skrefið í breyttri tekjuöflun ríkisins af ökutækjum og umferð var innleiðing nýs tekjuöflunarkerfis með lögum um kílómetragjald vegna notkunar hreinorku- og tengiltvinnbifreiða, nr. 101/2023, sem tóku gildi 1. janúar 2024. Megináherslan í nýju tekjuöflunarkerfi felst í því að gjalddakan færist í meira mæli á afnot af samgönguinnviðum þannig að þeir borgi sem noti. Sú leið er í samræmi við framtíðarsýn stjórnvalda víða um heim um gjalddöku vegna notkunar á samgönguinnviðum. Næsta skref innleiðingar nýs tekjuöflunarkerfis er upptaka kílómetragjalds einnig fyrir ökutæki sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Kílómetragjaldið mun taka mið af þyngd ökutækja og þar með af vegsliti sem þau valda. Með því verður gjalddaka af ökutækjum í betra samræmi við áhrif þeirra á viðhaldskostnað vegakerfisins. Breytingarnar skjóta ekki aðeins styrkari stoðum undir tekjuöflun ríkisins heldur koma þær einnig á skilvirkara og sanngjarnara gjaldakerfi fyrir eigendur og umráðamenn ökutækja.

Innviðafélag.

Í samræmi við stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar um að auka fjárfestingu í samgöngum og hefja kraftmiklar framkvæmdir um land allt hyggst ríkisstjórnin rjúfa kyrrstöðu í jarðgangagerð og vinna á viðhaldsskuld í vegakerfinu með því að greina hugmyndir um stofnun innviðafélags.

Í vor hófst stefnumótunarvinna vegna þessarar fyrirætlanar og í sumar var stofnaður stýrihópur á vegum innviðaráðuneytis, forsætisráðuneytis og fjármála- og efnahagsráðuneytis sem ætlað er að útfæra nánar hugmyndir um skipulag innviðafélags.

Tilgangur félagsins er að koma á nýju skipulagi fjármögnunar við framkvæmd stórra samgöngumannvirkja. Félagið, sem sjálfstæður lögaðili, mun starfa á sjálfbærum fjárhagslegum grundvelli en jafnframt með það samfélagslega markmið að flýta fyrir þjóðhagslega mikilvægum framkvæmdum.

Markmið innviðafélags er að tryggja hraðari framvindu stórra samgöngumannvirkja með því að:

- tryggja samfellu í útgjöldum ríkisins til málaflokksins,
- tryggja faglega og skilvirka verkefnastjórnsýslu varðandi undirbúning og framkvæmd stærri samgöngumannvirkja,
- byggja upp sérhæfða þekkingu á innviðafjármögnun og áhættustýringu.

Forgangsroðun verkefna skulu miða við þau markmið og áherslur sem fram koma í samþykktri samgönguáætlun og fjárfestingarramma í fjármálaáætlun og fjárlögum hverju sinni.

Fyrstu verkefnin sem verða tekin til skoðunar af hálfu félagsins verða Ölfusárbrú, Fljótagöng og Sundabraut. Stefnt er að því að fyrstu samningar um hvert verkefni liggi fyrir á næstu misserum. Fjármögnun félagsins og verkefna þess byggist á fjórum stöðum:

- Árlegt eiginfjárframlag samkvæmt samningi við ríkið til næstu ára
- Lánsfjármögnun með ríkisábyrgð eða endurlánum
- Gjaldtaka af samgöngumannvirkjum í eigu félagsins
- Fjárfesting lífeyrissjóða og annarra fjárfesta.

Félagið fer með eignarhald þeirra mannvirkja sem það fjármagnar. Hægt verður að færa eignarhald mannvirkja til ríkisins eftir að þau hafa verið tekin í notkun á grundvelli samkomulags þar að lútandi, enda hafi það ekki neikvæð áhrif á afkomu félagsins.

Áfram er unnið að útfærslu innviðafélags í starfshópi ráðuneytanna þriggja með aðkomu Vegagerðarinnar. Stefnt er að því að lagt verði fram frumvarp um félagið á Alþingi á vorþingi 2026.

3. Grunnnet samgangna.

Skilgreining.

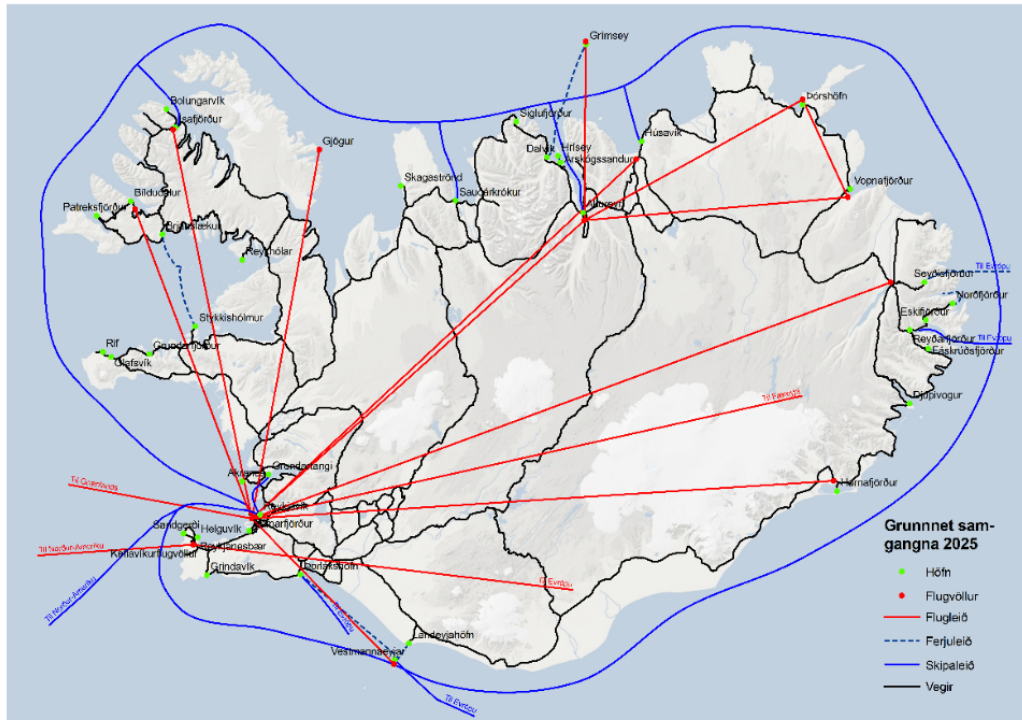
Grunnnet vegakerfisins er stofnvegir eins og þeir eru skilgreindir í 8. gr. vegalaga, nr. 80/2007: „Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu 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 flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.“

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

Uppbygging grunnnetsins.

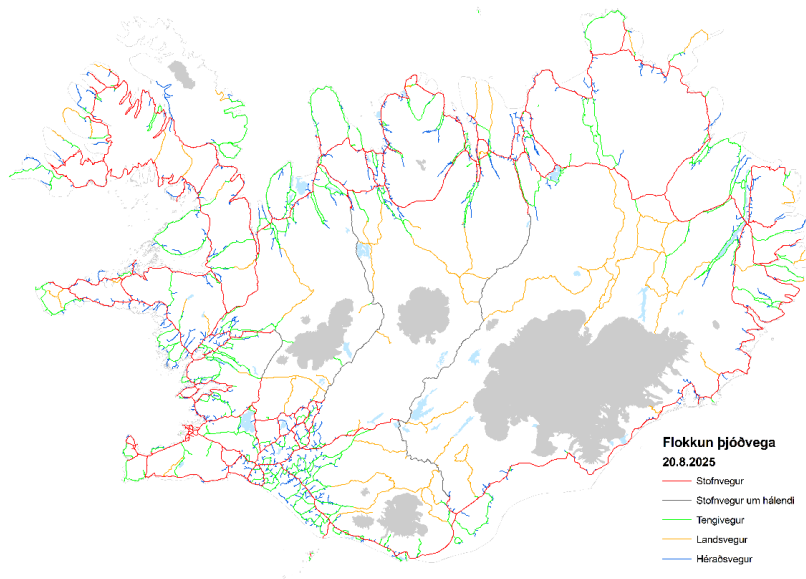
Uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.

Skilgreint grunnnet samgangna á landinu er tæplega 4.823 km vegakerfi, 38 hafnir og 13 flugvellar. Innviðir samgangna eru umfangsmeiri og er þjóðvegakerfið rúmlega 12.900 km að lengd. Stofnvegir eru 4.823 km, tengivegir 3.510 km, héraðsvegir 2.640 km og landsvegir tæplega 1.980 km. Bundið slitlag er á 5.961 km. Af 1.174 brúm í þjóðvegakerfinu eru 632 einbreiðar, þar af voru 29 brýr á Hringveginum einbreiðar í lok árs 2024.

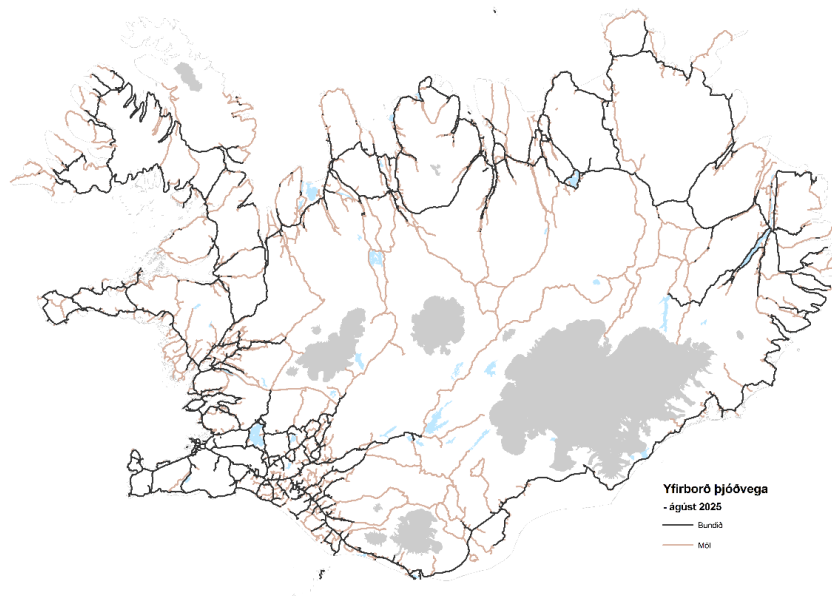


Mynd 1: Grunnnet samgangna 2025.

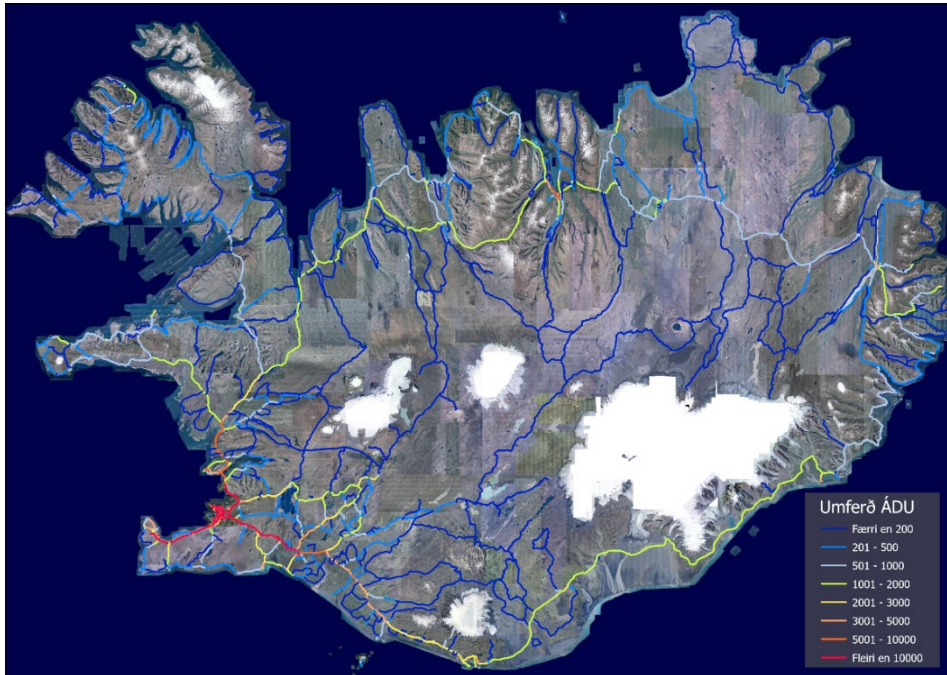
Miðað er við að allir byggðakjarnar með um það bil 100 íbúa eða fleiri tengist grunnneti á landi. Einnig er það látið ná til þeirra staða sem gert er ráð fyrir að verði hvað mikilvægastir fyrir fiskveiðar, ferðaþjónustu og flutninga að og frá landinu. Grunnnetið er samfelldt og liggur um þéttbýlisstaði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



Mynd 2: Flokkun þjóðvega árið 2025.



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



Mynd 4: Ársdagsumferð (ÁDU) árið 2024.

Þær hafnir teljast til grunnnets samgönguáætlunar sem um fara árlega meira en 10.000 tonn af vörum eða þar sem landað er meira en 8.000 tonnum af sjávarafli, 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. Hrafnagilsvegur kemur nýr inn sem stofnvegur eftir færslu Eyjafjarðarbrautar vestri út fyrir þéttbýlið í Hrafnagili. Einnig kemur Hallsvegur aftur inn sem stofnvegur. Reykhólahöfn, Patreksfjarðarhöfn og Helguvíkurhöfn 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, Patreksfjarðarhöfn og Helguvíkurhöfn, en stofnvegurinn að Keflavíkurhöfn og Njarðvíkurhöfn, þ.e. Keflavíkurvegur, fellur af vegaskrá. Sú breyting er gerð á Hlíðarvegi, frá Vopnafirði til Hringvegar, að flokkun hans er breytt úr stofnvegi í tengiveg. Flokkun Axarvegar er einnig breytt úr tengivegi í stofnveg, en Skriðdals- og Breiðdalsvegi er breytt úr stofnvegi í tengiveg milli Axarvegar og Hringvegar.

Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar.

Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar 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 er ráð fyrir nýju svæði fyrir vöruflutninga. Þá er lögð áhersla á að bæta aðkomu að flugvöllum, með yfirbyggðum gönguleiðum og aðstöðu fyrir fjölbreytta ferðamata.

4. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda.

Eitt meginverkefni gildandi fjármálaáætlunar er að draga úr þenslu í þjóðfélaginu og halda aftur af ríkisútgjöldum. Þá er stefnt að hallalausum fjárlögum fyrir árið 2027. Fjármálaáætlun er endurnýjuð árlega.

Aukist svigrúm mun það hafa jákvæð áhrif á ramma samgönguáætlunar og forgangsöröðun framkvæmda og/eða þjónustustig vetrarþjónustu, almennrar þjónustu og almenningssamgangna.

Á tímabili áætlunarinnar til ársins 2040 er gert ráð fyrir að tæplega 1.010 milljörðum kr. verði varið til samgöngumála. Fjárveitingar skiptast með eftirfarandi hætti:

4.1. Samgöngustofa.

Starfsemi Samgöngustofu er mótuð í stefnu stofnunarinnar 2025–2029. Þar er áhersla lögð á öryggi í samgöngum, aðgengilega þjónustu, samfélagslega ábyrgð og nútímalegt innra starf.

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 8,3 milljarða kr. á tímabilinu og samanstanda af árgjöldum starfsleyfishafa, þjónustutekjum vegna nýsmíða og breytinga á skipum, breytinga á áður útgefnum heimildum, endurgreiddum kostnaði við samnorrænan 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 tímabili aðgerðaáætlunar (2026–2030) er áætlað 7,1 milljarður kr.

Áætluð heildarútgjöld Samgöngustofu að teknu tilliti til samþykkrar fjármálaáætlunar fyrir árin 2026–2030 eru tæplega 18,2 milljarðar kr.

4.1.2. Gjöld.

Kostnaður við rekstur Samgöngustofu skiptist í launakostnað sem er stærsti gjaldaliður stofnunarinnar og svo önnur rekstrargjöld sem eru ýmis aðkeypt þjónusta, húsaleiga og vörukaup.

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. Verkefni byggja á greiningu gagna sem eru forsendur fyrir aðgerðum og uppbyggingu öryggismenningar. 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 fagråd samgangna svo að einhver séu nefnd.

Samgöngustofa heldur skrá yfir öll umferðarslys sem skráð eru af lögreglu og slys/óhöpp sem skráð eru hjá fyrirtækinu arekstur.is.

Flugrekendum og starfsleyfishöfum flugleiðsögu ásamt skirteinishöfum 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 sjóslysa-gagnagrunn (EMCIP). Slysa- og atvikaskráning Samgöngustofu er afar mikilvæg fyrir forvarnir og gerir Samgöngustofu 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 áhættuhegðun 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 öryggisáætlu 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 flugmálayfirvalda 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 Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) og Siglingamálastofnun 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 öryggiskrafa. Með markvissum rannsóknum og þátttöku í starfi alþjóðastofnana á sviði öryggismála siglinga verði tryggt að alþjóðlegar reglur taki mið af íslenskum aðstæðum.

Samgöngustofa og fagráð um siglingamál 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 atvikaskráningarkerfi fyrir sjómenn, ATVIK-sjómenn, þar sem útgerðir geta sjálfar haldið utan um þau atvik sem eiga sér stað í skipum þeirra 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 rúmir 84 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. Áfram verður unnið að því að Ísland verði í hópi 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 göngustiga 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.
- Lagfæra umhverfi vega til að minnka líkur á alvarlegum afleiðingum slysa sem verða við útafakstur.
- Aðskilja akstursstefnu á umferðarþyngstu 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 1.4.

4.1.2.3. Eftirlit með innlendum aðilum.

Samgöngustofa hefur eftirlit með og annast úttektir á þeim sem hafa starfsleyfi útgefin af 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. fyrirtækjum í Isavia-samstæðunni 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-fag-giltra 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 leyfissskyldum aðilum, t.d. leigubílum, og hópferðaleyfishöfum. Umferðareftirlit og eftirlit með hleðslu, frágangi og merkingu farms er hjá lögreglunni. Samgöngustofa hefur eftirlit með því 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 því að ástand, búnaður, rekstur og mönnun skipa á erlendum fána, annarra en fiskiskipa, sem koma í höfn hér á landi, sé í samræmi við alþjóðasamþykktir. Markmiðið er að draga úr siglingum skipa um heimshöfin sem uppfylla ekki kröfur alþjóðasamþykktta. 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 skráanna og skipa-, skírteina- og lögskráningarkerfis. Með hliðsjón af stefnu Samgöngustofu verður sérstök áhersla lögð á sjálfsafgreiðslu og aðgengilega rafræna þjónustu.

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 hagkvæmnimarkmið samgönguáætlunar. Árangur af þjónustu Samgöngustofu er mældur með reglubundnum notendakönnunum og niðurstöður þeirra nýttar til stöðugra umbóta.

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), Samtök 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 2027. 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 aðgerðaáætluninni. Aðgerðaáætlunin er unnin í samráði við aðrar stofnanir og með tilkomu alþjóðlegs viðskiptakerfis um losunarheimildir í flugi (CORSIA) er fyrirjáanlegt 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. Væntanlegar 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 á milli stofnana.

Losun frá alþjóðaflugi og alþjóðasiglingum er 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 (CORSIA) með langtímamarkmiði til ársins 2050 um samdrátt í losun. Innan Evrópu er viðskiptakerfið ETS í gildi en samspil þessara tveggja kerfa getur skaðað samkeppnistöðu Íslands gagnvart öðrum Evrópulöndum og löndum utan Evrópu.

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. Um talsverð losun tengist samgöngum á landi og hafa stjórnvöld því lagt ríka áherslu á að stuðla að þeim verkefnum sem draga úr losun gróðurhúsalofttegunda í vegasamgöngum.

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 lendingarstöðum. 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.

Flugvellirnir á Akureyri, Egilsstöðum, í Keflavík og Reykjavík eru millilandaflugvellir sem flugrekendur geta skráð til vara ef ekki er hægt að lenda á upphaflegum áfangastað.

Keflavíkurflugvöllur

Keflavíkurflugvöllur er á besta stað landsins fyrir stóran millilandaflugvöll. Það er því mikið í húfi að Keflavíkurflugvöllur og samgöngur um hann verði ekki flöskuháls inn í landið, hvorki til skemmri né lengri tíma litið. Keflavíkurflugvöllur hefur vaxið hratt á undanförunum árum, samhliða hröðum vexti ferðaþjónustu hér á landi. Áframhaldandi uppbygging Keflavíkurflugvallar mun styðja við áframhaldandi hagvöxt á Íslandi. Stefnt er að því að völlurinn þróist áfram með það að markmiði að hann standist samanburð við bestu flugvelli í heimi. Greina þarf mögulegar legur flugbrauta framtíðarinnar í samræmi við leiðbeiningar Flugöryggisstofnunar Evrópu, EASA, sem hafa flugöryggi að leiðarljósi og endurspeгла á hverjum tíma nýjustu þekkingu og bestu starfsvenjur með hliðsjón af reynslu um allan heim og

vísindalegum og tæknilegum framförum. Tryggja þarf vaxtarmöguleika flugvallarins til langrar framtíðar í góðri samvinnu við aðliggjandi sveitarfélög með því m.a. að taka frá rými í skipulagi fyrir nýjar flugbrautir og gæta þess að vaxtarmöguleikum flugbrautakerfisins verði ekki spillt vegna ásóknar í lóðir nærri flugvöllinum og með því að tryggja rými í skipulagi fyrir lagna- og samgönguleiðir að og fram hjá flugvöllinum.

Til framtíðar þarf að gera ráð fyrir fjölbreyttum samgöngumátum, þar á meðal göngu- og hjólaleiðum og sérrými fyrir almenningssamgöngur. Tryggja þarf greiðar, hagkvæmar, vel merktar samgöngur milli Keflavíkurflugvallar, nærliggjandi sveitarfélaga og höfuðborgarsvæðisins. Tryggja þarf aðgengi fyrir alla og góðar tengingar milli ólíkra samgöngumáta, sér í lagi við almenningssamgöngur styrktar af hinu opinbera, sbr. sértæka eigandastefnu ríkisins fyrir Isavia ehf.

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. lendingargjöld, 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 flugvöllinum samkvæmt þjónustusamningi.

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

Isavia ANS ehf. rekur leiðarflugþjónustu í úthafssvæði og innanlandssvæði og aðflugsþjónustu fyrir Reykjavíkurflugvöll og Keflavíkurflugvöll. Alþjóðaflugþjónustan nær yfir þjónustu í íslenska flugstjórnarsvæðinu sem er að stórum hluta alþjóðlegt úthafssvæði og er meginhluti kostnaðarinnar innheimtur af notendum samkvæmt svokölluðum „ICAO Joint Finance“-samningi. Lítil hluti kostnaðar er innheimtur af notendum í innanlandsflugi. Aðflugsþjónustan er fjármögnuð í gegnum aðflugsgjöld sem Isavia ANS innheimtir af Isavia ehf. og Isavia Innanlandsflugvöllum. Keflavíkurflugvöllur innheimtir svo aðflugsgjöld af notendum flugvallarins en gjaldið er ekki innheimt af notendum Reykjavíkurflugvallar.

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 nýfrankvæmdir.

Forgangsstöðun flugvallaframkvæmda. Í forgangi verður að uppfylla öryggiskröfur á flugvöllum, svo sem að bregðast við frávikum. Varaflugvallagjald sem innleitt var árið 2023 var sett á til að fjármagna nýfrankvæmdir sem myndu auka öryggi stærstu flugvallanna en nú er

það nýtt í allar framkvæmdir í innanlandsflugvallakerfinu. Til þess að alþjóðaflugvelli í grunnneti, Reykjavíkflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur, uppfylli samræmdar kröfur EES-samningsins í reglugerð nr. 464/2007, um flugvelli, er nauðsynlegt að setja upp aðflugsljós á þremur flugbrautum á þessum flugvöllum.

Samhliða verður unnið að uppbyggingu minni lendingarstaða svo þeir geti þjónað hlutverki sínu vegna sjúkra- og almannaflegs.

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 með uppsetningu EGNOS-stöðvar við Hólmavík.

Samgöngustofa hefur samþykkt áætlun Isavia ANS um hæfisbundna leiðsögu í samræmi við reglugerð nr. 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 lendingarstaði. 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 lendingarstaði er mismunandi.

Undirbúa þarf flugvöllina fyrir orkuskipti í flugi en hraði þess verkefnis ræðst af hversu mikla áherslu flugrekendur, bæði flugfélög og flugskólar, setja í breytingar á sínum flugflota.

Á flestum flugvöllum er þriggja fasa rafmagn en styrkja þarf heimtaugar. Verkefni næstu fimm ára er að vinna með flugrekendum í þarfagreiningu og aðlaga þjálfun starfsmanna að breytingum á flugvélaakosti. Þegar niðurstaða er komin varðandi orkugjafa og tímalínu endurnýjunar á flugflota þarf að setja upp viðeigandi búnað eins og þarf.

Á árinu 2026 verður tekinn í notkun fjarturn fyrir flugumferðarstýringu á Reykjavíkflugvelli í samvinnu Isavia Innanlandsflugvalla og Isavia ANS.

Sú þróun að flytja flugumferðarstýringu einstakra flugvalla í miðlæga miðstöð er á fullri ferð bæði á Norðurlöndunum og meginlandi Evrópu. Framtíðarsýnin er að nýta þessa tækni á fleiri stöðum og að á næsta áratug verði sjúkra- og áætlunarflugvöllum fjarstýrt frá flugumferðarstjórnarmiðstöð. Verkefnið mun skila hagræðingu í starfsmannahaldi og opna fyrir sólarhringsflugumferðarstjórnun á ákveðnum flugvöllum.

Helstu framkvæmdir.

Reykjavíkflugvöllur, flugstöð.

Lagt er til að byggja nýja flugstöð á Reykjavíkflugvelli, sem verði samvinnuverkefni. Áætlað er að árið 2026 verði unnin þarfagreining með flugrekendum og flugafgreiðsluaðilum ásamt hönnunarundirbúningi. Gert er ráð fyrir að framkvæmdatími gæti verið um 24 mánuðir.

Egilsstaðaflugvöllur, akbraut.

Hönnun á fyrsta áfanga akbrautar meðfram flugbraut Egilsstaðaflugvallar er á lokastigum undirbúnings og hönnunar. Lagt er til að farið verði í jarðvegsframkvæmdir og fergingu

svæðis á árinu 2026. Verkefnið mun taka 30 mánuði. Verkefnið er lykilþáttur í því að efla hlutverk Egilsstaðaflugvallar sem varaflugvallar millilandaflugs.

Egilsstaðaflugvöllur, aðflugsljós.

Lagt er til að aðflugsljós verði sett upp við Egilsstaðaflugvöll á árunum 2026 og 2027.

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 og flughlaða, ljósa og flugupplýsingabúnaðar og fasteigna.

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 rekstur almenningssamgangna milli þéttbýlisstaða, þ.m.t. ferjur, landsamgöngur, innanlandsflug sem styrkt er af ríkissjóði, hefur umsjón með Loftbrú og sér um að miðla ríkisstyrk vegna almenningssamgangna 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 hagkvæm-astan hátt með þarfir samfélagsins að leiðarljósi. Lagt er upp með að samgöngur séu öruggar og skilvirkar og svari þörfum samfélagsins á hverjum tíma. 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 bættis samgönguöryggis með notendavænni þjónustu og miðlun upplýsinga í rauntíma.
- Vegagerðin er leiðandi í skipulagi og uppbyggingu vistvænna og samþættra samgöngumáta á landsvísi í nánú 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 fjárfestingarframlög.

Gert er ráð fyrir að árlegar rekstrartekjur Vegagerðarinnar verði 754 millj. kr. Tekjur almenns rekstrar eru áætlaðar 139 millj. kr. Tekjur þjónustuliðar eru áætlaðar 229 millj. kr. og eru það aðallega tekjur af sölu vegagerðarefna til aðila utan Vegagerðarinnar. Jafnframt eru tekjur í almenningssamgöngum sem tengjast farþegatekjum áætlaðar 386 millj. kr. á ári.

4.3.2. Gjöld.

4.3.2.1. Rekstur.

Almennur rekstur.

Undir almannan rekstur heyra gjaldaliðirnir stjórnun Vegagerðarinnar (miðstöð), rannsóknir, rekstur Landeyjahafnar, Vaktstöð siglinga og viðhald vita og leiðsögukerfa.

Þjónusta.

Þjónusta Vegagerðarinnar miðar að því að standa undir viðunandi rekstri vegakerfisins og tryggja greiða og örugga umferð. Þjónusta á vegakerfinu tekur til reksturs jarðganga, almennrar þjónustu og vetrarþjónustu. Undir þjónustuliðnum er 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 a.m.k. 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 þekkest, 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, vöktun á ástandi vega, miðlun upplýsinga um framkvæmdir og truflun á umferð á upplýsingavef Vegagerðarinnar, skipulagningu aðgerða í vetrarþjónustu út frá veðurspám og veðurútliti, samræmingu þegar kemur að lokunum vega og samskipti við viðbragðsaðila, t.d. vegna slysa og náttúruhamfara.

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

Ýmsar samfélagslegar breytingar á liðnum árum hafa aukið ákall og þörf á vetrarþjónustu. Dæmi um slíkt er sameining sveitarfélaga, sameining skóla, breytingar á vinnusóknarsvæðum og stóraukin ferðaþjónusta um land allt. Á sama hátt er ákall eftir aukinni þjónustu á langleiðum vegna aukinna vöruflutninga.

Styrkir til almenningssamgangna.

Vegagerðin sér um rekstur almenningssamgangna milli byggðarlaga, auk þess að sjá um rekstur Loftbrúar. Þessi liður skiptist í eftirfarandi undirliði:

Farþegatekjur (sértekjur): Undir þennan lið falla farþegatekjur af landsamgöngum. Bæði þjónustukannanir og ferðavenjukönnun draga fram þá staðreynd að ein stærsta hindrun fyrir aukinni notkun almenningssamgangna er verðlag. Ekki síst er ákall um lægri fargjöld á lengri leiðum.

Ferjur (samningar): Vegagerðin hefur umsjón með útboðum og samningum um ferjuleiðir umhverfis landið. Samningur er við Vestmannaeyjabæ um rekstur á Herjólfu IV í gegnum félagið Herjólfur ohf. Vegagerðin rekur ferjuleiðirnar til Grímseyjar og Hríseyjar í félaginu Almenningssamgöngur ehf. Aðrar ferjuleiðir eru boðnar út af Vegagerðinni. Styrktar eru fimm ferjuleiðir, Vestmannaeyjaferja, Breiðafjarðarferja, Hríseyjarferja, Grímseyjarferja og Mjóa-fjarðarferja.

Ferjur (rekstur): Vegagerðin hefur umsjón með eignarhaldi á ferjum í eigu ríkisins, þ.e. Herjólfí IV, Baldri, Sæfara, Sævari og Herjólfí III. Rekstraraðilar ferja sjá um daglegt rekstrarviðhald ferjanna en viðamiklar endurbætur eru í höndum Vegagerðarinnar. Viðhald og endurnýjun á ferjum hefur ekki verið sérgreindur liður í samgönguáætlun hingað til en Vegagerðin leggur til að sérstaklega sé gert ráð fyrir nýsmíði og endurbótum í ferjuáætlun.

Flug: Innanlandsflug er styrkt til Bíldudals, Gjögers, Grímseyjar, Þórshafnar, Vopna-fjarðar og Hafnar í Hornafirði. Flug hefur verið styrkt til Vestmannaeyja hluta úr ári. Verið er að skoða með að bjóða út ríkisstyrkt flug til Ísafjarðar frá september 2026, en ekki liggur fyrir fjárveiting vegna þess.

Höfuðborgarsvæðið (samningar): Framlagið er hlutur ríkisins í rekstri almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Framlagið er 33% af rekstrarkostnaði að frádregnum rekstrartekjum í samræmi við samkomulag ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu þar að lútandi frá ágúst 2024.

Landsamgöngur (samningar): Vegagerðin rekur almenningssamgöngur milli byggðarlaga. Leiðarnet landsbyggðarvagna spannar alla landshluta og skiptist niður í fimm útboðssvæði. Í kerfinu eru 32 akstursleiðir sem sinnt er með 38 vögnum. Vænta má þess að orkuskipti kalli á nokkra fjárfestingu, bæði í rekstri og innviðum, bæði í formi hleðsluinnviða og samgöngumannvirkja.

Loftbrú: Verkefnið snýst um niðurgreiðslu á flugfargjaldi fyrir íbúa landsbyggðarinnar sem hafa lögheimilli fjarri höfuðborginni og á eyjum. Vegagerðin heldur utan um reksturinn á kerfinu og greiðslur til flugrekenda.

Loftslagsmál: Framlaginu er ráðstafað til orkuskipta í landsbyggðarvögnum og ferjum. Fyrirhugað er að allir vagnar í landsbyggðarkerfinu verði hreinorkuvagnar í næsta útboði en unnið hefur verið markvisst að uppbyggingu landsbyggðarkerfisins til að það sé unnt.

Stjórnun: Undir liðinn falla þau verkefni sem rekin eru af deild almenningssamgangna hjá Vegagerðinni. Verkefnin snúa að rekstri samninga í flugi, ferjum og landsamgöngum, útboðsgerð, leiðarhönnun og þróun og rekstri Loftbrúar.

Tæki og búnaður.

Fjárheimildin er nýtt markvisst til að endurnýja tæki, vinnuvélar, farartæki, mælibúnað, upplýsingakerfi og tiltekin húsakynni sem eru forsenda vetrarþjónustu, viðhalds vega og brúa, umferðaröryggis, eftirlits og neyðarviðbragða. Endurnýjunin miðar jafnframt að því að taka upp tæki og lausnir sem lækka rekstrarkostnað til lengri tíma, styðja orkuskipti og draga úr losun, í samræmi við áherslur stjórnvalda um sjálfbæra innviðauppbyggingu og loftslagsmarkmið.

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 þar sem meðalumferð er komin yfir 7.000 bíla á dag allt árið.
- Fækka einbreiðum brúm á vegum með yfir 200 bíla meðalumferð á dag allt árið.

Viðhald.

Viðhald þjóðvegakerfisins hefur að markmiði að varðveita þau verðmæti sem liggja í vega-kerfinu ásamt því að uppfylla reglur um burðarþol og breidd vega.

Viðhald er framkvæmt á 12.953 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.
- Viðhald vegbúnaðar, svo sem götulýsing, vegrið og ræsi.

Frágangur gamalla efnisnáma.

Vegakerfið hefur byggst upp á löngum tíma og hver hluti þess uppfyllti þær kröfur sem gerðar voru til mannvirkjanna við byggingu þeirra. Kröfur til samgönguinnviða hafa breyst en notkun kerfisins hefur líka breyst í miklum aðalatriðum. Það má því segja að notendur kerfisins hafi í dag oft aðrar þarfir en þær sem hafðar voru að leiðarljósi þegar það var byggt. Mikil og stöðug umferðaraukning og mikil aukning í þungaflutningum, m.a. vegna minnkandi notkunar sjóflutninga hefur aukið viðhaldsþörfina sem er mikil og vaxandi. Fjármagn til viðhalds hefur til margra ára verið allt of lítið miðað við þörfina og því hefur orðið til svokölluð viðhaldsskuld. Við þessar aðstæður næst ekki að sinna viðhaldi í takt við þarfirnar sem myndast og þá eru það helst dýrir hlutar viðhaldsins, svo sem endurnýjun á burðar- og styrktarlögum, endurnýjun tækjabúnaðar í jarðgöngum o.s.frv., sem ekki næst að sinna tímanlega og er því uppistaða viðhaldsskuldarinnar ásamt viðhaldi slitlaga.

Árleg viðhaldsþörf miðað við eðlilegt ástand er varlega metin á 20 milljarða kr. Uppsöfnuð viðhaldsskuld er í dag metin á um 180 milljarða kr.

Vegagerðin hefur reiknað út virði vegakerfisins að undanfögnu 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 (sept. 2025).

	Stofnvegir	Stofnvegir um hálendi	Tengivegir	Héraðsvegir	Landsvegir	Samtals
Höfuðborgarsv.	140		65	38		243
Suðursvæði	906	276	911	678	580	3.351
Vestursvæði	1.318	40	911	737	254	3.259
Norðursvæði	1.177	164	1.089	841	681	3.953
Austursvæði	801		534	346	464	2.147
Alls	4.343	480	3.510	2.640	1.980	12.953

Forgangsröðun vegaf framkvæmda.

Síðustu áratugi hefur framkvæmdum við vegakerfið verið forgangsraðað í samræmi við þau markmið að bæta með bundnu slitlagi vegasamgöngur til allra þéttbýliskjarna með fleiri en hundrað íbúa, breikka og endurbyggja brýr og auka flutningsgetu. Með auknum fjölda ferðamanna 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 sem vaxandi áhersla er á aðskilnað vélknúinna og virkra ferðamáta, sérstaklega í þéttbýli, ásamt því að auka þarf hlut malbiks í stað klæðningar vegna þessarar aukningar umferðar og þungaumferðar.

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.

Á árinu 2023 gáfu innviðaráðuneytið og Vegagerðin út helstu forsendur félagshagfræðilegrar 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 hjóleiðar.

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 undanfarin ár. Markmiðið með vinnunni er að stuðla að því að bæta undirbúning verkefna og áætlanagerð.

Vegagerðin styðst við fjögurra þrepa áætlanagerð.

Skilgreining: Þegar verkefni er skilgreint er gerð grein fyrir helstu þáttum þess og má þar telja eftirfarandi: Vegtegund, lengd vegarkafna og staðsetningu, hönnunarumferð, hönnunarraða, 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 og fleiri 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.

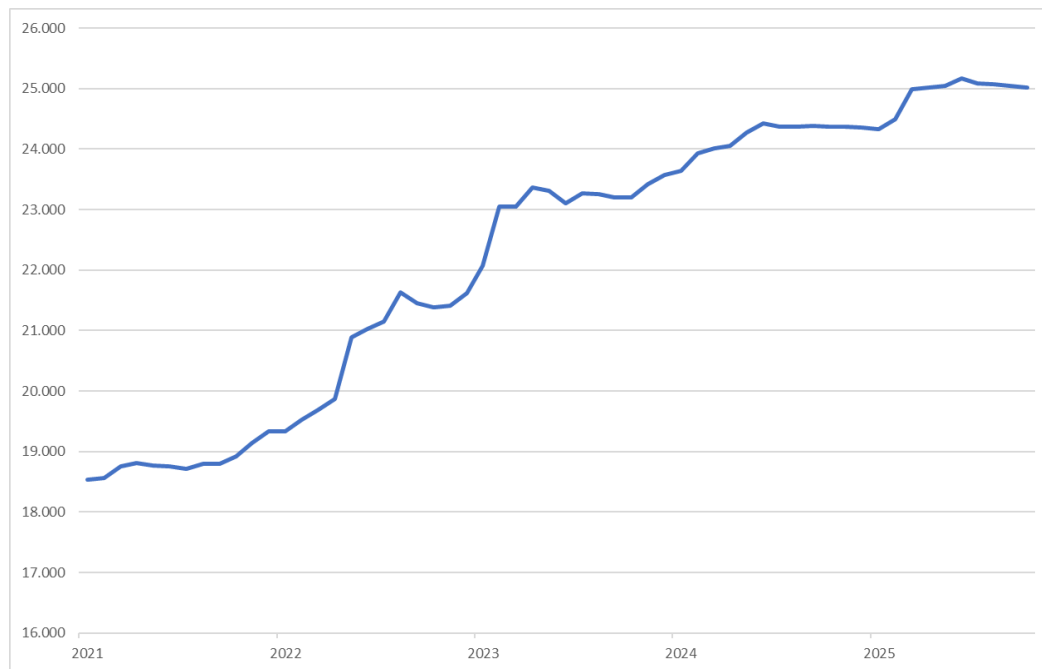
Í leiðbeiningum Vegagerðarinnar um hönnun samgöngumannvirkja frá október 2022 er framangreindum hönnunarstigum lýst frekar.

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. Á árinu 2022 hækkaði vísitalan hins vegar um 14% og um 7% á árinu 2023. Á árinu 2024 var þessi hækkun um 3% og einnig það sem af er ári 2025. Kostnaðaráætlunum vegaframkvæmda er hér stillt upp miðað við vísitölu áætlana í nóvember 2025 sem var 25.039.



Mynd 5: Visitala áætlana, þróun frá 2021.

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.

Þroski verkefnis eykst frá skilgreiningu og eftir hönnunarstigum, samhliða vex nákvæmni kostnaðaráætlana. Umfang ófyrirséðs kostnaðar og óvissubíl í kostnaðaráætlunum hefur verið skilgreint til þess að ná yfir óvissu og ófyrirsjáanleika áætlunarinnar. Gera má ráð fyrir eftirfarandi óvissu og vikið er eftir stigi hönnunar.

Hönnunarstig	Aðferðafræði	Vikmörk %
Skilgreining	Huglægt mat eða reynslutölur kr./km, kr./km brúar.	-30 / +85%
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 magn-töluskrá 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, 2026–2028, og er miðað við þjóðhagsspá Seðlabanka Íslands frá ágúst 2025 þar sem gert er ráð fyrir 4,2% hækkun verðlags árið 2025, 3,6% árið 2026 og 2,6% árið 2027.

Framkvæmdir á vegum.

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

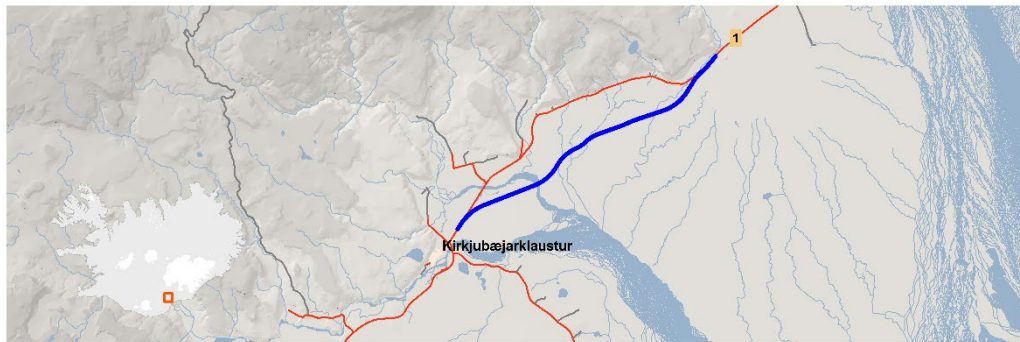
Suðursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

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

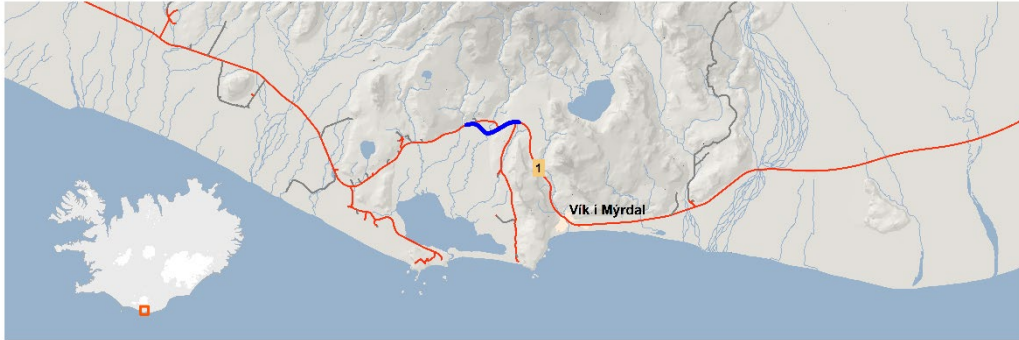
Hringvegur, Fossálar – Breiðbalakvísl.

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 1 km stytting verður á Hringveginum við færsluna. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 5%.



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. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 3%.



Hringvegur, Markarfljót – Þjórsá.

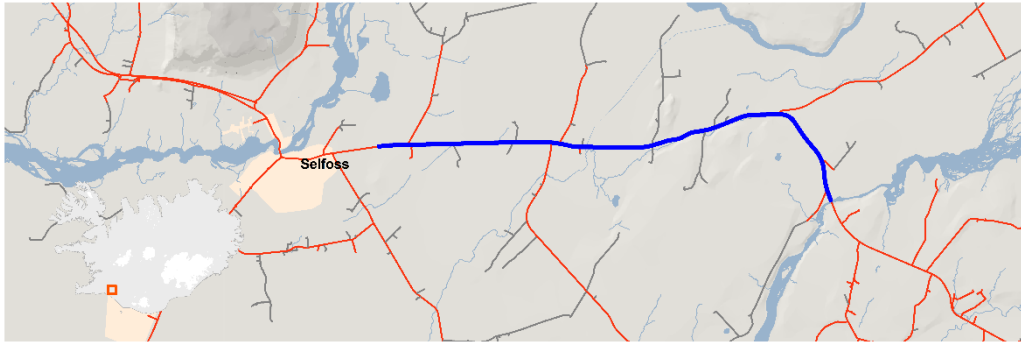
Lagt er til að gerður verði 2+1 vegur með aðskildum akbrautum með vegriði og planvegamótum á milli Þjórsár og Markarfljóts. Gerðir verða hliðarvegir til að fækka tengingum í plani. Gert er ráð fyrir upphafi framkvæmda á 3. tímabili áætlunarinnar.



Hringvegur, Þjórsá – Selfoss.

Lagt er til að gerður verði 2+1 vegur með aðskildum akbrautum með vegriði og planvegamótum á milli Þjórsár og Selfoss. Gerðir verða hliðarvegir til að fækka tengingum í

plani. Gert er ráð fyrir framkvæmdinni á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 2%.



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 2025–2028. Gert er ráð fyrir að innheimt verði veggjald til að fjármagna verkefnið.

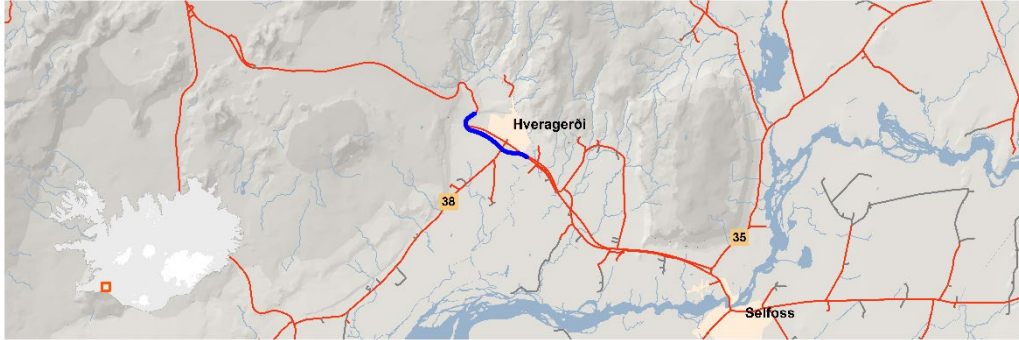


Hringvegur um Ölfusá, umsjón framkvæmdar.

Fjárveiting er vegna umsjónar framkvæmdar við Hringveg um Ölfusá.

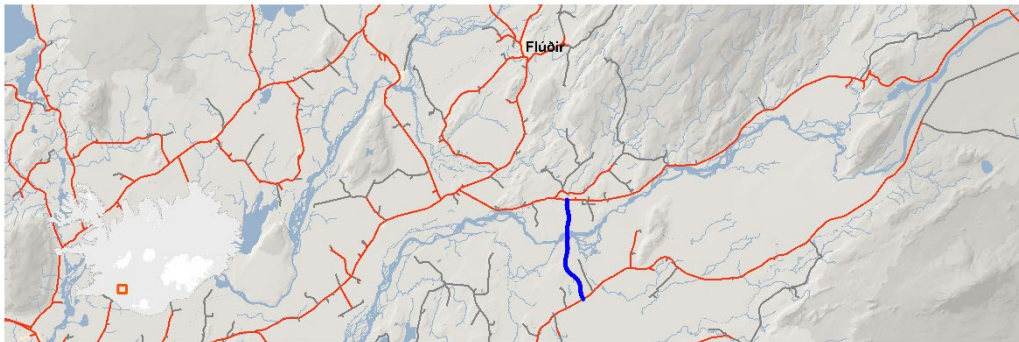
Hringvegur, Varmá – Kambar.

Lagt er til að gerður verði 2+1 vegur með aðskildum akbrautum með vegriði og planvegumótum á milli Varmár og Kambaróta. Gert er ráð fyrir framkvæmdinni á árunum 2029–2031.



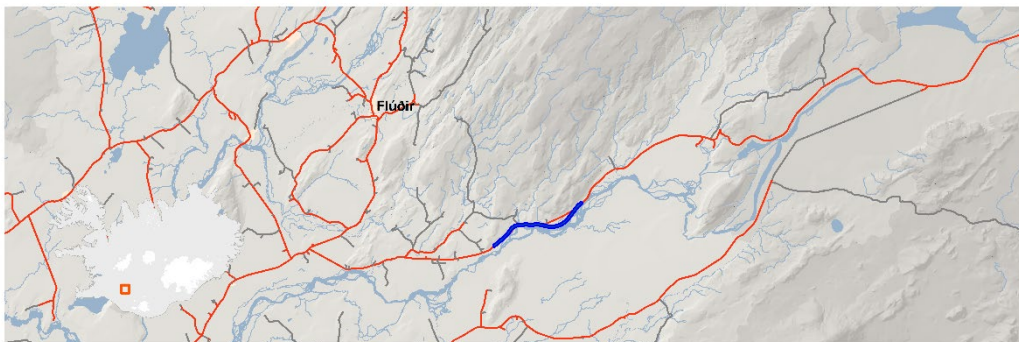
Búðafossvegur, Þjórsárdalsvegur – Landvegur.

Verkið felst í nýbyggingu Búðafossvegar á milli Þjórsárdalsvegar og Landvegar. Byggð verður 204 m löng brú yfir Þjórsá við fossinn Búða. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir standi yfir á árunum 2026–2028.



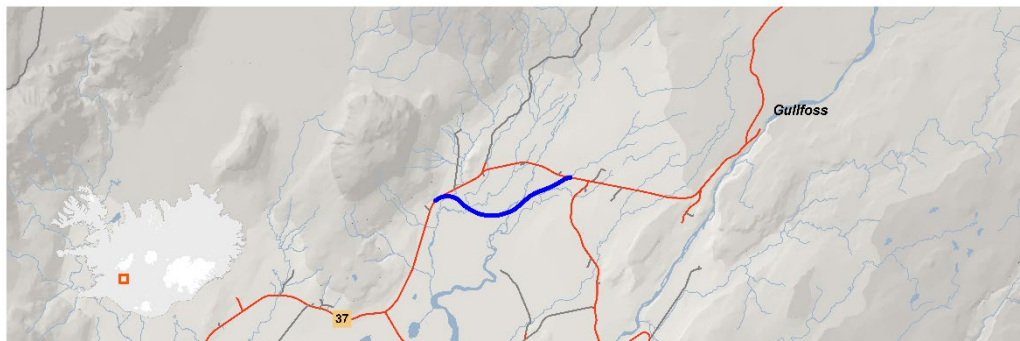
Þjórsárdalsvegur, Minni Núpur – Gaukshöfði.

Framkvæmdin felst í endurbyggingu á Þjórsárdalsvegi á þessum kafla. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir standi yfir á árunum 2026–2028.



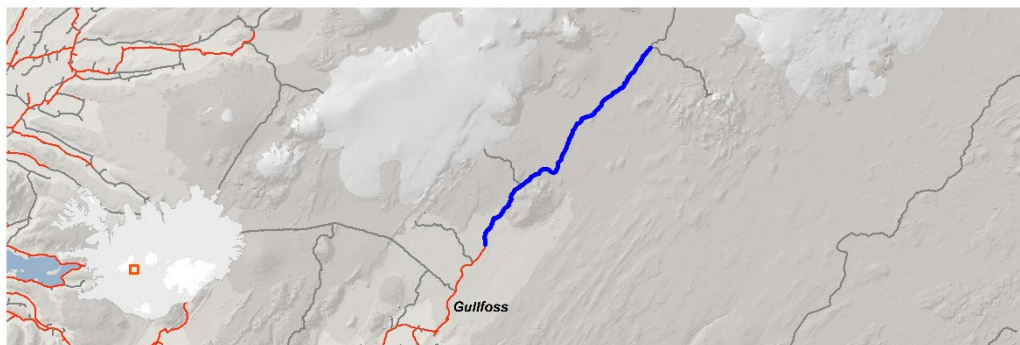
Biskupstungnabraut um Geysissvæðið og Tungufljót.

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. Arðsemi 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 2029–2030.



Reykjanesbraut, Hafnavegur–Garðskagavegur

Á 2. tímabili áætlunarinnar er gert ráð fyrir tvöföldun Reykjanesbrautar milli Hafnavegar og Garðskagavegar. Arðsemi framkvæmdarinnar hefur verið metin 4%.



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 1%.



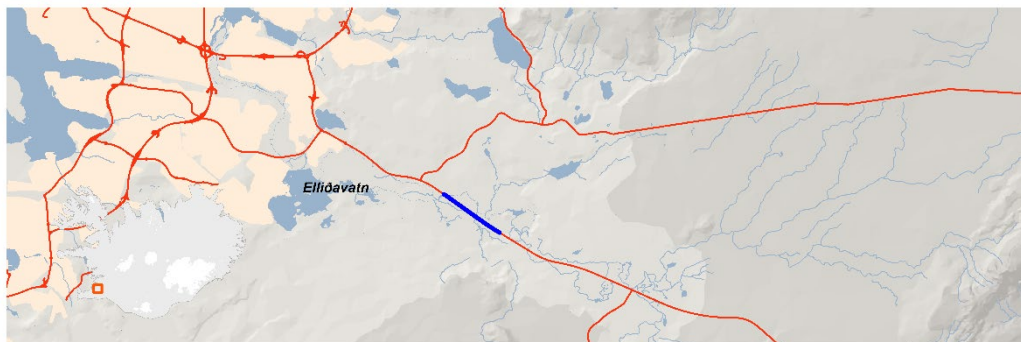
Höfuðborgarsvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

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

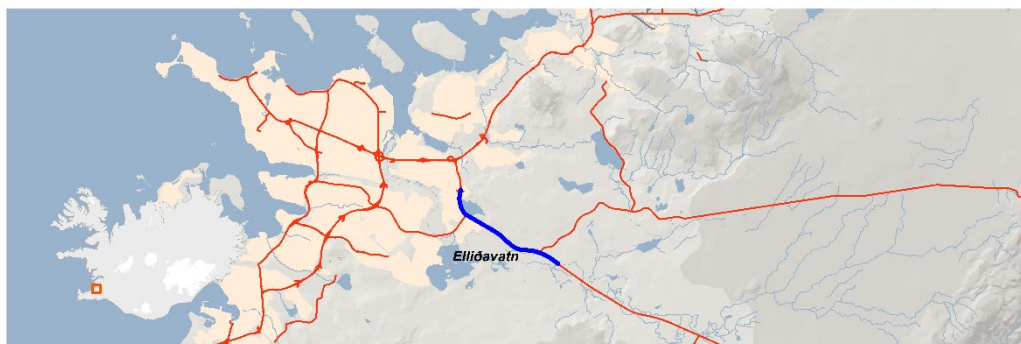
Hringvegur, Gunnarshólmi – Hólmsá.

Lagt er til að Hringvegurinn verði breikkaður með aðgreindum akstursstefnum á þessum kafla á árunum 2027–2028.



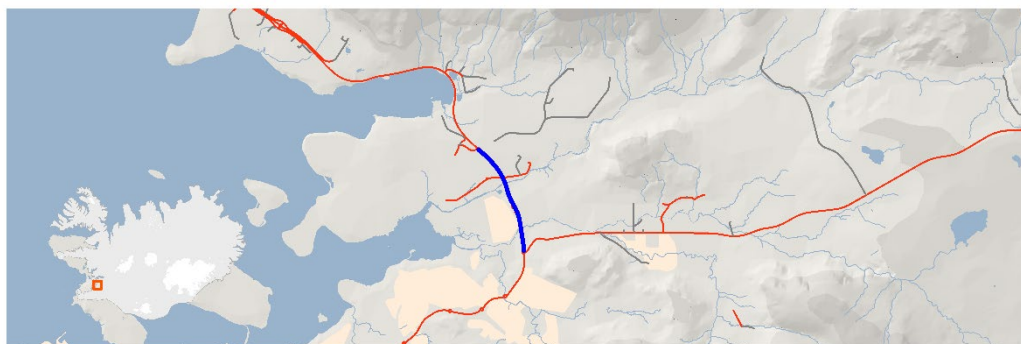
Hringvegur, Hólmsá – Bæjarháls.

Lagt er til að Hringvegurinn verði breikkaður með aðgreindum akstursstefnum á þessum kafla á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar. Gert er ráð fyrir upphafi framkvæmda á árinu 2030.



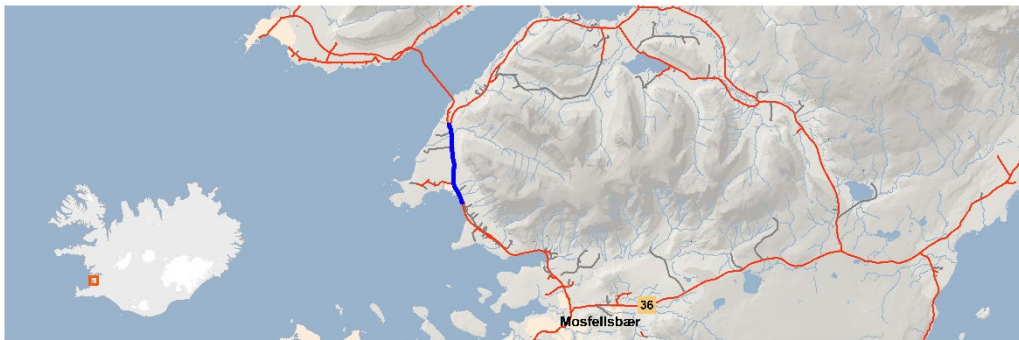
Hringvegur, Þingvallavegur – Esjumelar.

Gert er ráð fyrir að Hringvegur verði breikkaður og akstursstefnur aðskildar með vegriði á þessum kafla á 3. tímabili áætlunarinnar. Nýjar brýr verða byggðar yfir Köldukvísl og Leirvoggsá. Árðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 2%.



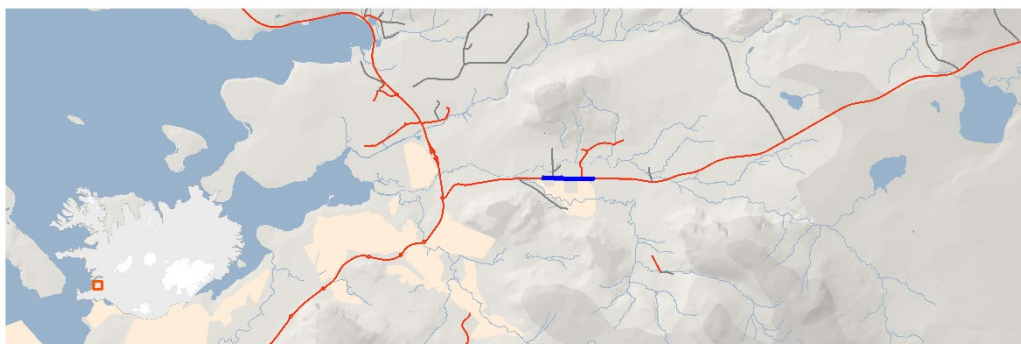
Hringvegur um Kjalarnes.

Lagt er til að haldið verði áfram með framkvæmdir við gerð 2+1 vegar á Kjalarnesi á árunum 2027–2029. Arðsemi framkvæmdarinnar hefur verið metin 3%.



Þingvallavegur í Mosfellsdal.

Lagt er til að gerð verði undirgöng og hringtorg á Þingvallavegi í Mosfellsdal á árinu 2028. Arðsemi þessara framkvæmda hefur verið metin 1%.



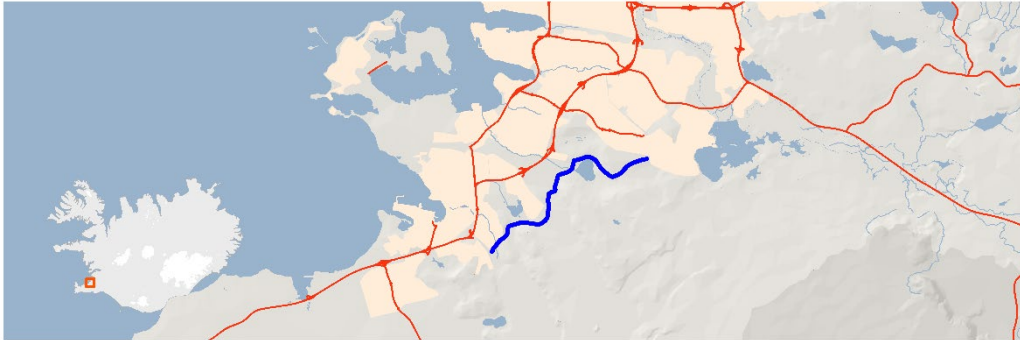
Reykjanesbraut, Krýsuvíkurvegur–Hvassahraun.

Á árinu 2026 stendur til að klára lokafrágang við breikkun og aðskilnað akstursstefna með vegriði á þessum vegarkafli, en framkvæmdir hófust á árinu 2023.



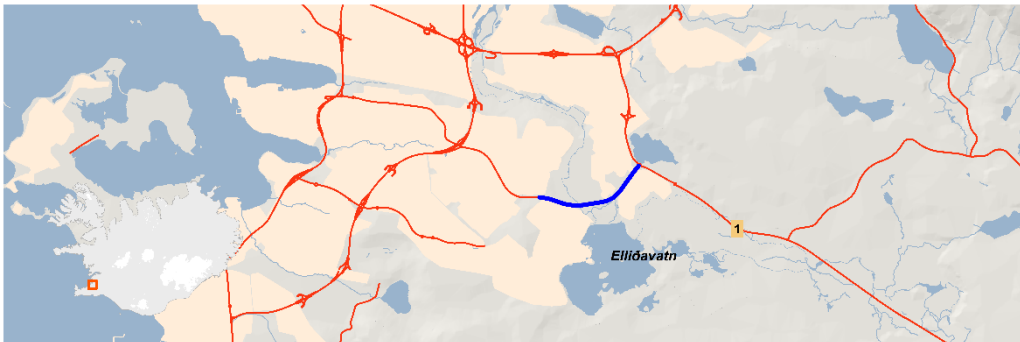
Ellidavatnsvegur, Reykjanesbraut – Austurkór.

Lagt er til að unnið verði að undirbúningi vegna uppbyggingar á Ellidavatnsvegi á þessum kafla. Skoða þarf framtíðarútfærslu vegarins í samráði við Garðabæ, Hafnarfjarðarbæ og Kópavogsbæ.



Breiðholtsbraut, Hringvegur – Vatnsendahvarf.

Gert er ráð fyrir að ráðist verði í breikkun vegarins og aðskilnað akstursstefna á 3. tímabili áætlunarinnar.



Sundabraut, umsjón framkvæmdar.

Fjárveiting er vegna undirbúnings og umsjónar framkvæmda við Sundabraut.

Sundabraut.

Ríki og borg undirrituðu yfirlýsingu í júlí 2021 um lagningu Sundabrautar þar sem sammælt var um að Sundabraut yrði lögð í einni framkvæmd alla leið. Meginmarkmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur fyrir alla ferðamata á svæðinu, stytta vegalengdir og bæta tengingar á milli svæða.

Niðurstöður félagshagfræðilegrar greiningar á Sundabraut leiddu í ljós að framkvæmdin er metin þjóðhagslega hagkvæm og feli í sér mikinn samfélagslegan ávinning, hvort sem hún verði lögð með brú yfir Kleppsvík eða göngum. Í heild nemi þjóðhagslegur ábati 186–236 milljörðum kr., eftir útfærslu Sundabrautar með brú eða göngum. Mestur ábati felist í minni akstri, útblæstri og mengun og styttri ferðatíma vegfarenda. Heildarakstur á höfuðborgar-svæðinu gæti minnkað um 150.000 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.

Starfshópur um fjármögnun Sundabrautar var skipaður í janúar 2025. Í hópnum sitja fulltrúar Vegagerðarinnar, innviðaráðuneytisins og fjármála- og efnahagsráðuneytisins.

Umhverfismatsskýrsla Sundabrautar var kynnt í skipulagsgátt Skipulagsstofnunar 13. október 2025 þar sem veittur var sex vikna frestur til umsagna og athugasemda við skýrsluna. Í skýrslunni eru settar fram mögulegir valkostir fyrir legu Sundabrautar, þar á meðal hvort Kleppsvík yrði þveruð í göngum eða á brú. Í öllum tilvikum er gert ráð fyrir að framkvæmdir hefjist árið 2027 og ljúki árið 2032. Í samræmi við lög um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir, 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 2026–2028.

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.



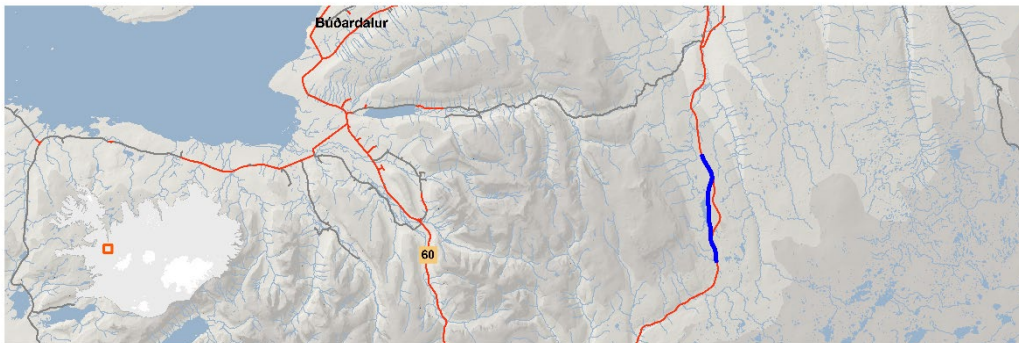
Hringvegur um Borgarnes.

Lagt er til að Hringvegurinn verði lagður með 2+1 vegi fram hjá Borgarnesi á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar. Auk þess verður Snæfellsnesvegur færður. Arðsemi framkvæmdarinnar hefur verið metin 8%.



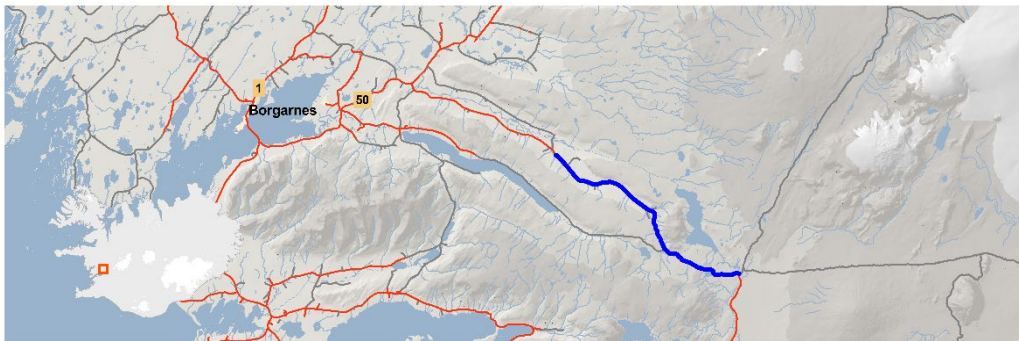
Hringvegur um Holtavörðuvatn.

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 er metin 6%.



Uxahryggjavegur, Brautartunga – Kaldadalsvegur.

Lagt er til að unnið verði að endurgerð Uxahryggjavegar á milli Brautartungu og Kaldadalsvegur á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar.



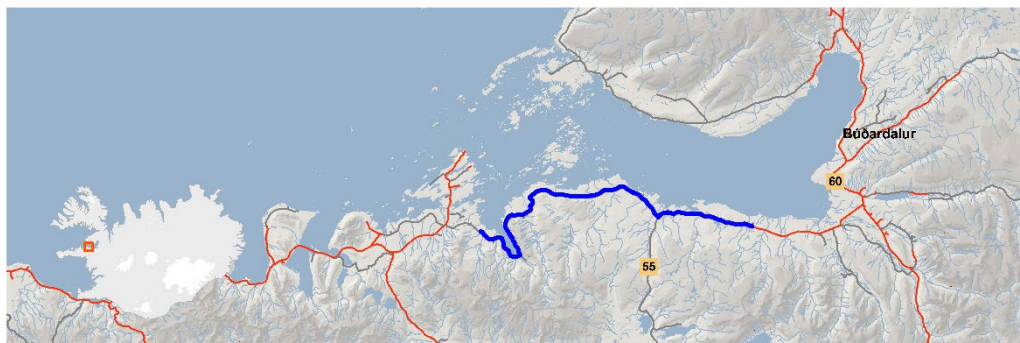
Snæfellsnesvegur um Stykkishólmsveg – Svelgsá.

Fjárveitingin er ætluð til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á Snæfellsnesvegi á árunum 2027–2028.



Snæfellsnesvegur um Skógarströnd.

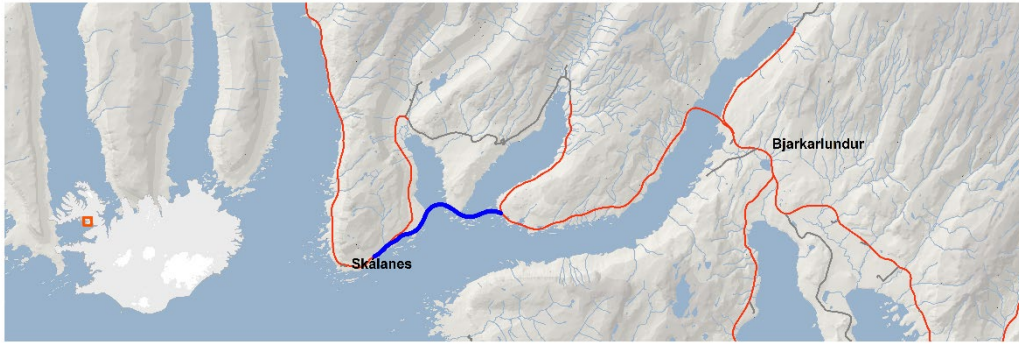
Lagt er til að unnið verði við lagfæringar á ýmsum stöðum á veginum um Skógarströnd á árunum 2028–2030 og á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar. Vegurinn er nú malarvegur og á honum eru sex einbreiðar brýr. Arðsemi framkvæmdarinnar hefur verið metin 1%.



Vestfjarðavegur um Gufudalssveit.

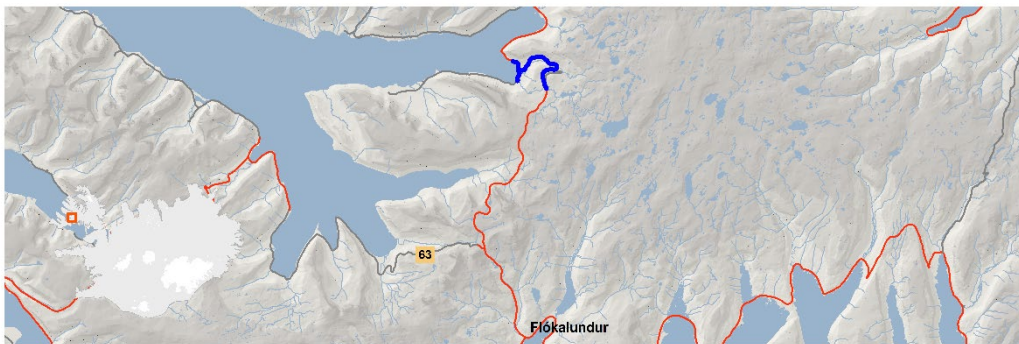
Fjárveiting er ætluð til að ljúka framkvæmdum við veginn milli Bjarkalundar og Skálarness við norðanverðan Breiðafjörð á árunum 2026–2027. Þeir áfangar sem verða eftir í lok

árs 2025 eru á milli Djúpafjarðar og Skálaness sem er þá þverun Djúpafjarðar og Gufufjarðar.



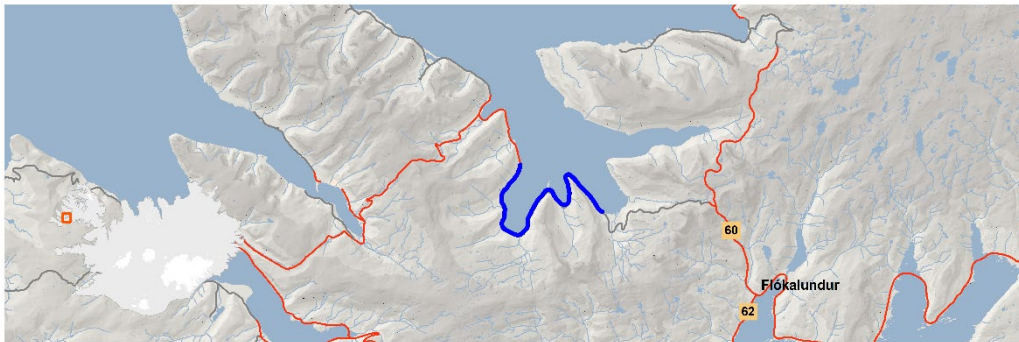
Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði.

Fjárveiting er ætluð til að ljúka framkvæmdum við veginn um Dynjandisheiði á árinu 2026. Sá áfangi sem er eftir í lok árs 2025 er á milli Dynjandisár og Búðavíkur.



Bildudalsvegur, Bildudalsflugvöllur–Trostansfjörður.

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við Bildudalsveg á 2. tímabili áætlunarinnar.



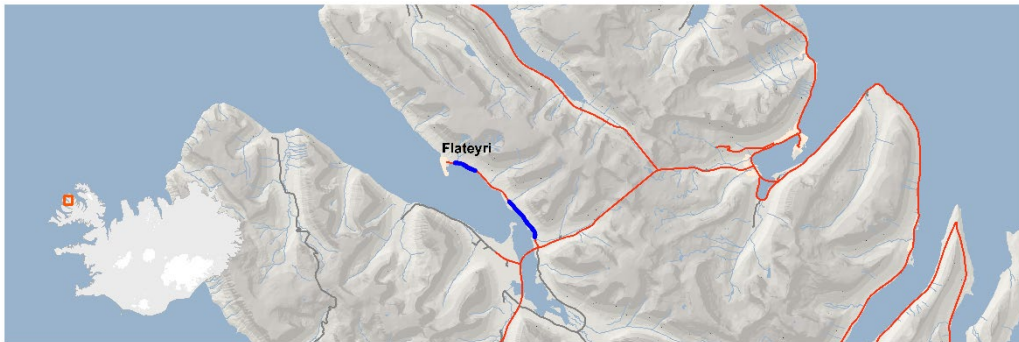
Bildudalsvegur, Trostansfjörður–Vestfjarðavegur.

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við Bildudalsveg á árunum 2027–3030 í framhaldi af gerð nýs vegar yfir Dynjandisheiði.



Flateyrarvegur ýmsir staðir, snjóflóðavarnir

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



Innstrandarvegur, Heydalsá–Þorpar.

Fjárveitingar eru til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á Innstrandarveg á þessum kafla á árinu 2030.



Strandavegur um Veiðileysuháls.

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



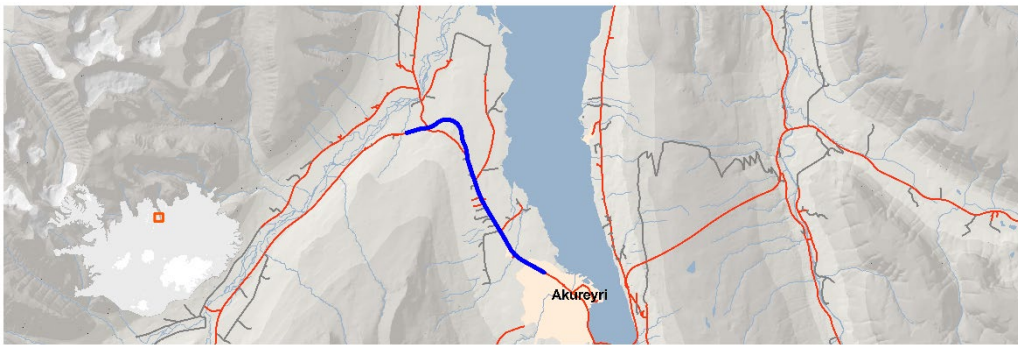
Norðursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

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

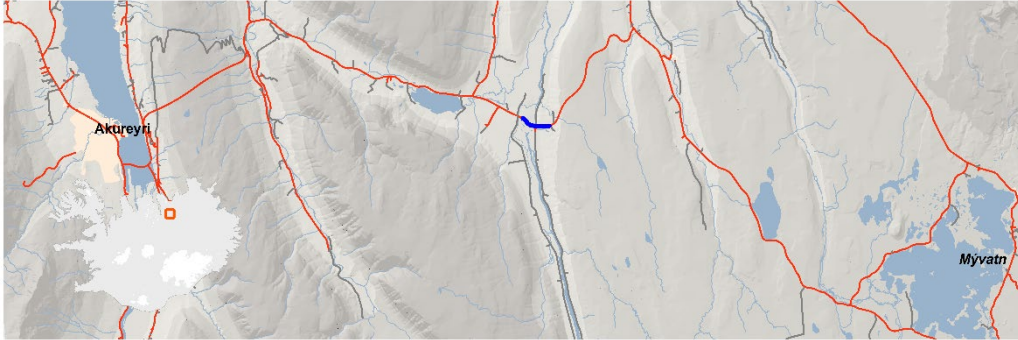
Hringvegur, Þelamörk – Akureyri.

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



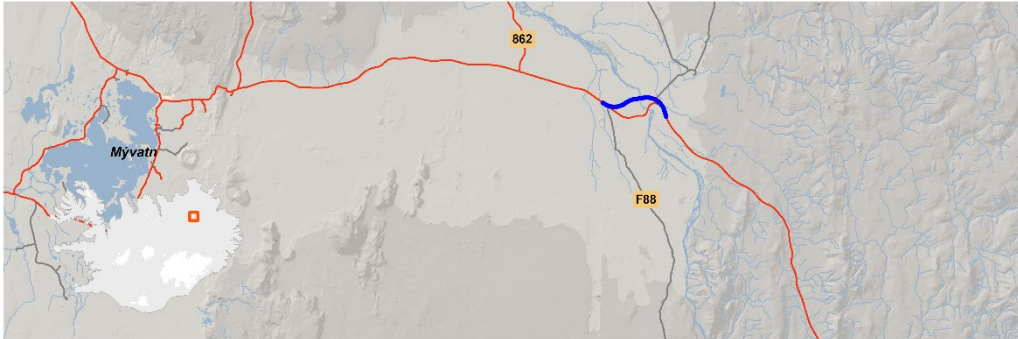
Hringvegur um Skjálfandafljót.

Lagt er til að byggð verði ný brú á Skjálfandafljót hjá Fosshóli á árunum 2030–2031. 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.



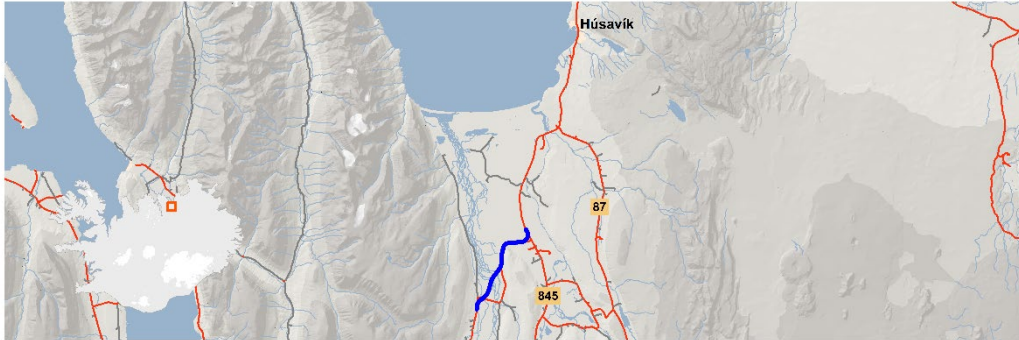
Siglufjarðarvegur, Stafá – Ketilás.

Lagt er til að Siglufjarðarvegur verði endurgerður á þessum kafla á árunum 2029–2031.



Norðausturvegur um Skjálfandafljót.

Fjárveitingin er ætluð til að endurgera veginn í Aðaldal um Skjálfandafljót á árunum 2026–2029. Aflagðar verða tvær einbreiðar brýr yfir Skjálfandafljót og Rangá hjá Ófeigsstöðum.



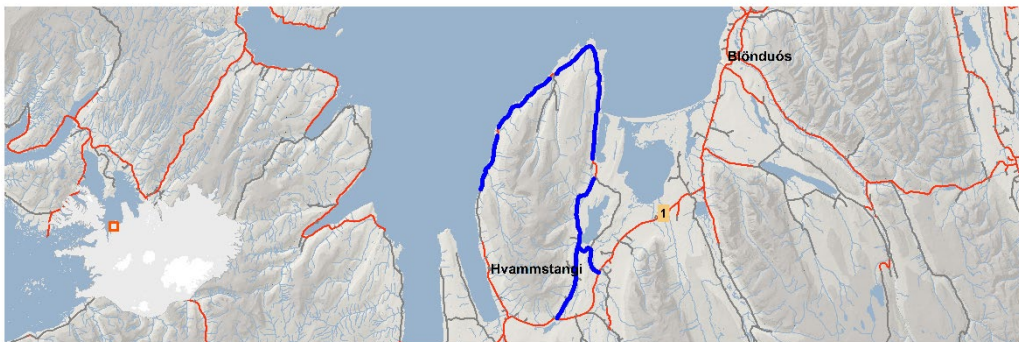
Norðausturvegur um Brekknaheiði.

Fjárveitingin er ætluð til að ljúka framkvæmdum við veginn um Brekknaheiði 2026–2027, en framkvæmdir hófust á árinu 2025.



Vatnsnesvegur og Síðuvegur.

Fjárveitingin er ætluð til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á Vatnsnesvegi og Síðuvegi á árunum 2027–2030 og á 2. tímabili áætlunarinnar.



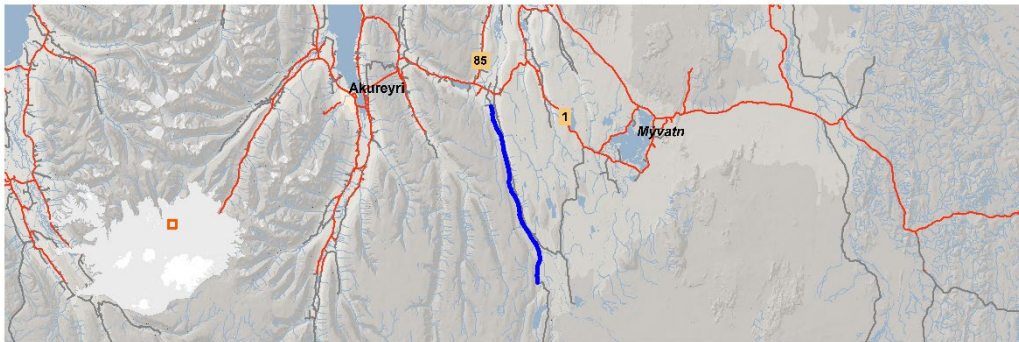
Bárðardalsvegur vestri, Hringvegur – Öxará.

Lagt er til að byggð verði ný brú á Öxará og lagt bundið slitlag á þennan vegarkafli á árunum 2026–2027.



Bárðardalsvegur vestri, Öxará – Sprengisandsleið.

Fjárveitingin er ætluð til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á veginn á 2. og 3. tíma-bili áætlunarinnar.



Austursvæði.

Undirbúningur verka utan áætlunar.

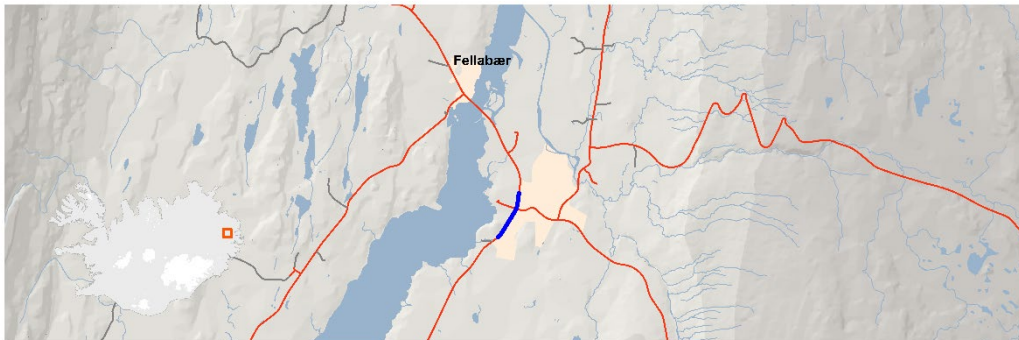
Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar til framkvæmda síðar.

Hringvegur um Lagarfljót.

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

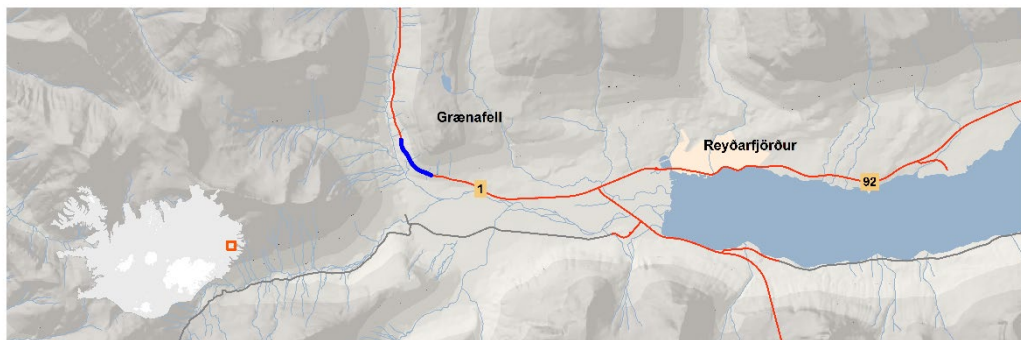
*Hringvegur um Egilsstaði.*

Lagt er til að vegurinn verði færður á þessum kafla og gert verði hringtorg á gatnamótum Hringveggar og Skriðdals- og Breiðdalsveggar á árunum 2029–2030.



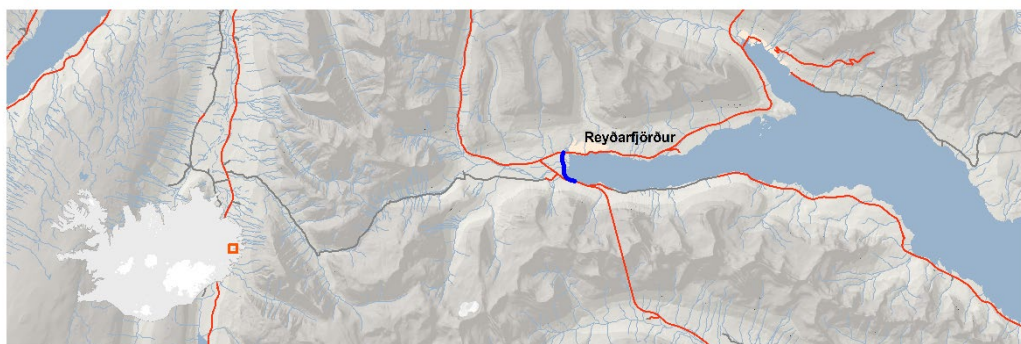
Hringvegur um Grænafell.

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 byggðar verða nýjar brýr yfir Sléttuá og Norðurá. Auk þess þarf að tengja Þórdalsheiðarveg nýjum Hringvegi. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 4%.



Hringvegur, Fáskrúðsfjarðarbotn – Vík.

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



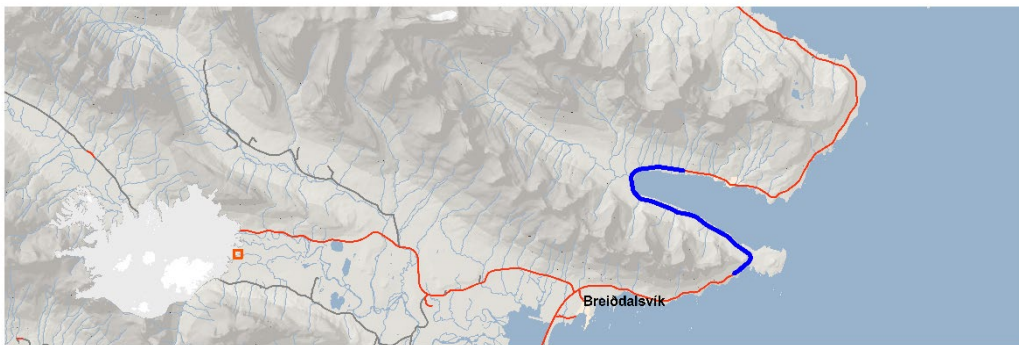
Hringvegur, Vík – Stöðvarfjörður.

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



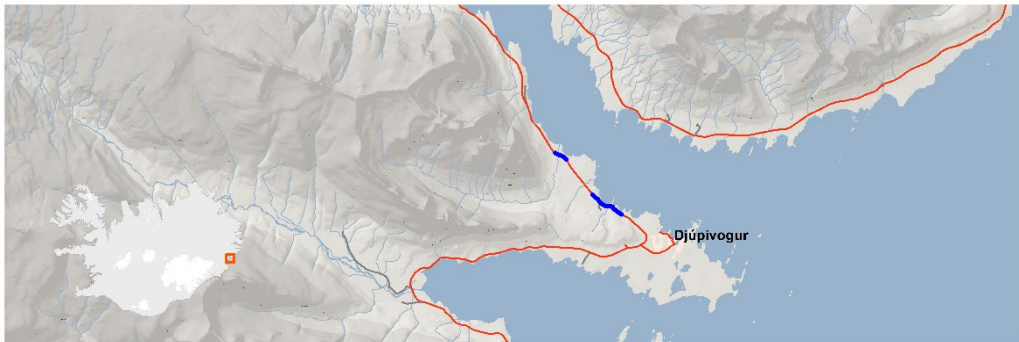
Hringvegur, Stöðvarfjörður – Kambaskriður.

Lagt er til að gerðar verði verulegar endurbætur á þessum vegarkafli á árunum 2030–2031. Einbreið brú á Stöðvará í Stöðvarfirði verður aflögð.



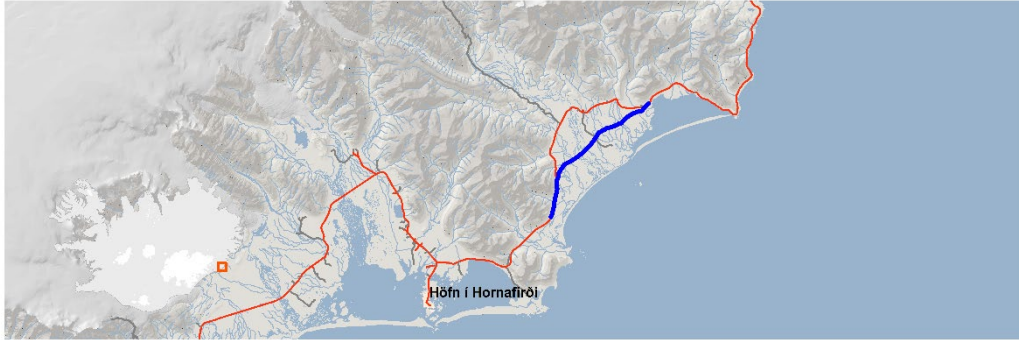
Hringvegur um Búlandsá og Teigarhorn.

Fjárveiting er ætluð til endurbóta á þessum vegarkafli á árunum 2029–2030. Einbreið brú á Búlandsá verður aflögð.



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.

Fjárveitingin er ætluð til að ljúka framkvæmdum við Hringveg um Hornafjörð. 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, hringtorg við Hafnarveg.

Fjárveiting er ætluð til framkvæmda við hringtorg á Hringvegi við Hafnarveg í tengslum við framkvæmdir á Hringvegi um Hornafjarðarfljót.



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.

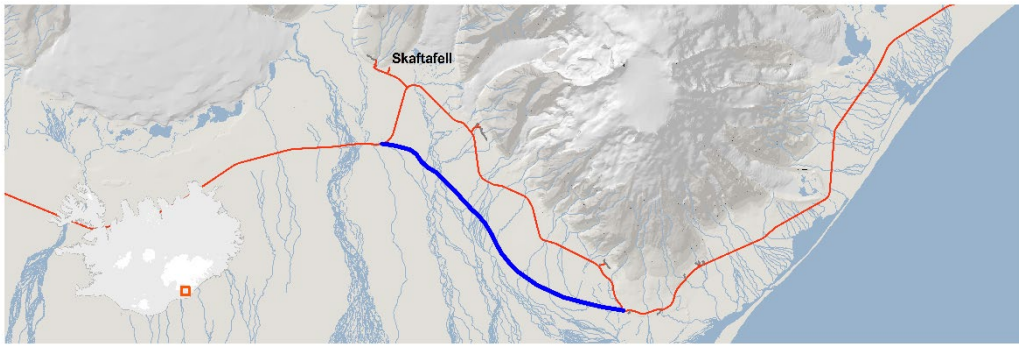
Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við nýja brú yfir Jökulsá á Breiðamerkursandi á 2. og 3. tímabili áætlunarinnar. Núverandi brú er einbreið og byggð árið 1967.



Hringvegur, Fagurhólsmýri – 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 Fagurhólsmýrar og Morsár sem stytta Hringveginn

um a.m.k. fimm km og fækkar einbreiðum brúm um fjórar. Arðsemi þessarar framkvæmdar hefur verið metin 12%.



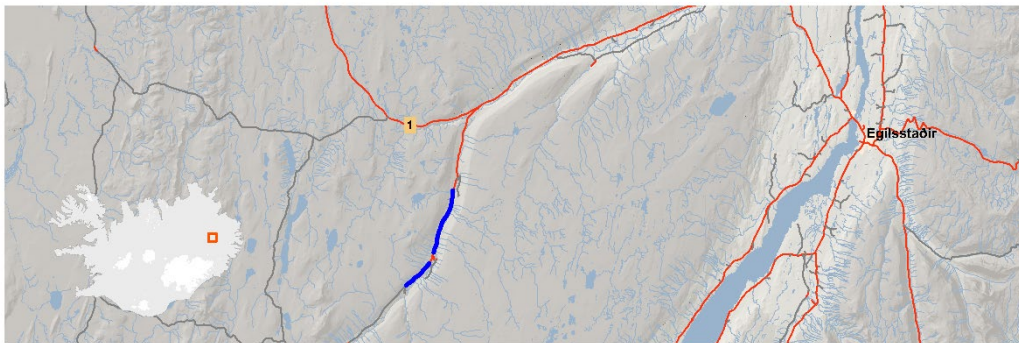
Djúpavogsvegur, Hringvegur – Djúpvogur.

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



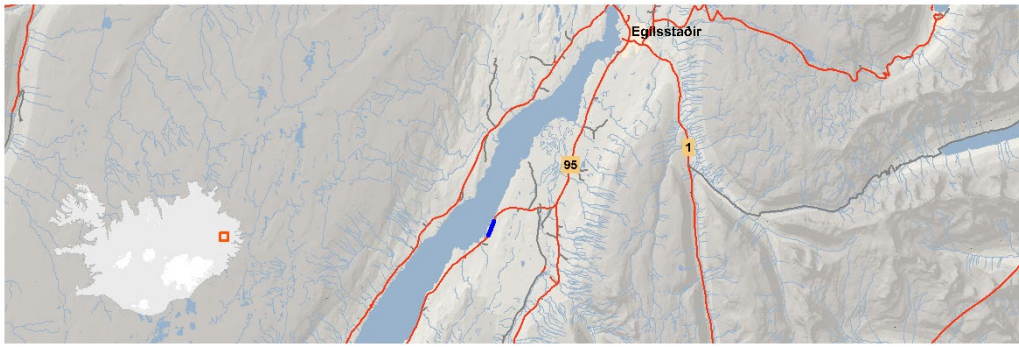
Jökuldalsvegur, Langagerði – Grund.

Fjárveiting er ætluð til endurbóta og lagningar bundins slitlags á þessum vegarkafli á árunum 2026–2029.



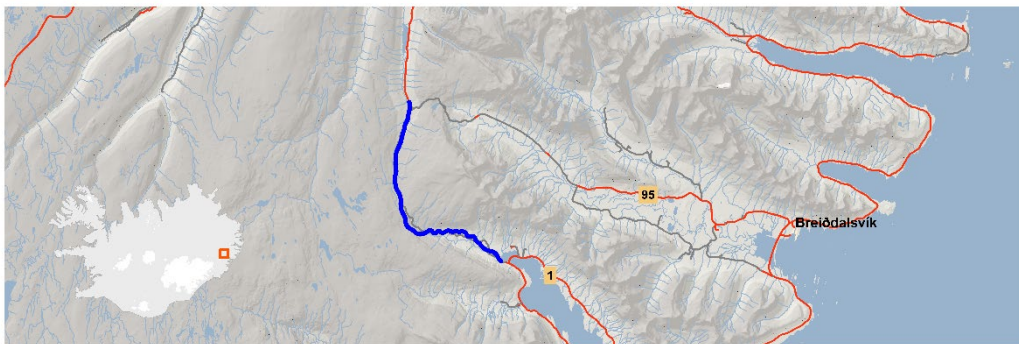
Upphéraðsvegur um Strönd.

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



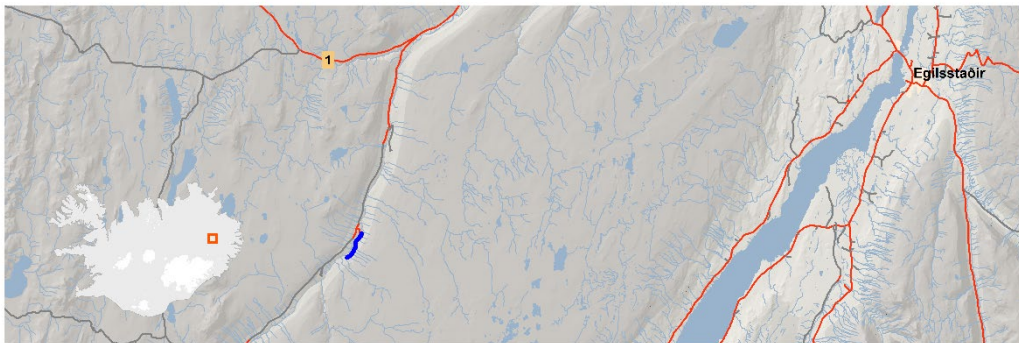
Axarvegur um Öxi.

Gert er ráð fyrir framkvæmdum á Axarvegi á árunum 2027–2029 og á 2. tímabili áætlunarinnar.



Stuðlafossvegur.

Fjárveiting er ætluð til endurbóta og lagningar bundins slitlags á Stuðlafossveg á árinu 2029.



Jarðgangaáætlun.

Jarðgöng eru víða eina leiðin til að tryggja góðar heilsársvegasamgöngur milli byggða. Jarðgöng hafa stórfelld áhrif á tengingu atvinnusvæða, styrkja byggðapróun og bæta umferðaröryggi.

Við mat á fýsileika jarðgangakosta er horft til ýmissa atriða, svo sem styttingar á ferðatíma, öryggis og byggðalegs mikilvægis. Á undanförunum árum hefur verið lögð talsverð vinna í að meta þessi atriði í þeim jarðgangakostum sem þekktir eru hérlandis. Við þá tillögu sem hér er lögð fram að forgangsöröðun jarðgangakosta eru áhrif á umferðaröryggi ráðandi fyrir fyrsta kostinn. Í ljósi sérstaklega hættulegrar náttúruvár eru Fljótagöng sett í fyrsta forgang vegna jarðsigs og ofanflóðahættu. Fjarðagöngum er forgangsraðað vegna þess mikla samfélagslega ábata sem þau munu skila vegna styttingar ferðatíma á milli byggða á Austurlandi. Þá eru göng milli Súðavíkur og Ísafjarðar sett í forgang vegna snjóflóðahættu og hættu á grjóthruni á veginum.

Í fyrri samgönguáætlun var göngum undir Fjarðarheiði forgangsraðað fyrst í jarðgangaáætlun. Var það í samræmi við niðurstöðu verkefnishóps um Seyðisfjarðargöng frá 2019. Sú tillaga gerði í raun ráð fyrir að verkefnið væri stærra, Fjarðarheiðargöng væru þannig fyrri áfangi af tveimur í að búa til hringtengingu Austurlands. Seinni áfanginn væri þá göng milli Seyðisfjarðar og Norðfjarðar um Mjóafjörð (Fjarðagöng). Ljóst er að báðar þessar framkvæmdir eru meðal umfangsmestu jarðgangakosta sem til skoðunar eru hér á landi, heildarkostnaður er nú áætlaður um 100 milljarðar kr. Í fyrri áætlun var ekki gert ráð fyrir að framkvæmt væri á neinum öðrum stað allan gildistíma áætlunarinnar (15 ár).

Í þessari tillögu er áfram lögð áhersla á markmið eldri samgönguáætlunar um að rjúfa vetrareinangrun Seyðisfjarðar og efla samfélagið á Austurlandi. Báðir jarðgangakostir uppfylla það markmið. Í eldri greiningu starfshóps um Seyðisfjarðargöng, valkosti og áhrif á Austurlandi frá 2019 var ekki unnin sérstök greining á Fjarðagöngum sem valkosti, aðeins sem hluta af stærra verkefni með Fjarðarheiðargöngum. Af töflum í skýrslunni má þó greina að annar samfélagslegur ábati Fjarðaganga er umtalsvert meiri en Fjarðarheiðarganga. Því var tekin sú ákvörðun að fela Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri (RHA) að vinna nánari samanburðargreiningu þessara tveggja jarðgangakosta. Í skýrslunni kemur fram að talið sé að báðir kostir muni hafa mjög jákvæð áhrif á byggðapróun og tengingu atvinnu og búsvæða. Þá er áætlað að Fjarðarheiðargöng muni hafa meiri áhrif á umferðaröryggi. Fjarðagöng eru metin arðsamari, með 0,27% innri vexti en Fjarðarheiðargöng með -0,91%. Skýrist munurinn ekki síst af talsvert hærri áætluðum greiðsluvilja umferðar vegna styttingar ferðatíma, en með Fjarðagöngum yrði til ný tenging frá Seyðisfirði til bæjanna í Fjarðarbyggð ásamt því að Mjóifjörður myndi opnast fyrir heilsárssamgöngum. Í raun yrði hringtenging Mið-Austurlands opin stærstan hluta ársins, fyrir utan þá daga sem Fjarðarheiði og/eða Fagradalur lokast vegna veðurs, en Fjarðarheiði er að jafnaði lokað 11 sólarhringa á ári og með 30 lokunartilvik að meðaltali.

Um mikla þjóðhagslega hagsmuni er að ræða. Af þeim sökum er hér gerð tillaga um að rannsóknum og undirbúningi Fjarðaganga verði hraðað eins og kostur er og framkvæmdum við Fjarðarheiðargöng frestað á meðan.

Lögð er til eftirfarandi forgangsöröðun jarðganga:

1. **Fljótagöng:** eru göng milli Siglufjarðar og Fljóta (5,2 km). Mikið jarðsig er á núverandi vegi þar á milli og ofanflóðahætta er á kaflanum um Mánaskriður. Göngin myndu leysa Strákagöng af hólmi sem eru orðin úrelt tæknilega. Umferðaröryggi myndi aukast til muna. Göngin munu leysa af hólmi veginn um Almennunga og tryggja öruggan veg til og frá Siglufirði.

- 2.–3. **Fjarðagöng:** Eru göng frá Seyðisfirði til Mjóafjarðar (5,4 km) og frá Mjóafirði til Norðfjarðar (7 km). Hugsanlegt er að grafa önnur göngin fyrst, þau myndu nýtast strax til að tengja Mjóafjörð. Líklegt er þó talið að um eina framkvæmd yrði að ræða og hvor tveggja göngin grafin í einni lotu. Fyrst yrði grafið í aðra áttina frá Mjóafirði og jafnframt grafið á móti hinum megin frá. Eftir gegnumbrot í þeim göngum væru hin göngin grafin á samsvarandi hátt, en jafnframt farið að vinna inni í fyrri göngunum.
- 2.–3. **Súðavík – Ísafjörður:** Á veginum milli Súðavíkur og Ísafjarðar er snjóflóðahætta sem veldur hættu á veginum og rýfur tengingu á milli byggðarlaga. Þá er einnig hættu á grjóthruni á veginum allt árið um kring. Umferðaröryggi mun aukast verulega með jarðgöngum og stytta vegalengd milli Súðavíkur og Ísafjarðar, mismikið eftir því hvaða útfærsla verður valin.
4. **Miklidalur og Hálfán:** Vegurinn um Mikladal og Hálfán tengir saman byggðakjarnana þrjá, Patreksfjörð, Tálknafjörð og Bíldudal. Byggðakjarnarnir eru nátengdir hvað varðar þjónustu og vinnusókn og hlutfallslega mikill hluti umferðar sem þar fer um er „innanbæjar“umferð. Vegurinn getur verið snjóþungur og er oft farartálmi að vetri til. Jarðgöng undir Mikladal (2,8 km/5 km) og Hálfán (6 km) myndu hafa talsvert jákvæð áhrif á öryggi og greiðleika á milli byggðarkjarnanna og myndu hafa jákvæð áhrif á byggðapróun á svæðinu.

Til síðari skoðunar eru einnig eftirfarandi göng:

- Fjarðarheiðargöng.
- Hvalfjarðargöng II.
- Göng milli Ólafsfjarðar og Dalvíkur.
- Breiðadalsleggur, breikkun.
- Klettsháls.
- Öxnadalsheiði.
- Reynisfjall.
- Lónsheiði.
- Hellisheiði eystri.
- Berufjarðargöng og Breiðdalsheiðargöng.
- Gemlufallsheiði.

Starfshópur um fýsileika Vestmannaeyjaganga skilaði skýrslu um verkefnið til innviðaráðherra haustið 2024. Í skýrslunni kemur fram að verkefnið geti gengið upp sem samvinnuverkefni og að ávinningur af göngum gæti orðið mikill. Tæknilegir möguleikar á gangagerð séu þó enn ekki fullkannaðir. Því lagði starfshópurinn til að unnin yrði þrepaskipt rannsókn á jarðgöngum og hafsbótmi á fyrirhugaðri gangaleið. Einkaaðilar vinna nú að því að fjármagna rannsóknir sem myndu njóta faglegs stuðnings Vegagerðarinnar ef af verða.

Fjármögnun jarðgangaaætlunar er eitt af verkefnum í heildarendurskoðun tekjuöflunar af ökutækjum og umferð, eins og áður hefur komið fram. Stofnað verður 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 fimm verkefna með sjö jarðgöngum, einungis er forgangsraðað í fjögur af verkefnunum nú. Hvert fimmta verkefnið er verður ákveðið á komandi árum. Með því að undirbúa verkefni tímanlega er hægt að fara í framkvæmdir á þeim í framhaldi af gerð Fljótaganga. Hraði uppbyggingar tekur því mið af fjárveitingum.

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 veggönnunareglum, 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 veggönnunareglum 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 460 km samtals. Lagt er til að skipting fjárens 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 632 einbreiðar brýr og þar af eru 29 einbreiðar brýr á Hringveginum í árslok 2024. Miðað er við að engin brú á Hringveginum verði einbreið í lok þessa 15 ára tímabils.

Hjóla- og göngustígar (utan höfuðborgarsvæðisins).

Fjárveitingu er ætlað að auka verulega möguleika á hjólreiðum með framkvæmdum í stíga-gerð. 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 þar sem kostnaðarþátttaka getur orðið meiri. Fjárveitingin hér miðast við göngu- og hjólastíga utan höfuðborgarsvæðisins en stígar á höfuðborgarsvæðinu eru hluti af samgöngusáttmálanum.

Samgöngurannsóknir.

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

Héraðsvegir.

Lagt er til að árleg fjárveiting til héraðsvega verði 100 millj. kr. á ári út tímabilið. Lengd héraðsvega er um 2.640 km.

Landsvegir.

Landsvegir eru vegir yfir fjöll og heiðar og aflagðir byggðavegir á eyðilendum. Lengd þeirra er um 1.980 km. Á landsvegum skal einungis gera ráð fyrir árstíðabundinni 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 Vesturlandsvegur og Hádegismóa og á Vesturlandsvegi í Mosfellsbæ. Þá hafa verið lagðir 20 km af göngu- og hjólastígum.

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

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

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

að verkefnunum koma. Meðal annarra ákvarðana sem teknar voru við uppfærslu samgöngusáttmálans voru þær að:

- Gildistími samkomulagsins var lengdur um sjö ár, til 2040.
- Nýju markmiði var bætt við markmið sáttmálans: *Að stuðla að bættri lýðheilsu með aukinni hreyfingu íbúa og bættum loftgæðum, m.a. með fjölbreyttari ferðamátum.*
- Sæbrautarstokkur yrði hluti af framkvæmdaáætlun í stað fyrri áforma á Sæbraut.
- Miklabraut yrði í jarðgöngum í stað stokks.
- Suðurlandsvegur milli Norðlingavaðs og Bæjarháls skyldi fluttur yfir á samgönguáætlun.
- Umfang hjóla- og göngustíga yrði aukið til muna.
- Ríkið komi með auknum hætti að fjármögnun og rekstri almenningssamgangna innan höfuðborgarsvæðisins. Þannig taki ríkið ábyrgð sem nemur þriðjung af nettórekstrar-kostnaði. Þá muni ríkið veita framlög til orkuskipta í almenningssamgöngum. Ríkið komi að stofnun sameiginlegs félags sem beri ábyrgð á skipulagi og rekstri almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

Samgöngusáttmálinn – Framkvæmdaáætlun uppferðs samgöngusáttmála.
Verðlag samgöngusáttmálans.

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

Almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu.

Í samræmi við samkomulag ríkis og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu frá því í ágúst 2024 er rekstur almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu nú sameiginlegt verkefni beggja aðila. Meginatriði samningsins felast í samkomulagi um kostnaðarhlutdeild, þar sem sveitarfélög bera 67% og ríki 33% af heildarkostnaði að frádregnum heildartekjum. Að auki komust aðilar að samkomulagi um að koma á fót nýju félagi um reksturinn í sameiginlegri eigu ríkis og sveitarfélaga. Nýtt fyrirkomulag tók gildi í byrjun árs 2025. Í ágúst 2025 var stofnað nýtt félag sem ber í dag heitið Almenningssamgöngur höfuðborgarsvæðisins ohf. Nýja félagið mun taka við verkefnum Strætó bs. hvað varðar skipulagningu og rekstur almenningssamgangna en þangað til mun Strætó bs. enn reka leiðakerfið. Í samræmi við sameiginlega rekstraráætlun aðila hóf Strætó akstur aukinnar þjónustu á höfuðborgarsvæðinu um miðjan ágúst 2025.

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 öldulág, verðmæti sem í húfi eru, þ.m.t. menningarmínjar, og líkur á því að tjón verði. Hver framkvæmd fær svo stig sem reiknuð eru á grundvelli þessara þriggja þátta.

Grynnslin.

Reynsla af dýpkunum undanfarin ár á Grynnslnum sýnir að hægt er að bæta innsiglinguna að Hornafjarðarhöfn með árlegum dýpkunum. Vegagerðin hefur unnið með DHI, dönsku straumfræðistofnuninni, að varanlegri lausn á dýpisvandamálum í innsiglingunni að Hornafjarðarhöfn. Þær aðgerðir eru mjög kostnaðarsamar og fjármagn ekki til staðar eins og er. Lagt er til að boðin verði út árleg dýpkun yfir sumartímann á Grynnslnum og með því hægt að dýpka mun meira magn en ef dýpkað er að vetri til fyrir sömu upphæð. Dýpkun Grynnslanna yfir sumartímann er hægt að bjóða út í sama útboði og dýpkun Landeyjahafnar næstu þrjú árin. Næsta útboð er fyrirhugað vorið 2026 og gildir þá til þriggja ára. Með áframhaldandi rannsóknarvinnu verður unnið að því móta betri dýpkunaraðferðir og -fyrirkomulag.

Ferjubryggjur.

Undir ferjubryggjur falla framlög til viðhalds og endurbýggingar hafnarmannvirkja þar sem ríkið styrkir ferjusiglingar. Mikil endurnýjunarþörf er á ferjubryggjum landsins og mikilvægt að farið verði í uppbyggingu sem fyrst. Uppbygging aðstöðu í Vestmannaeyjum er í fyrsta forgangi og því næst koma mannvirkin í Breiðafirði og Eyjafirði. Gert er ráð fyrir að byggja bryggjuramp fyrir farartæki fyrir ferjuna í Hrísey. Hann mun bæta umtalsvert möguleikana á að flytja ökutæki til Hríseyjar og minnka viðhaldskostnað ferjunnar þar sem núverandi fyrirkomulag getur laskað skipið að einhverju leyti.

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 verður að áframhaldandi rannsóknum á möguleikum á að auka dýpi til siglinga yfir Grynnslin utan við Hornafjarðarós. Unnið verður samkvæmt rannsóknaráætlun en áætlaður heildarkostnaður við þær er um 100 millj. kr. Þessar rannsóknir eru afar mikilvægar fyrir Hornafjarðarhöfn svo hún geti þróast í takt við stærri og djúpristari fiskiskipafloata og flutningaskip. Áhersla verði lögð á dýpkun á Grynnslnum með það að markmiði að útfæra hana þannig að dýpi sé aukið og 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 millj. kr.

Siglufjörður: Stíllt verður upp hafnalíkani fyrir Siglufjarðarhöfn til þess að höfnin geti tekið á móti skipum í dag og til framtíðar. Legupláss þar er takmarkað fyrir stærri skip.

Drangsnes: Farið verður í ítarlegri greiningu fyrir höfnina í Kokkálsvík við Drangsnes til þess að gera tillögu að stækkun hafnarinnar ef áform um aukna sókn á svæðinu verður að veruleika.

Djúpivogur – Gleðivík: Tillaga verður gerð að nýjum mannvirkjum til þess að mæta mögulegum stækkunaráformum tengdum laxeldi og ferðaþjónustu.

Strandrannsóknir.

Til strandrannsókna teljast m.a. öflun ýmissa grunnupplýsinga, mælingar og rannsóknir sem stuðla að öryggi sjófarenda og íbúa á strandsvæðum og grunnrannsóknir 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 og landbrot austan við Vík í Mýrdal.
- Umhverfissrannsóknir. 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.

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 garðsenda brimvarnargarðanna.

Gert er ráð fyrir áframhaldandi rannsóknum á endurbótum Landeyjahafnar, sem felast í að draga úr sandburði og bæta siglingar í hárri ölduhæð og reiknað með að niðurstöður fái fyrir lok tímabils aðgerðaáætlunarinnar.

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 forgangsroðunarlíkan sem tekur tillit til öldulags og flóðahættu, fjarlægðar frá sjávarkambi og verðmæta sem á að verja. Gert er ráð fyrir að framkvæmdaþörf í sjóvörnum aukist vegna hækkandi sjávarstöðu sem orsakast af hnattrænni hlýnun og jarðskorpuhreyfingum. Þá eru sjóvarnir víða orðnar gamlar og þörf er því á endurbyggingu og styrkingu. Í töflu 10 í þingsályktunartillögunni er að finna ítarlega sundurliðun á fyrirhuguðum sjóvarnarframkvæmdum.

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 nýtingarsvæði á sjó, 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.

Skip til ferjusiglinga.

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

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

Endurnýjun á ferjum ríkisins er brýn enda eru ferjur í eigu ríkisins orðnar allt að 34 ára gamlar. Á fyrri hluta tímabilsins þarf að undirbúa og hanna það skip sem næst verður endurnýjað vegna aldurs. Áhersla á orkuskipti í samgöngum er alltaf fyrsti valkostur en orkuskipti í ferjum hófust með Herjólfu IV árið 2019 og gengur hann á rafmagni þegar siglt er til og frá Landeyjahöfn. Siglingalengdir yfir Breiðafjörð og frá Dalvík til Grímseyjar gera það að verkum að líklegast er að notast verði við einhvers konar rafeldsneyti á þeim leiðum. Mikil gróska er í tæknibróun á rafeldsneyti fyrir ferjur þannig að óvíst er nú hvaða kostur verður fyrir valinu. Rafvæðing Hríseyjarferju er háð því að innviðir geti afhent næga raforku.

Miðað við æskilega endurnýjun þyrfti á hverjum tíma að vera í gangi undirbúningur að smíði eða kaupum á hið minnsta einni ferju. Gera þarf ráð fyrir endurnýjun ferja á síðari hluta samgönguáætlunar, 2031–2040.

Tafla 18. Orkuskiptaáætlun í ferjum. Ártal er áætlun um hvenær siglingar nýrrar ferju hefjast.

Ferja	1. tímabil 2026–2030	2. tímabil 2031–2035	3. tímabil 2036–2040
Breiðafjörður			2036
Hrísey		2033	
Grímsey		2031	
Vestmannaeyjar			2038

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. Eftirtaldir hafnir fá ekki ríkisstyrk vegna þessa ákvæðis: Faxaflóahafnir, Kópavogshöfn, Hafnarfjarðarhöfn og hafnir í Fjarðabyggð.

Nokkrir hafnarsjóðir standa nú vel fjárhagslega og því ástæða til þess að endurskoða styrkhlutföll hafnaframkvæmda. Hingað til hefur stuðningur úr Hafnabótasjóði verið miðaður við hæsta heimilaða hlutfall samkvæmt hafnalögum nr. 61/2003. Þessi bætta fjárhagsstaða hafnanna skýrist að mestum hluta af tekjum hafnanna við móttöku skemmtiferðaskipa og einnig í aukningu á vöruflutningum. Þessi jákvæða þróun gæti þó breyst þar sem hagkerfið er frekar viðkvæmt við breytingum. Gerðar verða breytingar á styrkhlutfalli hafna til lækkunar á þeim höfnum sem uppfylla ákveðin skilyrði. Skilyrði fyrir lækkun styrkhlutfalls í þessari þingsályktunartillögu er:

- Meðalárstækjur (2021–2023) yfir 450 millj. kr.
- Meðalframlegð (EBITDA) yfir 300 millj. kr.

Styrkhlutfall þeirra hafna sem falla undir skilyrði lækkunar styrkhlutfalls verður eftirfarandi:

Tegund framkvæmdar	(Óbreytt) 2026	2027	Frá og með 2028
Nýframkvæmdir	60%	50%	40%
Endurbyggingar	75%	68%	60%
Nýir brimvarnargarðar	60%	60%	60%
Viðhaldsdýpkun	85%	80%	75%
Dráttarbátar	60%	50%	40%

Breytingar á styrkhlutfalli hafna sem falla undir skilyrði lækkunar styrkhlutfalls.

Hafnir sem falla undir breytinguna eru:

- Hafnasamlag Norðurlands – Akureyrarhöfn.
- Vestmannaeyjahöfn.
- Hafnir Ísafjarðarbæjar – Ísafjarðarhöfn.
- Hafnir Múlaþings – Seyðisfjarðarhöfn.
- Þorlákshöfn.

Við undirbúning samgönguáætlunar sóttu hafnir um framlag til framkvæmda fyrir um 50 milljarða kr. á tímabili áætlunarinnar. Þar af gæti framlag ríkissjóðs numið allt að 22 milljörðum kr. Framlag ríkissjóðs til nýrra hafnaframkvæmda að frádregnum hafnaframkvæmdum á eldri áætlun er um 6,1 milljarður kr. og því er nauðsynlegt að forgangsraða hafnaframkvæmdum í samgönguáætlun. Vegagerðin stillir upp forgangsöröðunarlíkani 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.

Forgangsröðun miðast við tegund verkefnis og hvort það falli innan skilgreindra staðalkrafna hafnarinnar.

Við forgangsröðun 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 almannahagsmunum 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. hafnalaga.
- Að viðkomandi framkvæmd raski ekki samkeppnisstöðu samkvæmt ákvæðum samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. 23. gr. hafnalaga.
- Höfnin skili rekstrarafgangi að teknu tilliti til vaxta eða hafi nýtt möguleika sína til tekjuöflunar með eðlilegum hætti, sbr. 24. gr. hafnalaga.

Úttekt Hafnasambands Íslands.

Úttekt Hafnasambands Íslands, unnin af Íslenska sjávarklasanum sem kom út í september 2025, sýnir að viðhaldspörf hafnarmannvirkja víða um land er veruleg og fjárfestingarbil hefur myndast. Ef ekki verður brugðist við getur það grafið undan starfsemi sem skapar verðmæti og atvinnu í sjávarútvegi, iðnaði og ferðaþjónustu.

Markviss fjárfesting í hafnainnviðum styrkir ekki aðeins rekstraröryggi og flutningsgetu heldur skapar ný tækifæri til verðmætasköpunar. Með bættri aðstöðu, dýpkun og endurnýjun mannvirkja skapast skilyrði fyrir auknar strandsiglingar innan lands – sem geta minnkað kolefnisspor samgangna, stutt við græn orkuskipti og aukið samkeppnishæfni hafna.

Fjárfesting í höfnum er því ekki aðeins viðhaldsverkefni – hún er fjárfesting í verðmætasköpun, sjálfbærni og öryggi Íslands.

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.

Fylgiskjal I.

Samgönguáætlun 2024–2038 – umhverfisskýrsla.

www.althingi.is/altext/pdf/157/fylgiskjol/s0463-f_I.pdf

Fylgiskjal II.

Umferðaröryggisáætlun 2024–2038.

www.althingi.is/altext/pdf/157/fylgiskjol/s0463-f_II.pdf

Fylgiskjal III.

Öryggisáætlun sjófarenda 2024–2038.

www.althingi.is/altext/pdf/157/fylgiskjol/s0463-f_III.pdf

Fylgiskjal IV.

Drög að stefnu fyrir virka ferðamáta – tillögur starfshóps.

www.althingi.is/altext/pdf/157/fylgiskjol/s0463-f_IV.pdf