

Ísafirði 4. febrúar 2026

Umsögn þingsályktun að samgönguáætlun 2026-2040 og framkvæmdaáætlun 2026-2030.

Samantekt.

Fjöl margar ánægjulegar breytingar eru í frumvarpinu, góð markmið og skynsamlegar ákvarðanir til forgangsroðunar á takmörkuðum fjármunum. Áætlunin sýnir líka að verulegar fjárfestingar síðustu ára í vegakerfinu á Vestfjörðum eru farnar að hafa veruleg merkjanleg áhrif. Þannig er hringvegurinn um Vestfirði orðinn vetrarfær, og með yfirstandandi framkvæmdum á Dynjandisheiði og við þverun tveggja fjarða styttest leiðin og verður áreiðanlegri. Hafnabætur hafa eftir sjávar tengt atvinnulíf með tekjuauka fyrir Ísland.

Fjórðungssamband Vestfirðinga telur að nokkur mál megi færa til betri vegar, og leggur áherslu á eftirfarandi málafni í tillögu að framkvæmdaáætlun Samgönguáætlunar 2026-2030 og vísar til greinargerðar um nánari skýringar:

- Farnet á stofnvegum verði tilbúið eigi síðar en í lok árs 2028 og hafin verði uppbygging farnets á fjallvegum í tengivegakerfinu.
- Vetrarþjónusta, um leið og fagnað er auknu fjármagni til vetrarþjónustu, þá er þess krafist að endurskoðun vinnureglna vetrarþjónustu verði lokið á árinu 2026, með lengingu þjónustutíma á vinnusóknarsvæðum og á lengri flutningsleiðum á Vestfjörðum. Þjónustuviðmið vegna hálkuvana verði einnig aukið á vinnusóknarsvæðum. Samningum við verktaka á grundvelli nýrra þjónustureglna verði lokið haustið 2026.
- Ákvæði um lækkun styrkframlags til ríkisins til hafnarframkvæmda verði dregin til baka.
- Um leið og Fjórðungssamband Vestfirðinga fagnar því að verkefnum við Vestfjarðaveg 60 í Gufudalssveit mun ljúka 2027 og Vestfjarðavegi 60 í Dynjandisvogi ljúki 2026, þá lýsir sambandið vonbrigðum með tillögum að enn á ný verði frestað framkvæmdum við Bíldudalsveg, Strandaveg og Innstrandaveg. Framkvæmdir sem efla teningar og stækka atvinnu og þjónustusvæði í samræmi við markmið samgönguáætlunar. Mikilvægi vegabóta á Strandavegi hefur síðan stórauðist í samhengi við uppbyggingu Hvalárvirkjunar.
- Krafist er að fjármögnun Vegagerðar er varðar þjónustu 2026-2030 verði endurskoðun og dregin til baka tillaga lækkun framlaga til vetrarþjónustu, landsamgöngum, flugi og ferjum, alls 800 mkr.
- Rannsóknir til undirbúnings jarðgangaframkvæmda á Vestfjörðum verði lokið 2028.

Horft til langtímaáætlunar 2026-2040 þá leggur Fjórðungssambandið áherslu á eftirfarandi atriði en vísar til greinargerðar um nánari útlístun.

- Samhangandi framkvæmdir við jarðgöng á Vestfjörðum
- Framkvæmdum við stofnvegi og helstu tengivegi án malarslitlags verði hraðað
- Hringvegur um Vestfirði verði hluti af Hringvegi 1 (Þjóðvegi 1)
- Viðmið vetrarþjónustu og framkvæmd hennar verði unnin þvert á hin fimm markmið samgönguáætlunar; hagkvæmni, greiðfærni, öryggi, sjálfbærni og jákvæð byggðaðróun.
- Almenningsamgöngur á Vestfjörðum verði byggðar upp til samræmis við aðra landshluta.
- Samspil varnarinnviða og samgöngmála verði hluti af umfjöllun samgönguáætlunar

Hér er síðan vísað til ítarlegar greinargerðar þessara umsagnar um áherslur og tillögur Fjórðungssambands Vestfirðinga varðandi Samgönguáætlun 2026-2040 og verkefnaáætlun 2026-2030. Eins er vakin athygli á að Fjórðungssambandið hefur nýverið gefið út [skýrslu um samspil samgöngumála og uppbyggingar varnarinnviða](#), sem vísað verður til eftirfarandi umsögn.

Fjórðungssambandið þiggur gjarnan boð á fund umhverfis- og samgöngunefndar til að fjalla um efni þessarar umsagnar.

Greinargerð.

Tillaga að samgönguáætlun 2026-2040 er víðtæk enda verulegur tími liðinn frá því samgönguáætlun var síðast til umfjöllunar á Alþingi. Í þessari umsögn er leitast við að fylgja efnisatriðum hennar byggt á áherslum úr stefnuskjöllum og ályktunum af vettvangi vestfirskra sveitarfélaga og nýrrar tillögu til auglýsingar að Svæðisskipulagi Vestfjarða 2025-2050. Í viðauka við umsögnina eru þessar ályktanir og stefnuskjöl kynnt nánar og einnig er lögð fram skýrsla um stöðu samfélaga, innviða, atvinnulífs og náttúru samhliða tillögu svæðisskipulags.

II. MARKMIÐ, ÁHERSLUR OG AÐGERÐIR

Lykilviðfangsefni.

Borið saman við tillögu að Samgönguáætlun 2024-2038, þá eru yfirmarkmið Samgönguáætlunar 2026-2040 hin sömu þ.e. 15 lykilviðfangsefni tiltekin en síðan aukið við með tveimur lykilviðfangsefnum, *Verðmætasköpun með uppbyggingu innviða og Farnettssamband á Þjóðvegum*.

Fjórðungssamband tekur undir yfirmarkmið samgönguáætlunar og að þessi nýju lykilviðfangsefni verði að hluti af yfirmarkmiðum samgönguáætlunar. Lagt er til að breytt verði heiti á 5. lykilviðfangsefni úr *Vetrarfærð og tímabundnar lokanir* í yfirskriftina, *Vetrarþjónusta*, núverandi yfirskrift takmarkar og lýsir ekki viðfangsefninu nægjanlega.

Varðandi viðfangsefnið *Verðmætasköpun með uppbyggingu innviða*, þá bendir Fjórðungssamband Vestfirðinga á að innviðaskuld á Vestfjörðum er há og langan tíma hefur tekið að lækka þá skuld með beinum aðgerðum en margt hefur áunnist á síðustu árum. Fjórðungssamband hefur lengi verið þeirrar skoðunar að hin erfiða staða og þróun samfélaga og atvinnulífs á Vestfjörðum á síðustu áratugum síðustu aldar og fram á annan áratug þessara aldar, hafi skapað tregðu í ákvörðunum um innviðaframtækni. Þegar viðsnúningur verður í verðmætasköpun á Vestfjörðum þá verður þetta hindrun fyrir þróun fiskeldis, ferðaþjónustu og sjávarútvegi og afleiðum s.s. vinnsla fiskroðs til sáræðhöndlunar. Dæmi um jákvæð áhrif innviðaframtækni á verðmætasköpun er gerð Bolungarvíkurganga og bygging laxasláturhúsins Drymlu.

Seinna lykilviðfangsefnið *Farnetssamband á þjóðvegum* er einnig mjög mikilvægt. Stjórnvöld stóðu ekki við sinn hlut í samstarfi við fjarskiptafyrirtæki 2024 um að ljúka uppbyggingu farnets við stofnvegi og því verkefni seinkar á Vestfjörðum til 2028 í stað þess að ljúka því á árinu 2026. Þá á eftir að vinna með fjarskipti við tengivegi og mikilvægt að fá fram stuðning við það lykilviðfangsefni með samþykki tillögunnar við afgreiðslu Samgönguáætlunar.

Markmið

Fjórðungssamband Vestfirðinga leggur til að samhliða og aukið fjármagn er sett til vetrarþjónustu verði verkefnið Vetrarþjónusta, sett sem markmið er vinnur þvert á yfirmarkmið Samgönguáætlunar. Verkefnið fléttast inn í öll yfirmarkmið; öryggi, greiðfærni, umhverfislega sjálfbærni, hagkvæmni og jákvæða byggðþróun og fengi þá stöðu sem áhersla öllum verkefnum Vegagerðarinnar. Hér verður nú fjallað um nokkrar áherslur innan hvers markmiðskafla.

1. Markmið um öruggar samgöngur.

h. Einbreiðum brúm á Hringvegi og öðrum umferðarmiklum vegum verði fækkað.

Í lok tímabils samgönguáætlunar 2040 verða að óbreyttu 24 einbreiðar brýr á stofnvegum á Vestfjörðum af þeim 36 sem standa eftir nú í lok árs 2025. Að mati Fjórðungssambands er þetta er ekki ásættanleg staða, lagt er til að forgangsroðun og fjármögnun verði metin á grundvelli heildarúttektar á öllum einbreiðum brúm í stofn og tengivegakerfi landsins, mat á öryggi þeirra m.t.t. aðkomu og vegstæðis og ástands s.s. burðarþol og aldur. Allar einbreiðar brýr verði merktar án tillits til umferðarþunga.

i. Stefnt verði að því að fjárfesting í viðhald samgönguinnviða mæti þörf, svo gæði og öryggi innviða haldi sér

Fagnað er að fjármagn er aukið árlega úr 12,5 ma. í 20 ma á gildistíma samgönguáætlunar, en ítrekað hefur verið ályktað á vettvangi Fjórðungssambands Vestfirðinga á undanförunum árum og áratugum eftir að viðhaldsfjármagn var skorið niður í kjölfar efnahagshruns 2008.



Fjórðungssamband Vestfirðinga vekur athygli á að fjármagn til viðhalds og nýframkvæmda hefur á síðustu árum verið nokkuð jöfn í krónum talið. Með þessar breyttu nálgun þá mun viðhald samgönguinnviða nema um 50% hærri fjárhæð en til nýframkvæmda á áætlunartímabilinu.

Viðhaldsverkefni hafa á síðustu árum verið að sinna bráðaaðgerðum á styttri vegköflum en nú gefst tækifæri að vinna að stærri vegköflum, með tíð og tíma má því ætla að sett verði upp áætlun um fyrirbyggjandi verkefni. Af mörgu er að taka en margir vegakaflar á Vestfjörðum þarfnast viðhalds á slit og burðarlagi enda komnir fram yfir reiknaðan endurnýjunartíma auk vaxandi þungaflutninga. Öryggismál vegna ofanflóða eru síðan áriðandi þáttur sem fellur undir viðhald og ákall er um úrbætur á vegum sem liggja undir bröttum hlíðum.

Vegna aukins fjármagns til viðhaldsverkefna er það er mat Fjórðungssambands að auka eigi samráð með sveitarfélögum og landshlutasamtökum þeirra um forgangsörðun viðhalds framkvæmda. Nýframkvæmdir eru ákvarðar í Samgönguáætlun af Alþingi en viðhaldsverkefni samkvæmt vinnureglum og mati Vegagerðar og áherslum innviðaráðuneytis hverju sinni. Hér gæfist færi á að byggja upp langtímaáætlun um viðhaldsverkefni og hafa mætti sambærilega tímaramma og í nýframkvæmdum til 15 ára og 5 ára aðgerðaáætlun.

o. Áreiðanleg farnetsþjónusta sé á öllum stofnvegum og helstu tengivegum á láglendi og uppbygging farnets styðji við tækniþróun í samgöngum.

Fagnað er þessu markmiði og það er krafa Fjórðungssambands að verkefni á Vestfjörðum séu sett sé í forgang. Það er, að á næstu tveim árum til ársins 2028 verði byggt upp farnetskerfi á stofnvegum á Vestfjörðum og minnt á að stefnt var að verkefninu myndi ljúka á árinu 2026 miðað við upphaflegar áætlanir stjórnvalda 2024, sem stjórnvöld ákváðu að draga sinn þátt til baka þ.e. hlutdeild öryggisfjarskipta.

Fagnað er að markmiðið nái einnig til tengivega en um leið er því hafnað að markmiðið nái eingöngu til tengivega á láglendi. Farnetsþjónusta vegfarenda sem fara um fjallvegi ætti ekki að vera í minni forgangi enda er öryggi vegfarenda þar líklega hvað mest ógnað. Uppbygging öryggisfjarskipta fyrir viðbragðsaðila þarf síðan að vera unnið samhliða enda er í flestum tilfellum um að ræða sömu vegkafla sem farnet nær ekki til í dag.

p. Uppbygging farnets og annarra fjarskiptainnviða verði samþætt við nýframkvæmdir og viðhald þjóðvega eins og kostur er.

Fagnað er þessu markmiði en varað við að slíkt markmið verði til að seinka enn frekar nauðsynlegum úrbótum á farneti stofnvega á Vestfjörðum, sem stjórnvöld hafa þegar sett að markmiði að verði lokið eigi síðar en 2028.

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

Fagnað er þessu markmiði og lögð áhersla að flýta framkvæmdum á Vestfjörðum þ.e. stofnvegum og jarðgöng er tengja byggðir innan atvinnusvæða og við aðra landshluta. Með þeirri forgangsöröðun er brugðist við þeirri stöðu að áfallapol samfélaga á Vestfjörðum er til muna takmarkaðra en í öðrum landshlutum. Í nýrri skýrslu Vestfjarðastofu [Áherslur vegna varnarinnviða á Vestfjörðum í ljósi borgaralegra þarfa](#), er fjallað um áfallapol innviða og samfélaga gagnvart ytri ógnun. Vísast til umfjöllunar um þá skýrslu hér síðar í þessari umsögn.

2. Markmið um greiðar samgöngur.

c. Þjónustu á vegum verði forgangsraðað með hliðsjón af umferð og öryggi. Skipulag þjónustu taki einnig eins og kostur er mið af þörfum viðkomandi landshluta, atvinnulífs og mannlífs

Fagnað er þessu markmiði sem tekur tillit til stefnumörkunar og ályktana Fjórðungþings Vestfirðinga til fjölda ára, sem hafa beint til stjórnvalda að endurskoða vinnureglur Vegagerðar um vetrarþjónustu sem eru að grunni til frá árinu 2012. Það hefur verið mat Fjórðungssambandsins að þessar vinnureglur beri keim af áhrifum efnahagssamdráttar og stöðu og þróun byggðar og atvinnulífs þegar þær eru mótaðar. Þessar vinnureglur eru því í engu samræmi til að þjónusta stóraukin umsvif atvinnulífs og samfélaga á Vestfjörðum og öryggi vegfarenda.

Hvatt er til að forgangsöröðun þjónustu hafi öryggi vegfarenda á fjallvegum verði sett efst í forgang. Óöryggi og takmörkanir á greiðfærni leiðir til að sífellt hærra hlutfall íbúa veigrar sig við ferðalög um fjallvegi ekki síst þá fjallvegi þar sem er engin eða takmörkuð farnetsdekkun. Samanburður við aðra landshluta leiðir einnig í ljós beina mismunun í þjónustutíma innan atvinnusvæða og í tengingum milli landshluta, en þar getur munað 2 til 4 tímum í þjónustutíma.

3. Markmið um hagkvæmar samgöngur.

a. Litið verði á samgöngukerfið sem eina heild. Nýir innviðir verði skipulagðir og þeim forgangsraðað með hliðsjón af niðurstöðum faglegra greininga. Leitað verði arðsömustu lausna í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins.

Í greinargerð samgönguáætlunar er fjallað um mat á arðsemi og vísað til félagshagfræðilegra greininga sem tæki til forgangsöröðun framkvæmda en einnig geti byggða- og umhverfissjónarmið komið til. Hafi þessi sjónarmið verið höfð til hliðsjónar við forgangsöröðun verkefna í tillögu að samgönguáætlun.

Í skýringum með einstaka vegaframkvæmdum er arðsemi framkvæmdar tilgreind en ekki er lýst hvert vægi arðsemi hefur á forgangsöröðun. Fjórðungssamband telur æskilegt að mat á arðsemi verði sett fram við lýsingu á framkvæmdum og þá tilgreint hvaða aðrir þættir koma til við forgangsöröðun. Slíkt eykur á gegnsæi við ákvarðanir og umræðu um forgangsöröðun verkefna og þá þætti sem byggja undir hana.

4. Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur

b. Áfram verði stutt við orkuskipti í samgöngum um land allt, þ.m.t. í þungaflutningum, almenningssamgöngum á landi, lofti og sjó, ferjum, höfnum og í flugi, og net hleðslustöðva þétt til stuðnings orkuskiptum í dreifðum byggðum og ferðaþjónustu.

og

c. Hraðað verði hagkvæmum orkuskiptum í almenningssamgöngum með uppbyggingu hleðsluinnviða um land allt.

Þess er krafist að uppbygging hleðslustöðva á Vestfjörðum verði sett í forgang til að þetta net hleðslustöðva á lengri vegalengdum og við fjallvegi. Fagnað er áherslu um að styðja orkuskipti í innanlandsflugi enda þar mikil tækifæri í að efla almenningssamgöngur með aukinn tíðni ferða samhliða aukinni hagkvæmni.

5. Markmið um jákvæða byggðapróun.

a. Áfram verði unnið markvisst að lagningu bundins slitlags á tengivegi sem styðji við atvinnu- og byggðapróun og auðveldi skólaakstur á svæðum sem nú búa við malarvegi. Við forgangsörðun uppbyggingar tengivega verði litið til öryggissjónarmiða, aðgengis að farneti, umferðarþunga, ástands vega, akstursleiða skólaaksturs, vinnusóknar, ferðaþjónustu og óska sveitarfélaga.

Tekið er undir þetta markmið en um leið minnt á að hluti stofnvega á Vestfjörðum er án bundins slitlags þ.e. Bíldudalsvegur nr. 63 og Innstrandavegur nr. 68. Tillaga samgönguáætlunar gerir ráð fyrir að hafnar verði endurbætur á Bíldudalsvegi, en gerir hinsvegar ekki ráð fyrir að lagning bundins slitlags á Innstrandavegi verði lokið innan tímabils áætlunarinnar. Vegurinn er tenging við Norðurland en er um leið sinnir hann atvinnu og þjónustusókn íbúa Strandabyggðar m.a. skólaakstur. Gerð er krafa um að lágmarki verði hafin verið frumathugun á endurnýjun vegarins og markvisst farið í fækkun einbreiðrar brúa sem sumar eru að ná 80 ára aldri.

b. Íbúar landsbyggðarinnar eigi kost á að komast til höfuðborgarsvæðisins á um 3,5 klst. samþættum ferðatíma akandi, með almenningssvagni, ferju og/eða flugi.

Viðmiðið 3,5 t ferðatíma hefur um árabil verið í samgönguáætlun og ekki gagnrýnt sem slíkt. Hinsvegar er ekki ásættanlegt að ekki er til staðar viðmið hvernig stjórnvöld ætla að stuðla að framboði ferða til að ná fram samþættum ferðatíma og tíðni slíkra ferða. Veldur þar verulegum áhyggjum að það komi til með að draga úr tíðni ferða með vísan til lækkun framlaga til almenningssamgangna í heild um 9% á fyrsta tímabili samgönguáætlunar og lækkun framlags 12-14% í flugi, landssamgöngum utan höfuðborgarsvæðis og rekstri ferja.

Fjórðungssamband áréttar hér hlutverk Breiðafjarðarferjunnar sem farþega og bílferju fyrir samgöngur og ferðaþjónustu á Vestfjörðum.

c. Unnið verði að því í samstarfi ríkis og sveitarfélaga að almenningssamgöngur á landsbyggðinni verði eflar þar sem grundvöllur er til þess. Sérstaklega verði samgöngur innan vinnusóknarsvæða eflar. Leitað verði leiða til þess að draga úr ferðatíma og tryggja öryggi. Virkt samráð verði viðhaft við skipulagningu þjónustunnar.

Tekið er undir að efla verði almenningssamgöngur en skýra verður hvaða þættir skapa grundvöll til að efla almenningssamgöngur og vægi þessara þátta og hvert er svigrúm til þróunar almenningssamgangna. Dæmi um þessa þætti eru rekstur og vetrarþjónusta og síðan þættir sem vísa til annarra markmiða samgönguáætlunar um að efla jákvæða byggðaðróun og um umhverfislegar sjálfbærni.

Ef horft er til rekstrargrundvallar eingöngu, þá verður að lýsa miklum áhyggjum af fjárhagsramma sem settur er til almenningssamgangna. En eins hér að framan greinir þá munu styrkir til almenningssamgangna í heild lækka um 5% á fyrsta tímabili samgönguáætlunar, en eiga síðan að hækka um 9% á öðru tímabili og haldast svo óbreytt á þriðja tímabili, engin sundurliðun er á hvernig sú hækkun skiptist á einstaka verkefni, flug, landsamgöngur, ferjur o.fl.. Framlög fyrir almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæði eiga hinsvegar að hækka um 9% eða 300 mkr á fyrsta tímabili en lækka til flugs, landsamgangna og ferja um 12-14% eða 500 mkr.

Á síðustu misserum hefur verið dregið úr stuðningi við almenningssamgöngur milli sveitarfélaga við sameiningu þeirra sveitarfélaga sem nú mynda Vesturbyggð. Því er sérstök áhyggjum hér lýst af áhrifum á lækkun framlaga til einstakra verkefna er hafa áhrif á samfélög og atvinnulíf á Vestfjörðum. Að óbreyttu má vænta þess að flugferðum fækki í áætlunarflugi til Bíldudals og Gjögurs en samtímis er tilgreint í greinargerð samgönguáætlunar að til skoðunar sé að bjóða út ríkisstyrkt flug til Ísafjarðar, en ekki liggi fyrir fjárveiting til þess nú þegar flugið hefur verið boðið út. Landssamgöngur almenningssamgangna á vegum Vegagerðar eru eingöngu við Hólmavík og minniháttar stuðningur er við sumarakstur milli Hólmavíkur, Ísafjarðar og Patreksfjarðar og engin fyrirheit um breytingu á því fyrirkomulagi. Að lokum hefur Vegagerðin sagt upp stuðningi við þróunarverkefni í Vesturbyggð um almenningssamgöngur, en þar hefur sveitarfélagið, atvinnulíf og íþróttafélög unnið saman í uppbyggingu almenningssamgangna.

Óskað er nánari skýringa og hvaða þætti verða lagðir til mats á hvar sé grundvöllur til samstarfs ríkis og sveitarfélaga í almenningssamgangna og hvar ekki. Í annan stað skýringa á þeirri stefnu að draga úr framlögum til verkefna sem varða landsbyggðirnar en efla höfuðborgarsvæðið á fyrsta tímabili samgönguáætlunar. Í þriðja lagi þá framtíðarsýn um eflingu málaflokksins almenningssamgöngur, á öðru tímabili samgönguáætlunar og hvaða áherslur verða settar þar til grundvallar. Að lokum í fjórða lagi hvernig fari saman hvatning til sameiningar sveitarfélaga og þar með stækkun þeirra og að dregið er úr fjármagni til almenningssamgangna að hálfu ríkisins.

d. Rekstraröryggi Reykjavíkurlugvallar verði tryggt á meðan annar jafn góður eða betri kostur er ekki fyrir hendi.

Tekið er undir þetta markmið sem er í samræmi við ályktanir Fjórðungspings Vestfirðinga til fjölda ára og tilvera flugvallarins er forsenda í jöfnun íbúa landsins í aðgengi að miðlægri þjónustu. Áréttað er að innanlandsflug á Íslandi er í raun ígildi hraðlestrakerfis hjá öðrum þjóðum. Auk hins samfélagslega mikilvægi þá er áætlunarflug um Reykjavíkurlugvöll mikilvæg forsenda fyrir viðskipta og atvinnulíf um allt land. Eins ber að nefna umhverfi rannsókna og nýsköpunar, með vísan til uppbyggingu stjórnvalda á öflugu rannsóknarumhverfi í Vatnsmýrinni við hlið flugvallarins, þar eru mikil tækifæri að tengja það umhverfi við landið allt.

h. Horft verði til þess að mæta nýjum og/eða breyttum samgöngubörfum sem geta skapast vegna sameiningar sveitarfélaga, hvort sem litið er til framkvæmda, þjónustu eða almenningssamgangna.

Taka verður undir þetta markmið en vandséð er hvernig hrinda eigi því í framkvæmd miðað við takmörkuð framlög sbr. umfjöllun í c lið. Eins má nefna að ekkert frumkvæði er að hálfu stjórnvalda að koma upp almenningssamgöngum né auka við vetrarþjónustu á milli Ísafjarðarbæjar og Vesturbyggðar með opnun heilsársvegar um Dynjandisheiði í framhaldi af opnun Dýrafjarðargangna. Þetta er þrátt fyrir að stjórnvöld lýsa því yfir að þau beri ábyrgð á og styðji við slíkar tengingar byggða um land allt.

Aðgerðaáætlun 2026-2030

Alls eru kynntar 38 áhugaverðar aðgerðir, sem að meginhluta eru á ábyrgð innviðaráðuneytis og Vegagerðar en einnig ISAVIA og Samgöngustofu. Í kafla 2.3. er lýst sérstökum áherslumálum en erfitt er að öðru leyti að finna í greinargerð samgönguáætlunar hver sé forgangsöröðun aðgerða né tímasetning á framkvæmd innan ráðuneytis og stofnana ráðuneytisins og eftir atvikum fjármögnun.

Það er mat Fjórðungssambandsins að til að eiga samráð um framkvæmd samgönguáætlunar og forgangsöröðun þurfi að gera nánar grein fyrir tímasetningu aðgerða og eftir atvikum fjármögnun þeirra. Því er beint til umhverfis- og samgöngunefndar að kalla eftir upplýsingum ráðuneytis og stofnana um áætlaða framkvæmd og forgangsöröðun aðgerða og nefndin setji viðhorf sín nefndaráliti á þessi atriði.

Fjórðungssamband fyrir sitt leyti, tilgreinir hér tilvísun í sex aðgerðir sem að mati sambandsins eigi taka til nú þegar til framkvæmdar á árinu 2026

1.7. Heildstæð kortlagning á farnetssambandi á stofn- og tengivegum. Gerð verði framkvæmdaáætlun í samvinnu við Öryggisfjarskipti ehf. með hliðsjón af umferð, slysatíðni og ástandi tengivega. Tækifæri verði kortlögð og nýtt til hagkvæmrar samlegðar og samfjármögnunar með annarri innviðaupbyggingu, svo sem lagningu ljósleiðara og rafstrengja. Skilgreining verklags verði við örugga og hagkvæma samþættingu framkvæmda á sviði samgangna og fjarskipta. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

Aðgerðin fellur að ályktun Fjórðungspings Vestfirðinga um eflingu farnets á tengivegum samhliða og uppbygging farnets á stofnvegum verður lokið. Lögð er áhersla á að sem víðust nálgun verði við þá matsþætti sem settir eru til hliðsjóna. Hafa ber í huga á umferðarþyngstu tengivegum verða í senn flest slys á hvern kílómetra vegar og fæst slys á hvern ekinn kílómetra. Með öðrum orðum verða flest slys á fjölförnustu vegunum en slysaætta hvers vegfaranda er einnig mun minni en á fáfarnari vegum. Það er því mikilvægt að taka tillit til bæði fjölda slysa og slysaættu hvers vegfaranda við forgangsroðun framkvæmda og þjónustu.

Fjórðungssamband telur síðan að við mat ástandi vega verði lögð áhersla á að forgangsraða uppbyggingu farnets á fjallvegum og langleiðum þar sem engin dekkurn er í dag og taka mið af þjónustustigi vetrarþjónustu. Lagt verði einnig mat á vægi tengivegar fyrir viðkomandi byggðarlög við þjónustu og atvinnusókn íbúa og atvinnulíf. Haft verði samráð við sveitarfélög og landshlutasamtök þeirra varðandi þessa uppbyggingu.

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

Vísað er til bls. 66 í greinargerð, þar sem tilgreint er að Ísland sé aðili að leiðréttingarkerfi ESB fyrir gervihnattaleiðsögu, EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service). Útbreiðslusvæði kerfisins nær nú aðeins yfir eystri helming landsins en unnið er að stækkun þess svo það nái yfir allt landið með uppsetningu EGNOS-stöðvar við Hólmavík og í Keflavík. Verkefninu er stýrt af EGNOS samstarfinu en samkvæmt upplýsingum FV munu prófanir eiga sér stað fram eftir árinu 2028 og reikna megja með að taka kerfið í notkun á árinu 2029.

Hér skal bent á að auk þess sem flugleiðsögn mun styrkjast, þá bætir kerfið einnig siglingarleiðsögn og því beri að taka það með í aðgerð um úttekt á öryggi í siglingum. Auk þess að bæta þar með siglingaröryggi þá skapast möguleikar að þrengja og sveigja skilgreindar siglingaleiðir og opna þannig fyrir notkun hluta svæða sem eru í dag helguð siglingum eða «hvítum ljósgeira ljósvita».

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

Lýst er stuðningi við að hafin verði mótnun stefnu í hafnarmálum en um mótmælt mikilli lækkun (18%) framlaga til hafnarbótasjóðs til næstu fimm ára og hækkun á kostnaðarhlutdeild sveitarfélaga.

Mörg verkefni eru á Vestfjörðum sem munu ekki fá fjárveitingu s.s. á stórskipakantur á Patreksfirði verkefni sem var komið með markað fjármagn í fyrri tillögum að samgönguáætlun. Önnur verkefni á Vestfjörðum eru einnig skert til mikilla muna. Fyrir Vestfirði er þetta bein hindrun til að mæta vaxandi atvinnulífi s.s. fiskeldi, sjávarútvegur og ferðapjónustu. Minnt er á að hafnir hafa verið lykilþáttur í þróun byggðar um land allt og skapað ný og oft ófyrirséð atvinnutækifæri og tengja má við 16. lykilviðfangsefni samgönguáætlunar, *Verðmætasköpun með uppbyggingu innviða*

Gerð er hér að lokum krafa um endurskoðun á lækkun hlutfalls ríkisins (Vegagerðar) í hafnarframkvæmdum úr 60% í 40%. Þessi breyting rekst á við áherslu um að efla strandsiglingar og flutninga á sjó, án góðrar hafnaraðstöðu verður slíkt erfiðara í framkvæmd ef ekki er til staðar góð hafnaraðstaða. Þessi breytta stefna er einnig úr takti við áherslu að auka öryggi, umsvif í höfnum og áherslu á ríkisins á aukna verðmætasköpun. Eins verður að skoða hvort breyting verði á umsjón með framkvæmd hafnarframkvæmda þ.e. sveitarfélögin taki nú við umsjón með framkvæmdin en ekki Vegagerðin í ljósi þess að sveitarfélögin fari þá með hærri hlutfall af kostnaði.

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

Ábyrgð: Vegagerðin.

og

5.3. Upplýsingaveita fyrir heildstætt almenningssamgöngukerfi. Mótuð verði og innleidd gagnvirk upplýsingaveita fyrir heildstætt almenningssamgöngukerfi óháð rekstraraðila og ferðamáta. Ábyrgð: Innviðaráðuneytið og Vegagerðin.

Aðgerð 5.2. og 5.3. eru til úrbóta á almenningssamgöngukerfinu eins og það er í dag, en að mati Fjórðungssambandsins vantar hér að fjalla um heildarstefnu í málaflokknum líkt og við afgreiðslu Samgönguáætlunar 2020 til 2034, [Ferðumst saman – heildarstefna í almenningssamgöngum milli byggða](#). Ekki kemur fram að sú stefna sé höfð að leiðarljósi a.m.k. koma ekki fram beinar tilvísanir í markmið og aðgerðir en þær snéru um margt að efla almenningssamgöngur á landsbyggðunum.

Í byrjun þessa árs var nýtt leiðarkerfi landssamgangna þ.e. utan höfuðborgarsvæðis tekið upp og á vef Vegagerðar kemur fram að leiðarkerfi byggji á samráðsfundum með landshlutum. Þeir samráðsfundir voru eingöngu með þeim landshlutum sem kerfið nær til í dag en beðið var með Vestfirði þar til síðar, en eingöngu er ekið á Hólmavík árið um kring.

Með aðgerðum 5.2. og 5.3., er boðað að halda áfram mótun heildarstefnu og byggja upp gagnvirkt upplýsingakerfi sem nær til allra ferðamáta í almenningssamgöngum. Þetta eru jákvæðar aðgerðir en Fjórðungssamband lýsir áhyggjum að fjárhagsrammi almenningssamgangna miðast við það leiðarkerfi sem er til staðar í dag og þar eru Vestfirðir mikið til undanskildir er varðar landssamgöngur.

Í annan stað hvernig dregið hefur úr stuðningi við verkefni sem rekin hafa verið á síðustu árum s.s. í Vesturbyggð og í Múlaþingi. Hér vísað til að við sameiningu sveitarfélaga sem mynda þessi sveitarfélög í dag þá dregur Vegagerðin úr stuðningi á grundvelli þess skilnings að það sé sveitarfélaga að reka almenningssamgöngur innan sveitarfélagsins. Hlutverk almenningssamgangna Vegagerðar sé að styðja akstur á milli sveitarfélaga og ekkert tillit til langra vegalengda á milli þéttbýliskjarna. Önnur hlið er síðan á þessu að Vegagerðin er síðan ekki með frumkvæði að byggja upp nýjar leiðir, hvað Fjórðungssambandið best veit þá eru engin áform að koma á um tengingu byggðakjarna sveitarfélaga innan Vestfjarða, þ.e. norðan og sunnanverðum Vestfjörðum eða við Strandir og Reykhólahrepp. Með bættum samgöngum hefur aukist áhugi ungs fólks að sækja nám í Menntaskólann á Ísafirði og nýta þar heimavist. Í endurskoðuðu leiðakerfi Vegagerðar sem kynnt var á áramótum er sett að markmiði að þjóna þessum hópi en miðað við leiðakerfið er ekki séð að það eigi við Vestfirði og svarar því ekki ákalli Ungmennaráðs Vestfjarða sem kemur fram í umsögn ráðsins um Samgönguáætlun.

Hér er í raun óljóst hvar stjórnvöld (Vegagerðin) leggja til grundvallar skilgreiningu á byggð, er það þéttbýliskjarni, sveitarfélag eða atvinnusvæði sem tengja á heildstætt. Þetta hlýtur að teljast andstætt markmiðum Samgönguáætlunar og fleiri áætlana innviðaráðuneytis um eflingu byggða um land allt s.s. Byggðaáætlun og Stefnu um málefni sveitarfélaga.

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

Nú kemur ekki fram í greinargerð hvernig forgangsöröðun aðgerða eða tímasetningu þeirra verður háttað. Ítrekuð er hér sú skoðun að vetrarþjónustu beri að vinna þvert á öll markmið Samgönguáætlunar þá er það krafa Fjórðungssambandsins, aðgerð 5.6 sé sett efst á lista yfir aðgerðir í jákvæða byggðapróun. Í annan stað leggur Fjórðungssamband til að þessi aðgerð verði tímasett og henni lokið fyrir upphaf vetrarþjónustu haustið 2026 samhliða verði þá fjármagn tryggt í fjárlögum 2027 eða fjáraukalögum 2026 til endurupptöku gildandi verktakasamninga. Að öðru leyti er lýst stuðningi við aðgerðarinnar og ítrekuð sjónarmiða sem hér að framan hafa verið sett við markmið 2, lið c um forgangsöröðun þjónustu á vegum og áhyggjum að gert er ráð árlegri lækkun framlaga á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.

Fjórðungssambandið leggur síðan til samræmingu á þjónustutíma á vinnusóknarsvæðum í landinu þar hallar á Vestfirði og munar 2 til 4 tímum í þjónustutíma. Eins ítrekað að mæta þjónustuþörf vegna vaxtar í atvinnulífi og samfélögum sem er og til stuðnings við hugmyndir um hækkun vægis stofnvega á Vestfjörðum með skilgreiningu á Hringvegi 2 og ferðaþjónustuverkefnið, *Vestfjarðaleiðin*.

Umfjöllun um verkefni á Vestfjörðum.

Vestfjarðavegur um Gufudalssveit

Lokið verður við framkvæmdir eigi síðar en 2027, á vegi milli Skálaness og Bjarkarlundar, sem hluti af rúmlega aldarfjórðungs verkefni að byggja upp Vestfjarðaveg 60 frá Flókalundi að Bjarkarlundi. Síðustu áfangar í Gufudalssveit með þverun Gufufjarðar og Djúpafjarðar eru í framkvæmd eða á útboðsstigi og mikilvægt að það sé staðfest í Samgönguáætlun. Verkefnið fellur vel að markmiðum svæðisskipulags og ályktunum Fjórðungspings og innviðanefndar Fjórðungssambands.

Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði.

Samkvæmt útboðsskilmálum skal lokið við síðasta áfanga við endurnýjun vegar um Dynjandisheiði milli Dynjandisár og Búðavíkur haustið 2026. Ásamt með framkvæmdum í Gufudalssveit verða þá aflagðir síðustu 17 km malarkaflarnir á Vestfjarðavegi 60 og er það vel. Efla þarf síðan vetrarþjónustu til að þessar vegabætur nýtist árið um kring fyrir samfélag og atvinnulíf og samanlagt fellur það að markmiðum svæðisskipulags og ályktunum Fjórðungspings og innviðanefndar Fjórðungssambands.

Benda verður síðan á að eftir er að útfæra vegamót Vestfjarðavegar 60 og Barðastrandavegar 62 við Flókalund og vegkafla í Vatnsfirði. Óskað er eftir að umhverfis- og samgöngunefnd kalli eftir upplýsingum um stöðu þess verkefnis, telst það viðhaldsverkefni eða myndi það kalla á nýframkvæmdir.

Bíldudalsvegur, Bíldudalsflugvöllur–Trostansfjörður

Stytting vegalengda fyrir atvinnu og þjónustu á sunnanverðum Vestfjörðum og mun leggja af 20 km af um 60 ára gömlum malarvegi. Verður hér til ný heilsársleið til flutninga og þjónustusókn milli sunnan og norðanverðra Vestfjarða og aðra landshluta. Mun létta á þungaflutningum frá Bíldudal um Bíldudalsveg 63 til Patreksfjarðar og um Barðastrandaveg 62 enda 44 km stytting. Opnar síðan á nýtt heilsárs ferðaþjónustusvæði í innanverðum Arnarfirði og verður þá sem hluti af *Vestfjarðaleiðinni*.

Þessi framkvæmd mun skapa möguleika á öðrum úrbótum m.a. bætt tíðni fyrir áætlunarflug til Vestfjarða með samþættingu áætlunarflugs til Bíldudalsflugvallar og Ísafjarðarflugvallar. Eins mun endurbættur vegur stytta aksturtíma, auka öryggi vegfarenda og efla enn frekar möguleika í skólasókn nema á framhaldsskólastigi á Vestfjörðum. Verkefnið fellur því vel að markmiðum svæðisskipulags auk ályktana Fjórðungspings og innviðanefndar og svarar ákalli Ungmennaráðs Vestfjarða um eflingu almenningssamgangna með vísan til umsagnar ráðsins við Samgönguáætlun.

Verkefnið átti að samkvæmt gildandi samgönguáætlun 2020-2034, vera unnið á tímabilinu 2025-2029 og þá sem eitt samhangandi verkefni ásamt endurbyggingu á vegi úr Trostansfirði að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði.

Nú er tillaga er um að verkefnið verði unnið í tveim áföngum og þessi áfangi unnin á tímabilinu 2031-2035 í framhaldi af verkefni með endurbyggingu vegar úr Trostansfirði að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði á seinni hluta tímabilsins 2026-2030 .

Því er beint til umhverfis- og samgöngunefndar að verkefnið verði aftur skoðað sem ein samhangandi framkvæmd en til vara að verkefnið verði hafið strax á árinu 2030. Einnig er lagt til að á sama tíma verði tryggð verði fjárveiting úr viðhaldsverkefnasjóði til að endurbyggja vegkafla frá Bíldudal að Bíldudalsflugvelli. Slitlag og burðarlag þessa vegkafla er samkvæmt skýrslu Vegagerðar mjög lélegt. Breidd vegar er heldur ekki viðunandi auk þess sem framkvæmdin leggur af einbreiða brú.

Bíldudalsvegur, Trostansfjörður–Vestfjarðavegur.

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við Bíldudalsveg á árunum 2027–2030 í framhaldi af gerð nýs vegar yfir Dynjandisheiði, hér er um að ræða um 10 km kafla á um 50 ára gömlum malarvegi og hefur sömu forsendur og lýst er í verkefninu Bíldudalsflugvöllur – Trostansfjörður.

Verkefnið er í gildandi samgönguáætlun 2020-2034 á tímabilinu 2025-2029 og þá sem eitt verkefni ásamt endurbyggingu á vegi úr Trostansfirði að Vestfjarðavegi á Dynjandisheiði. Nú er tillaga er um að verkefnið verði unnið í tveim áföngum og þessi áfangi unnin á tímabilinu 2026-2030 og í kjölfarið verði unnið á tímabilinu 2031-2035 endurbygging vegar frá Bíldudalsflugvelli að Trostansfirði.

Því er beint til umhverfis- og samgöngunefndar að verkefnið verði aftur skoðað sem ein samhangandi framkvæmd til að tryggja samfellu í framkvæmd. Til vara, að tryggja að verkefnið Bíldudalsflugvöllur – Trostansfjörður, hefjist eigi síðar en 2030 og tryggi þannig að hönnun og útböð sé lokið þegar þessu verkefni lýkur.

Flateyrarvegur ýmsir staðir, snjóflóðavarnir

Verkefnið eykur öryggi vegfarenda vegna ofanflóða auk þess sem slitlag og burðarlag er orðið lélegt. Tillagan fellur að markmiðum svæðisskipulags og ályktunum Fjórðungspings og innviðanefndar Fjórðungssambands, sem höfnuðu hugmyndum um færslu vegarins í tillögu að Samgönguáætlun 2024 – 2038, með tengingu um Holtsodda.

Innstrandarvegur, Heydalsá–Þorpar.

Fjárveitingar eru til lagfæringar og lagningar bundins slitlags á Innstrandarveg á þessum kafla á árinu 2030, alls 5 km malarkafli á Innstrandavegi. Verkefnið er í gildandi samgönguáætlun 2020-2034 og átti að vera í framkvæmd á árinu 2028 og hafði þá verið seinkað ítrekað. Með þessar forsendur í huga er því beint til umhverfis- og samgöngunefndar verkefnið fari í framkvæmd 2028. Hafa verður einnig í huga mögulega uppbyggingu atvinnustarfsemi á þessu svæði á grundvelli nýtingar jarðvarma á Gálmarrönd, en rík ástæða er til bjartsýni um það verkefni á næstu misserum. Verkefnið fellur að markmiðum svæðisskipulags og ályktunum Fjórðungspings og innviðanefnd Fjórðungssambands.

Vakin er síðan athygli á að Innstrandavegur er í heild sinni 100 km langur kafli milli Steingrímsfjarðar og Hrótafjarðar er einnig mikilvægur hluti stofnvegakerfisins, þótt stór hluti vöruflutninga hafi færst yfir á vegi um Bröttubrekku og Dali með tilkomu nýs vegar um Þróskulda haustið 2009. Á Innstrandavegi er bundið slitlag er á 61 km og þrír kaflar með malarslitlag alls 39 km. Af þessum þremur malarköflum hefur eins áður segir verið 5 km malarkafli á milli Þorpa og Heydalsár í Steingrímsfirði en verkefninu hefur ítrekað verið frestað. Innstrandavegur er hluti *Vestfjarðaleiðarinnar* og er stysta leið milli Norðurlands og Vestfjarða. Lagt til að lágmarki verði hafin vinna að gerð frumdraga varðandi endurnýjun vegarins á tímabili samgönguáætlunar og mótuð verkefni sem taka megir inn við næstu endurskoðun Samgönguáætlunar.

Strandavegur um Veiðileysuháls.

Fjárveitingar ætlaðar Strandavegi eru til endurgerðar á veginum um Veiðileysuháls á tímabili áætlunarinnar 2031-2035. Verkefnið er í gildandi samgönguáætlun og átti að vinnast á tímabilinu 2020-2024 og hafði þá verið ítrekað frestað frá árinu 2014. Fyrir liggur umhverfismat og lýsing framkvæmdarinnar og þá með þeim viðauka að nauðsyn sé að leggja nýjan veg við byggðina í Djúpuvík, enda liggur vegurinn í dag í gegnum húsasund.

Strandavegur þarf einnig verulegra endurbóta norðan og sunnan við Veiðileysuháls og í tillögu að svæðisskipulagi er lagt til að skoðuð verði tilfærsla vegarins um Naustvíkurskörð í stað vegar um Kjörvogshlíð.

Úrbætur á Strandavegi er síðan einn lykilþátta varðandi byggingu Hvalárvirkjunar og ljóst að framkvæmd við virkjunina verður miklum vandkvæðum bundið ef ekki er farið í úrbætur. Vestfirsk samfélög leggja megináherslu á gerð virkjunina líkt og kemur fram í markmiðum Svæðisskipulags Vestfjarða þar sem gert er ráð fyrir tengingu virkjunarinnar eigi síðar en árið 2030. Hefur framkvæmdaaðili virkjunarinnar Vestur Verk kynnt innviðaráðuneyti og Vegagerðinni frumhönnun á nauðsynlegum lágmarksúrbótum á Strandavegi og Ófeigsfjarðarveg í samráði við Vegagerðin. Að mati Vestur Verks ehf eru úrbæturnar brýnar þar sem ástand veganna er bágborið og vart bjóðandi fyrir almenna umferð m.a. tilfærsla vegarins við byggðina í Djúpuvík, hvað þá fyrir þá umferð sem bætist við vegna framkvæmda bæði VesturVerks og Landsnets sem áætlað er að standi yfir á tímabilinu 2027 til 2030.

Beint er til umhverfis- og samgöngunefndar fjármagn til slíkra úrbóta sem flýtiframkvæmd verði skoðað, fyrir slíku eru fjöldi fordæma við stórfamkvæmdir af þessu tagi í landinu. Ítrekuð er afstaða VesturVerks í samskiptum sínum við ríkisvaldið, að vegbætur í Árneshreppi eru mikilvæg forsenda framkvæmda. Koma þarf starfsfólki ásamt aðföngum að og frá verkstað og brýnt að greiðfært sé allt árið um kring.

4. kafli. Fjármál samgönguáætlunar, sundurliðun útgjalda

4.2. Flugvellir og flugleiðsögupjónusta.

Lýsa verður vonbrigðum að innanlandsflugvallarkerfið, sem tilgreint er veigamikill hluti af almenningssamgöngukerfi landsins, fái ekki aukinn stuðning í samgönguáætlun 2026-2040. Þetta kerfi var skorið harkalega niður sem hluti af efnahagsaðgerðum í kjölfar efnahagshruns 2008 og hefur nær staðið í stað frá þeim tíma og gengið á alla innviði þess.

Fjórðungssamband Vestfirðinga er kunnugt að fyrir liggi skýrsla Vegagerðarinnar um stöðu og framtíðarhorfur innanlandsflugs. Skýrslan hefur ekki verið birt að hálfu innviðaráðuneytis, en á grundvelli hennar hefur Vegagerðin auglýst útboð á flugi til Ísafjarðar. Fjórðungssambandið fagnar því útboði en beinir til umhverfis- og samgöngunefndar að óska eftir að skýrslan verði birt og um hana fjallað.

Fjórðungssamband lýsir síðan vonbrigðum að framlög til innanlandsflugvallarkerfis hækka ekki í heild sinni við upptöku varaflugvallargjalds. Varaflugvallargjald sem sett var á til að tryggja að flugvellir á Akureyri og Egilsstöðum og að hluta Reykjavíkurflugvöllur, stæðust kröfur sem varaflugvellir Keflavíkurflugvallar. Í umsögn Fjórðungssambands við frumvarpið um varaflugvallargjald í [Samráðsgátt](#) var beint til ráðuneytis hvort með upptöku varaflugvallargjald væri því veitt til rekstrar þessara flugvalla og því myndi skapast svigrúm fyrir aukin framlög til annarrar innanlandsflugvalla. Engin svör voru gefin við þá ábendingu við framlagningu frumvarps sem varð síðan að lögum og henni er hér með beint til umhverfis- og samgöngunefndar að ræða þessa afstöðu og skýra hvernig ætlun er að beita varaflugvallargjaldi á gildistíma samgönguáætlunar.

Orkuskipti í flugi eru líkleg til að verða meginbreyta í rekstri flugvéla sem nýta má til innanlandsflugs á Íslandi og til þess er vísað á öðrum stað í greinargerð samgönguáætlunar að tryggja orkuskipti flugvalla með þetta að leiðarljósi. Því má ekki á sama tíma ganga enn lengra í því að rýra viðhald og nýframkvæmdir á innanlandsflugvöllum á meðan beðið er þessar breytingar.

4.3.2.1. Rekstur (og gjöld) Vegagerðarinnar.

Þjónusta. Hér að framan í umsögn Fjórðungssambands er því fagnað að tillaga er um að stórauka á framlög til vetrarþjónustu eða úr 3,8 ma. í rúmar 6,8 ma. Er þá loks viðurkennt að framlög hafa verið langt um minni en nauðsynleg þjónusta í raun kostar. Forstjóri Vegagerðar hefur á opinberum vettvangi lýst því að þjónusta síðustu ára hafi verið rekin fyrir um 5,2 ma en þá með miklum skerðingum. Mat forstjóra er að ásættanleg þjónusta og viðbætur sem taka hefði mátt inn með bættu samgöngukerfi á undanförunum árum, myndi kosta um 7,5 ma.

Áhrif fjárhagsstöðu vetrarþjónustu er að mati Fjórðungssambandsins verið hindrun í að leiða fram breytingar á vinnureglum vetrarþjónustu. Vísa má til samráðs sem Vegagerðin efndi til um endurskoðun vetrarþjónustu fyrir rúmum tveim árum og margar hugmyndir þar settar fram um úrbætur, sem ekki var hægt að framfylgja vegna skerðinga fjárhagsramma og ekki vilji til að stækka hann.

Það ber einnig að líta til að vinnureglur vetrarþjónustu eiga uppruna frá árinu 2012 og að mati Fjórðungssambandsins tóku þá mið af efnahagsástandi þess tíma, en nú eru breyttir tímar. Því er aðgerð 5.6 um endurskoðun ramma vetrarþjónustu forgangsmál að mati Fjórðungssambandsins.

Það eru síðan vonbrigði og hér mótmælt strax að samkvæmt fjárhagsramma vetrarþjónustu þá eiga framlög hennar að lækka um rúm 5%, eða úr 6,8 ma. árið 2026 í 6,5 ma. árið 2030. Hér ætti að lágmarki að vísitölutengja fjárveitingu út tímabilið til að láta reyna á rekstur eftir endurskoðun vinnureglna og gera kleift að opna á nýja þjónustu fyrir þær samgöngubætur sem koma inn á sama tímabili. Það liggur einnig fyrir mat forstjóra Vegagerðarinnar að rekstur góðrar þjónustu myndi kosta um 7,5 ma. og hækkun framlags nú nær ekki þeirri fjárhæð í upphafi.

Hér er að lokum lýst áhyggjum að aukinnar fjárheimildir nýtist ekki í upphafi tímabils 2026-2030 þar sem Vegagerð verði ætlað að greiða niður „halla“ af vetrarþjónustu síðustu ára. Umhverfis- og samgöngunefnd er hvött til að fá nánari greiningu á þessum þætti, ella verður ekkert svigrúm til aukningar á þjónustu.

Styrkir til almenningssamgangna, innan liðar 10-211 Vegagerðin.

Vísað er til umfjöllunar umsagnar Fjórðungssambandsins um aðgerðir 5.2 og 5.3 á tímabilinu 2026-2030 um verkefni á Vestfirðum og markmiðum. Hér er nánari greining á fjármagni á sem veita á til almenningssamgangna.

Ef tillaga að Samgönguáætlun 2024-2038 er höfð til hliðsjónar þá er jákvætt að horfa til þess að styrkir til almenningssamgangna verði auknir um tæpa 3 ma. Meginhluti þeirra aukningar verður settur til eflingar almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðið en aukið er einnig við flug og landsamgöngur en aðrir liðir standa í stað og framlög til ferja lækkar í þessum samanburði sem skýrist af nýjum samningum.

Hinsvegar gerir tillagan ráð fyrir að draga síðan árlega úr stuðningi við verkefnin fram til ársins 2030 og lækka þar framlög til flugs, landssamgangna og ferja um 12-14% eða um rúmar 500 mkr en á sama tímabili á að auka við almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæði um 9% eða um 300 mkr. Horft beint á þessar tölur þá má segja verið sé að hækka framlög almenningssamgangna til höfuðborgarsvæðis á kostnað landsbyggðar.

Fjórðungssamband Vestfirðinga beinir því til umhverfis- og samgöngunefndar að þessar lækkanir verði endurskoðaðar. Almennt vill Fjórðungssambandið síðan ítreka þennan ómöguleika í stefnumörkun Samgönguáætlunar að efla almenningssamgöngukerfi um land allt, þegar vitað er að það hefur verið undirfjármagnað um langa hríð.

Viðhald

Vísað er til umfjöllunar umsagnar Fjórðungssambandsins um markmiðskafla 1 um öruggar samgöngur, i. liður, að hér séu jákvæðar breytingar á framlögum til viðhalds vega.

Ítrekuð er tillaga að lögð verði fram áætlun um viðhald vega til 5 ára og langtímaáætlun til 15 ára og vinna í samráði við sveitarfélög og landshlutasamtök. Í þessu sambandi verður að að vísa til hve miklu munar í mati á viðhaldspörf er á vegakerfi landsins miðað við tillögu að

Samgönguáætlun 2024–38 (þingskjal 319, 154 lgþing), þar sem heildarmat viðhaldsskuldar var 80 ma. en er nú í nýrri samgönguáætlað um 180 ma. Árleg framlög til viðhalds voru í fyrri áætlun áætluð 15,5 ma en nú 20 ma.

Ef tekin er sambærilegur samanburður á sömu tillögum að samgönguáætlun varðandi nýframkvæmdir, verður ekki annað séð en að verkefni sem áður voru áætluð sem nýframkvæmdaverkefni s.s. á Vestfjarðavegi 60 í Reykhólasveit og í Dalabyggð teljast nú til viðhaldsverkefna og lýsa verður fullum stuðningi við það. Hinsvegar vaknar spurning hvort hækkun viðhaldsfjármagns sé þá nægjanlegt til að vinna niður viðhaldsskuld og þá á hvað löngum tíma.

Ítrekuð er sú afstaða að kalla til aukins samráðs og upplýsingargjafar um framkvæmdir af viðhaldsfjármagn og fá fram sjónarmið sveitarfélaga um forgangsörðun.

Fjórðungssamband Vestfirðinga lýsir eftir upplýsingum og að nánari umfjöllun verði í samgönguáætlun um viðhald og öryggismál í jarðgöngum og viðbrögðum við aukinni umferð s.s. í Breiðadals- og Botnsheiðargöng. Göng sem voru byggð á grundvelli staðla frá Noregi í upphafi níunda áratugar síðustu aldar og standast ekki kröfur né til að mæta aukinni umferð.

Innviðafélag

Drög frumvarps um Innviðafélag hefur verið lagt fram í Samráðsgátt með umsagnarfresti til 9. febrúar 2026. Fjórðungssamband Vestfirðinga mun því síðari stigum koma með umfjöllun um forsendur Innviðafélags og samspil þess við Samgönguáætlun.

Jarðgangaáætlun

Fjórðungssamband Vestfirðinga fagnar þeirri breytingu sem gerð hefur verið á Jarðgangaáætlun Samgönguáætlunar 2026-2040, sem setur þrjú jarðgöng á Vestfjörðum í aukin forgang þ.e. Súðavíkurgöng í 2. eða 3. í forgangsörð eftir Fljótagöngum og Mikildalur og Hálfðán sem 4. í forgangsörð.

Hér vakin athygli á því að ástand stofn og tengivega með bundnu slitlagi á Vestfjörðum hefur versnað til muna vegna viðhaldsleysis. Afskriftartíma veganna er einnig víða komin fram yfir viðmið þar með talið fjallvegi sem jarðgöng koma til með að leysa af hólmi. Krafan er að stjórnvöld og hefji nú þegar endurnýjun og viðhald stofn og tengivega og gerð jarðgangna til framtíðar litið ekki raska eðlilegu viðhaldi og endurnýjun þeirra.

Þrír aðrir jarðgangakostir á Vestfjörðum eru tilgreindir en ekki forgangsraðað, þeir eru í landfræðilegri röð Klettháls, Gemlufallsheiði og breikkun Breiðadalsleggs. Hér er breyting miðað við tillögu að Samgönguáætlun 2024-2038, þar sem forgangsörðun gerði ráð fyrir að jarðgangaframkvæmdir á Vestfjörðum hæfust ekki fyrr en undir lok þeirrar áætlunar, sem hefði orðið óásættanleg niðurstaða og ekki takti við þau umskipti sem hafa orðið í vexti samfélaga og atvinnulífs á Vestfjörðum.

Tillaga samgönguáætlunar 2026-2040 fellur vel að vali á jarðgangakostum sem kemur fram í ályktun Fjórðungspings Vestfirðinga, ályktun innviðanefndar Fjórðungssambandsins og markmið Svæðisskipulags Vestfjarða. Eins fellur tillagan að sömu markmiðum og ályktunum

tillaga um aukið fjármagn til nánari rannsókna og undirbúnings á jarðgöngum milli Súðavíkur og Ísafjarðar (Álftafjarðargöng) og undir Mikladal og Hálfván (Suðurfjarðargöng) á tímabilinu 2026-2028. Hér leggja sveitarfélög á Vestfjörðum og Fjórðungssamband áherslu á að ákvörðun um jarðgangagerð á Vestfjörðum verði teknar eigi síðar en 2028 og að lögð verði fram áætlun um samhangandi jarðgangaframkvæmdir á Vestfjörðum.

Með vísan til sömu markmiða þá er það hér áhersla á að rannsóknum og öðrum undirbúningi jarðgangakosta verði beint að tveim þáttum er varða öryggi og eflingu samfélaga og atvinnulífs, aðrir þættir kæmu þar á eftir s.s. kostnaður og tímasparnaður í akstri. Horfa má til þess að sparnaður við val jarðgangakostum út frá kostnaði, mun til lengri tíma lítið leiða til aukins kostnaðar vegna áhrifa af minna öryggi og aukins kostnaðar á samfélög og atvinnulíf.

Um forgangsröðun jarðgangna á Vestfjörðum.

Val á jarðgangakostum á Vestfjörðum byggir á umfangsmikilli vinnu á vegum sveitarfélaga og Fjórðungssambands Vestfirðinga. Á árinu 2021 var gefin út Jarðgangaaætlun Vestfjarða og samfélagsleg greining áhrifa jarðgangna á árinu 2022. Í þeirri vinnu var fjallað um átta jarðgangakosti og ákveðið að setja fimm af þeim í forgang, í *landfræðilegri röð* eru þau þessi, Klettháls, Suðurfjarðargöng (Miklidalur og Hálfván sem ein framkvæmd), breikkun Breiðadalsleggjar og Álftafjarðargöng og hefur sú tillaga verið óbreytt til dagsins í dag, nú síðast í auglýsingu að Svæðisskipulagi Vestfjarða 2025-2050 og ályktun 70. Fjórðungsþings Vestfirðinga.

Ályktanir Fjórðungsþinga hafa fylgt þessari stefnu nú síðast ályktun 70. Fjórðungsþings Vestfirðinga, haustið 2025.

Jarðgöng

Krafa vestfirskra sveitarfélaga í vegasamgöngum er að byggja upp láglendisvegi með jarðgöngum innan atvinnusvæða á Vestfjörðum með eflingu samfélaga og öryggi vegfarenda sem meginforsendu.

Í annan stað að tryggja láglendisvegi sem á sömu forsendum tryggja tengingu atvinnusvæða innan Vestfjarða og tengingu þeirra við aðra hluta landsins. Af tíu jarðgangaverkefnum sem hafa verið tilgreind í áætlunum stjórnvalda um forgangsröðun jarðgangaverkefna á Íslandi til næstu 30 ára, eru fimm á Vestfjörðum. Í landfræðilegri röð eru þau þessi, Klettháls, Suðurfjarðargöng (Miklidalur og Hálfván sem ein framkvæmd), breikkun Breiðadalsleggjar og Álftafjarðargöng. Sú frumathugun sem verkefnið byggir á uppfyllir ekki meginforsendur um bætt öryggi og eflingu samfélaga. Það er eindregin krafa að stjórnvöld leggi nú þegar fram nauðsynlegt fjármagn til að hefja nánari rannsóknir og útfærslu jarðgangaverkefna á Vestfjörðum.

Mikilvægt er að þeirri vinnu verði hraðað og niðurstöðum skilað til fyrirhugaðs Innviðafélags ríkisins sem stjórnvöld stefna að á árinu 2027. Fyrir því eru fordæmi í samgönguáætlun fyrir aðra landshluta.

Jarðgangaáætlun Samgönguáætlunar 2026-2040 bætir síðan við jarðgangakostinum Gemlufallsheiði en sá kostur hefur til þessa ekki verið tilgreindur í vinnu sveitarfélaga á Vestfjörðum. Fjórðungssamband Vestfirðinga fagnar því að opnað er á rannsóknir á fleiri jarðgangakostum sem taka megi til skoðunar og sett til þess ákveðið fjármagn. Það er hinsvegar eindregin afstaða Fjórðungssambandsins að þegar undirbúningi er lokið við Súðavíkurgöng og Suðurfjarðargöng, að þá hefjist undirbúningur og rannsóknir við Breiðadalslegg – breikkun og Klettháls en beðið verði um sinn með Gemlufallsheiði. Ítrekuð er krafan um samhangandi framkvæmdir við jarðgöng á Vestfjörðum á komandi árum og áratugum.

Fjórðungssamband Vestfirðinga leggur síðan til að stjórnvöld efni síðan til samstarfs við sveitarfélög á Vestfjörðum s.s. Svæðisskipulagsnefnd Vestfjarða og Fjórðungssamband Vestfirðinga um aðra jarðgangakosti á Vestfjörðum. Í Jarðgangaáætlun Vestfjarða (2021) voru nefndir jarðgangakostir Kleifaheiði og Dynjandisheiði, tvenn göng, Kollagötugöng og göng frá Geirþjófsfirði í Dynjandisvog. Sammerkt þessum kostum er að til framtíðar litið fyrir samfélög og atvinnulíf á Vestfjörðum verði að fækka snjóþungum fjallvegum og færa vegi niður á láglendi, hugmynd um jarðgöng til að taka af fjallveg um Gemlufallsheiði fellur þar einnig undir.

Fleiri tillögur voru ræddar við undirbúning að tillögu að Svæðisskipulagi Vestfjarða sem horfðu til sama markmiðs og ætti að taka til umfjöllunar til að ræða verkefni sem tækju við þegar framkvæmdum líkur við þau jarðgöng sem nú eru sett í forgang. Hér mun einnig hafa áhrif hvernig aðkoma boðaðs Innviðafélags mun hafa á stórframkvæmdir í landinu og hvaða svigrúm það skapar fyrir jarðgangaf framkvæmdir í landinu.

Tillögur Fjórðungssambands Vestfirðinga að nýjum markmiðum og aðgerðum

a. Áherslur vegna varnarinnviða á Vestfjörðum í ljósi borgaralegra þarfa.

Fjórðungssamband Vestfirðinga gaf út [skýrslu í janúar 2026](#) sem ætlað er að vera innlegg í umræðu um hvar uppbygging innviða með varnargildi og borgaralegra innviða á Vestfjörðum samnýtist best, til að tryggja að samfélagslega mikilvægir innviðir standist álag ef til spennu eða átaka kemur.

Niðurstaða skýrslunnar er að fjárfesting í ljósleiðarastrengjum, bættum fjarskiptum, bættu orkuöryggi og áfallapolnum samgöngum á Vestfjörðum styrkir beint sjö grunnviðmið NATO, (sjá númer markmiða innan í sviga) þá einkum grunnviðmið um samfellda stjórnsýslu (1), áfallapol orkuaðgengis (2), áfallapolið borgaralegt fjarskiptakerfi (6) og áfallapolið borgaralegt samgöngukerfi (7).

Umbætur og fjárfesting í þessum innviðaverkefnum má beintengja við skuldbindingar leiðtogafundarins í Haag (júní 2025) um varnarinnviðatengd fjárútlát upp að 1,5% af landsframleiðslu. Tillögurnar eru í samræmi við leiðbeiningar frá Atlantshafsbandalaginu og gætu sum þeirra verkefna sem lögð eru fram hér opnað leiðir fyrir tæknilegan stuðning bandalagsins sem og samfjármögnun fyrir suma þætti sem telja má til varnarhagsmuna bandalagsins.

Í skýrslu Fjórðungssambandsins var lagt mat á hvaða verkefni og aðgerðir ættu að vera í forgangi út frá fjórum matsþáttum; kostnað, borgaralegt mikilvægi, varnarlegt mikilvægi og framkvæmanleika. Þar skoraði efst stuðningur við kaup björgunarsveita á búnaði og húsnæði, þar næst kemur uppbygging farnets á vegum og þar á eftir endurnýjun ljósleiðara, uppbygging og tenging Hvalárvirkjunar og viðhald flugvalla.

Því er beint til umhverfis- og samgöngunefndar að taka til umfjöllunar tæknilegan stuðning NATO og mögulega samfjármögnun á verkefnum í samgöngumálum á Vestfjörðum sem telja til varnarhagsmuni bandalagsins. Verkefni sem falla að markmiðum samgönguáætlunar á Vestfjörðum, er efling farnetskerfis og þá eftir atvikum að nýta endurnýjun ljósleiðara þar sem hann nýtist við uppbyggingu farnetskerfisins. Í vegaframkvæmdum er það að ná að hraða stærri viðhaldsverkefnum eða nýframkvæmdum á Strandavegi vegna framkvæmda við Hvalárvirkjun og tryggja um leið heilsárssamgöngur í Árneshrepp. Að lokum eru það verkefni er varða uppbyggingu flugvalla, flugleiðsagnar og endurnýjun og aukið viðhald tækja og búnaðar á flugvöllum á Vestfjörðum.

b. Hringvegur 2

Innviðaráðherra stofnaði í fyrra starfshóp undir forystu Vegagerðarinnar og til að kanna kosti þess og galla að skilgreina vegina sem mynda hringleið um Vestfirði sem hringveg, sem fengi vagnúmerið 2. Þetta er í samræmi við tillögu nefndar forsætisráðherra um eflingu byggðar á Ströndum. Skýrsla starfshópsins mun koma út á næstu vikum og mun tala sínu máli.

c. Vestfjarðaleiðin

Vestfjarðastofa hefur ásamt ferðapjónum í Dalabyggð og Vestfjörðum í samstarfi við sveitarfélögin þróað nýja ferðamannaleið sem ber heitið [Vestfjarðaleiðin](#).

Þetta er leið sem opnaðist við opnun Dýrafjarðarganga í október 2020. Leiðin er um 950 km með upphaf við gatnamót Vestfjarðavegar 60 og Hringvegar 1 við Bröttubrekku og Innstrandavegar 68 og þaðan að gatnamótum Hringvegar 1 í botni Hrútafjarðar (Staðarskála) og að nýju að Bröttubrekku. Vestfjarðaleiðin er stutt frá Reykjavík og Akureyri og er því aðgengilegur og áhugaverður valkostur sem ferðaleið þar sem auðvelt er að kanna króka og kima svæðisins og upplifa óspillta náttúru og víðerni sem sífellt verður erfiðara að finna.

Í markaðssetningu ferðapjónustu hefur þessi nýi valkostur vakið mikla athygli og auðveldað markaðssetningu Vestfjarða og Dalabyggðar. Vestfjarðaleiðin er tilgreind sem eitt af markmiðum í tillögu að Svæðisskipulagi Vestfjarða 2025-2050 og styrkja leiðina sem heildstæða og aðlaðandi ferðamannaleið með aðlaðandi áfangastöðum. Uppbygging leiðarinnar fellur síðan að markmiðum stjórnvalda að dreifa álagi ferðamanna um landið og bætir grundvöll fyrir heilsársferðapjónustu.

f.h. Fjórðungssambands Vestfirðinga

Aðalsteinn Óskarsson, sviðsstjóri

Viðaukar

- **Ályktanir Fjórðungspings Vestfirðinga**
- **Stefnumörkun innviðanefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.**
- **Tillaga að auglýsingu Svæðisskipulags Vestfjarða 2025-2050 nóvember 2025.**

Ályktun um samgönguverkefni á Vestfjörðum

70. Fjórðungsþing Vestfirðinga að hausti, haldið í Félagsheimilinu Hnífsdal 16. og 17. september 2025, ályktar um forgangsörðun samgönguverkefna á Vestfjörðum. Framtíðarsýn Svæðisskipulags Vestfjarða 2025-2050 byggir á að til staðar séu öflugir innviðir á Vestfjörðum og að þungi framkvæmda verði í upphafi tímabils áætlunarinnar.

Jarðgöng

Krafa vestfirskra sveitarfélaga í vegasamgöngum er að byggja upp láglendisvegi með jarðgöngum innan atvinnusvæða á Vestfjörðum með eflingu samfélaga og öryggi vegfarenda sem meginforsendu.

Í annan stað að tryggja láglendisvegi sem á sömu forsendum tryggja tengingu atvinnusvæða innan Vestfjarða og tengingu þeirra við aðra hluta landsins. Af tíu jarðgangaverkefnum sem hafa verið tilgreind í áætlunum stjórnvalda um forgangsörðun jarðgangverkefna á Íslandi til næstu 30 ára, eru fimm á Vestfjörðum. Í landfræðilegri röð eru þau þessi, Klettháls, Suðurfjarðargöng (Miklidalur og Hálfván sem ein framkvæmd), breikkun Breiðadalsleggjar og Álftafjarðargöng. Sú frumathugun sem verkefnið byggir á uppfyllir ekki meginforsendur um bætt öryggi og eflingu samfélaga. Það er eindregin krafa að stjórnvöld leggi nú þegar fram nauðsynlegt fjármagn til að hefja nánari rannsóknir og útfærslu jarðgangaverkefna á Vestfjörðum.

Mikilvægt er að þeirri vinnu verði hraðað og niðurstöðum skilað til fyrirhugaðs Innviðafélags ríkisins sem stjórnvöld stefna að á árinu 2027. Fyrir því eru fordæmi í samgönguáætlun fyrir aðra landshluta.

Vetrarþjónusta

Um leið og krafa er sett fram um láglendisveg innan og milli atvinnusvæða og þá er ljóst að gerð jarðgangna mun taka tíma, mælt í áratugum. Öflug vetrarþjónusta um fjallvegi og ofanflóðahlíðar á Vestfjörðum er því eðlileg krafa til að auka öryggi og efla samfélög. Vísa má hér til rannsókna á viðhorfum íbúa til aksturs um fjallvegi að vetrartíma sýna að stór hluti þeirra veigrar sér til vinnusóknar og menningarþáttöku á milli byggðarlaga. Greining á forsendum reglna Vegagerðarinnar um vetrarþjónustu og vinnureglna stofnunarinnar sbr. auglýsingu ráðherra samgöngumála nr. 44/2018, leiða fram að vetrarþjónusta á Vestfjörðum stenst ekki samanburð við aðra landshluta og takmarkar öryggi og uppbyggingu samfélaga. Þess er krafist að

reglurnar verði endurskoðaðar sérstaklega út frá aðstæðum á Vestfjörðum og samhliða verði aukið fjármagn til vetrarþjónustu.

Nýframkvæmdir og viðhald stofn og tengivega.

Staða nýframkvæmda vega á Vestfjörðum hefur tekið stór skref til batnaðar á undanförunum árum og þess vænst að framkvæmdum sem eru hafnar og eða eru í útboðsferli verði lokið eigi síðar en 2027. Greining á forgangsröðun vegaframkvæmda til að auka öryggi og eflingu samfélaga leiða hins vegar fram að eftir standa mikilvæg verkefni á stofn og tengivegum með malarslitlagi. Gerð er krafa um að þau verkefni sem hafa þegar verði undirbúin s.s. með umhverfismati verði sett í framkvæmd og hafin verði undirbúningur að öðrum verkefnum.

Á sama tíma hefur ástand stofn og tengivega með bundnu slitlagi versnað til muna vegna viðhaldsleysis. Afskriftartíma veganna er einnig víða komin fram yfir viðmið þar með talið fjallvegi sem jarðgöng koma til með að leysa af hólmi. Krafa er að stjórnvöld og hefji nú þegar endurnýjun og viðhald stofn og tengivega og láti framtíðaráform um gerð jarðgangna ekki raska eðlilegu viðhaldi og endurnýjun þeirra

Stefnumörkun innviðanefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga

Við afgreiðslu svæðisskipulagsnefndar Vestfjarða á texta tillögunnar var lagt til grundvallar bókun og ályktun innviðanefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga frá 2. október 2025, um samgöngumál.

- Að forgangsröðun einstakra framkvæmda verði ekki sett fram í svæðisskipulagi. Nefndin telur að slíkt myndi ekki hljóta samstöðu sveitarstjórna á Vestfjörðum og því sé skynsamlegra að leggja áherslu á stefnumið og forsendur í stað forgangsröðunar. Vísa má til fyrirmyndar í svæðisskipulagi Höfuðborgarsvæðis sem setur fram stefnu um skilvirkar samgöngur án þess að auka álag á stofnvegi.
- Undirbúningsrannsóknir jarðgangaverkefna. Nauðsynlegt er að hraða undirbúningsrannsóknnum þannig að hægt sé að byggja upp samanburðarhæfan grunn fyrir framtíðarforsendur forgangsröðunar. Dæmi hér um væri mismunandi tillögur um staðsetningu jarðgangna milli Tálknafjarðar og Patreksfjarðar (göng undir Mikladal) í úttekt Vegagerðar og í aðalskipulagi Vesturbyggðar 2018-2035 og Tálknafjarðarhrepps 2019-2039.
- Hringvegur 2 verði skilgreindur í þjóðvegakerfinu og að því verkefni lyft upp í svæðisskipulagi. Innviðaráðherra skipaði nú í ágúst sl. starfshóp sem er skoða málið og til grundvallar eru lagðir stofnvegir nr. 60, 61, 62, 63 og 68 sem eru einnig hluti af Vestfjarðarleiðinni. Leggja þarf áherslu á að skilgreining á Hringvegur 2 þýði aukið þjónustustig vegarins og aukin forgang í viðhald og endurbætur, einkum tengingar innan vinnusóknarsvæða.
- Strandavegur 643, er fyrir utan Hringveg 2 og þarfnast almennra endurbóta en stærstu einstöku verkefni eru nýframkvæmdir um Veidileysuháls og yfir

Naustvíkurskörð. Mikilvægt að þessi leið verði sett í forgang vegna samfélagslegra og efnahagslegra þátta í Árneshreppi en ekki síður vegna mikilvægi Strandavegar í tengslum við framkvæmdir við Hvalárvirkjun, en virkjunin og flutningskerfi hennar er lykilþáttur í framtíðar raforkuöryggi á Vestfirðum.

- Flateyrarvegur 64. Finna verði varanlegar lausnir til að auka öryggi vegarins vegna snjóflóðhættu. Innviðanefnd hafnar hinsvegar tilfærslu vegarins samkvæmt tillögu í óafgreiddri Samgönguáætlun 2024-2038, Flateyrarvegur- Breiðadalur – Selaból 8 (um Holtsodda)
- Hvetja skal til skoðunar á nýjum fjármögnunarleiðum, sérstaklega fyrir stofnleiðir sem þjóna fjórðungnum öllum sem tenging við aðra landshluta en liggja utan þéttbýlla vinnusóknarsvæða.
- Hlutverk Breiðafjarðarferjunnar Baldurs kanna að breytast með bættum vegsamgöngum en mikilvægt er að hlutverk ferjunnar verði tryggt til framtíðar sem hluti af flutningskerfi Vestfjarða og uppbyggingu ferðaþjónustu.

Með hliðsjón af umræðu samþykkti nefndin eftirfarandi ályktun til stjórnar Fjórðungssambands og svæðisskipulagsnefndar.

Ályktun

Innviðanefnd leggur til að stjórn Fjórðungssambands Vestfirðinga og svæðisskipulagsnefnd taki mið af ályktunum nefndarinnar við áframhaldandi vinnu við svæðisskipulag Vestfjarða og mótun sameiginlegrar samgöngustefnu fjórðungsins.

Nefndin telur að svæðisskipulagið eigi fyrst og fremst að skilgreina sameiginlegar forsendur og stefnumið fyrir þróun samgönguinnviða, en ekki forgangsraða einstökum framkvæmdum. Mikilvægt er að sú stefna verði nýtt sem verkfæri sveitarfélaganna gagnvart ríkisvaldinu til að tryggja aðkallandi innviðauppbyggingu.

Sérstaklega leggur nefndin áherslu á:

- 1. Að unnið verði að því að Hringvegur 2 verði skilgreindur í þjóðvegakerfinu og að það komi fram í svæðisskipulagi Vestfjarða sem lykilþáttur í eflingu samgönguinnviða og byggðatengsla í fjórðungnum.*
- 2. Að unnið verði með Vegagerðinni og innviðaráðuneytinu að því að hraða undirbúningsrannsóknnum jarðgangaverkefna þannig að samanburðarhæfar upplýsingar liggi fyrir til framtíðarforsendna forgangsroðunar.*
- 3. Að fjármögnunarmódel með eða án aðkomu einkaaðila, verði tekin til skoðunar fyrir einstakar leiðir sem þjóna fjórðungnum öllum.*
- 4. Að fram fari regluleg eftirfylgni í innviðanefnd með stöðu helstu verkefna, m.a. jarðgang framkvæmda, viðhalds og endurbóta á stofnvegum á Hringvegi 2 og á Strandavegi.*

5. Að fram fari regluleg eftirfylgni í innviðanefnd um viðhald, þjónustu og öryggi vegfarenda á stofn og tengivegum á Vestfjörðum utan Hringveggar 2 sem tengja byggðakjarna og stærstu áfangastaði ferðamanna.

Tillaga að auglýsingu Svæðisskipulags Vestfjarða 2025-2050 nóvember 2025.

Sveitarfélögin á Vestfjörðum samþykktu í desember sl. tillögu svæðisskipulagsnefndar að auglýsa tillögu að Svæðisskipulagi Vestfjarða 2025-2050. Tillagan er nú til yfirlestrar hjá Skipulagsstofnun en stefnt að formlegri auglýsingu hennar í byrjun febrúar og hefst þá lögbundinn ferill þar sem óskað er umsagna, unnið með umsagnir og endanleg tillaga lögð fram til afgreiðslu sveitarstjórna og óskað staðfestingar hennar í framhaldinu. Allt í allt má áætla að þessi málsmeðferð ljúki í lok maí eða byrjun júní n.k..

Gildistími samgönguáætlunar nær til meginhluta áætlunartímabils svæðisskipulags. Stefnumörkun og aðgerðir samgönguáætlunar munu því verða lykilþáttur í að markmið og framtíðarsýn svæðisskipulagsins ná fram að ganga. Vakin er athygli á því að Sóknaráætlun Vestfjarða 2025-2029 deilir sömu framtíðarsýn og svæðisskipulagið.

Vestfirðir eru einstakt svæði til að njóta hreinnar náttúru og kyrrðar. Svæðið er fjölbreytt og framúrskarandi til búsetu, atvinnu og heimsóknar. Þar er öflugt, vaxandi, alþjóðlegt þekkingarsamfélag sem einkennist af kraftmikilli sköpun, sterkri sjálfsmynd og umhverfisvitund. Á Vestfjörðum eru góðir innviðir, öflug þjónusta, fjölbreytt atvinnulíf og blómstrandi menning. Samfélagið í fjórðungnum einkennist af samheldni sem byggir á virðingu fyrir fólki, umhverfi og auðlindum. Framtíðarsýnin byggir á þeim meðbyr og gerjun sem hefur verið á Vestfjörðum þar sem atvinnulíf og samfélag er nú í sókn.

Svæðisskipulagið tekur mið af því að Vestfirðingar verði orðnir 11.000 árið 2050 og markmið og aðgerðir í stefnunni ná fram að ganga. Vegbætur munu fækka fjallvegum, styrkja atvinnulífið og auðvelda húsnæðisuppbýggingu.

Það er eindregin ósk sveitarfélaga á Vestfjörðum að markmið og aðgerðir samgönguáætlunar verði samþætt markmiðum svæðisskipulags og sóknaráætlunar og sé því liður í að samþætta áætlanir ríkis og sveitarfélaga.

Markmið í tillögu að Svæðisskipulags Vestfjarða er varða Samgönguáætlun eru markmið í byggðamynstri og í samgöngumálum.

Byggðamynstur

Vestfirðir eru fjölkjarna byggð þar sem þéttbýliskjarnar dreifast yfir stórt landsvæði. Sterk vinnusóknarsvæði og öflugar tengingar milli þeirra skipta sköpum fyrir eflingu samfélaga. Skipulag byggðar og uppbygging innviða þarf að stuðla að fjölbreyttum búsetuvalkostum, styðja við sjálfbæra þróun og tryggja skilyrði fyrir bættum lífsgæðum íbúa til framtíðar.

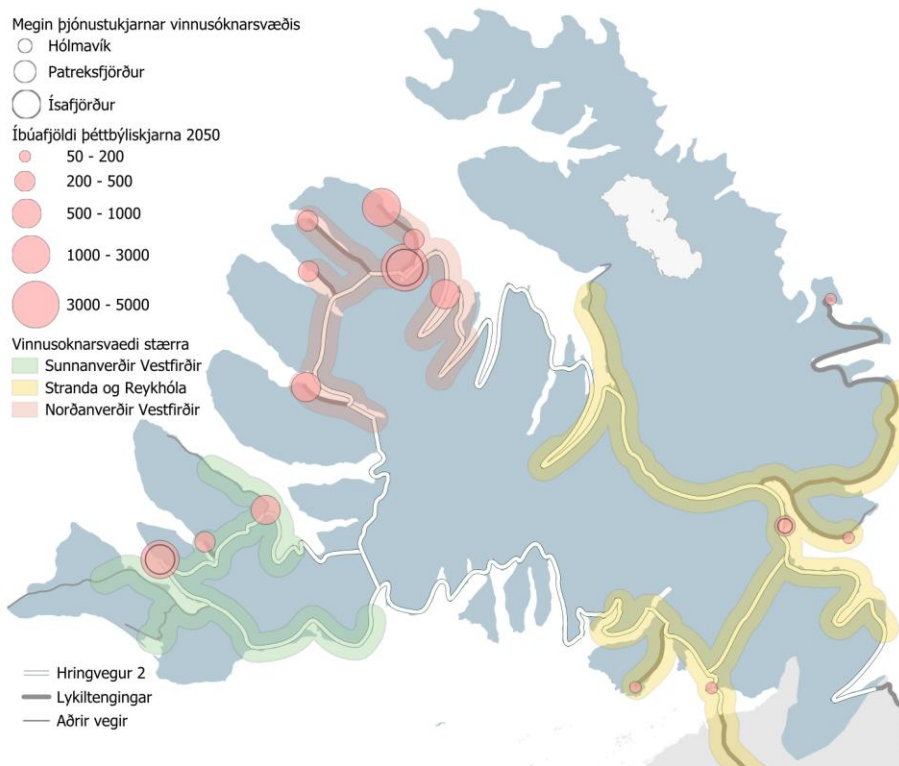
Sett eru eftirfarandi markmið um byggðamynstur og þróun byggðar.

Markmið

4.1.1. Efla þéttbýliskjarna með fjölbreyttri uppbyggingu og styrkja samkeppnishæfni byggðanna.

4.1.2. Styrkja dreifbýli með fjölbreyttum búsetuvalkostum og sjálfbærri þróun byggðar í takt við breyttar þarfir samfélagsins.

4.1.3. Draga úr ferðapörf með því að skipulag byggðar styðji við daglegt líf íbúa og auðveldi val á vistvænum samgöngum.



Kortið sýnir vinnu- og þjónustusóknarsvæði og megin þjónustukjarna þeirra í samspili við Hringveg 2 og lykilleiðir. Sýnd er möguleg dreifing íbúa í þéttbýli miðað við þá íbúafjölgun sem svæðisskipulag Vestfjarða gerir ráð fyrir að geti orðið til ársins 2050

Samgöngur

Samgöngur eru lífæð samfélagsins. Með markvissum aðgerðum má styrkja samkeppnishæfni Vestfjarða, efla byggðapróun og tryggja íbúum, fyrirtækjum og gestum öruggt og skilvirkt samgöngukerfi til framtíðar. Bættar samgöngur eru mikilvægur þáttur í að draga úr orkunotkun með styttri vegalengdum, auknum almenningssamgöngum og virkum ferðamátum.

Sett eru eftirfarandi markmið um samgöngur.

Markmið

4.2.1. Bæta greiðfærni og öryggi vegsamgangna innan Vestfjarða og við aðra landshluta.

4.2.2 Tryggja framkvæmdir og fjármögnun í samgöngumálum á Vestfjörðum.

4.2.3 Tryggja framgang orkuskipta í samgöngum með uppbyggingu innviða og vistvænum lausnum.

4.2.4 Tryggja reglulegt, öruggt og hagkvæmt áætlunarflug.

4.2.5 Efla almenningssamgöngur.

4.2.6 Auka val íbúa um virka ferðamáta.

4.2.7 Efla hafnir og sjósamgöngur.



Skýringarmynd 4-2. Yfirlitsmynd sem sýnir samgöngubætur sem eru á áætlun eða hafa verið til skoðunar á Vestfjörðum og unnið verður áfram að því að raungera. (nóvember 2025)