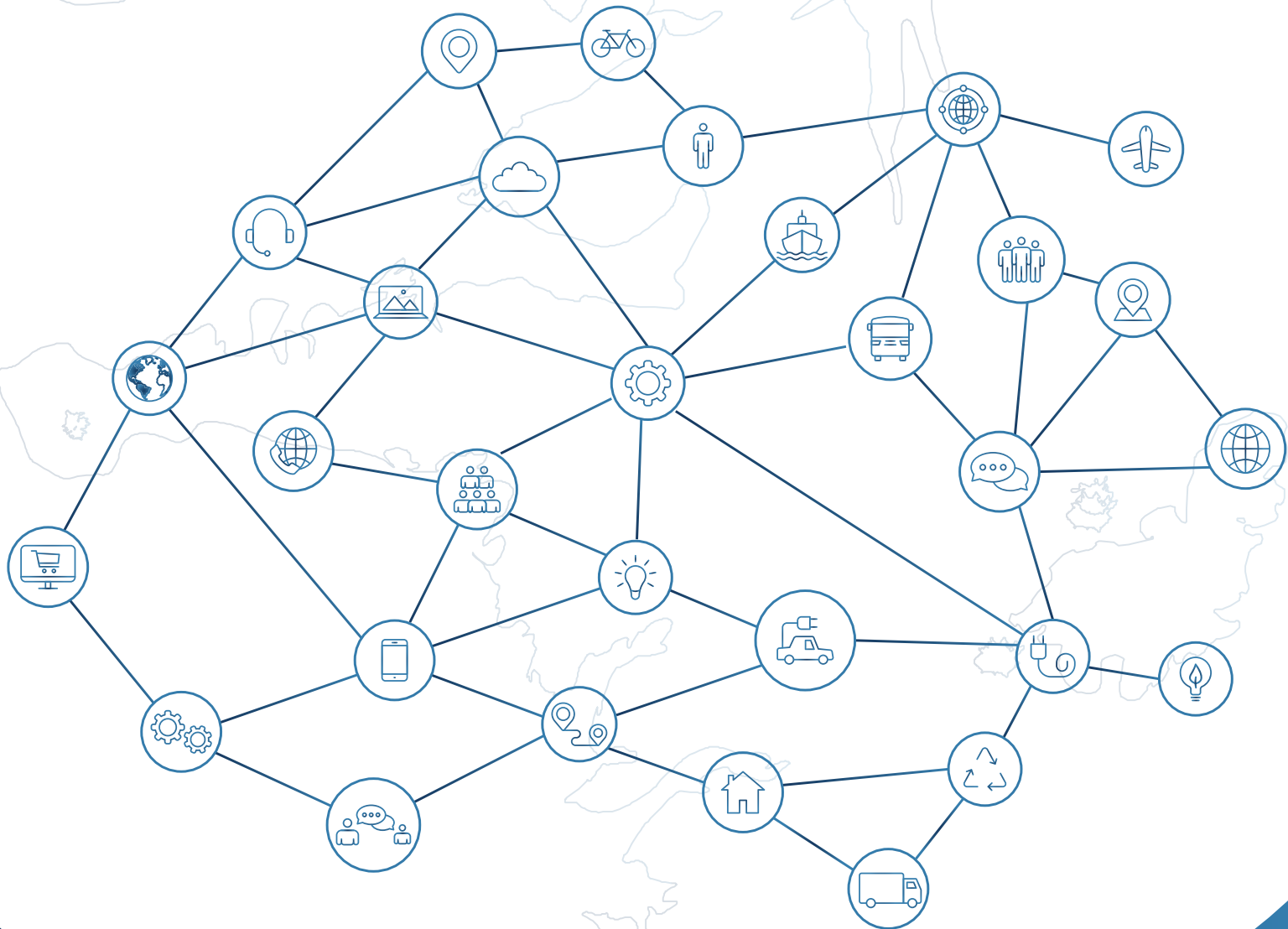


SAMGÖNGU- OG INNVIÐAÁÆTLUN VESTURLANDS



ENDURSKOÐUÐ ÁÆTLUN 2021



SAMTÖK
SVEITARFÉLAGA
Á VESTURLANDI

INNGANGUR



Starfshópur á vegum Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi vann samgönguáætlun fyrir Vesturland árið 2016, sem samþykkt var af öllum sveitarfélögum 10 í byrjun árs 2017. Í henni kom fram sameiginleg framtíðarsýn um uppbyggingu og forgangsröðun verkefna í samgöngu- og fjarskiptamálum á Vesturlandi.

Áætlunin hefur orðið til þess að sveitarfélögin hafa haft skýra sýn og verið samstíga í málflutningi sínum um bættar samgöngur í landshlutanum.

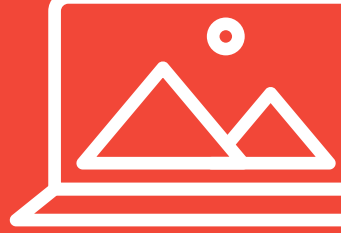
Reynslan hefur því verið góð af því að vinna með sameiginlega áætlun og því var ákveðið að endurskoða og uppfæra áætlunina. Stjórn SSV skipaði sjö manna starfshóp til að halda utan um verkefnið að fengnum tilnefningum frá sveitarfélögum. Í hópnum eru; Lilja B. Ágústsdóttir formaður, Gísli Gíslason, Guðjón Jónasson, Sigurður Guðmundsson, Sigríður Huld Skúladóttir, Jakob B. Jakobsson og Kristinn Jónasson. Með hópnum störfuðu starfsmenn SSV.

Stjórnvöld vinna samgönguáætlun, annars vegar framkvæmdaáætlun til 4 ára og hins vegar stefnumótandi áætlun til 15 ára. Sú áætlun er leiðarljós fyrir þessa vinnu sveitarfélaga á Vesturlandi. Þrátt fyrir það er brýnt að landshlutinn vinni sérstaka áætlun sem inniheldur áherslur og forgangsröðun sveitarfélaganna. Í samgönguáætlun ríkisins kemur fram að samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið hafi tvö meginmarkmið. Annað þeirra er „**Sjálfbærar byggðir og sveitarfélög um land allt**“, í því felast meðal annars eftirfarandi leiðarljós:

- a. Við forgangsröðun aðgerða verði tekið tillit til óska sveitarstjórna og sóknaráætlana landshluta.
- b. Skipulag og forgangsröðun samgangna og fjarskipta um land allt taki tillit til umhverfsgæða og lýðheilsu.
- c. Uppbygging heildstæðs almenningssamgöngukerfis verði um allt land.
- d. Sjálfstjórn og ábyrgð sveitarfélaga virt og tryggð verði sem jöfnust réttindi og aðgengi íbúa að þjónustu.

Einnig er í þessari vinnu horft til fjarskiptaáætlunar stjórnvalda. Á lokametrum vinnunnar var ákveðið að taka líka til umfjöllunar stöðuna á raforkumálum á Vesturlandi, annars vegar með því að leggja fram stöðumat og hins vegar með yfirlit yfir þær aðgerðir sem að mati starfshópsins þarf að setja í forgang.

Þau verkefni sem tilgreind eru í tillögu hópsins er ekki tæmandi talning þeirra verkefna sem þarf að sinna. Forgangsröðun og verktími eru verkefni sveitarfélaga, Alþingis og viðkomandi stofnana að glíma við. Góð yfirsýn yfir verkefni og samstaða um áherslur í heimabyggð létta okkur róðurinn og auka líkurnar á því að uppbygging á Vesturlandi gerist hraðar og verði í takt við áherslur heimamanna.



Stöðumat samgöngumála

Vegakerfið á Vesturlandi

Umferðaröryggi

Slysatíðni

Nýframkvæmdir frá 2017 - Vesturlandsvegur

Nýframkvæmdir frá 2017 – aðrir stofnvegir

Nýframkvæmdir frá 2017 - 2021

Viðhald vega

Reiðstígar, áningastaðir og girðingar

Fjármögnun vegaframkvæmda

Almenningssamgöngur

Almenningssamgöngur á milli sveitarfélaga

Almenningssamgöngur innan sveitarfélaga og skólaakstur.

Breiðafjarðaferjan Baldur

Flugvellir og landingastaðir

Framkvæmdir við flugvelli og landingarstaði 2017-2021

Hafnir á Vesturlandi

Framkvæmdir við hafnir og sjóvarnir

Örsaga úr raunveruleikanum

Stöðumat fjarskipti og rafmagn.

Viðhorf íbúa til ljósleiðara

Mikilvægi framleiðslupátta og innviða: Fyrirtækjakönnun landshlutanna 2019

Ljósleiðaravæðing á Vesturlandi

Farsímsamband

Fjarskipti

Raforka

Orkuöflun

Stofnlína og dreifikerfi

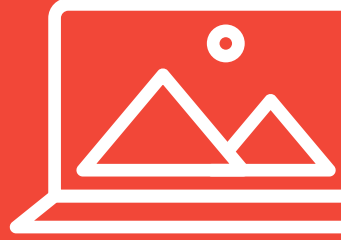
Stofnlínukerfi á Vesturlandi

Dreifikerfi Rarik og Landsnets

Örsaga úr raunveruleikanum



EFNISYFIRLIT



Áætlanir og stefnumótun ríkisins.

StofnvegaFramkvæmdir á Vesturlandi 2022-2024
Langtímaáætlun fyrir stofnvegi á Vesturlandi
Stefnumótun og almenningssamgöngur
Almenningssamgöngur á Vesturlandi
Stefnumótun fyrir hafnaframkvæmdir
Framkvæmdir við hafnir og sjóvarnir 2022-2024
Framkvæmdir við flugvelli 2021-2024
Fjarskiptaáætlun stjórnvalda - stefnumótun
Markmið samkvæmt 5 ára fjarskiptaáætlun

Áherslur sveitarfélaga á Vesturlandi

Framkvæmdir við vegi á Vesturlandi
Vesturlandsvegur (þjóðvegur 1)
Helstu framkvæmdir við Vesturlandsveg
Stofnvegir - nýframkvæmdir
Stofnvegir - viðhald
Stofnvegir á hálendi
Tengivegir og sérstakar fjárveitingar
Tengivegir
Tillaga að forgangsröðun 2021-2023
Tillaga að forgangsröðun 2024 - 2029
Tillaga að forgangsröðun 2024 - 2029
Horft til framtíðar – samgöngubætur sem eru ekki á áætlun, en þyrfti að skoða.
Samgöngur og ferðabjónusta
Almenningssamgöngur - Landsbyggðarstrætó
Almenningssamgöngur - Baldur
Hafnir og sjóvarnir – Faxaflóahafnir 2025-2027
Hafnir og sjóvarnir – Snæfellsnes og Dalir
Flugvellir -Lendingarstaðir
Fjarskipti
Nauðsynlegar styrkingar á raforkukerfi



STÖÐUMAT SAMGÖNGUMÁLA

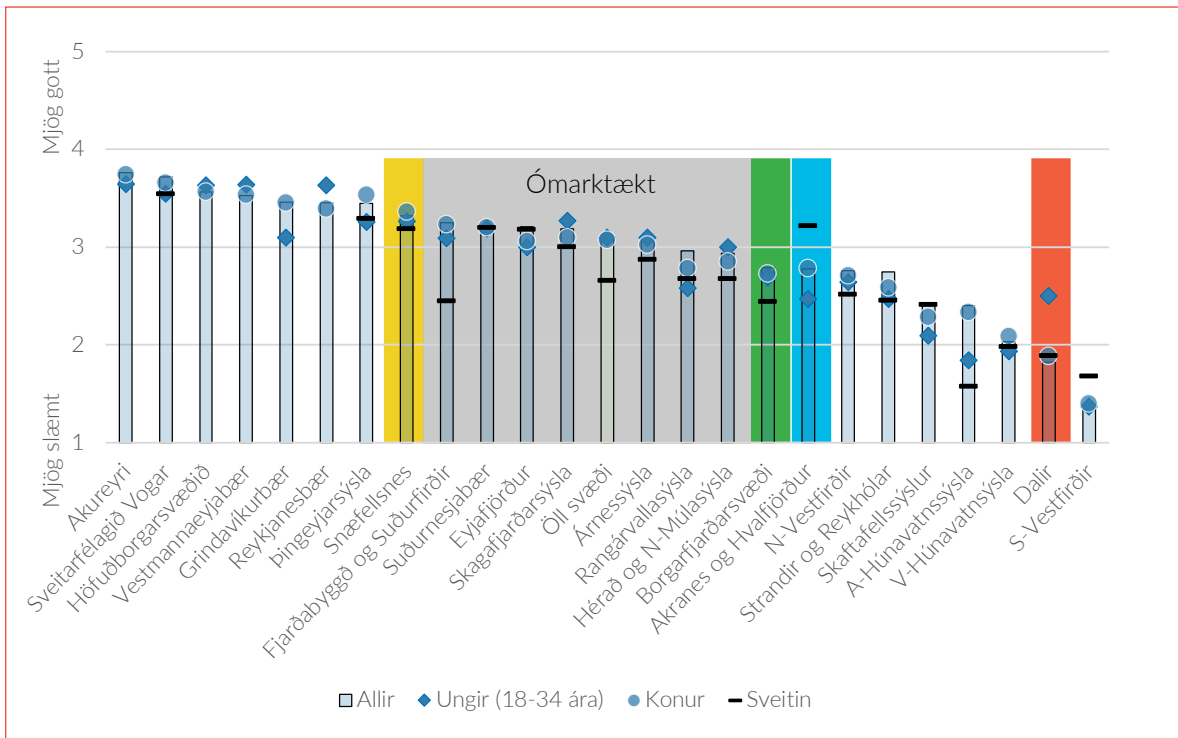


VEGAKERFIÐ Á VESTURLANDI



Íbúakönnun sem unnin var árið 2020 af SSV í samráði við önnur landshlutasamtök sýnir viðhorf íbúa á Vesturlandi til vegakerfisins. Vesturlandi er skipt upp í fjögur svæði:

- Akranes - Hvalfjörður.
- Borgarfjörður.
- Snæfellsnes.
- Dalir.



- Íbúar á Vesturlandi eru ósáttir með vegakerfið, sérstaklega í dreifbýli í Dölum og Borgarbyggð, einnig er vaxandi óánægja á Akranesi.
- Óánægja íbúa hefur aukist, en sambærilegar kannanir hafa verið gerðar á Vesturlandi frá 2004.

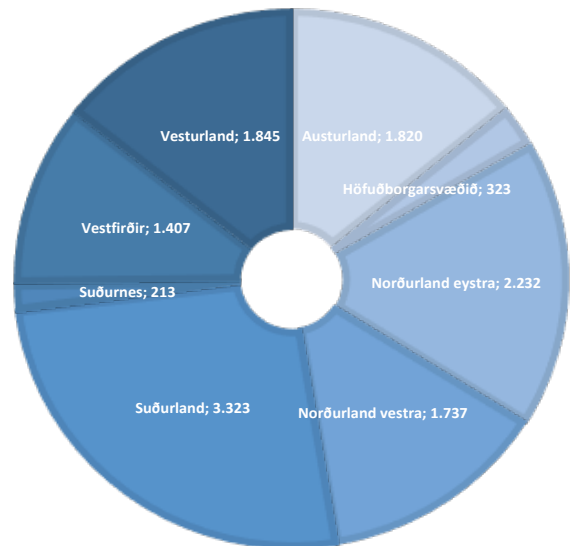


LENGD VEGA (KM) ÁRIÐ 2020 Á VESTURLANDI Í SAMANBURÐI VIÐ ÖNNUR LANDSVÆÐI

Lengd vegakerfisins á Íslandi taldi 12.901 km árið 2020 og þar af 1.845 km á Vesturlandi.

Á Vesturlandi er um 14% alls vegakerfisins í lengdarmetrum talið en þar býr um 5% þjóðarinnar.

LENGD VEGA (KM) ÁRIÐ 2020 EFTIR FLOKKUM VEGA OG SVEITARFÉLÖGUM Á VESTURLANDI



Sveitarfélag	Héraðs-vegir	Lands-vegir	Stofn-vegir	Stofnvegir um hálendið	Tengi-vegir	Allir vegir	Lengd lands-sæti (69)
Akranes	0,04		5,85			5,89	2
Borgarbyggð	238,58	57,79	203,34	35,89	299,10	834,70	68
Dalabyggð	88,16	16,29	128,96		168,81	402,22	60
Eyja- og Miklaholtshreppur	34,68		37,10			71,78	25
Grundarfjörður	19,07	1,90	25,43			46,40	18
Helgafellssveit	14,27	8,44	39,39		11,42	73,52	27
Hvalfjarðarsveit	35,49		75,85		51,78	163,12	44
Skorradalshreppur	5,74	7,66	1,04		36,60	51,04	21
Snæfellsbær	26,37	30,23	70,12		62,60	189,32	48
Stykkishólmur	2,47		4,59			7,06	3
Samtals	464,87	122,31	591,67	35,89	630,31	1.845,05	

- Af 1.845 km á Vesturlandi voru flestir í Borgarbyggð (835 km) og síðan í Dalabyggð (402 km)
- Af 69 sveitarfélögum er bara eitt þeirra með stærra vegakerfi en Borgarbyggð.
- 9 sveitarfélög eru með stærra vegakerfi en Dalabyggð.
- Aðeins eitt sveitarfélag hefur minna vegakerfi en Akranes, en vegakerfið á Akranesi er aðeins 6 km.



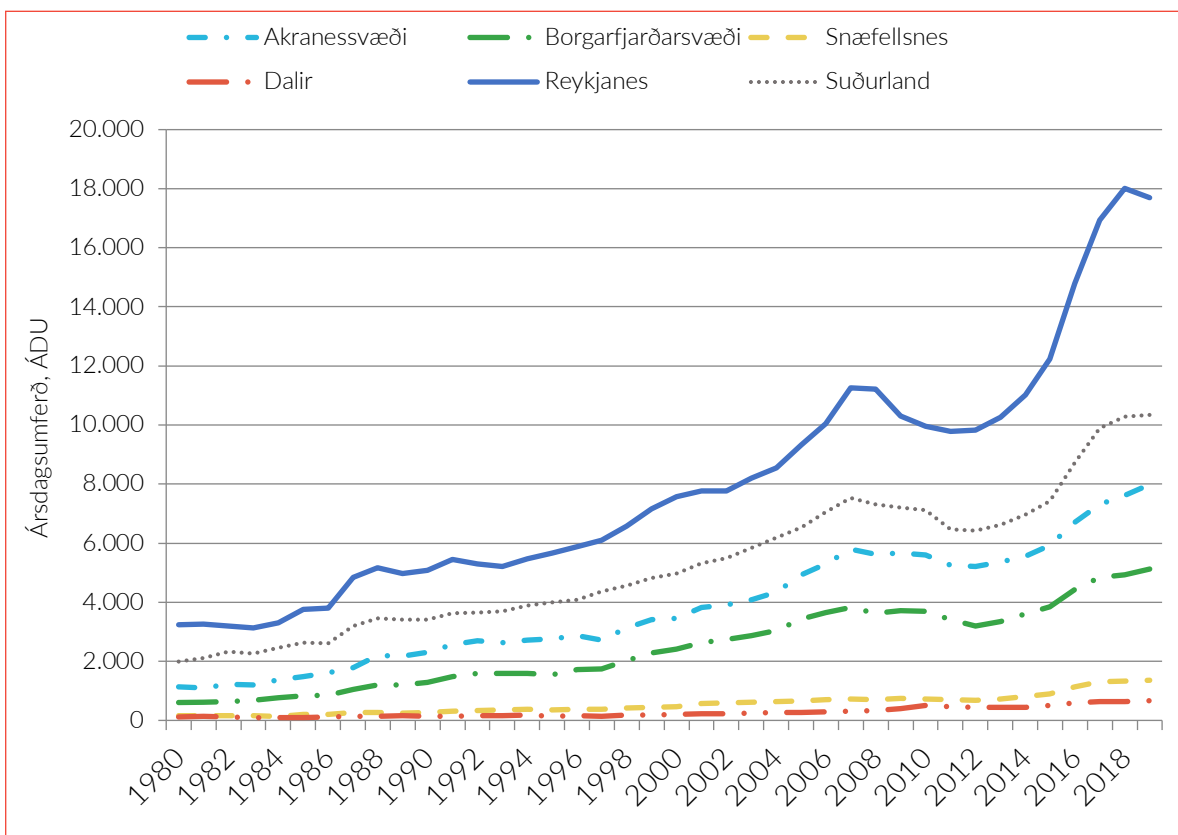
SAMANTEKT Á YFIRBORÐI VEGA Á VEGASKRÁ MIÐAÐ VIÐ LOK ÁRS 2020

	Heild	BUSL (Km)	Hlutfall (%)	MÖL (Km)	Hlutfall (%)
Stofnvegir	632	528	84%	104	16%
Tengivegir	631	144	23%	487	77%
Héraðsvegir	465	70	15%	395	85%
Landsvegir	112	0,5	0%	111,5	100%

"Busl" vegyfirborð leiðar með bundnu slitlagi.

- Á Vesturlandi býr tæplega 5% landsmanna, en þar er um 14% allra vega á Íslandi. Umfang vega er mest í landstærstu sveitarfélögunum:
 - Borgarbyggð 6%
 - Dalabyggð 3%
- Lengd vegakerfisins á Vesturlandi eru 1845 km.
- Hlutfall malarvega er mjög hátt eða 16% stofnvega og 77% tengivega.
- Á árunum 2017-2020 var lagt bundið slitlag (nýlögn) á 34 km á Vesturlandi.

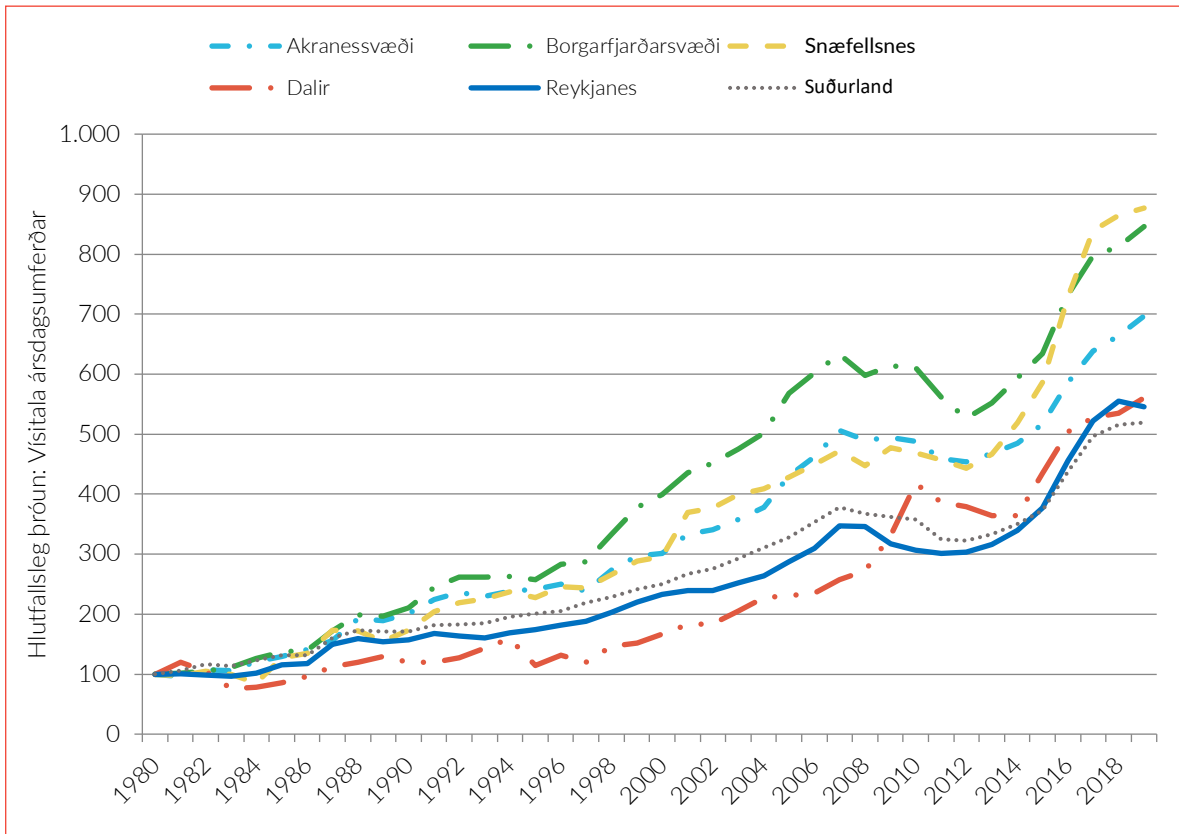
UMFERÐ (ÁDU) INN Á VESTURLAND Í SAMANBURÐI VIÐ SUÐURLAND OG REYKJANES 1980-2019



- Umferð hefur aukist á Vesturlandi yfir allt tímabilið þó svo hún sé meiri á Reykjanesi og Suðurlandi
- Í kjölfar Covid hægði verulega á umferðaraukningu á Vesturlandi.



UMFERÐ INN Á VESTURLAND Í SAMANBURÐI VIÐ SUÐURLAND OG REYKJANES. HLUTFALLSLEG ÞRÓUN 1980-2014



- Umferðin jókst hlutfallslega mest á Vesturlandi á tímabilinu.
- Frá bankahruni jókst umferð mest á Snæfellsnesi, þá á Reykjavíki.
- Umferð var svipuð frá bankahruni á Suðurlandi, Akranessvæði og Borgarfjarðarsvæði.



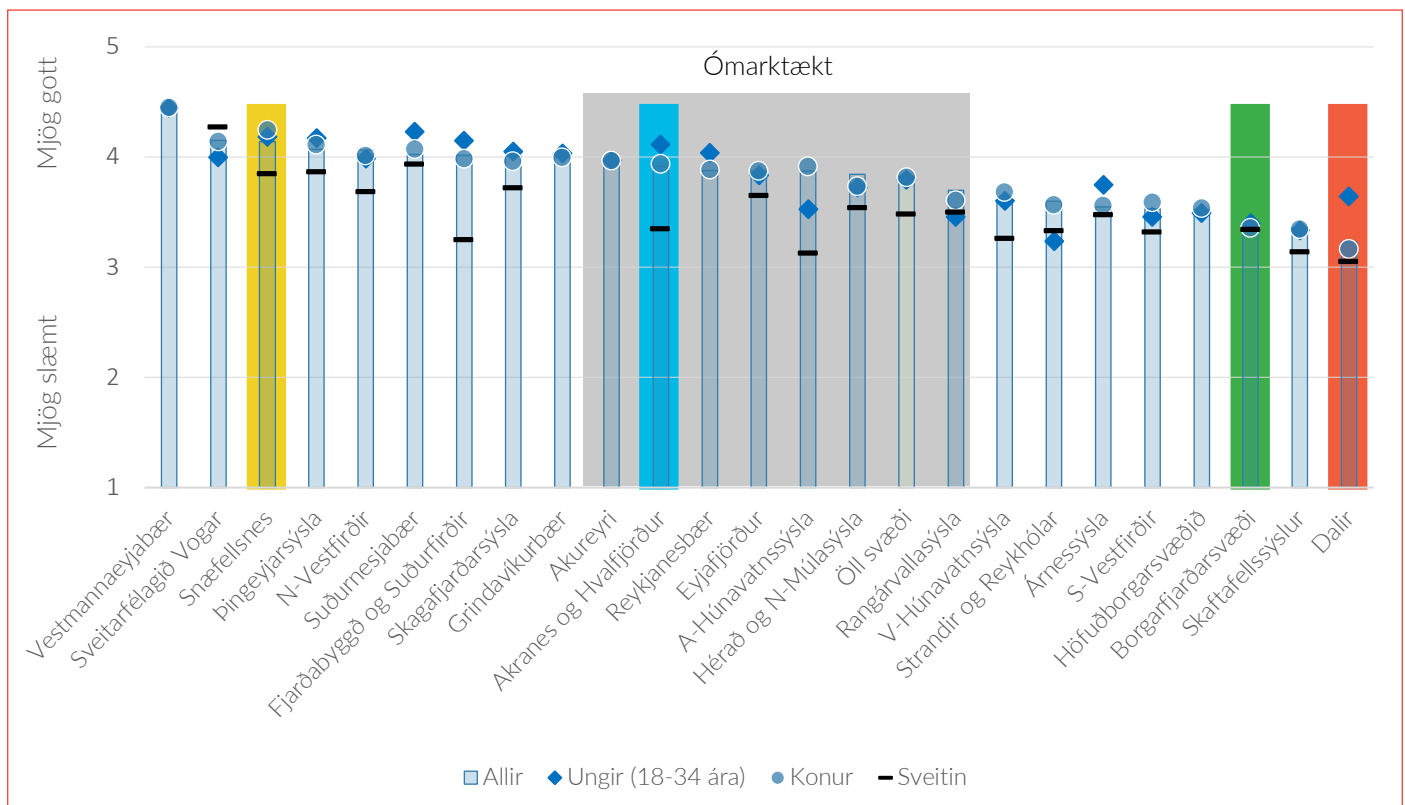


Í umferðaröryggisáætlun er mörkuð stefna um umferðaröryggi á Íslandi til 15 ára. Markmið eru sett og áherslur skilgreindar sem miða að því að ná settum markmiðum. Framkvæmd áætlunarinnar er á forræði samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis en ábyrgð verkefna liggur hjá ráðuneytinu ásamt Vegagerðinni, Samgöngustofu og Ríkislögreglustjóra.

Vegagerðin hefur yfir að ráða sérstökum sjóði sem árlega veitir styrki til umferðaröryggisverkefna. Vegagerðin á Vestursvæði (Vesturland og Vestfirðir) fær árlega um 150 m.kr. til slíkra verkefna.

Helstu verkefni hafa verið:

- Uppsetning viðvörunarskila í þéttbýli sem sýnir hraða bifreiðar.
- Málun veglína og yfirborðsmerkingar.
- Lagfæringar á vegamótum með merkingum eða hjáreinum.
- Uppsetning vegriða.



- Mikill munur innan Vesturlands. Marktækt verri staða í Dölunum og Borgarfjarðarsvæði en annars staðar á landinu.
- Landfræðileg misskipting nokkur. Munur á afstöðu rétt undir meðallagi á milli landshluta (18/40).
- Vestmannaeyjar, Vogar og Snæfellsnes komu best út.
- Dalirnir, Skautafellssýslur og Borgarfjarðarsvæði komu verst út.
- Sveitin skar sig helst úr og var neikvæðari í afstöðu.



SSV fékk Ólaf Guðmundsson umferðaröryggisráðgjafa til þess að taka saman upplýsingar um umferðaröryggi á Vesturlandi

Í ljós kom að víða er pottur brotinn og að um 75% vega á Vesturlandi fengi aðeins eina eða tvær stjórnur af fimm mögulegum í Eurorap matskerfinu.

Ólafur vann síðan samantekt um helstu atriði sem þörfnuðust úrbóta.

Slysamestu vegirnir 2014 - 2018		B	A	L	S
1.	001 - Hringvegurinn	2	20	87	109
2	054 - Snæfellsnesvegur	0	10	60	70
3	574 - Útnesvegur	2	4	9	15
4	050 - Borgarfjarðarbraut	1	3	13	17
5	051 - Akrafjallsvegur	0	3	13	16
6	060 - Vestfjarðavegur	0	2	13	15
7	059 - Laxárdalsvegur	0	2	6	7
8	047 - Hvalfjarðarvegur	0	2	3	5
9	058 - Stykkishólmsvegur	0	1	5	6
10	523 - Hvítársíðuvegur	1	0	2	3
		6	47	210	263

BALS stendur fyrir

- B=Banaslys
- A=Alvarlegt slys
- L=Lítilsháttar slys
- S=Samtals

Helstu atriði allstaðar:

- Yfirborðsmerkingar vantar og ekki skv. reglum.
- Brotið úr köntum.
- Sig á vegum, bæði í hjölförum og þvert á veg.
- Sprungumyndun í slitlagi.
- Mjóir vegir með engum miðlínnum.
- Breiddir akreina og leyfður hraði.
- Malarvegir - Tengivegir og ferðamannvegir.
- Einbreiðar brýr og slakar merkingar þeirra.
- Skilti og merki sem byrgja útsýni á gatnamótum.
- Brýr og vegrið.
- Upplýsingargjöf. (Velkomin, næsta þjónusta o.s.frv.)



NÝFRAMKVÆMDIR FRÁ 2017 - VESTURLANDSVEGUR

- **Kjalarnes:** Verkið boðið út árið 2020, framkvæmdir hafnar við 2+1 veg og áætlað að framkvæmdum ljúki árið 2023. Um er að ræða breikkun á 9 km kafla frá Hvalfjarðarvegi að Varmhólum. Áætlaður kostnaður er 6,5 milljarðar.
- **Sundabraut:** Vinnuhópur á vegum samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og Reykjavíkurborgar skiluðu tillögum í febrúar 2021 og í skýrslunni kemur fram að hagkvæmasta leiðin til að þvera Kleppsvík sé brú. Ráðherra samgöngumála og borgarstjóri undirrituðu yfirlýsingu um lagningu Sundabrautar í júlí 2021 og samkvæmt henni eiga framkvæmdir að hefjast árið 2026. Málið virðist vera komið í mun betri farveg nú en áður hefur verið. Fulltrúar SSV áttu í tvígang fundi með borgarstjóra um Sundabraut til að ýta við málinu.
- **Hvalfjarðargögn:** Göngin voru greidd upp árið 2018, innheimtu gangagjalds hætt og Spölur afhenti íslenska ríkinu göngin. Umferðaraukning um göngin var töluverð fram til 2020, en í kjölfar Covid dróg úr aukningu umferðar.
- **Vesturlandsvegur frá Hvalfjarðargöngum að Borgarnesi.** Á samgönguáætlun er gert ráð fyrir að lagning 2+1 vegar á leiðinni hefjist árið 2025. Samkvæmt upplýsingum Vegagerðarinnar er hönnun veglínu hafin og á að vera tilbúin fyrir árið 2025.
- **Holtavörðuheidi:** Framkvæmd við Heiðarsporð hófst árið 2020 og er áætlað að þeim ljúki árið 2021. Framkvæmdin nær yfir 2,1 km og áætlaður kostnaður er 410 m.kr.
- **Vesturlandsvegur um Borgarnes:** Búið að samþykkja að taka veglínuna varðandi færslu vegar út úr aðalskipulagi Borgarbyggðar. Fyrirhugað að fara í aðgerðir til að auka umferðaröryggi á þjóðvegi í gegnum Borgarnes árið 2021. Kostnaður er áætlaður 150 m.kr.

NÝFRAMKVÆMDIR FRÁ 2017 – AÐRIR STOFNVEGIR

- **Fróðárheiði:** Framkvæmdum lýkur árið 2021 og bundið slitlag er komið á alla heiðina. Samtals kostnaður 665.000.000
- **Skógarstrandarvegur:** Bundið slitlag hefur verið lagt á 2,7 km og vegur byggður upp. Áætlað er að framkvæma fyrir 1100 m.kr. á árunum 2021 og 2022. Þar gert ráð fyrir nýjum brúm á Skraumu og Dunká og lagningu slitlags og uppbyggingu vegar á milli Dunkárbakka og Skraumu.
- **Faxabraut á Akranesi:** Sjónvörn og hækkun vegar 800 m. Kostnaður 500 m.kr. Lýkur árið 2021
- **Uxahryggir:** Eru í raun tengivegur sem hefur hins vegar verið á samgönguáætlun sem sérstök framkvæmd; árið 2017 var malbikaður 3,5 km kafli og var kostnaður 237 m.kr. Eftir er að leggja bundið slitlag á um 22 km. frá Brautartungu að gatnamótum á Kaldadal. Áætlaður kostnaður er um 2 milljarðar.

NÝFRAMKVÆMDIR FRÁ 2017 - 2021

TENGIVEGIR

- Allt fram til 2019 var Vestursvæðið (Vesturland og Vestfirðir) að fá um 270 m.kr. í tengivegi, en sú upphæð hækkað í 676 m.kr. árið 2020 og verður 697 m.kr. 2021. Árið 2019 kom sérstök fjárveiting í Laxárdalsveg um 200 m.kr.
- Borgarbyggð, Álftaneshreppsvegur 6 km 300.000.000 2020-21
- Borgarbyggð, Hvítársíðuvegur 3 km 100.000.000 2020-21
- Borgarbyggð, Grímastaðavegur 5,8km 265.000.000 2019-20
- Borgarbyggð, Langadalsvegur 1,3km 89.000.000 2018
- Skorradalur, Mófellsstaðavegur 2,1km 85.000.000 2020-21
- Skorradalur, Skorradalsvegur 4 km 300.000.000 2019-20
- Dalabyggð, Laxárdalsvegur 9.9km 507.000.000 2017 -19

AÐRIR VEGIR

Héraðsvegir eru vegir sem liggja að býlum, starfsstöðvum atvinnufyrirtækja, kirkjustöðum, opinberum skólum og öðrum opinberum stofnunum utan þéttbýlis, eru ákveðnir í staðfestu skipulagi og taldir upp í vegaskrá. Jafnframt er heimilt að taka í tölu héraðsvega vegi að sumarbústaðahverfum sem tengja að minnsta kosti 30 bústaði við þjóðveg.

- Árlegt framlag til héraðsvega á Vesturlandi er um 30 m.kr.

Landsvegir eru vegir yfir fjöll og heiðar sem ekki tilheyra neinum af framangreindum vegaflokkum og aflagðir byggðavegir á eyðilendum. Á vegum þessum skal yfirleitt einungis gera ráð fyrir árstíðabundinni umferð og minna eftirliti og minni þjónustu en á öðrum þjóðvegum.

- Á Vesturlandi eru tveir landsvegir þar sem er töluverð umferð ferðamanna yfir sumartímann.
 - Jökulháls á Snæfellsnesi
 - Arnarvatnsheiði

Stofnvegir um hálendi; vegurinn um Kaldadal er eini hálendisvegur á Vesturlandi sem flokkast sem stofnvegur. Aðrir slíkir vegir eru Kjalvegur, Sprengisandur og Fjallabaksleið nyrðri. Þetta eru mjög vinsælar leiðir ferðamanna yfir sumartímann.

Styrkvegir eru aflagðir vegir þar sem sveitarfélög geta sótt um fjárveitingar í s.k. Styrkvegaskjöld til þess að halda þessum vegum við. Oft er þetta vegir að eyðibýlum eða afrétt.

VIÐHALD VEGA



Afar brýnt er að viðhaldi þjóðvegakerfisins sé sinnt vel og þannig takist að varðveita þau verðmæti sem liggja bundin í vegakerfinu ásamt því að uppfylla gildandi reglur um burðarþol og vegbreiddir.

Stærstu liðirnir í viðhaldi vega eru vegna endurnýjunar bundinna slitlaga, viðhalds malarvega (vegheflun, rykbinding og mölburður), styrkinga og endurbóta og viðhalds brúa og varnargarða. Aðrir liðir sem falla undir viðhaldslíðinn eins og hann er skilgreindur í samgönguáætlun eru m.a. sérstakar úrbætur fyrir umferðaröryggi, viðhald og rekstur jarðganga, vatnaskemmdir og viðhald girðinga.

Til mjög langs tíma hefur fjárveiting til viðhalds vega verið töluvert lægri en viðhaldspörfin hefur gefið til kynna og þess vegna hefur safnast upp enn meiri þörf fyrir viðhald.

Á árunum 2017-2021 var ráðist í nokkur stór viðhaldsverkefni á Vesturlandi. Stærsta viðhaldsverkefnið var við Vestfjarðarveg í Hvalsdal í Dalabyggð þar var farið í miklar endurbætur, vegurinn styrktur og breikkaður. Alls voru þetta 5,8 km og kostaði framkvæmdin kr. 487.000.000.

Þá var hefðbundnu viðhaldi sinnt á flestum vegum á Vesturlandi.

REIÐSTÍGAR, ÁNINGASTAÐIR OG GIRÐINGAR



Reiðvegasjóður hefur árlega styrkt reiðavegagerð víða á Vesturlandi. Frá 2017 til og með 2020 eru þetta um 30 m.kr.

Vegagerðin hefur sett upp áningarstaði við vegi á Vesturlandi.

Girðingar við vegi hafa iðulega komið til umræðu varðandi umferðaröryggi en árlega verða slys vegna þess að búfénaður sleppur úr girðingum á vegi. Á árinu 2020 var skipuð nefnd á landsvísu sem er að vinna tillögur að því hvernig megi tryggja að lausaganga búfjár valdi ekki umferðarslysum. Fyrirhugað er að nefndin leggi fram tillögur sínar árið 2021.





Nýverið voru samþykkt lög um samvinnuverkefni um vegaf framkvæmdir. Þar eru skilgreind sex verkefni sem heimild er að fjármagna með veggjöldum. Af þessum sex verkefnum er tvö sem tengjast Vesturlandi; Sundabraut og tvöföldun Hvalfjarðarganga.

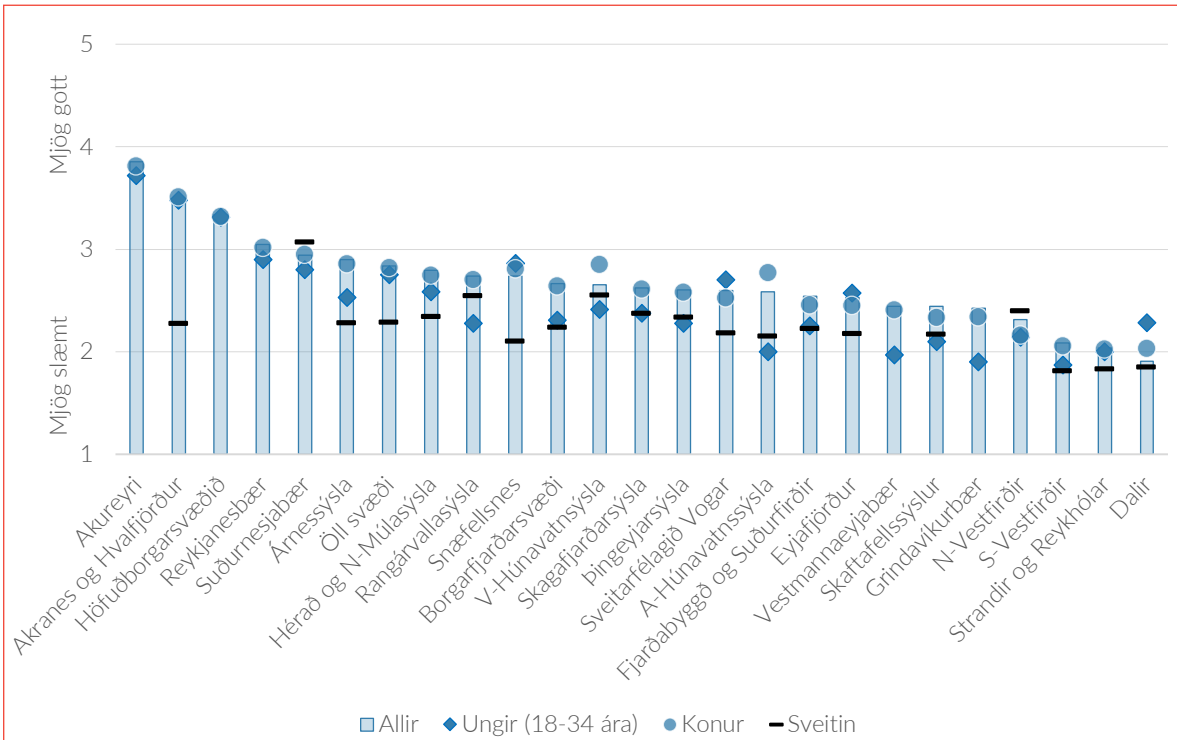
Samkvæmt lögunum er heimilt er að fjármagna samvinnuverkefni að hluta eða öllu leyti með gjaldtöku af umferð um mannvirki sem samvinnuverkefnið nær til. Veggjöld geta í heild eða að hluta staðið straum af byggingarkostnaði, viðhaldi, rekstri, þróun og eðlilegum afrakstri af fjárfestingu mannvirkis. Gjaldtaka vegna notkunar tiltekins mannvirkis skal ekki hefjast fyrr en framkvæmd lýkur og opnað er fyrir almenna umferð. Gjaldtaka fyrir hvert mannvirki skal ekki standa lengur en í 30 ár.

Þegar forsenda vegaf framkvæmdar með veggjaldi er skoðuð þá má segja að tímasparnaður, lægri aksturskostnaður og öryggi vegfarenda séu megin röksemdin fyrir álagningu veggjalds. Afleidd áhrif eru hins vegar aukin umferð, stækkun atvinnusvæðis, aukin tækifæri í ferðaþjónustu og hækkun fasteignaverðs. Álagning veggjalds er hins vegar ekki óumdeild ekki síst þegar aðrar mikilvægar framkvæmdir í öðrum landshlutum eru án veggjalds.

Það er skoðun starfshópsins um stefnumótun í samgöngumálum á Vesturlandi að álagning veggjalds komi aðeins til greina í verkefnum sem eru ekki á langtímaáætlun ríkissjóðs, enda sé það verulegur hagur íbúanna að framkvæmdum verði flýtt. Forsenda þeirrar aðferðarfræði er hins vegar að gjaldtöku sé stillt í hóf gagnvart þeim sem eru reglulega í förum þar sem veggjald er lagt á og komið til móts við þá sem sækja atvinnu eða nám og þurfa að nýta viðkomandi mannvirki. Þá er mikilvægt að fyrir liggja almenn stefnumótun ríkisins um í hvaða tilvikum beita skuli vegagjöldum til þess að flýta framkvæmdum eða koma nauðsynlegum öryggisúrbotum í verk.



ALMENNINGSSAMGÖNGUR



- Mikil landfræðileg misskipting, þ.e. töluverður munur á afstöðu á milli landshluta (31/40).
- Mikill munur innan Vesturlands. Staðan marktækt verri í Dölnum en annars staðar á landinu.
- Akranes og Hvalfjarðarsveit komu best út.
- Dalir komu verst út.
- Afstaða ungs fólks og fólks í sveitum var að jafnaði neikvæðari en annarra.



ALMENNINGSSAMGÖNGUR Á MILLI SVEITARFÉLAGA

Vegagerðin tók yfir rekstur almenningssamgangna í ársbyrjun 2020 eftir að SSV hafði haft umsjón með verkefninu frá 2012.

Verkefnið var boðið út að nýju árið 2020 og fengu Hópbílar verkefnið. Þeir sjá sjálfir um akstur á leið 57 en réðu undirverktaka á Vesturlandi til þess að aka aðrar leiðir, þ.e. leiðir 58 og 82 og leiðir 59 og 81.

Fjöldi farþega á leiðum á Vesturlandi voru flestir árið 2015 eða um 170.000. Farþegum hefur fækkað nokkuð eftir það, eða um ríflega fjórðung fram til ársins 2020.

Leiðir á Vesturlandi eru fimm:



- Leið 57, Reykjavík-Akranes-Borgarnes-Akureyri. Tvær ferðir flesta daga vikunnar.
- Leið 58, Borgarnes-Stykkishólmur. Átta ferðir á viku yfir vetur, 14 ferðir á sumrin.
- Leið 59, Borgarnes-Búðardalur-Hólmavík. Þrjár ferðir á viku yfir vetur, fjórar ferðir á sumrin.
- Leið 81, Borgarnes-Hvanneyri-Reykholt-Baulan. Þrjár ferðir á viku að vetri.
- Leið 82, Hellissandur-Stykkishólmur. Átta ferðir á viku yfir vetur, 14 ferðir á sumrin.

SSV fékk stuðning úr byggðaáætlun árið 2021 til þess að skoða hvort hægt sé að sameina skólaakstur í grunn- og framhaldsskóla og almenningssamgöngur. VSÓ vinnur að verkefninu með SSV.

ALMENNINGSSAMGÖNGUR INNAN SVEITARFÉLAGA OG SKÓLAAKSTUR.



ALMENNINGSSAMGÖNGUR

Það er afar mismunandi hvernig sveitarfélögin á Vesturlandi sinna almenningssamgöngum innan sinna sveitarfélaga. Sveitarfélögin Snæfellsbær og Akranes reka almenningssamgöngur. Í Snæfellsbæ eru fastar ferðir á milli Hellissands og Ólafsvíkur virka daga. Fjöldi ferða á dag er mismunandi eða frá 12 og upp í 20 ferðir. Á Akranesi er einnig ekið alla virka daga og eru eknar 20 ferðir á dag, en stöðvar eru alls 33. Gjaldfrjálst er í ferðir bæði á Akranesi og í Snæfellsbæ

Í tengslum við Fjölbrautaskóla Snæfellinga í Grundarfirði eru fastar ferðir tvisvar á dag á virkum dögum á milli Hellissands/Ólafsvíkur og Grundarfjarðar annars vegar og Stykkishólms og Grundarfjarðar hins vegar fyrir nemendur skólans.



SKÓLAAKSTUR

Skólaakstur fyrir grunnskólanemendur í dreifbýli er í öllum dreifbýlum sveitarfélögum á Vesturlandi. Flestar akstursleiðir skólabíla eru í Borgarbyggð eða 17 talsins, þar af er ein innanbæjar í Borgarnesi. Þá er ein akstursleiðin sameiginleg með Skorradalshreppi. Í Dalabyggð eru 7 leiðir, í Hvalfjarðarsveit eru 5 leiðir, í Snæfellsbæ eru 3 leiðir, í Helgafellssveit og í Grundarfirði eru þær 1 og í Eyja- og Miklaholtshreppi er 1 leið. Í einhverjum tilfellum taka skólabílar börn í leikskólum og jafnvel starfsmenn skóla með. Borgarbyggð er einnig með svokallaðan tólmstundaakstur, en eftir að skóladegi lýkur ekur einn bíll með nemendur frá Kleppjárnsreykjum í Borgarnes og annar frá Varmalandi í Borgarnes. Sveitarfélögin fá framlag frá Jöfnunarsjóði til að standa straum af stórum hluta kostnaðar við skólaaksturinn.

Fyrirtækin Norðurál og Elkem eru með skipulagðan akstur fyrir starfsmenn sína frá Akranesi, Borgarnesi og Reykjavík til Grundartanga. Ætla má að um 1100 manns starfi á Grundartanga í dag og u.þ.b. 75% þeirra búa á Vesturlandi.

BREIÐAFJARÐAFERJAN BALDUR



Baldur siglir á milli Stykkishólms og Brjánslækjar á Barðaströnd og tengir saman byggðirnar sitt hvoru megin við Breiðafjörðinn.

Baldur er líka tenging þeirra sem búa í Flatey við land.

Ferjan siglir yfir fjörðinn allt árið um kring. Á sumrin siglir Baldur daglega ein ferð yfir Breiðafjörðinn frá Stykkishólmi til Brjánslækjar með viðkomu í Flatey. Það er því hægt að fara í dagsferð frá Stykkishólmi í eyju í 2,5 tíma.

Baldur er 1677 brúttótonn að stærð. Lengd þess er 68,3 metrar og breidd þess 11.6 metrar. Ganghraði skipsins er mestur 14 sjómíllur, sem þýðir að það tekur um 2kl og 30 mínútur að sigla á milli Stykkishólms og Brjánslækjar. Í skipið komast 280 farþegar í hverja ferð auk 49 bíla.

Miklar umræður hafa orðið að undanfögnu um öryggismál þar eða aðeins ein aðalvél er í Baldri. Mikilvægt er að ferjur eins og Baldur, sem sigla á veðrasömum svæðum og erfiðum siglingaleiðum þurfi að uppfylla strangar öryggisreglur og útbúnaður þeirra sé með þeim hætti.

Vegagerðin bauð á sínum tíma út rekstur Breiðafjarðarferju og fékk Sæferðir, dótturfélag Eimskips, verkefnið.



FLUGVELLIR OG LENDINGASTAÐIR

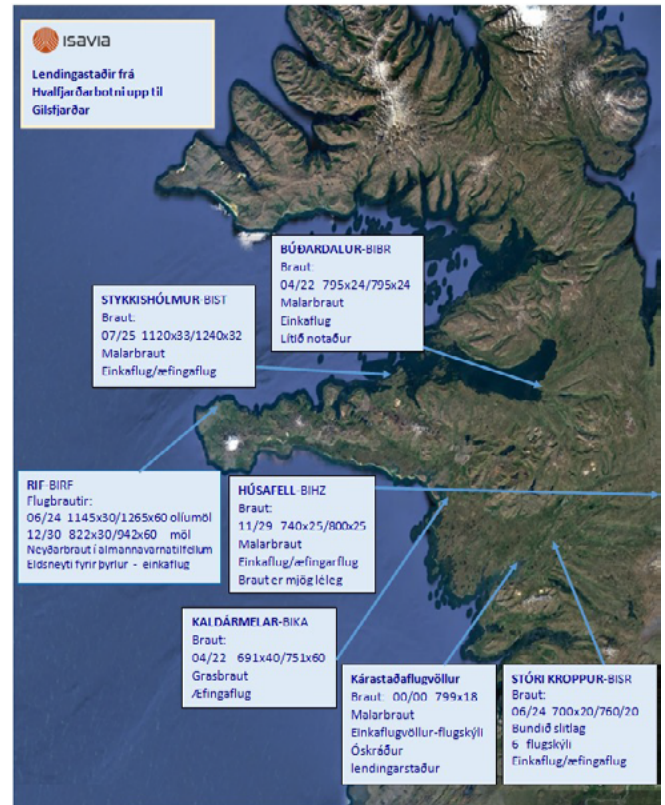


Hjá Isavia eru skráðir 7 landingastaðir á Vesturlandi. Eingöngu flugvellir með áætlunarflug eru skráðir sem flugvellir, en á Vesturland er ekkert áætlunarflug. Landingastaðir á Vesturlandi eru; Búðardalur Stykkishólmur, Rif, Kaldármelar, Húsafell, Stóri Kroppur og Kárastaðaflugvöllur.

Hlutverk þessara landingastaða er mismikið og mismikilvægt. Rif hefur þýðingu, sem neyðarbraut í almannavarnartilfellum sem landingastaður fyrir þyrlur svo og fyrir ferjuflug yfir hafid.

Aðrir landingastaðir hafa fyrst og fremst þýðingu fyrir einkaflug og æfingaflug. Fram kemur á meðfylgjandi mynd sem gerð er af Isavia að Búðardalur er lítið notaður og í Húsafelli er braut frekar léleg. Kárastaðaflugvöllur er óskráður einkaflugvöllur flugklúbbs í Borgarnesi, en nýverið var lagt bundið slitlag á brautina. Á landingastaðnum á Stóra Kroppi hefur verið töluverð uppbygging á síðustu árum, bæði á vegum einkaaðila sem byggt hafa þar flugskýli og ríkið setti bundið slitlag á brautina fyrir nokkrum árum.

Hlutverk þessara landingastaða vex með aukinni kröfu um að kennslu- og æfingaflug víki úr Reykjavík og jafnframt getur stórauðinn fjöldi ferðamanna leitt til aukins einkaflugs um landingastaði.



FRAMKVÆMDIR VIÐ FLUGVELLI OG LENDINGARSTAÐI 2017-2021



Framkvæmdir við landingarstaði á Vesturlandi voru mjög litlar á þessum árum samkvæmt upplýsingum frá Isavia.

Helsta framkvæmdin var lagning bundins slitlags á Kárastaðaflugvöll í Borgarnesi, en slitlag var lagt á völinn árið 2021.



Á Vesturlandi eru 4 hafnarsjóðir: Faxaflóahafnir sf. (Akranes, Grundartangi og Borgarnes), Stykkishólmshöfn, Hafnir Snæfellsbæjar (Ólafsvík, Rifshöfn og Arnarstapi) og Grundarfjörður. Við Skarðsstöð á Skarðsströnd er smábátahöfn í eigu Dalabyggðar og í Búðardal er viðleguaðstaða fyrir smábáta.

Grunnstarfsemi hafnanna á Akranesi og á Snæfellsnesi lítur að löndun á fiski og sjávarfangi.

Móttaka farþegaskipta hefur vaxið hratt á Snæfellsnesi. Í Stykkishólmi er ferjan Baldur og farþegaþjónusta, en auk þess komu um 30 farþegaskip í höfnina árið 2019. Í Grundarfirði er tekið á móti farþegaskipum, en 53 skip komu þangað árið 2019. Þá hefur mikilvægi hafnanna varðandi ferðaþjónustu á Snæfellsnesi vaxið mjög, má þar nefna hvalskoðun og siglingar um Breiðafjörð.

Grundartangahöfn er iðnaðarhöfn, með dýpi og viðlegu fyrir stærstu skip, en þangað koma árlega tæplega 400 flutningaskip.

Óverulegir vöruflutningar eru um hafnirnar á Vesturlandi utan Grundartanga, þar sem tæpar 2 milljón tonna eru fluttar inn og út um höfnina. Þar er um að ræða hráefni til iðjuveranna á Grundartanga og útflutningur á áli og kísiljárn. Nokkur innflutningur er um Akraneshöfn aðallega sement og áburður, en mjöl og lýsi vegna vinnslu uppsjávarfisks er flutt út um höfnina.





Á árunum 2017 til 2019 var ekki mikið um framkvæmdir við hafnir og sjóvarnir á Vesturlandi. Helstu framkvæmdir voru:

- Grundarfjörður: Lenging Norðurgarðs um 130 m og brimvörn lokið 2021.
- Snæfellsbær: Lenging Norðurgarðs í Ólafsvík um 80 m og dýpkun innsiglingar.
- Snæfellsbær: Endurbygging Norðurkants í Rífi.

Verulega aukning framkvæmda varð hins vegar frá 2020

- Stykkishólmur: Smábátaaðstaða, flotbryggja 20 m. Hófst 2021.
- Snæfellsbær: Norðurtangi endurbyggt stálpil 130 m, þekja og lagnir.
- Snæfellsbær: Dýpkun innsiglingar og innan hafnar í Ólafsvík.
- Snæfellsbær: Dýpkun innsiglingar og innan hafnar í Rífhöfn.
- Snæfellsbær: Dýpkun innsiglingar á Arnarstapa.

Sjóvarnir

- Akranes: Breiðin 2018, hækkun og styrking sjóvarna. Lenging sjóvarna við Leyni og Höfðavík.
- Snæfellsbær: Hellnar, Hellissandur, Ennisbraut í Ólafsvík og Staðarsveit 2018. Við Gufuskála og Ólafsbraut í Ólafsvík 2021.

FRAMKVÆMDIR Á VEGUM FAXAFLÓAHAFNA

Á árunum 2017 til og með 2020 réðust Faxaflóahafnir í töluverðar nýframkvæmdir á Grundartanga og á Akranesi.

- Grundartangi: Alls var 827,4 m.kr. varið til framkvæmda við hafnarvirki, lóðir, götur og sérverkefni.
- Akranes: Alls var 42,8 m.kr. varið til framkvæmda og undirbúnings við endurnýjun Stálpils og lengingu viðlegu.



„Borgfirskur bílstjóri bjargvættur í brjáluðum byl“

Hver hefði trúað því að Strætó ætti eftir að frelsa hundruð ferðalanga frá því að vera veðurteppt norðan heiða og leiða fólkið suður yfir fjöllin þegar öll sund virtust lokuð. Staðarskáli var troðfullur af fólki á Suðurleið sem taldi sig veðurteppt því Holtavörðuheiði væri lokuð.

Gísli Jónsson bílstjóri hjá Strætó lét þetta ekki stoppa sig og tilkynnti sínu fólki að hann hygðist fara Laxárdalsheiði, út Skógarströnd, Heydal og Mýrarnar í Borgarnes.



Það skiptir máli að leið eins og Laxárdalsheiði sem er tenging á milli landshluta sé lögð bundnu slitlagi og nýtt sem varaleið þegar fjallvegir lokast.

„Og það var með ólíkindum að þessi hugmynd fór um allan salinn og allir skyldu leggja af stað og elta mig. Við fórum sennilegu 40-50 bílar í einni lest frá Staðarskála. Það var ansi blint uppi á Laxárdalsheiði en ég var með ljóskastara á rútnni og sat hátt svo ég sá vel. Og svona keyrði öll hersingin. Við vorum tvo og hálfan tíma að keyra þetta frá Staðarskála hingað suður í Borgarnes.“

Hann kallar eftir því að fólk sé upplýst um þessa samgönguleið á milli norður og suður hluta landsins“

Skessuhorn 11. mars 2015

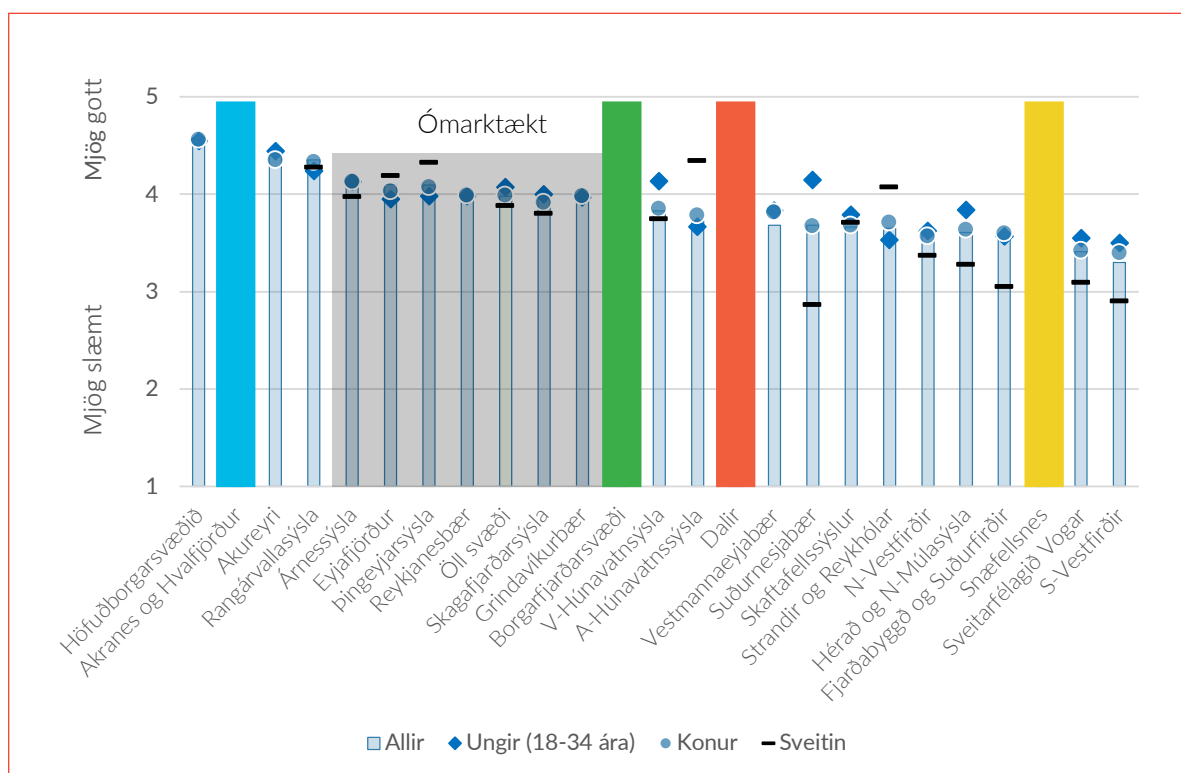
STÖÐUMAT FJARSKIPTI OG RAFMAGN



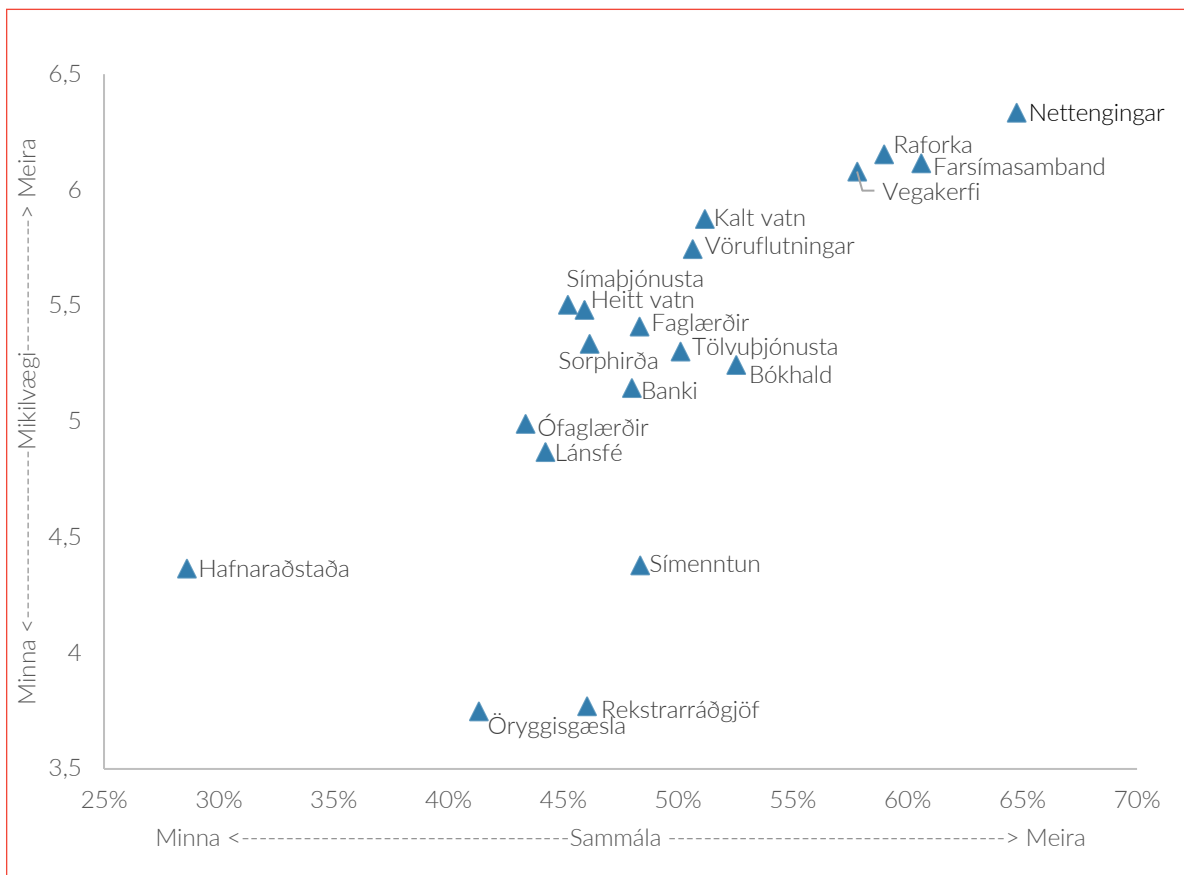
VIÐHORF ÍBÚA TIL LJÓSLEIÐARA



- Íbúakönnun fyrir Vesturland sem framkvæmd var árið 2020 sýnir að íbúar á Vesturlandi eru misjafnlega ánægðir með nettengingar:
 - Akranes og Hvalfjörður, þar er ánægja með því mesta á landinu.
 - Borgfirðingar og Dalarnir eru í meðallagi sáttir, en þar er ljósleiðaravæðingu í dreifbýli að ljúka. Eftir er að leggja ljósleiðara í Búðardal.
 - Snæfellingar eru meðal þeirra óánægðustu á landinu, en þar á eftir að leggja ljósleiðara að mestu í þéttbýlisstöðunum.
- Ef þessi könnun er borin saman við eldri könnun frá 2016 kemur í ljós að:
 - Dalarnir eru mun sáttari með stöðuna sem og Borgfirðingar.
 - Skagamenn og Hvalfirðingar eru áfram sáttir eins og þeir voru 2016.
 - Snæfellingar eru óánægðari en þeir voru árið 2016.



MIKILVÆGI FRAMLEIÐSLUÞÁTTA OG INNVIÐA: FYRIRTÆKJAKÖNNUN LANDSHLUTANNA 2019





Víða á Vesturlandi eru ljósleiðarar sem eru í eigu Mílu, Gagnaveitunnar, Orkufjarskipta eða einstakra sveitarfélaga.

Þegar stjórnvöld settu af stað verkefnið „Ísland ljóstengt“ árið 2016 var búið að ljósleiðaravæða nokkra þéttbýlisstaði, auk þess sem Hvalfjarðarsveit og Helgafellssveit voru búið að leggja ljósleiðara í dreifbýli. Eyja og Miklaholtshreppur var við það að ljúka lagningu ljósleiðara.

Borgarbyggð, Skorradalshreppur, Dalabyggð, Snæfellsbær og Grundarfjörður lögðu ljósleiðara með stuðningi úr verkefninu.

Það er ljóst að verkefnið Ísland ljóstengt hefur skilað góðum árangri. Flest bendir til þess að verkefnið styrki dreifbýli sem búsetukost, efli atvinnulíf og hafi góð áhrif á vöru- og þjónustumarkað.

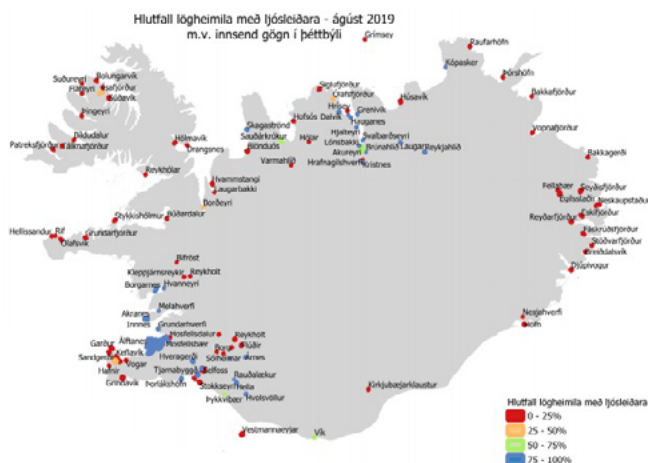
LJÓSLIÐARI Í ÞÉTTBÝLI

Búið er að leggja ljósleiðara í götur á Akranesi, Borgarnesi, Hvanneyri, Melahverfi og Bifröst.

Eftir er að leggja ljósleiðara, að hluta eða öllu leyti, í götur í þéttbýlisstöðunum Búðardal, Stykkishólmi, Grundarfirði, Ólafsvík, Rifi og Hellissandi.

STAÐAN Á LJÓSLIÐARAVÆÐINGU Á VESTURLANDI ÁRIÐ 2021

Sveitarfélag	Staðan
Akranes	Lokið fyrir 2016.
Hvalfjarðarsveit	Lokið fyrir 2016.
Skorradalshreppur	Lokið.
Borgarbyggð	
- Þéttbýli	Lokið.
- Dreifbýli	Lýkur 2021.
Dalabyggð	
- Búðardalur	Ekki búið að leggja ljósleiðara í götur.
- Dreifbýli	Lýkur 2021.
Helgafellssveit	Lokið fyrir 2016.
Stykkishólmur	Ekki búið að leggja ljósleiðara í götur.
Grundarfjörður	
- Þéttbýli	Ekki búið að leggja ljósleiðara í götur.
- Dreifbýli	Lokið.
Snæfellsbær	
- Þéttbýli	Ekki búið að leggja ljósleiðara í götur.
- Dreifbýli	Lokið.
Eyja- og Miklaholtshreppur	Lokið árið 2016.

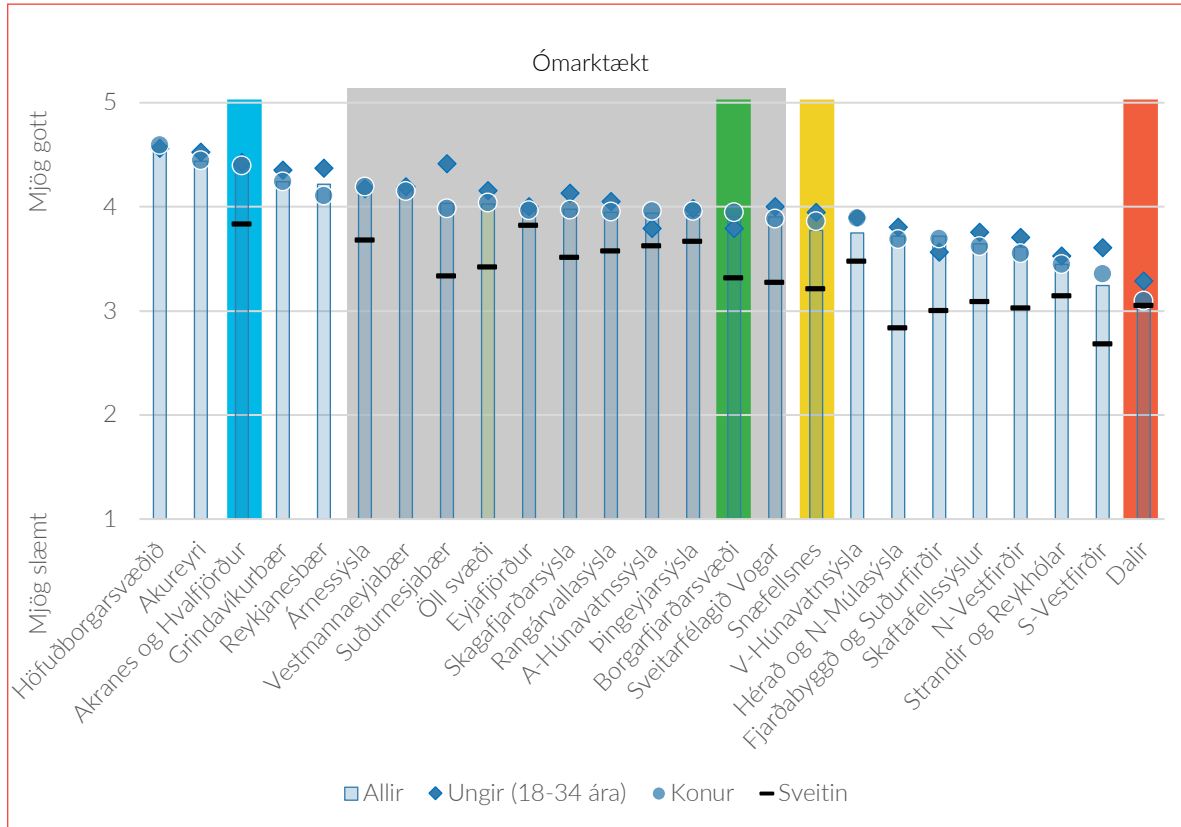


Post- og farskiptisstofnun





HVERSU ÁNÆGÐIR ERU ÍBÚAR MEÐ FARSÍMSAMBAND?



- Akranes-Hvalfjörður koma vel út, Borgarfjörður og Snæfellsnes rétt fyrir neðan meðallag og íbúar í Döllum eru óánægðastir.
- Sveitirnar voru töluvert neikvæðari í afstöðu en aðrir hópar.



Víðast á Vesturlandi er farsímakerfi í ágætu lagi. Hins vegar eru ennþá svæði þar sem samband er óviðunandi og þarfnast lagfæringar:

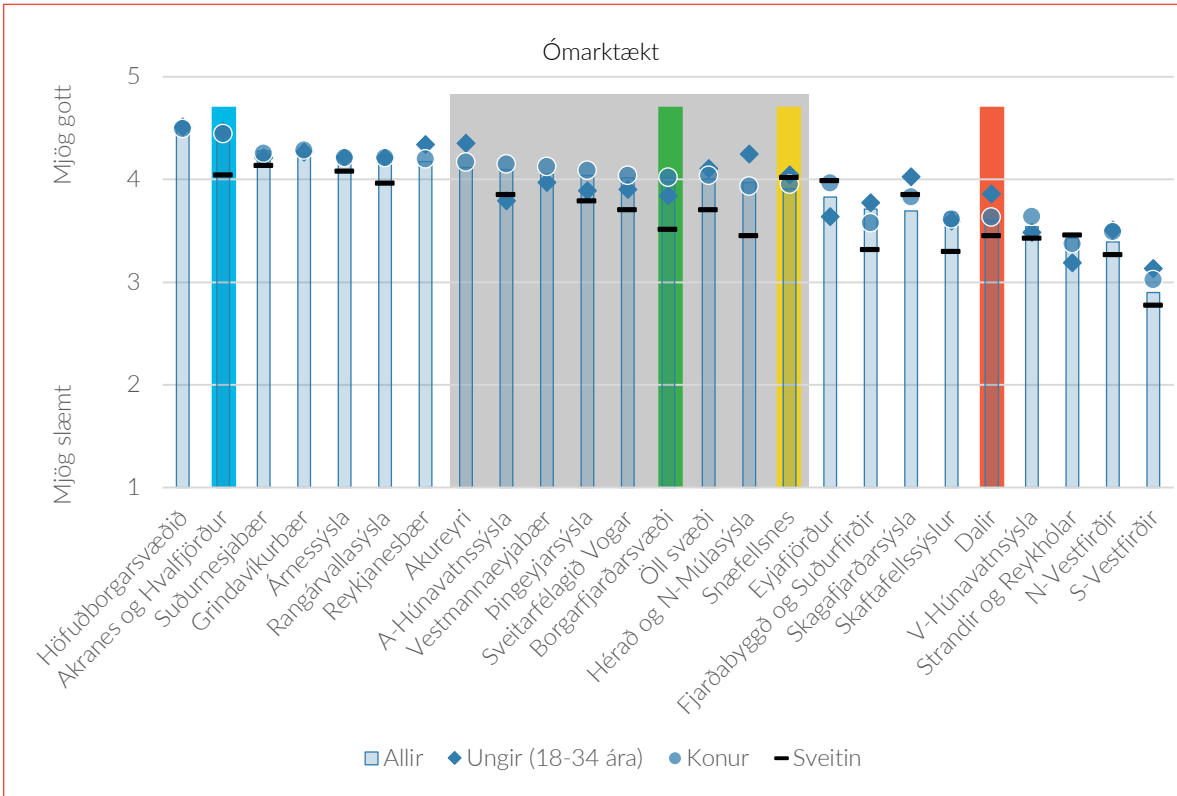
- Á þjóðvegi 1 og ýmsum helstu stofnleiðum á Vesturlandi eru víða dauðir punktar þar sem ekki næst samband. Þar má nefna veginn um Bröttubrekku, Fróðárheið, Borgarfjarðarbraut o.fl. umferðarþunga vegi.
- Í dreifbýli eru staðir þar sem samband er ekkert eða lélegt s.s. í Hítardal í Borgarbyggð og á nokkrum stöðum í Dalabyggð.
- Á vinsælum útivistarsvæðum víða á Vesturlandi er ekkert eða lélegt samband, svo sem í þjóðgarðinum og á vinsælli gönguleið s.k. Vatnaleið.
- Viðbragðsaðilar í umdæminu reiða sig á TETRA og farsímakerfi en björgunarsveitir hafa að einhverju leyti verið að nota VHF kerfi við ákveðnar aðstæður. TETRA endurvarpar ná yfir allt umdæmið og ekki eru mörg skuggasvæði innan þess en búast má við skertu sambandi á einstökum landsvæðum vegna landslags.

Á mynd má sjá styrkleika merkis, rautt svæði er þar sem er sambandsleysi





HVERSU ÁNÆGÐIR ERU ÍBÚAR MEÐ RAFORKUMÁLIN?



- Akranes-Hvalfjörður, þar er staðan góð, Borgarfjörður og Snæfellsnes í meðallagi en Dalarnir eru ósáttir með stöðuna.
- Sveitin var almennt neikvæðari í afstöðu en aðrir hópar.





- Nokkrar virkjanir eru á Vesturlandi og Andakílsárvirkjun þeirra stærst, en hún er í eigu Orkuveitu Reykjavíkur.
- Víða eru minni virkjanir sem selja rafmagn inná dreifikerfið s.s. í Húsafelli, Múlavirkjun og fleiri virkjanir á Snæfellsnesi
- Á vegum SSV var unnið að því að meta ýmsa kosti fyrir smávirkjanir á Vesturlandi og í skýrslu sem kom út árið 2020 var umfjöllun um 70 mögulega valkosti fyrir smávirkjanir.
- Í Dalabyggð hefur verið til skoðunar að reisa vindorkugarða á vegum einkaaðila og er það verkefni í skipulagsferli. Einnig hefur verið til umræða að reisa vindorkugarð í Borgarbyggð.
- Til skoðunar hefur verið að nýta glatvarma á Grundartanga til að framleiða orku og rafeldsneyti.

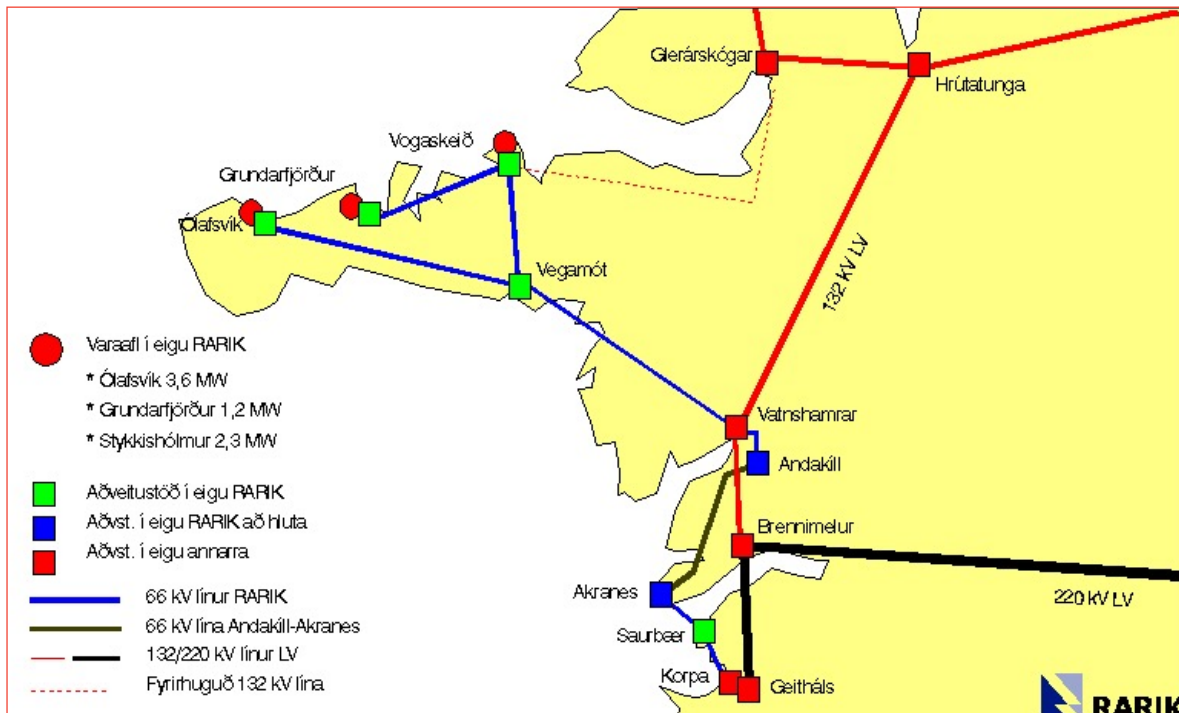
STOFNLÍNA OG DREIFIKERFI



- Landsnet rekur stofnlínukerfið á Vesturlandi. Stofnlína frá Brennimer í Hvalfjarðarsveit og áfram um Borgarfjörð og norður í Hrútatungu er hluti af byggðalínunni hringinn í kringum landið.
- Dreifikerfið er rekið af Rarik og undanfarin ár hefur verið unnið að því að leggja dreifikerfið í jörð til þess að auka frekar afhendingaröryggi. Þá hefur verið unnið að þrífösun á rafmagni í dreifbýli, það verkefni hefur gengið alltof hægt, en þriggja fasa rafmagn er forsenda þess að hægt sé að reka nútímalegan landbúnað og ferðaþjónustu í dreifbýli. Stjórnvöld hyggjast hraða þrífösun á næstu árum og er mjög mikilvægt að tryggja að svo verði.
- Orkuveita Reykjavíkur sér um dreifikerfi rafmagns á Akranesi, en Akraneskaupstaður og Borgarbyggð eru eignaraðilar að OR.



STOFNLÍNUKERFI Á VESTURLANDI



Í tengivirkið að Brennimegur í Hvalfjarðarsveit er öflug 220 kV lína.

Frá Brennimegur í Vatnshamra í Borgarbyggð er 132 kV lína í dag og áfram norður yfir Holtavörðuhéiði og í spennivirkið í Hrútatungu. Þessi lína er hluti af byggðalínunni og er hafin undirbúningur að gerðar nýrrar línu 220 kV frá Brennimegur í Hrútatungu.

Lína er frá Vatnshömrum í Vegamót á Snæfellsnesi og þar skiptist hún og fer annars vegar norður að Vogaskeiði við Stykkishólm og hinsvegar áfram vestur að Ólafsvík.

Lína er frá Hrútatungu að Glerárskógum í Dalabyggð sem einnig er 66 kV.

- Stofnlínakerfið á Vesturlandi er að hluta veikburða og sérstaklega þarf að ráðast í endurbætur á Snæfellsnesi og í Döllum. Tenging á milli Glerárskóga og Vogaskeiðs myndi bæta það, en í síðustu kerfisáætlun Landsnets var þessi tenging tekin út eftir að hafa verið í áætlunum í um 20 ár.



VARAAFL

Mjög mikilvægt er að byggja upp varaafli á Vesturlandi á meðan afhendingaröryggi er ekki nægjanlegt. Regluverk umhverfismála má ekki hindra að öflugar varaafsstöðvar verði byggðar upp.

SNÆFELLSNES

- Í Ólafsvík er varaafli ríflega 3,1-3,5 MW í díselvélum og 1,5-1,8 MW í vatnsaflsvirkjun. Þar er góð aðstaða til að bæta við varaafli.
- Í Stykkishólmi er varaafli um 1 MW, en þar eru tvær litlar díselvélar.
- Í Grundarfirði er ekkert varaafli, en stöðin sem var þar hefur verið flutt í burtu.
- Múlavirkjun og aðrar vatnsaflsvirkjanir eru á Snæfellsnesi sem geta nýst sem varaafli á ákveðnum stöðum.
- Nauðsynlegt að auka varaafli á Snæfellsnesi, t.d. með því að byggja sambærilega varaafsstöð (ríflega 11 MW) og er í Bolungarvík.

DALABYGGÐ

- Í Búðardal er 430 KW díselvél og mikilvægt að auka varaafli

BORGARFJÖRÐUR

- Rarik er ekki með varaafli í Borgarfirði, en vatnsaflsvirkjun í Húsafelli 1,7 MW nýttist sem varaafli.
- Í Hvalfirði er Rarik ekki með varaafli, en einstaka fyrirtæki og býli eru með litlar stöðvar. Ekki er heldur varaafli á Akranesi á vegum Rarik, en hjúkrunarheimili og sjúkrahúsið eru með varafli



„Fjarskiptasamband á Fellsströnd með öllu óviðunandi“

Ef ljósleiðarasamband liggur niðri vegna rafmagnsleysis er allnokkur hluti Fellsstrandarinnar alveg án sambands við umheiminn vegna lélegs fjarskiptasambands.



„Í spjalli við fréttaritara Skessuhorns sagði Rúna Blöndal bóndi á Valbúfu frá því þegar hún var ófrísk af tvíburum upp úr áramótum 2020. Þann vetur fór rafmagnið ítrekað af stórum landsvæðum vegna óveðurs. Um var að ræða áhættumeðgöngu og því upplifði fjölskyldan mikið óöryggi að geta ekki náð í lækni ef á þyrfti að halda. Þau fengu lánaða Tetra talstöð sem veitti þeim aukið öryggi. En vegna tíðra rafmagnsbilana, sambandsleysis og ófærðar var Rúna send til Reykjavíkur mörgum vikum fyrr en aðrar ófrískar konur í dreifbýli, til að minnka hættu á að upp kæmi neyðarástand, þar sem hún gæti ekki kallað eftir lækni eða annarri hjálp.“

Þetta er ekki boðlegt
í nútíma samfélagi.

Skessuhorn 26. janúar 2022

ÁÆTLANIR OG STEFNUMÓTUN RÍKISINS



SAMGÖNGUÁÆTLUN RÍKISINS

Í samgönguáætlun er gerð grein fyrir stefnu ríkisins og helstu áætlunum í samgöngumálum. Hún er annars vegar sett fram í fjögurra ára áætlun um helstu framkvæmdir og hins vegar 12 ára stefnumótandi áætlun í samgöngumálum. Samgönguáætlun er unnin af samgönguráði.

Í dag er í gildi áætlun sem samþykkt var af Alþingi 29. júní árið 2020 og gildir því frá 2020 og fram til 2034. Bein framlög til samgöngumála nema um 640 milljörðum króna á fimmtán ára tímabili samgönguáætlunar. Sérstök 6,5 milljarða aukafjárveiting, fyrir samgönguframkvæmdir árið 2020 úr fjárfestingaáætlun ríkisstjórnarinnar vegna Covid-19, hefur verið felld inn í áætlunina.

- Grunnþónn samgönguáætlunar er að auka öryggi í samgöngum, stytta vegalengdir milli byggða, efla atvinnusvæði á landinu öllu og draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Í áætluninni er einnig kappkostað að fjölga og flýta samgönguframkvæmdum frá fyrri áætlun.

Í kynningu sem fylgdi áætluninni kemur fram að fjölmörgum framkvæmdum um land allt er flýtt á tímabili áætlunarinnar með sérstakri áherslu á að bæta umferðaröryggi og tengingar milli byggða. Sérstök áhersla verður lögð á að aðskilja akstursstefnur á umferðarpungum vegum frá höfuðborgarsvæðinu að Borgarnesi, austur fyrir Hellu og að Leifstöð. Einnig verður áttak gert í að fækka einbreiðum brúm á vegum landsins.

STEFNUMÓTUN STJÓRNVALDA FYRIR VEGAKERFIÐ

Í samgönguáætlun segir um forsendur fyrir uppbyggingu vegakerfisins:

- Síðustu áratugi hefur framkvæmdum við vegakerfið verið forgangsraðað í samræmi við þau markmið að bæta vegasamgöngur með bundnu slitlagi til allra þéttbýliskjarna með fleiri en 100 íbúum, breikka og endurbyggja brýr og auka flutningsgetu.
- Með auknum ferðamannastraumi hefur mikilvægi framkvæmda við fjölfarnar ferðamannaleiðir og vinsæla ferðamannastaði aukist í samræmi við þjóðhagslegt mikilvægi ferðapjónustu.
- Önnur mikilvæg markmið eru aðgreining akstursstefna, gerð öryggissvæða meðfram vegum og breikkun einbreiðra brúa, en auk þess er vaxandi áhersla á aðskilnað ferðamáta, sérstaklega í þéttbýli.

STOFNVEGAFRAMKVÆMDIR Á VESTURLANDI 2022-2024

Árið 2021 er verið að ljúka framkvæmdum við nokkra vegi á Vesturlandi:

- Fróðárheiði.
- Biskupsbeygju við Heiðarsporð á Holtavörðuheiði.
- Faxabraut á Akranesi.
- Aðgerðir til þess að auka umferðaröryggi á þjóðvegi 1 um Borgarnes.



Árin 2021 og 2022 verða byggðar nýjar brýr yfir Dunká og Skraumu á Skógarstrandarvegi og lagt bundið slitlag á 5 km kafla á milli þeirra. Alls er gert ráð fyrir að þessar framkvæmdir kosti 1100 m.kr. og eru þær fjármagnaðar.

Engar framkvæmdir eru á áætlun fyrir árin 2023 og 2024.



LANGTÍMAÁÆTLUN FYRIR STOFNVEGI Á VESTURLANDI

VERKEFNI Í UNDIRBÚNINGI Á VESTURLANDI

- 1-g1/g5 Hringvegur: 2+1 Akrafjallsvegur - Borgarnes 30 km, 8.000 m.kr. 2025-2034
- 1-g6/g7 Hringvegur: Um Borgarnes 4,5 km, 1.500 m.kr. 2030-2034
- 54-18/22 Snæfellsnesvegur: Skógarströnd 50 km, 4.000 m.kr. 2025-2034
- 52-03/04 Uxahryggjavegur: Brautartunga - Kaldadalsvegur 23 km, 1.850 m.kr. 2025-2029

FJÁRVEITINGAR TIL TENGIVEGA 2021-2024

Fjárveitingar til tengivega á Vestursvæði á framkvæmdaáætlun.

- Árið 2021 698 m.kr.
- Árið 2022 698 m.kr. óstaðfest
- Árið 2023 ?
- Árið 2024 ?

Alla jafna hafa um 80% af fjármagni til tengivega á Vestursvæði farið á Vesturland enda lítið um tengivegi á Vestfjörðum.



TENGIVEGA VERKEFNI Í UNDIRBÚNINGI Á VESTURLANDI

- 522-1/2 Þverárhlíðarvegur: Borgarfjarðarbraut - Högnastaðir, 8,6 km.
- 505-01 Melasveitavegur: Bakki - Svínabú 5 km.
- 59-02 Laxárdalsvegur: Lambeyrar - Sýslumörk, 10,2 km.
- 505-01 Klofningsvegur: Vestfjarðavegur - Hafnará, 11 km.
- 539-01 Hítardalsvegur: Snæfellsnesvegur - Melur, 3,4 km.
- 526-01 Stafholtsvegur: Borgarfjarðarbraut - Stafholt 2,3 km - lagt beint á núverandi veg.
- 510-01 Hvítárvallarvegur: Hringvegur - Hvítárvallarbrú, 5 km.
- 523-03 Hvítársíðuvegur: Bjarnastaðir - Kálmannstunga, 12 km.



Heildarstefnumörkum í almenningssamgöngum milli byggða á Íslandi var lögð fram í fyrsta sinn árið 2020. Tilgangur mótunar heildarstefnu um almenningssamgöngur milli byggða á Íslandi er að tengja saman skipulag á ferðamátunum þremur í lofti, á láði og legi þannig að þeir styrki hver annan og stuðli þannig að bættu heildarkerfi og um leið auknu aðgengi og lífsgæðum um land allt.

Almenningssamgöngur hafa það grunnhlutverk að tryggja aðgengi og hreyfanleika fólks óháð fjárhag. Öflugar almenningssamgöngur milli byggða tengja þær saman, jafna stöðu fólks, styrkja og stækka vinnu- og skólasóknarsvæði og auka aðgengi að verslun og þjónustu. Með almenningssamgöngum sameinast margir um ferðir sem eykur afkastagetu innviða og dregur úr umferðartöfum.

LYKILVIÐFANGSEFNI HEILDSTÆÐS ALMENNINGSSAMGÖNGUKERFIS ERU:

Stefnt er að því að heildstætt almenningssamgöngukerfi stuðli að öllum markmiðum samgönguáætlunar.

1. Heildstætt leiðarkerfi í lofti, á láði og legi tengist og bjóði upp á samþætta leiðir milli staða.
2. Gott aðgengi verði að upplýsingum um leiðir milli áfangastaða og kaup á farmiðum verði auðvelduð.
3. Tryggt verði að ferðamátinn sé samkeppnishæfur.
4. Öryggi farþega á ferðalögum sem og á biðstöðvum, flugstöðvum og ferjuhöfnum verði tryggt.
5. Aðgengi allra að þjónustunni, þ.m.t. fatlaðs fólks og hreyfihamlaðs, verði eins og best verður á kosið.
6. Samræmt skipulag ferðamátanna verði tryggt ásamt öruggri framkvæmd þjónustunnar.

Almenningssamgöngur þurfa að vera góður og samkeppnishæfur valkostur, sérstaklega ef tekið er mið af því að ferðast einn í bíl. Út frá þjóðhagslegu tilliti er til mikils að vinna að fjölga farþegum og bæta sætanýtingu. Samræmd viðmið ættu að gilda við ákvörðun um ferðamáta á hverri leið og vinna ætti heildrænt mat á því hvaða ferðamáti hentar hverri leið best. Finna þarf ásættanlega leið að því marki að aðgengi allra að þjónustunni sé sem best.



ALMENNINGSSAMGÖNGUR Á VESTURLANDI



Akstur „Landsbyggðarstrætó“ á Vesturlandi var boðinn út árið 2020. Í útboðinu var gengið út frá því að leiðakerfi yrði óbreytt.

Samningstími er til 2023, mögulegt að framlengja samning um 2 ár.

STEFNUMÓTUN FYRIR HAFNAFRAMKVÆMDIR



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

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



FRAMKVÆMDIR VIÐ HAFNIR OG SJÓVARNIR 2022-2024

HAFNIR

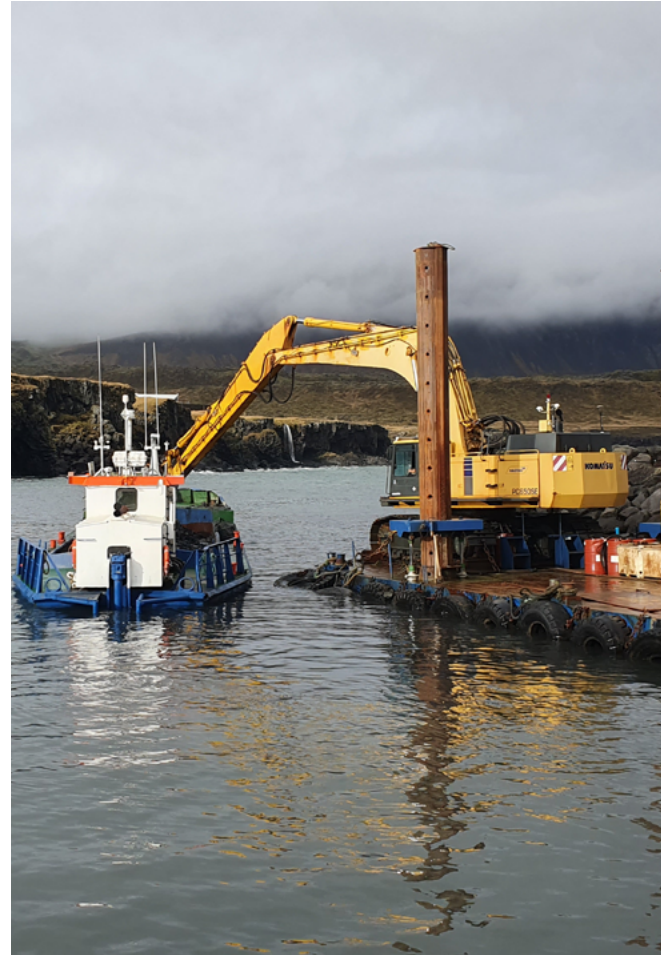
- Snæfellsbær: Stækkun trébryggju í Ólafsvík og löndunaraðstaða bætt 2024.
- Stykkishólmur: Stykkishöfn hafskipabryggja lengd um 40 m. 2023-2024.

SJÓVARNIR

- Hvalfjarðarsveit: Sjónörn við Belgsholt 200 m. 2023.
- Hvalfjarðarsveit: Sjónörn við Vík 100 m. 2024
- Snæfellsbær: Ólafsvík við Ennisbraut 180 m. 2022.
- Snæfellsbær: Hellnar, sjónörn 30 m 2024.
- Snæfellsbær: Staðarsveit við Barðastaði 170 m 2024.
- Snæfellsbær: Hellissandur við Keflavíkurgötu 65 m 2024.
- Grundarfjörður: Framnes við Nesveg 85 m 2024.
- Dalabyggð.

FRAMKVÆMDIR Á VEGUM FAXAFLÓAHAFNA

- Á árunum 2021 til 2025 er áætlað að Faxaflóahafnir muni fara í töliverðar nýframkvæmdir á Grundartanga, á Akranesi og í Borgarnesi.
- Grundartangi: Áætlað er að verja 540 m.kr. til framkvæmda við hafnarvirki, lóðir, götur og sérverkefni.
- Akranes: Áætlað er að verja rúmum milljarði til endurnýjunar stálþils og lengingu viðlegu.
- Borgarnes: Áætlað að verja 15 m.kr. í nýja flotbryggju. Verkinu lauk árið 2021.





- Stykkishólmur: Til stendur að fara í nauðsynlegar lagfæringar á klæðningu.
- Ríf: Áætlanir eru um að loka annarri brautinni (12/30) sem er malarbraut og orðin mjög léleg, einnig stendur til að lagfæra klæðningu á braut 06/24 á Rífi.





FRAMTÍÐARSÝN OG MEGINMARKMIÐ

Ísland verði í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tækni tengi saman byggðir landsins og Ísland við umheiminn með umhverfissjónarmið í huga.

Meginmarkmið áætlana í samgöngu- og sveitarstjórnarmálum eru:

- Þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa mæti þörfum samfélagsins.
- Sjálfbærar byggðir um land allt.

Tillögur í þingsályktun þessari byggjast á framangreindum meginmarkmiðum.

MARKMIÐ OG ÁHERSLUR

Stefnt verði að því að fjarskiptakerfi landsins, pósthjónusta og þjónusta Þjóðskrár Íslands myndi samþætta heild til hagsbóta fyrir einstaklinga og atvinnulíf. Grunnnet fjarskipta verði byggt upp með hliðsjón meðal annars af aðgengi og öryggi, tengingu milli byggða og tengingu Íslands við umheiminn. Uppbygging og rekstur fjarskipta stuðli að eflingu búsetugæða og atvinnulífs innan og milli byggða.

Áherslur til að ná þessum markmiðum:

Ljósleiðarastofn- og aðgangsnnet:

- Aðgengi lögheimila og atvinnuhúsnæðis að ljósleiðara verði 99,9%.
- Þrír virkir sæstrengir tengi landið við Evrópu frá mismunandi landtökustöðum.
- Við styrkta lagningu ljósleiðarakerfa verði hugað sérstaklega að stofnleiðum, radíófjarskipta-stöðvum og samtengingu kerfa.

Farnet, 5G:

- Íslendingar verði meðal forystuþjóða í hagnýtingu fimmtu kynslóðar farneta, 5G.
- Farnetssamband verði tryggt, meðal annars í þéttbýli, á þjóðvegum og fjölsóttum ferðamannastöðum og við strendur landsins.



Atriði	2023	2019	2018
Aðgengi lögheimila og fyrirtækja að 100 Mb/s.	99,9%	90%	78-90%
Aðgengi lögheimila og fyrirtækja að 1 Gb/s.	90%	60%	73%
Aðgengi lögheimila og fyrirtækja að ljósleiðaratengingu.	95%	78%	76%
Aðgengi lögheimila að farsíoma og eða farneti.	99,95%	99,95%	99,99%
Talsamband/háhraðanet á vegum utan þéttbýlis.	97/90%	95,8/85%	89/80%
Talsamband/háhraðanet á vegum í yfir 200 m. yfir sjávarmáli.	93/70%	90,1/66,5%	87/68%

Póst- og fjarskiptastofnun/ Hrafnkell V. Gíslason, ágúst 2019.



ÁHERSLUR



SVEITARFÉLAGA Á VESTURLANDI

FRAMKVÆMDIR VIÐ VEGI Á VESTURLANDI



Með hliðsjón af tölum um umferðaraukningu og fyrirhuguðum framkvæmdum Vegagerðarinnar hefur vinnuhópur um endurskoðun samgöngumála unnið tillögu að helstu verkefnum. Samantekið eru þessar framkvæmdir í forgangi:

- Vesturlandsvegur: Það er ljóst að tryggja og greiðar samgönguleiðir frá Reykjavík inn á Vesturland eru mikilvæg framtíðarsýn. Þar tengjast saman vegabætur og fjölgun akgreina á Kjalarnesi og frá Hvalfjarðargöngum í Borgarnes, gerð Sundabrautar og tvöföldun Hvalfjarðarganga.
- Stofnvegir: Vegurinn um Skógarströnd er lengsti stofnvegur á Vesturlandi sem ennþá hefur ekki verið lagður bundnu slitlagi og því afar brýnt að leggja slitlag á veginn. Snæfellsnessvegur 54 og Vestfjarðavegur 60 um Dali eru umferðapungir vegir sem þurfa mikið viðhald og endurbætur.
- Uxahryggir og Laxárdalsheiði eru mikilvægar tengingar á milli Vesturlands og annarra landshluta, en báða þessa vegi þarf að leggja bundnu slitlagi.
- Tengivegir: Umfang tengivega er mikið á Vesturlandi og brýnt er að leggja slitlag á þessa vegi til að skapa heilstæð atvinnusóknar- og þjónustusvæði.

VESTURLANDSVEGUR (ÞJÓÐVEGUR 1)



Samgöngubætur á milli Vesturlands og höfuðborgarsvæðisins eru mjög mikilvægar út frá sjónarmiði um þróun byggðar á Vesturlandi. Í dag er áætlað að um 30% Akurnesinga á vinnumarkaðsaldri fari daglega til höfuðborgarsvæðisins til þess að sækja vinnu eða nám. Hlutfall Borgfirðinga sem fer daglega á milli er einnig nokkuð hátt.

Grundartangi er vaxandi iðnaðarsvæði og liður í því að Grundartangahöfn geti vaxið frekar sem miðstöð flutninga til og frá landinu eru góðar samgöngur á landi. Áætlað er að ríflega 1100 föst störf séu á Grundartanga og um fjórðungur starfsmanna þar koma af höfuðborgarsvæðinu.

Fyrir ferðabjónustu á Vesturlandi skipta greiðar og öruggar samgöngur við höfuðborgarsvæðið miklu máli.

HELSTU FRAMKVÆMDIR VIÐ VESTURLANSVEG

- Kjalarnes: Framkvæmdir við 2+1 veg á Kjalarnes hófust árið 2020 og er áætlað að þeim ljúki árið 2023. Mjög mikilvægt er að þessar áætlanir standist og verkið tefjist ekki.
- Hvalfjörður-Borgarnes: Hafinn er undirbúningur að hönnun veglínu fyrir 2+1 veg frá Hvalfjarðargöngum í Borgarnes. Samhliða þeirri vinnu er mikilvægt að horft verði til þess að draga úr áhrifum veðurs á umferð. Áætlað er að framkvæmdir við lagningu vegarins hefjist árið 2025.
- Hvalfjarðargöng: Óhjákvæmilegt er í ljósi umferðaraukningar og umferðaröryggis að tvöfalda Hvalfjarðargöng. Aukist umferð frekar á næstu árum má reikna með að hámarks umferð samkvæmt reglugerð verði náð innan fárra ára. Brýnt er að Vegagerðin leggi fram sem fyrst tillögum sínar að legu nýrra ganga og áætlun um undirbúning verkefnisins.
- Sundabraut: Með Sundabraut yrðu greiðar og öruggari samgöngur til og frá höfuðborgarsvæðinu betur tryggðar en nú er og ferðatími myndi styttest. Afar brýnt er því að nýta heimild í lögum um að Sundabraut verði samvinnuverkefni og unnið verði í samræmi við yfirlýsingu samgönguráðherra og borgarstjóra um að framkvæmdir hefjist eigi síðar en 2026. Mikilvægi Sundabrautar fyrir Vesturland og aðra landshluta er gríðarlega mikið og sennilega sú samgöngubót sem mest áhrif hefði á byggðapróun á Vesturlandi sem heild.
- Vesturlandsvegur um Borgarnes.



STOFNVEGIR - NÝFRAMKVÆMDIR



- Skógarströnd; Vegurinn er mikilvæg tenging á milli Snæfellsness og Dalabyggðar, bæði hvað varðar atvinnu og þjónustu. Auk þess sem umferð hefur aukist mjög um veginn undanfarin ár vegna fjölgunar ferðamanna. Hann er hluti af stofnvegakerfinu og því er mjög brýnt að leggja bundið slitlag á veginn. Vegurinn er ríflega 50 km langur, en framkvæmdir við lagningu slitlags á veginn hófust nýverið og nauðsynlegt er halda þeim áfram að auknum krafti og veita fjármagni á árunum 2023 og 2024 til framkvæmda.

STOFNVEGIR - VIÐHALD

- Snæfellsnessvegur 54: Nauðsyn er að gera endurbætur á veginum, en hann er illa farinn og ljóst að hann þolir ekki það álag sem fylgir auknum þungaflutningum og vaxandi ferðaþjónustu. Vegurinn er mjög mjór á kaflanum frá Vegamótum að Fróðárheiði og mikilvægt að bæta úr því.
- Vestfjarðavegur 60 um Dali: Nauðsyn er að gera endurbætur á veginum, en hann er illa farinn og ljóst að hann þolir ekki það álag sem fylgir auknum þungaflutningum og vaxandi ferðaþjónustu. Að auki eru einbreiðar brýr á Haukadalsá, Fáskrúð og Glerá sem þarf að tvöfalda sem fyrst til að auka öryggi.

STOFNVEGIR Á HÁLENDI

- Kaldidalur: Vegurinn um Kaldadal er einn af fjórum hálendisvegum á Íslandi sem er skilgreindur sem stofnvegur á hálendi. Umferð um veginn hefur aukist verulega á undanförunum árum og þá sérstaklega að norðanverðu eftir að fjöldi ferðamanna fóru að heimsækja ísgöngin sem gerð hafa verið í Langjökul.
- Á hæsta punkti fer vegurinn í yfir 700 m hæð, en mikilvægt er að byggja hann upp í landinu þannig að hann sé opinn fyrir umferð í fleiri mánuði á ári.



- Þó svo að vegurinn um Uxahryggi sé flokkaður sem tengivegur hefur hann verið skilgreindur sem sérstök framkvæmd á samgönguáætlun. Mikilvægt er að vegurinn um Laxárdalsheiði fái sömu meðferð í samgönguáætlun, hann fái sérstaka fjárveitingu en sé ekki hluti af fjárveitingu til tengivega. Báðir þessi vegir eiga það sameiginlegt að tengja saman landshluta.
- Uxahryggir; Um árabíl hefur verið unnið að endurbótum og lagningu bundins slitlags á veginn um Uxahryggi sem tengir saman Vesturland og Suðurland. Ennþá er eftir að leggja slitlag á um 22 km kafla efst í Lundarreykjardal og er sú framkvæmd ekki á áætlun fyrir en 2025. Mikilvægt er að flýta framkvæmdum þannig að vegurinn nýtist sem greiðfær tenging á milli landshluta allan ársins hring.
- Laxárdalsheiði; Vegurinn tengir saman Vesturland, Norðurland og Vestfirði. Þá hefur hann nýst vel sem varaleið fyrir Holtavörðuheiði, en vegurinn fer aðeins í 150 m hæð en hæsti punktur á Holtavörðuheiði er 407 m. Unnið hefur verið að lagning slitlags í Laxárdal en ennþá eru eftir um 10 km á vestanverðri heiðinni og um 7 km að norðanverðu. Bæði Vestur- og Norðursvæði Vegagerðarinnar hafa lagt áherslu á að klára veginn á næstu árum.

TENGIVEGIR

- Umfang tengivega á Vesturlandi er mikið, en alls eru þeir 632 km að lengd. Flestir eru þeir í dreifbýlum sveitarfélögum eins og Borgarbyggð og Dalabyggð og tengja sveitirnar við bæi og þéttbýlisstaði. Þeir skipta því miklu máli við að skapa heilstætt atvinnusóknar- og þjónustusvæði.
- Af 631 km voru í árslok 2020 477 km með málaryfirborði.
- Þó svo að fjárveitingar til tengivega hafi hækkað umtalsvert s.l. tvö ár og aukinn kraftur verið settur í lagningu bundins slitlags þarf að gera betur því þörfin er mikil.
- Nauðsynlegt er að ráðast í landsátak í lagningu slitlags á tengivegi sem unnið verði í samstarfi Vegagerðarinnar og sveitarfélaga.



TILLAGA AÐ FORGANGSRÖÐUN 2021-2023



Vegur	Lengd	Kostnaður	Ath.
Þverárhlíðarvegur: Borgarfjarðarbraut - Högnastaðir	8,6 km.		Í útboði
Melasveitarvegur: Bakki - svínabú	5 km.		Í gangi
Laxárdalsvegur: Lambeyrar - sýslumörk	10,2 km.	507,0 m.kr.	Sér fjárveiting
Klofningsvegur: Vestfjarðarvegur - Hafnará	11 km.		2022
Hítardalsvegur: Snæfellsvegur - Melur	3,4 km.		
Stafholtsvegur: Borgarfjarðarbraut - Stafholt	2,3 km.		
Hvítársíðuvegur: Bjarnastaðir - Kalmannstunga	12 km.		
Tengivegir alls:	42,3 km.		
Alls gert á ári:	14,1 km.		

TILLAGA AÐ FORGANGSRÖÐUN 2024 – 2029

Vegur	Lengd	Kostnaður	Ath.
Klofningsvegur Hafnará - Orrahólsvegur	10,5 km.		Hótel, mjólkurbú.
Útnesvegur: Öndverðanes	5 km.		ÁDU.
Dragavegur: Hvammur - Fitjar	5 km.		ÁDU /Öryggismál.
Melasveitarvegur: Skorholt - Belgsholt	9,9 km.		Mjólkurbú, ÁDU, þungaflutningar.
Haukadalsvegur: Vestfjarðavegur - Smyrlahóll	12,8 km.		Mjólkurbú, ferðapjónusta.
Heydalsvegur: Snæfellsnessvegur - Oddastaðaá	8 km.		Tenging 1. áfangi.
Þverárhlíðarvegur: Borgarfj.braut - Hvítársíðuvegur	800 m.		Tengingar, ÁDU.
Botnsdalsvegur: Hvalfjarðarvegur- Glymur	3,2 km.		Ferðapjónusta.

TILLAGA AÐ FORGANGSRÖÐUN 2024 – 2029

Vegur	Lengd	Ath.
Álftaneshreppsvegur: Snæfellsnesvegur- Álftanesvegur	4 km.	Mjólkurbú
Hvítársíðuvegur: Þverárhlíðarvegur - Reykholtsgvegur	14,4 km.	Ferðþjónusta, ÁDU
Þverárhlíðarvegur: Borgarfjarðarbraut – Sigmundarst.vegur	11,4 km.	ÁDU
Skorradalsvegur – sunnan vatns	5,0 km.	ÁDU
Flókadalsvegur: Borgarfjarðarbraut – Brennistaðir	4,6 km.	Mjólkurbú
Mófellsstaðavegur - Dragavegur	5.0 km.	
Alls 2024 - 2029	99,6 km.	16 km. á ári
Miðað við 20 km. á ári er þetta 5 ára verkefni!		

HORFT TIL FRAMTÍÐAR – SAMGÖNGUBÆTUR SEM ERU EKKI Á ÁÆTLUN, EN ÞYRFTI AÐ SKOÐA

- Snæfellsnessvegur ný veglína og stytting leiðar á milli Vegamóta og Borgarness
- Holtavörðuheidi lækkun veglínu
- Göng undir Bröttubrekku
- Þverun Álftafjarðar
- Brú á Hvítá við Stafholtsey
- Ferjusiglingar á milli Akraness og Reykjavíkur





MERKINGAR OG UPPLÝSINGASKILTI Á VEGUM VEGAGERÐARINNAR

- **Mikilvægi „brúnna skilta“** – þ.e. upplýsingaskilti sem vísa sérstaklega á áhugaverða staði, upplifun og þjónustu. Það vantar sárlega að mega nota slík skilti við þjóðvegi Íslands og að þau séu viðurkennd sem sjálfsagðar merkingar og upplýsingagjöf til vegfarenda og tilheyri merkingum við vegi landsins.
- **Upplýsingaskilti Vegagerðarinnar** – mikilvægt er að vinna upplýsingaskilti Vegagerðarinnar í samstarfi við Áfangastaðastofu Vesturlands, til að skiltin séu í samræmi við stefnumótun í uppbyggingu ferðamála á Vesturlandi.
- **Vegvísar og merkingar** – mikilvægt er að hægt sé að setja upp vegvísa og merkingar sem vísa á áhugaverð og eftirsóknarverð svæði eða staði í nokkurri fjarlægð t.d. að Þjóðgarðurinn Snæfellsjökull sé fyrst merktur við hringtorgið fyrir ofan Borgarnes o.s.frv.

ÚTIVISTARSTÍGAR- OG LEIÐIR

- Það er mikill áhugi á að byggja upp gott og aðgengilegt útivistarstígakerfi víða á Vesturlandi. Þessir stígar geta verið með ýmsum hætti og nýttir fyrir mismunandi umferð. Þar erum við að hugsa um reiðleiðir, hjólaleiðir, göngustíga með mismunandi yfirborði sem geta hentað fyrir mismunandi markhópa. Við getum bent á góða reynslu af stígum sem lagðir hafa verið á milli þéttbýliskjarnana í norðanverðum Snæfellsbæ. Það er mikilvægt að þeir sem vinna að einhverskonar stígagerð á Vesturlandi séu í góðu samstarfi til að sú vinna og fjármagn sem hægt er að fá í slíka uppbyggingu nýtist sem best fyrir svæðið.

FERÐAVEGIR OG SLÓÐAR

- Það er mikilvægt að halda inni á skrá ýmsum gömlum vegum og slóðum sem geta nýst í vörubróun og upplifun fyrir fólk sem vill ferðast um landið. Við viljum koma í veg fyrir „utanvegaakstur“ – en þá megum við ekki heldur afmá og loka öllum gömlum leiðum og slóðum. Það er líka mikilvægur þáttur að viðhalda vegum og leiðum sem aðeins eru hugsaðir sem ferðaleiðir – þar sem megin markmiðið er upplifun vegfarenda en ekki samgöngur á milli staða. Því þurfum við að passa upp á gamlar leiðir og tryggja aðgengi og mögulega umferð um þær í samráði við landeigendur. Dæmi um svona ferðavegi eru: Jökulhálsvegur, Berserkjahraun, Grjótháls o.fl.

ALMENNINGSSAMGÖNGUR - LANDSBYGGÐARSTRÆTÓ

- Mikilvægt er að efla núverandi leiðakerfi á Vesturlandi með því að fjölga ferðum.
- Akstur verði alla daga á leiðum 58 og 82 á Snæfellsnesi.
- Ferðum á leið 59 Borgarnes-Búðardalur verði fjölgað.
- Komið verði á samþættingu skólaaksturs og almenningssamgangna þar sem það á við.
- Skoða samstarf milli fólks og farmflutninga og skoða möguleika á samstarfi milli þjónustuaðila s.s. póstflutninga og smærri vöruflutninga.
- Tekinn verði uppsérstakur samgöngupassi sem veittur ernámsmönnum og leigjendum undir tekju- og eignamörkum almenna húsnæðiskerfisins. Passinn veiti aðgang að almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu og á vaxtarsvæðum umhverfis höfuðborgarsvæðið.
- Hraðari uppbygging samgönguinnviða og almenningssamgangna í kringum höfuðborgarsvæði.

ALMENNINGSSAMGÖNGUR - BALDUR



- Það er ljóst að framtíð ferjusiglinga er grundvallarþáttur fyrir Vestfirði og Vesturland. Þrátt fyrir endurbætur á vegakerfinu á sunnanverðum Vestfjörðum er mikilvægt að reksturs Baldurs verði ekki hætt.
- Nauðsynlegt er að ríkið fjárfesti í nýrri og öflugri ferju sem uppfylli allar nútíma öryggiskröfur og hefji siglingar eins fljótt og verð má.

HAFNIR OG SJÓVARNIR – FAXAFLÓAHAFNIR 2025-2027

Akraneshöfn

- Framkvæmdir við aðalhafnargarð áætlaður kostnaður 450 m.kr.

Grundartangahöfn

- Endurbygging austurenda Tangabakka 600 milljónir á árunum.
- Þróun landsvæðis um 30 milljónir.
- Kostnaðurhlutur við Vatnsveitur um 55 milljónir.

HAFNIR OG SJÓVARNIR – SNÆFELLSNES OG DALIR

- **Ólafsvíkurhöfn:** Norðurgarður endurbygging brimvarnargarðs, lenging á stálþili, endurbygging viðlegukants, breikkun þekju og dýpkun innsiglingu og hafnar.
- **Rifshöfn:** endurbygging stálþils og lenging þess, dýpkun innsiglingu og hafnar
- **Arnarstapi:** endurbygging viðlegu, nýr grjótgarður og dýpkun innan hafnar.
- Sjó- og grjótvarnir: Barðastaðir í Staðarsveit og við Þjóðveginn frá gatnamótum við Fróðárheiði og út fyrir Ólafsvíkurenni.
- **Grundarfjörður:** Ný landgerð. Samhliða framlengingu Nesvegjar til suðurs verði gerð landfylling sunnan við Miðgarð, austur fyrir Grafargil/Gilá. Með framkvæmdunum skapast ný aðkoma inni bæinn og að hafnarsvæði og þar með betri tenging frá Suðurgarði og iðnaðarsvæði austan þéttbýlis við aðalhafnarsvæðið.
- Lenging Miðgarðs um 30 metra og viðgerð á stálþili Norðurgarðs.
- Breyting á aðstöðusvæði efst við Norðurgarð.
- Hinar ýmsu sjóvarnir í sveitarfélaginu. Nýjabúð, Framnesið, Kirkjufell, Torfabót og vestanverð strönd þéttbýlis.
- **Stykkishólmshöfn:** Bætt aðstaða til móttöku skemmtiferðaskipa – Endurbygging Olíubryggju, endurgerð Skipavíkurhafnar – viðlegukantur vegna viðlegu flutningaskipa, Dýpkun við löndunarbryggju og við flotbryggjur smábátahafnar, Viðbót við smábátaaðstöðu vestan við Stykkið, Móttökubryggja við Tangsbryggju
- Sjó- og grjótvarnir: Sjóvarnir í Maðkavík og endurbætur sjóvarna í Stykkishólmshöfn.



FLUGVELLIR - LENDINGARSTAÐIR



- Mikilvægt er að tryggja fjármagn til þess að þeir flugvellir/lendingastaðir sem til staðar eru á Vesturlandi verði viðhaldið í þeim tilgangi að þeir þjóni áfram því öryggishlutverki sem þeir hafa og að einkaflug hafi nauðsynleg afnot af þeim.
- Rif; Mikilvægt er að flugvellinum á Rifi sé vel viðhaldið, en hann gegnir mikilvægu öryggishlutverki fyrir ferjuflug og flug til Vestfjarða m.a. fyrir þyrluflug.
- Stóri Kroppur í Borgarbyggð er vel staðsettur flugvöllur sem getur gengt stóru hlutverki í framtíðinni sem kennsluflugvöllur og létt þannig á Reykjavíkurlflugvelli.
- Mælt er með því að sveitarfélög á Vesturlandi leiti samstarfs við Landhelgisgæsluna um bættu aðstöðu vegna neyðarþjónustu með þyrlum. Slíkt mun m.a. styrkja hlutverk heilsugæslustöðva og sjúkrahúsa á Vesturlandi.

FJARSKIPTI



- Í fjarskiptaáætlun er stefnt að því að árið 2023 verði 99,9% heimila og fyrirtækja með aðgengi að ljósleiðara.
- Til að ná þessu markmiði er stórt verkefni framundan á Vesturlandi. Eftir er að leggja að stærstum hluta ljósleiðara á þéttbýlisstaðina Hellissand, Rif, Ólafsvík, Grundarfjörð, Stykkishólm og Búðardal.
- Til að hægt sé að tryggja ljósleiðarvæðingu á þéttbýlisstöðum á Vesturlandi innan næstu tveggja ára er nauðsynlegt að endurskoða skilgreiningu á markaðsbresti þannig að heimilt verði fyrr ríkið að styðja við ljósleiðaravæðingu á svæðum sem skilgreind eru sem grá svæði í leiðbeiningum Póst-og fjarskiptastofnunar um uppbyggingu ljósleiðarnets og ríkisaðstoðarreglur EES.
- Þar segir um staði á gráum svæðum að hægt sé að réttlæta ríkisaðstoð ef sýnt er fram á með ótvíræðum hætti að um markaðsbrest sé að ræða. Því er nauðsynlegt að framkvæma ítarlega greiningu og vandað samrýmanleika mat.
- Tryggja þarf að farsímasamband verði öruggt í dreifbýli, á öllum vegum á Vesturlandi og vinsælum útivistarsvæðum..



STOFNLÍNUR

- Lagning Holtavörðuheidarlínu 1, frá Brennimer í Hrutatungu, er mikilvægur hlekkur í endurnýjun á núverandi byggðalínu og verður línan, 220 kV raflína, hluti af nýrri kynslóð byggðalínu. Meginmarkmið með byggingu hennar er að auka afhendingaröryggi og afhendingargetu á landinu og tryggja að flutningskerfið standi ekki í vegi fyrir atvinnuuppbyggingu og eðlilegri þróun byggða á landinu. Mikilvægt er að framkvæmdir við stofnlínu hefjist sem fyrst.
- Snæfellsnes; Ný 132 kV stofnlína frá Glerárskógum í Dalabyggð í Vogaskeið á Snæfellsnesi er nauðsynleg framkvæmd. Þessi lína myndi skapa hringtengingu (N-1) á Snæfellsnesi og auka verulega afhendingaröryggi rafmagns.
- Nauðsynlegt er að endurnýja stofnlínuna frá Vatnshömrum í Vegamót, en hún er tæplega 50 ára gömul og 62 km löng. Auka þarf flutningsgetu línunnar með spennuhækkun í 132 KV. Það leysir spennuvandamál, bætir afhendingaröryggi og aðgengi að raforku sem í dag er ábótavant.
- Dalabyggð; Ný stofnlína frá Gerárskógum í Vogaskeið myndi skapa hringtengingu (N-1) sem myndi auka verulega afhendingaröryggi. Auk þess þarf að endurnýja stofnlínuna frá Hrutatungu í Glerárskóga.
- Byggja þarf yfir tengivirki á Vesturlandi
- Efla þarf svæðislínuna á Akranes þar sem fyrirhugaðar eru framkvæmdir við orkufrek fyrirtæki á Akranesi

DREIFIKERFI

- Vinna áfram að endurnýjun loftlínukerfis með jarðstrengjum í dreifbýli á Vesturlandi til að tryggja afhendingaröryggi rafmagns.
- Flýta framkvæmdum við þrífösun á rafmagni í dreifbýli til að þessa styðja við byggðaðróun og stuðla að því að landbúnaðar ná að þróast í takt við tímann og ferðaþjónusta geti eflst í dreifbýli.

VARAAFL

- Mjög mikilvægt er að byggja upp varaafli á Vesturlandi á meðan afhendingaröryggi er ekki nægjanlegt. Þetta á sérstaklega við í Dölum og á Snæfellsnesi.