

TILLAGA VINNUHÓPS AÐ

Samgönguáætlun Vesturlands 2017–2029



SEPTEMBER 2016

Inngangur

Með erindisbréfi dags. 20. janúar 2016 voru 7 fulltrúar skipaðir í vinnuhóp til að leggja fram tillögu um mörkun stefnu í samgöngumálum fyrir Vesturland.

Í starfshópinum voru skipaðir: Gísli Gíslason, formaður, Kristinn Jónasson, Snæfellsbæ, Bjarki Þorsteinsson, Borgarbyggð, Halldór Jónsson, Akranesi, Eyþór Jón Gíslason, Dalabyggð, Björgvin Helgason, Hvalfjarðarsveit og Eyþór Garðarsson, Grundarfirði. Með starfshópnum unnu Páll Snævar Brynjarsson, framkvæmdastjóri SSV og Vífill Karlsson, ráðgjafi SSV, en einnig kom Ólafur Sveinsson að öflun upplýsinga á nokkrum sviðum

Tilgangurinn með vinnu hópsins er að marka stefnu fyrir Vesturland í samgöngumálum, gera grein fyrir helstu áætlunum og forgangsraða verkefnum. Það er sýn stjórnar SSV að samgönguáætlun Vesturlands muni nýtast til þess að tryggja enn frekar að stjórnvöld ráðist í nauðsynlegar framkvæmdir í samgöngu- og fjarskiptamálum á Vesturlandi, íbúum til hagsbóta.

Hlutverk starfshópsins var í erindisbréfinu skilgreint þannig:

- að vinna tillögu að samgönguáætlun fyrir Vesturland til næstu 12 ára, frá 2016 til 2028. Tillagan þarf að ná yfir vegamál, hafnamál, flugvelli og fjarskiptamál á Vesturlandi.
- að forgangsraða framkvæmdum á skipulagstímanum
- að skila samgönguáætlun Vesturlands í skýrsluformi til stjórnar SSV.

Starfshópurinn ræddi m.a. við Hrein Haraldsson, Vegamálastjóra, Magnús Val Jóhannsson, sviðsstjóra hjá Vegagerðinni, Ingva Árnason, svæðisstjóra hjá Vegagerðinni, Pálma Sævarsson deildarstjóra hjá Vegagerðinni, Dag B. Eggertsson, borgarstjóra í Reykjavík og Harald Benediktsson, formann fjarskiptasjóðs. Einnig var rætt við fulltrúa Landhelgisgæslu Íslands og Kristján Guðmundsson, forstöðumann Markaðsstofu Vesturlands. Þá átti starfshópurinn nokkra formlega fundi og vann þar sameiginlega að gerð þeirrar samantektar sem fylgir hér á eftir.

Þau verkefni sem tilgreind eru í tillögu starfshópsins er ekki tæmandi talning þeirra verkefna sem þarf að sinna, en mikilvægt er að haldið verði áfram að safna þeim áfram á einn stað. Forgangsröðun og verktími eru síðan verkefni sveitarfélaga, Alþingis og viðkomandi stofnana að glíma við. Hins vegar er ljóst að róðurinn verður þyngri ef ekki er samstaða um áherslur í heimabyggð og ef yfirsýn verkefna er brotkennd.

Megin niðurstöður og áherslur:

Vegamál:

Tvöföldun vegar á Kjalarnesi er óhjákvæmileg framkvæmd á allra næstu árum vegna aukinnar umferðar og öryggis vegfarenda. Verkefnið er inni á vegáætlun 2018 og mikilvægt að hefja undirbúning nú þegar.

Gert er ráð fyrir 1300 m.kr. í samgönguáætlun í færslu vegar við Borgarnes. Tillaga er um að teknar verði upp viðræður við sveitarstjórn Borgarbyggðar um endurskoðun á nýtingu þessa fjármagns til endurbóta á Þjóðvegi 1 um Borgarnes og önnur verkefni s.s. lagningu slitlags á tengivegi í héraðinu.

Brýnt er að ljúka framkvæmdum við veg yfir Fróðárheiði á árunum 2017 og 2018.

Skorað er á ríkið og Reykjavíkurborg að hefja án tafar undirbúning að lagningu Sundabrautar, sem bætir umferð til og frá höfuðborginni og eykur umferðar- og almannaöryggi. Því fyrir sem raunhæfur undirbúningur verkefnisins hefst eru líkur á að framkvæmdir geti farið af stað innan fárra ára.

Óhjákvæmilegt verður að fara í tvöföldun Hvalfjarðaganga á næstu árum ef og þegar hámarki umferðar um gögnin skv. reglugerð verður náð. Ríkissjóður verður tímanlega að hafa frumkvæði að nauðsynlegum undirbúningi og framkvæmd.

Brýnt er að ljúka framkvæmdum við Uxahryggjaveg sem fyrst og þeim lokið eigi síðar en 2020

Mikilvægt er að Vegagerðin geri sérstaka úttekt á tengivegum á Vesturlandi og forgangsraði framkvæmdum m.t.t. til umferðar og mikilvægis. Verkefnið verði unnið í samvinnu við SSV og þar jafnframt skoðað hvort ná megi fleiri kílómetrum í slitlagi á kostnað minni breiddar vega, þar sem því verður við komið.

Stefna ber að því að útrýma einbreiðum brúm á Vestfjarðavegi í Dalabyggð á árunum 2017 til 2019 (þrjár brýr) og hefjast handa við tvöföldun brúa á tengivegum.

Mikilvægt er að gera nauðsynlegar öryggisúrbætur á gatnamótum tengivega og Þjóðvegur 1 og þeim lokið eigi síðar en árið 2020.

Þegar nauðsynlegar vegabætur hafa verið framkvæmdar frá norðurströnd Hvalfjarðar og suður í Kollafjörð er mikilvægt að veglína og framkvæmdaáætlun um endurbætur á Þjóðvegi 1 um Hvalfjarðarsveit í Borgarnes liggi fyrir.

Brýnt er að hefja framkvæmdir við veginn um Skógarströnd, einkum lagningu slitlags þar sem undirbyggingu er lokið.

Að undirbúningur að þverun Álftafjarðar verði hafinn.

Lagt er til að sveitarfélög á Vesturlandi standi fyrir ráðstefnu í Reykjavík um það hvernig greiðar samgöngur innan Reykjavíkur hafa áhrif á ferðavenjur og öryggi íbúa á Vesturlandi og höfuðborgarsvæðinu.

Hafnamál:

Mikilvægt er að samgönguáætlun geri ráð fyrir framlagi til þeirra verkefna í hafnamálum sem eru áætluð á næstu árum á Vesturlandi.

Leggja á áherslu á að hafnaraðstaða á Snæfellsnesi geti tekið á móti skipum til útflutnings á sjávarafurðum og vörum.

Skarðsstöð í Dalabyggð gegnir hlutverki fyrir smábáta og nauðsynlegt að endurbæta aðstöðu þar.

Grundartangi: Gert er ráð fyrir uppbyggingu lóða og mannvirkja á tímabili áætlunarinnar. Framkvæmdir munu taka mið af uppbyggingu fyrirtækja á svæðinu og þróun flutninga.

Akranes: Gert er ráð fyrir að framkvæmdir vegna landfyllingar og breikkun aðalhafargarðs geti farið af stað á árinu 2019 ef áform HB Granda hf. um uppbyggingu verða að veruleika. Áfram verður unnið að því að Akraneshöfn verði alhliða fiski- og þjónustuhöfn fyrir smábáta, togara og uppsjávarskip.

Lögð er áhersla á að haldið verði áfram við úrlausn verkefna á sviði sjóvarna á Vesturlandi.

Fjarskiptamál:

Framkvæmdir við ljósleiðaratengingu á Vesturlandi nema um 1,0 milljarði. Í áætlun ríkisstjórnarinnar er gert ráð fyrir að verkefni samkvæmt þingsályktun ljúki árið 2020. Það er stefna sveitarfélaga á Vesturlandi að á árunum 2017, 2018, 2019 og 2020 fáiist a.m.k. árlega 250,0 m.kr. til að ljúka verkefninu á Vesturlandi.

Mælt er með því að bjóða út heildar pakka á Vesturlandi þar sem verkefninu um lagningu ljósleiðara verði lokið árið 2020.

Skorað er á stjórnvöld og Byggðastofnun að leggja til viðbótar fjármagn vegna lagningar ljósleiðara í brothættum byggðum s.s. í Dalabyggð. Verkefnið ætti að vera í forgangi og lokið eigi síðar en ári 2018.

Það er stefna sveitarfélaga á Vesturlandi að ráðin verði bót á lélegu farsímasambandi á afmörkuðum svæðum við þjóðveg 1, í dreifbýli og á vinsælum útivistarsvæðum á Vesturlandi.

Með lagningu ljósleiðara er mikilvægt að þriggja fasa rafmagni verði samhliða komið í þá byggð þar sem slíkt er ekki fyrir hendi.

Fjölgað verði sendum á Vesturlandi sem þjónusta fjarskipta og tetrasvæði.

Almenningssamgöngur:

Mikilvægt er að ríkissjóður auki framlag sitt til almenningssamganga m.a. til að mæta skerðingu sem varð þegar hætt var að endurgreiða olúgjald.

Breytingar virðast hafa orðið á vægi og gildi sérleyfis. Því þarf að skilgreina betur hvað felst í hlutverki þeirra landshlutasamtaka sem standa að almenningssamgöngum innan landshluta.

Rekstur síðustu ára er með uppsöfnuðu tapi. Mikilvægt er að lausn finnist á þeim vanda með viðbótarframlagi ríkisins.

Mikilvægt er að setja fram áætlun um hvernig megi snúa við þeirri þróun að farþegum á meginleið almenningssamganga um Vesturland fækki.

Flugsamgöngur:

Mikilvægt er að gert verði ráð fyrir viðhaldi á þeim lendingarstöðum sem eru á Vesturlandi.

Endurbæta verður slitlag á Stóra Kroppi.

Mikilvægt er að lendingarstaðurinn á Rif verði endurbættur þannig að hann geti gengt hlutverki sínu í neyðartilfellum. Lögð er rík áhersla á að þyrlum verði áfram tryggt eldsneyti á flugvællinum á Rifi, enda gegnir flugvöllurinn mikilvægu öryggishlutverki í því efni.

Lagt er til að sveitarfélög á Vesturlandi leiti samstarfs við Landhelgisgæsluna um staðsetningu og merkingu þyrlulendingarstaða, sem gegni öryggishlutverki m.a. í tengslum við heilsugæslustöðvar, sjúkrahús á Vesturlandi og fjölfarna staði í dreifbýli.

Áherslur varðandi vegamál:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Kjalarnes		X	X	X										
Hvalfjarðargöng				X	X	X								
Fróðárheiði	X	X												
Sundabraut							X	X	X	X	X			
Tvöföldun brúa	X	X	X	X	X	X	X							
Öryggisaðgerðir	X	X	X	X										
Skógarströnd að Álftafirði - slitlag			X	X										
Skógarströnd						X	X	X	X	X	X	X	X	
Heydalur										X	X	X	X	
Laxárdalsheiði		X	X	X										
Tengiv. Grundartangi - Miðfell						X	X	X	X					
Innk. Borgarnes			X	X	X	X								
Þjóðvegur 1 Hvalfjörður að Borgarnesi								X	X	X	X			
Uxahryggir	X	X	X	X	X									
Holtavörðuheiði			X	X										
Kaldármelar - Hafursfell													X	X
Tengivegir-greining	X	X												
Einbreiðar brýr á Vestfjarðarvegi	X	X	X	X	X									
Einbreiðar brýr á tengivegum			X	X	X	X								
Innkoma Grundarfirði að austanverðu	X	X												

Áherslur varðandi hafnamál:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Hafnir Snæfellsbæjar	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Grundarfjörður	X	X	X	X										
Stykkishólmur			X	X	X	X								
Grundartangi	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Akranes		X	X	X	X	X	X							
Skarðsstöð	X	X												

Áherslur varðandi flugmál:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Stóri Kroppur	X	X	X											
Rif	X	X	X											
Lendingarstaðir Þylur - úttekt og samstarf við LHG	X	X												

Áherslur varðandi almenningssamgöngur:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aukið framlag til almenningssamgangna	x	x	x											
Uppsafnað tap	x													
Markaðssetning	x	x	x											

Áherslur varðandi fjarskiptamál:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Framkvæmdir við lagningu ljósl.	x	x	x	x										
Þriggja fasa rafmagn	x	x	x	x	x	x	x							



Almennt um samgöngumál á Vesturlandi

Allt frá landnámi hafa samgöngur verið sá þáttur sem ráðið hefur mestu um hag þjóðarinnar. Siglingar til og frá landinu hafa alla tíð verið sá grunnþáttur samgangna sem mest áhrif hafa haft á efnahag og lífskjör, en samgöngur á landi og í lofti hafa á síðustu 100 árum ráðið mestu um búsetuskilyrði í einstökum landshlutum. Á allra síðustu árum hafa gagnaflutningar um ljósleiðaranet skipt sífellt meiru máli sem grunnþáttur búsetuskilyrða. Enginn efast því um mikilvægi samgangna og öllum eru ljós þau jákvæðu áhrif, sem greiðar og öruggar samgöngur hafa á landshluta og byggðir. Með sama hætti blasir við að samgöngukerfi sem mætir ekki þörfum fólks og samfélags hefur neikvæð áhrif á þróun byggða.

Á síðustu áratugum hafa mikilsverðir áfangar náðst í samgöngumálum, aðallega þó í vegamálum, almenningssamgöngum og fjarskiptamálum. Betri vegir hafa leyst flugsamgöngur af hólmi og í hafnamálum hefur átt sér stað uppbygging innviða, sem án vafa má nýta betur sem hluta af samgöngukerfi landsins.

Þrátt fyrir framfarir þá er enn allnokkuð verk að vinna á Vesturlandi og því er hér haldið fram að framlög ríkisins til samgöngumála á Vesturlandi síðustu ár séu nokkuð undir eðlilegum væntingum og þeirri þörf sem við blasir. Ekki síst er þetta áberandi þegar framkvæmdir við Vesturlandsveg eru bornar eru saman framkvæmdir síðustu ára við Suðulandsveg og Reykjanesbraut. Langstærstu samgönguverkefni á Vesturlandi á síðustu 35 árum eru bygging Borgarfjarðarbrúar, sem opnuð var fyrir umferð í september árið 1981 og gerð Hvalfjarðarganga, sem opnuð voru í júlímánuði árið 1998. Vert er að halda til haga að gerð Hvalfjarðarganga var annars vegar án útgjalda fyrir ríkissjóð og skilar ríkissjóði hins vegar verulegum ábata í sköttum og minni framkvæmdaþörf á veginum fyrir Hvalfjörð. Segja má að Hvalfjarðargöng hafi í raun komið í veg fyrir verulegar vegafamkvæmdir um Hvalfjörð þar sem ólíklegt er að sá vegur hefði annað aukinni umferð og vöruflutningum, þó svo að umferðaraukningin hefði aðeins orðið hluti af því sem raun ber vitni. Verkefnið er enn það eina sinnar tegundar á Íslandi þar sem vegfarendur greiða að fullu fyrir stofnkostnað og rekstur.

Þá má nefna Gilsfjarðarbrú, sem opnuð var árið 1998, en sú framkvæmd hefur vissulega leitt til jákvæðrar breytingar í samgöngum milli Vesturlands og Vestfjarða, ásamt þeim framkvæmdum við Vestfjarðaveg sem staðið hafa yfir á síðustu árum. Þá var gerð brúar yfir Kolgrafarfjörð mikil samgöngubót sem og nýr vegur um Búlandshöfða

Alþingi hefur ekki afgreitt formlega þingsályktun um samgöngumál fyrir árin 2015 til 2018, en unnið er eftir þeirri tillögu í meginatriðum. Langtímaáætlun í samgöngumálum var síðast samþykkt með

Þingsályktun frá Alþingi árið 2012 og gildir hún fyrir tímabilið 2011 til 2022. Fyrir liggja drög að áætlun fyrir árin 2015 til 2026, en hún gerir m.a. ráð fyrir allnokkurri umferðaraukningu á vegum. Augljóst er að verulega aukin umferð á vegum landsins kallar á aukið fjármagn til samgöngumála og brýn þörf er á samþykktri áætlun til skemmri og lengri tíma í málaflöknum. Þá eru blikur á lofti varðandi tekjur af mörkuðum tekjustofnum til samgöngumála, aðallega bensíngjald og kílómetragjald (þungaskattur). Þessar tekjur hafa ekki fylgt verðlagi og því hefur þessi tekjustofn rýrnað í stað þess að koma til aukningar framlaga til samgöngumála til samræmis við verulega aukna umferð. Augljóst er að stór og brýn verkefni blasa við í samgöngumálum, einkum vegamálum, og því mikilvægt að fjármögnun nauðsynlegra framkvæmda verði tryggð hvort heldur er með mörkuðum tekjustofnum eða nýrri fjármögnun.

Auk þess sem veruleg þörf er á fjármunum til framkvæmda til þess að styrkja samgöngukerfi landsins þá er einnig krafa um vistvænni samgönguhætti í samræmi við skuldbindingar og yfirlýsingar í loftslagsmálum. Í því sambandi þarf að horfa til styttingu akstursleiða þar sem því verður við komið öflugra almenningsgangna og möguleika á að nýta umhverfisvæna orkugjafa.

Þá má nefna að aðgengi sveitarfélaga, einstaklinga og fyrirtækja að upplýsingum, kostnaðarmati framkvæmda o.fl. mætti almennt vera betra og aðgengilegra. Í ýmsum verkefnum eru upplýsingar ekki fyrir hendi t.d. varðandi framkvæmdaþörf við tengivegi, umferðarþunga o.fl. Ætla má að sveitarfélög á Vesturlandi séu vel til þess fallin að leita samstarfs við Vegagerðina og fleiri stofnanir um upplýsingar og áætlanir í samgöngumálum á Vesturlandi.

Samgönguáætlun ríkisins fyrir Vesturland

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. Þegar rýnt er í tillögur ríkisins um samgöngumál á Vesturlandi kemur eftirfarandi fram.

Skammtímaáætlun 2015 – 2018 Vesturland

Sú þingsályktunartillaga, sem lögð var fyrir Alþingi um samgöngumál fyrir tímabilið 2015 - 2018 er almennt rýr varðandi Vesturland, en sunnan Hvalfjarðar er þó gert ráð fyrir endurbótum á veginum um Kjalarnes. Þar er gert ráð fyrir að verja 700 m.kr. í 1+2 veg á árinu 2018, en ljóst að heildar verkefnið frá Kollafirði að Hvalfjarðargöngum, kostar ekki undir 2,0 milljörðum. Sundabraut er þó hvergi nefnd í áætluninni. Í endurskoðaðri tillögu sem lögð var fram í september 2016 er gert ráð fyrir 1 milljarði í viðbótarframlagi í tengivegi og standa vonir til þess að hluti þeirra fjármuna komi á Vesturland.



Helstu fjárhagsstærðir og verkefni sem nefnd eru í drögum að samgönguáætlun 2015 - 2018 eru eftirfarandi:

Vegnr.	Kaflnir.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Veg tegund	Kostnaður millj. kr.	2015 VV 15.800	2016 VV 15.800	2017 VV 15.800	2018 VV 15.800	2019+ Framhald	Öryggi	Greiðfæmi	Umhverfi	Bygðamál
VESTURSVÆÐI														
		Undirbúningur verka utan áætlunar			200	50	50	50	50					
52		Uxahryggjavegur												
	05	Ýmsir staðir		C8	800	200		300		+	X	X		

Hringvegur um Kjalarnes.

Lagt er til að hafnar verði framkvæmdir við gerð 2+1 vegar á Kjalarnesi árið 2018.



Uxahryggjavegur.

Lagt er til að unnið verði að endurgerð Uxahryggjavegar eftir því sem fjármagn leyfir og lagt á hann bundið slitlag.



Fjármunir til hafnamála hafa verið af skornum skammti síðustu ár, en í samgönguáætlun er gert ráð fyrir eftirfarandi verkefnum, sem metin eru styrkhæf:

Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.

Kjördæmi	2015	2016	2017	2018	Samtals	Skýringar
Hafnir/hafnasamlög						
NORÐVESTURKJÖRDÆMI						
Snæfellsbær (Rifshöfn)		103,7	110,4	95,3	309,4	Endurbygging Norðurkants
Grundarfjörður				100,2	100,2	Lenging Norðurgarðs
Stykkishólmur			8,4		8,4	Stofndýpkun hafnar

Heildar kostnaður ofangreindra verkefna er skv. neðangreindu:

Tafla 4. Sundurliðun framkvæmda í höfnum í grunnneti.

Skýringar: Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn.

Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.

Höfn Verkefni	2015	2016	2017	2018	Hluttur ríkissj.	2019+ Framhald
NORÐVESTURKJÖRDÆMI						
Snæfellsbær						
<i>Rifshöfn:</i>						
Endurbygging Norðurkants, stálþil, þekja og lagnir (180 m)		171,4	182,5	157,5	75%	
Grundarfjörður						
Lenging Norðurgarðs, stálþil, þekja og lagnir (130 m, dýpi 10 m)				207	60%	+
Stykkishólmur						
Stofndýpkun hafnar við flotbryggjur og víðar (áætlað magn 10.000 m ³)			13,8		75%	

Faxaflóahafnir sf. fá ekki framkvæmdastyrki frá ríkinu og því eru verkefni á Grundartanga, Akranesi og í Borgarnesi ekki á samgönguáætlun.

Þá er gert ráð fyrir óverulegum framlögum til sjóvarna:

Tafla 7. Framkvæmdir við sjóvarnir.

Skýringar: Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn.

Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2015	2016	2017	2018	Hluttur ríkissj.
NORÐVESTURKJÖRDÆMI					
Snæfellsbær					
Hellnar við Gróuhól (100 m – 1.200 m ³)			11,0		7/8
Hellissandur, við Hellisbraut 1 (100 m – 1.800 m ³)			9,6		7/8
Ólafsvík, við Ennisbraut 23–37 (160 m – 1.600 m ³)			8,6		7/8
Dalabyggð					
Sjövörn við Ægisbraut, styrking (250 m – um 2.000 m ³)				10,9	7/8

Enginn flugvöllur á Vesturlandi er innan grunnets og því engin framlög á samgönguáætlun til flugvalla á Vesturlandi. Á Stóra Kroppi, sem er flugvöllur utan grunnets, er gert ráð fyrir eftirfarandi 30,0 m.kr. á árinu 2016 til endurbóta á flugbraut og flughlaði.



Samgönguáætlun 2011 - 2022 - Vesturland

Svokölluð langtímaáætlun í samgöngumálum var samþykkt með þingsályktun frá Alþingi 19. júní 2012. Ekki liggur fyrir endurskoðuð langtímaáætlun, en vinna við endurskoðun mun vera í gangi. Ljóst er að í gildandi langtímaáætlun er ekki fjallað um nokkur meginverkefni sem tengja Vesturland við höfuðborgarsvæðið svo sem Kjalarnes, Hvalfjarðargöng og Sundabraut.

Helstu atriði langtímaáætlunar sem varðar Vesturland eru eftirfarandi:

Vegnr.	Veg- Kafanr.	Veg- heiti	Kaflehti	Lengd kafla [km]	Vegtegund	Kostnaður (millj. kr.)	1. tímabil 2011–2014	2. tímabil 2015–2018	3. tímabil 2019–2022	2023+ Framhald	Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Bygðamál	
		Undirbúningur verka utan áætlunar					260	240	240						
1		Hringvegur													
	g5	Um Borgarfjarðarbrú, vegrið				2,5	B12	145	145			X			
	g6–g7	Um Borgarnes				4,5	B15,5	1.300		1.300		X	X	X	
	h4	Um Heiðarsporð (Biskupsbeygja)				2,5	C9	300		300		X	X		
50		Borgarfjarðarbraut													
	04	Um Reykjadalásá				2,2	C8	300	300			X	X		
52		Uxahryggjavegur													
	02	Borgarfjarðarbraut–Gröf					C7	910		540	370	X	X		
54		Snæfellsnesvegur													
	05	Um Hafnfjarðará				1,4	C8	320	320			X	X		
	10	Um Fróðárheiði				5,4	C8	900	12		500	x	X	X	X
59		Laxárdalsvegur													
	1	Vestfjarðavegur–Gröf				3,6	C7		3			X	X	X	

Vegagerðin hefur lokið þeim verkefnum sem voru á áætlun á fyrsta tímabili, þ.e. frá 2011 til 2014. Í dag er unnið að þeim verkefnum sem er á áætlun á öðru tímabili frá 2015-2018.

Í langtímaáætlun er engin sundurliðun verkefna á sviði hafnarmála og verkefni í vegamálum lítið skilgreind.

Staða samgöngumál og tillögur að verkefnum á Vesturlandi 2017-2029

Í þessum kafla er gerð grein fyrir stöðu samgöngumála á Vesturlandi og settar fram tillögur um helstu verkefni.

A: VEGAMÁL

Staða vegamála á Vesturlandi

Undanfarin ár hafa Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi unnið sérstaka íbúakönnun á Vesturlandi, þar sem hugur íbúa til ýmissa mála hefur verið skoðaður. Einnig hafa verið gerðar kannanir á meðal forsvarsmanna fyrirtækja á Vesturlandi um hug þeirra til ýmissa þátta s.s. samgöngumála. Nýverið kom út Hagvísir á vegum Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi þar sem teknar eru saman ýmsar niðurstöður úr áðurnefndum könnunum um vegamál á Vesturlandi.

„Megin niðurstaðan er sú að íbúar og fyrirtæki á Vesturlandi telja vegakerfið fara versnandi þar en á sama tíma verða mikilvægari þáttur fyrir áframhaldandi veru þeirra þar. Verst er þetta í Dölunum. Í þessu samhengi var áhugavert að sjá að umferð hefur aukist hlutfallslega mest til Vesturlands frá 1980, borið saman við Reykjanes og Suðurland.“

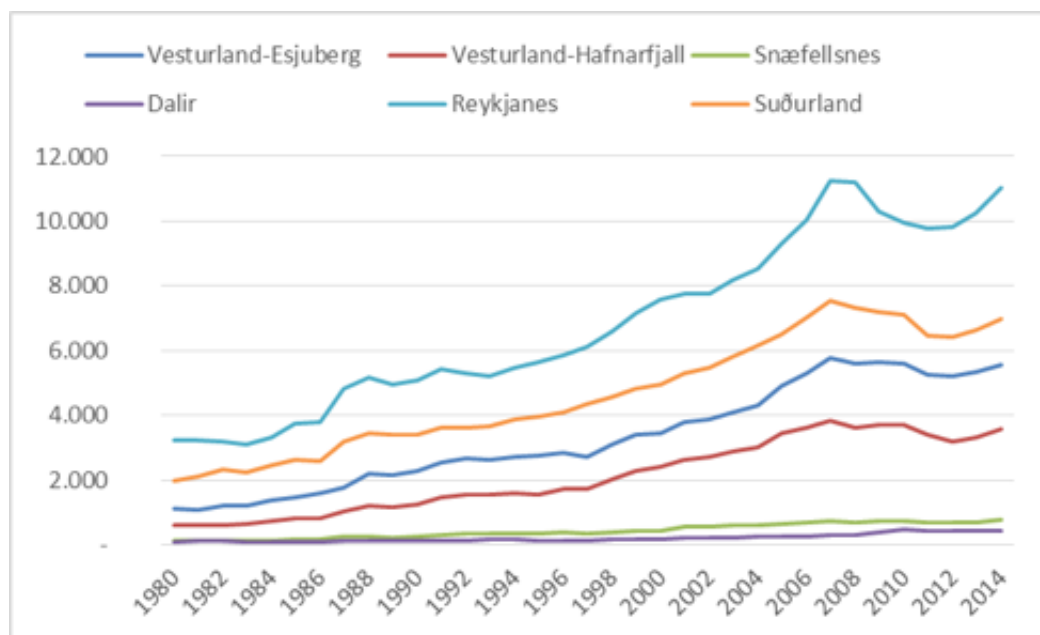
Aðrar helstu niðurstöður voru:

- Á Vesturlandi býr tæplega 5% landsmanna en þar er um 14% allra akvega á Íslandi í kílómetrum talið. Þá er 6% vegakerfisins í Borgarbyggð og 3% í Dölunum en eingöngu 1% þjóðarinnar býr í Borgarbyggð og 0,2% í Dölunum.
- Þegar horft er til allra landshlutanna átta á Íslandi er bundið slitlag á flestum vegum á Suðurnesjum árið 2014 (84%) en fæstum á Norðurlandi vestra (29%). Vesturland ásamt Norðurlandi eystra verma næst neðsta sætið í þessum samanburði þar sem 39% vega hafa bundið slitlag.
- Af átta landshlutum var slysatíðni sú þriðja mesta á Vesturlandi (0,99) ásamt Vestfjörðum og Norðurlandi eystra, kom í kjölfar Austurlands (1,56) og höfuðborgarsvæðisins (1,22). Innan Vesturlands var slysatíðnin hins vegar mest í Dalabyggð (1,82) en minnst í Hvalfjarðarsveit (0,67). Dalabyggð hafði fimmta hættulegasta vegakerfið meðal íslenskra sveitarfélaga en Hvalfjarðarsveit níunda öruggasta vegakerfið.
- Af þremur aðal umferðaræðum til og frá höfuðborgarsvæðinu, Vesturlandsvegi, Suðurlandsvegi og Reykjanesbraut, hefur Vegagerðin lagt minnst til Vesturlandsvegar. Þegar kostnaðurinn

var leiðréttur fyrir íbúafjölda og vegalengd var minnst lagt til Suðurlandsvegjar en mest til Reykjanesbrautar.

- Frá 1980 hefur umferðin aukist hlutfallslega mest til Borgarfjarðar, síðan til Snæfellsness, svo Akraness og síst til Dalanna.
- Umferð á Vesturlandi jókst hlutfallslega mest á Snæfellsnesi (17%) á milli árunna 2012 og 2014. Hún jókst minna á Borgarfjarðarsvæðið, minnst á Akranes og í Hvalfirði en dróst saman í Dölunum (4%).
- Á Akranesi eru nánast engir malarvegir og eru þeir í 5. sæti allra sveitarfélaga (74), hvað varðar hlutfall vega með bundnu slitlagi. Skorradalshreppur vermir 73. sætið þar sem eingöngu 16% eru þannig búnir, Dalabyggð 70. sætið og Borgarbyggð það 64.
- Umferð ferðamanna jókst um 40% út á Öndverðanes á Snæfellsnesi á milli árunna 2014 og 2015 en um 36% við Hraunfossa í Borgarfirði. Á sama tíma jókst umferðin um 32% í Haukadalsvið Gullfoss."

Af þessum niðurstöðum má sjá að ástand vega á Vesturlandi er víða mjög slæmt. Á sama tíma leiðir aukinn ferðamannastraumur til þess að umferð á þessum vegum eykst einnig verulega. Ef umferð inn á Vesturland er borin saman við umferð inn á aðra nærliggjandi landshluta höfuðborgarsvæðisins, Reykjanes og Suðurland er þróunin þessi til og með árinu 2014:



Umferð um Hvalfjarðargögn er ágætur mælikvarði á þá umferð sem fer inn og út af Vesturlandi og hefur þróunin verið eftirfarandi síðustu 10 ár:

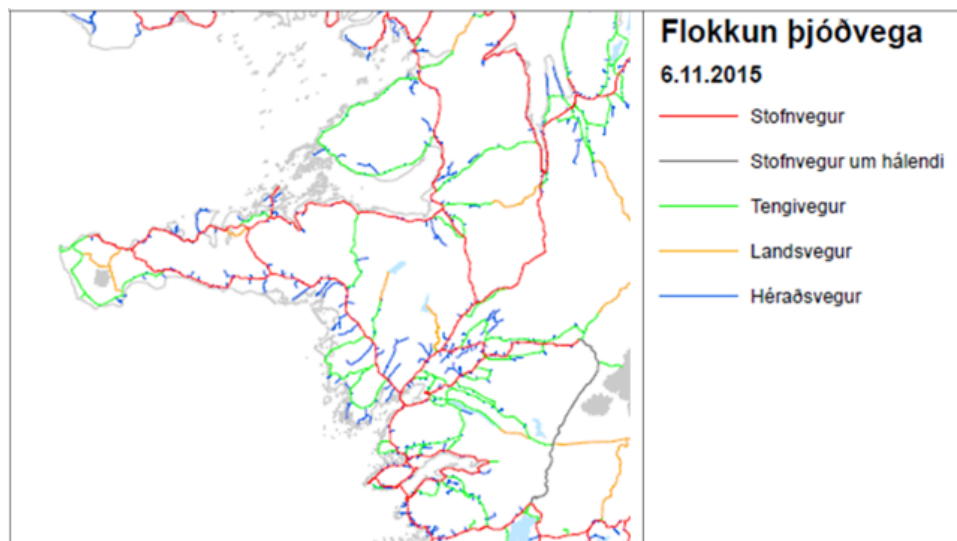
Ár	Heildarumferð	ADU	%
2006	1.850.966	5.071	10,35%
2007	2.030.763	5.564	9,71%
2008	1.965.923	5.386	-3,20%
2009	1.969.669	5.396	0,19%
2010	1.962.906	5.378	-0,35%
2011	1.868.976	5.120	-4,79%
2012	1.841.266	5.045	-0,90%
2013	1.887.343	5.171	2,48%
2014	1.938.800	5.312	2,73%
2015	2.048.032	5.611	5,63%

Útlitið fyrir árið 2016 er að umferðin geti orðið allt að 6.400 bílar að meðaltali á dag. Þá ber að hafa í huga að í júní, júlí og ágúst er meðalumferðin um Hvalfjarðargöng (ADU) um 8.000 bílar en mánuðina desember, janúar og febrúar um 4.000 bílar. Fyrir opnun Hvalfjarðarganga var árdagsumferð (ADU) 1.743 bílar að meðaltali.

Lengd vegakerfisins á Íslandi taldi 12.917,52 km árið 2016 og þar af 1.838,68 km á Vesturlandi.

Landsvæði	Lengd
Höfuðborgarsvæðið	328,50
Suðurnes	213,05
Vesturland	1838,68
Vestfirðir	1402,32
Norðurland vestra	1738,01
Norðurland eystra	2237,39
Austurland	2153,22
Suðurland	3006,35
Landið allt	12.917,52

Af þessum 1.838,68 km á Vesturlandi var mest í Borgarbyggð (827,80 km) og síðan í Dalabyggð (403,68 km) og það sem út af stendur, rétt rúmir 600 km, skiptust á milli hinna átta sveitarfélaganna. Eingöngu 5,89 km voru á Akranesi. Af 74 sveitarfélögum landsins er bara eitt þeirra með meira vegakerfi en Borgarbyggð í kílómetrum talið þar sem hún er 73 í röðinni ofan frá, Dalabyggð er númer 65 í röðinni. Aðeins eitt sveitarfélag hefur minna vegakerfi en Akranes. Slysatiðni var 0,98 á landinu öllu árið 2014 af þeim vegum sem Vegagerðin heldur tölur yfir. Slysatiðnin er reiknuð sem fjöldi slysa á hverja milljón ekna kílómetra.



Mynd 5. Flokkun þjóðvega á Vesturlandi. Mynd Vegagerðarinnar

Það er ljóst að víða er pottur brotinn í vegamálum á Vesturlandi. Vegir hafa fengið lítið viðhaldsfé undanfarin ár, víða á eftir að leggja bundið slitlag á tengivegi, langt er um liðið síðan ráðist var í stærri framkvæmdir og þörf fyrir viðhald og nýframkvæmdir er því orðin mikil.

Landsvæði	Slysatíðni
Höfuðborgarsvæðið	1,20
Suðurnes	0,53
Vesturland	0,92
Vestfirðir	0,86
Norðurland vestra	0,81
Norðurland eystra	1,03
Austurland	1,39
Suðurland	0,64
Landið allt	0,98

Tafla 8. Slysatíðni árið 2014 eftir flokkum vega og sveitarfélögum á Vesturlandi. Tölur Vegagerðarinnar

Sveitarfélag	Héraðsvegir (H)	Landsvegir (L)	Stofnvegir (S)	Stofnvegir um hálendið (Sx)	Tengivegir (T)	Allir vegir (A)
Akranes			0,95			0,95
Skorradh		0,00	0,83		1,37	1,07
Hvalfjörsv			0,71		1,11	0,72
Borgarfjörður		0,00	0,75	14,91	1,75	0,83
Grundarfjörður		0,00	0,91			0,90
Helgafell		0,00	0,72		0,00	0,69
Stykkishólmur			0,90			0,90
Eyjafjörður Mikil			1,06			1,06
Snæfellsbær		0,00	0,87		1,24	0,96
Dalvík		0,00	1,69		2,72	1,86
Samtals		0,00	0,85	14,91	1,63	0,92

Tafla 11. Slysatiðni á Reykjanesbraut, Suðurlands- og Vesturlandsvegi 2011-2014. Tölur Vegagerðarinnar

Vegir	2011	2012	2013	2014	2011-2014
Reykjanesbraut	0,60	0,50	0,54	0,61	0,56
Suðurlandsvegur	0,70	0,43	0,52	0,44	0,52
Vesturlandsvegur	0,61	0,51	0,52	0,68	0,58
Allir aðrir vegir	1,32	1,16	1,17	1,12	1,19
Samtals	1,14	0,98	1,01	0,98	1,03

Nýframkvæmdir við vegi á Vesturlandi 2017-2029

Með hliðsjón af stöðumati, tölum um umferðaraukningu og fyrirhuguðum framkvæmdum Vegagerðarinnar hefur vinnuhópur um samgöngumál á Vesturlandi unnið tillögu að helstu verkefnum í vegamálum og forgangsraðað þeim. Þá er ljóst að tryggja og greiðar samgönguleiðir frá Reykjavík inn á Vesturland eru mikilvæg framtíðarsýn. Þar hangir saman gerð Sundabrautar, vegabætur á Kjalarnesi og umferðaröryggi um tvöföld Hvalfjarðargöng. Í framhaldi er ljóst að móta þarf tillögur og áætlun um endurbætta veglínu þjóðvegur 1 frá Hvalfirði í Borgarnes. Mikilvægt er að sveitarfélögin komist að samkomulagi um hvar sú veglína á að liggja, en hugmyndir hafa verið settar fram um tvær leiðir: Annars vegar vestan Akrafjalls um Grunnafjörð og hins vegar færsla núverandi vegar um Laxá til austurs. Þá er mikilvægt að veglína fyrir Hafnarfjall verði endurskoðuð m.t.t. til aukins öryggis vegfarenda.

Helstu framkvæmdir á Vesturlandi eru:

- I. Fróðárheiði
Kostnaður við verkefnið er áætlaður 400 m.kr. til þess að leggja bundið slitlag og lagfæra núverandi veg á 4 km. kafla.
- II. Kjalarnes
Krafa er um að endurbótum á Kjalarnesi verði lokið eigi síðar en 2021. Um er að ræða vegabætur sem felir í sér tvöföldun vegarins en ef mögulegt er að styðjast við 1+2 veg hluta leiðarinnar er mikilvægt að Vegagerðin hafi samráð við sveitarfélög um slíka útfærslu.
- III. Hvalfjarðargöng
Óhjákvæmilegt er í ljósi umferðaraukningar og umferðaröryggis að tvöfalda Hvalfjarðargöng innan 5-7 ára. Aukist umferð frekar á næstu árum má reikna með að hámarks umferð samkvæmt reglugerð verði náð eigi síðar en á árunum 2020 til 2022.
- IV. Sundabraut
Sundabraut skiptir Vesturland og aðra landshluta miklu máli. Með Sundabraut yrðu greiðar og öruggari samgöngur frá höfuðborgarsvæðinu betur tryggðar en nú er. Verkefnið hefur verulega þýðingu fyrir almannahagsmunum og Vesturland. Auk þess sem benda má að með Sundabraut má stytta akstur tíma á milli Vesturlands og höfuðborgarsvæðisins sem skapar aukin tækifæri í ferðaþjónustu, sbr. dagsferðir um Vesturland.

V. Þjóðvegur 1 um Borgarnes

Í aðalskipulagi Borgarbyggða er gerð tillaga um að færa Þjóðveg 1 út fyrir Borgarnes. Mikilvægast er þó að bæta umferðar-, gönguleiðir og öryggi í gegnum bæinn miðað við núverandi legu þjóðvegarins. Það er ljóst að þessi framkvæmd er mun ódýrari en tilfærsla vegarins og því er lögð á það áhersla að fyrirhuguð fjárveiting í tilfærslu á veginum nýtist í önnur verkefni í héraði.

VI. Uxahryggir

Nú er unnið að hluta verkefnisins og ráðgert að leggja til þess um 370,0 m.kr. á árunum 2018 til 2022 í samgönguáætlun. Verkefnið er unnið annars vegar á fjárveitingum til suðursvæðis og hins vegar vestursvæðis. Samkvæmt upplýsingum Vegagerðarinnar liggur ekki fyrir endanlegur framkvæmdatími en í töflu hér að neðan má sjá umfang verkefnisins. Það sem tilheyrir Vesturlandi er í kostnaði um 1.700 m.kr. og 700 m.kr. Þingvallamegin. Áhugi er hjá Vegagerðinni að ljúka framkvæmdum í samfelldu verkefni þannig: Kafli 02: 2017, kafli 04 um Uxahryggi: 2018-19 og loks kafla 04 Brautatunga-Þverfell: 2019-2020.

Uxahryggjavegur	Kaflaheiti	Lengd [km]	Kr./km	M.kr.
Kafli 02	Borgarfj.br.-Gröf	3,6	63	227
Kafli 03	Lundar.dalsv.- Þverfell	11	60	660
Kafli 04	Þverfell-Kaldadalsv.	12	60	720
	Brú			114
Kaldadalsvegur				
Kafli 01	Þingvallav.- Sandkluftir	10	70	700
Samtals		36,6		2.421

VII. Tengivegur frá Grundartanga að Hvalfjarðarvegi 47 við Miðfelli. Vegurinn myndi stytta leiðina frá Grundartanga inn í Hvalfjörð en einnig gera nýja vegtengingu niður í Katanes mögulega.

VIII. Skógarstrandarvegur

Endurbætur á veginum eru ekki á skammtíma- eða langtímaáætlun. Vegurinn er illa farinn og á honum fjöldi einbreiðra brúa. Slys eru tíð og nauðsynlegt að grípa til viðeigandi endurnýjunar - ekki síst í ljósi aukinnar umferðar. Vegurinn er uppbyggður en án slitlags. Hópurinn telur vænlegt að fyrsti áfangi verði Búðardalur - Heydalur. Síðan verði farið frá Heydalsafleggjara og áfram vestur. Huga þarf að þverun Álftafjarðar sem fyrst.

IX. Laxárdalsheiði

Slitlag á Laxárdalsheiði er mikilvægt öryggisatriði og byggðamál.

X. Þjóðvegur 1 um Hvalfjarðarsveit.

Fyrir liggur umhverfisskýrsla um veg yfir Grunnafjörð. Einnig hefur verið rætt um færslu vegar austur fyrir núverandi vegstæði við Laxá. Aðalskipulag Hvalfjarðarsveitar gerir ekki ráð fyrir breyttum veglínunum. Þá þarf að skoða veglínuna þjóðvegar 1 fyrir Hafnarfjall. Mikilvægt er að Hvalfjarðarsveit í samvinnu við Akraneskaupstað og Borgarbyggð móti sameiginlegar tillögur um hagkvæmustu veglínuna þannig að unnt verði að koma framkvæmdum á vegaáætlun.

XI. Kaldármelar - Hafursfell. Styttning þjóðvegar 54 um 7 km.

XII. Breyting á innkomu þjóðvegar í Grundarfirði í samræmi við tillögu að breytingu á aðalskipulagi.

- XIII. Heiðarsporð (Biskupsbeygja) á Holtavörðuheidi
Á áætlun Vegagerðarinnar eru framkvæmdir við Biskupsbeygju á Holtavörðuheidi sem er mikilvæg framkvæmd til að tryggja öryggi og greiðfæri að vetri.

Viðhald vega, vetrarþjónusta og rekstur:

- I. Grundartangavegur
 - a. Leggja þarf nýtt slitlag á veginn og endurbæta frá Þjóðvegi 1 að Grundartangahöfn. Jafnframt að skilgrein veginn alla leið sem verkefni Vegagerðar.
- II. Tengivegir - slitlag
 - a. Vegagerðin geri sérstaka úttekt á tengivegum á Vesturlandi og forgangsraði framkvæmdum í samvinnu við SSV miðað við umferð og mikilvægi.
 - b. Skoðað verði hvort nýta megi fjármagn til endurnýjunar tengivega þannig að dregið verði úr breidd slitlags en þeir kaflar sem lagðir eru slitlagi lengdir.
- III. Vetrarþjónusta á ferðamannaleiðum þarf að komast á og mjög mikilvægt að vegir eins og inn í Húsafell og fyrir Jökul séu mokaðir yfir vetrartímenn því ljóst er að hundruð bíla fara um þessa vegi á dag og erfitt er að bjóða upp á vegi sem ekki eru þjónustaðir með snjómokstri þegar við á. Ef við ætlum að auka og efla ferðarþjónustu á svæðinu þá er forsenda þess að vegirnir séu færir.
- IV. Almennt er ljóst að of litlum fjármunum er varið til viðhalds og reksturs vega og vegamannvirkja, ekki aðeins á Vesturlandi heldur um allt land. Mikilvægt er að fjölförnum vegum verði allt árið haldið við þannig að öryggi vegfarenda verði ekki skert. Verulega aukin umferð sumar sem vetur kallar því á aukin framlög til Vegagerðarinnar.

Öryggismál:

- I. Gatnamót á Grundartanga
 - a. Fyrstu aðgerðir eru að vinna að endurbótum á vegamótum niður á Grundartanga til að auka öryggi. Í því felst betri merking, lýsing og lögung gatnamótanna.
 - b. Vinna þarf framtíðar áætlun og endanlega hönnun og legu gatnamótanna.
- II. Gatnamót við Hagamel
Gert ráð fyrir framkvæmdum á árinu 2016 og standa þær nú yfir.
- III. Einbreiðar brýr á Hringvegi og Vestfjarðavegi.
 - a. Fáskrúður
 - b. Glerá
 - c. Haukadalsá
- IV. Einbreiðar brýr utan Hringvegar:
 - a. Laxá í Leirársveit
 - b. Leirá við Leirárgarða
 - c. Brýr á Svínadalsvegi í Hvalfjarðarsveit
 - d. Borgarfjarðarbraut við Norðurá.
 - e. Brýr á Skógarströnd

- V. Breikkun slitslags á vegum er mikilvægt og hægt að nefna vegi eins og veginn frá Vegamótum að Fróðarheiði en hann er á köflum það mjór að rútur og flutningabílar eiga erfitt með að mætast.

Reiðstígar, hjólaleiðir, merkingar og áningastaðir:

Mikilvægt er að sveitarfélögin í samvinnu við Vegagerðina láti vinna tillögur um hvar æskilegt og nauðsynlegt er að gera ráð fyrir reið- og hjólastígum í þéttbýli og dreifbýli. Á grundvelli slíkrar tillögugerðar yrðu framkvæmdir settar á áætlun. Mikilvægt er að gerð verði heildstæð úttekt og áætlun um úrbætur varðandi vegmerkingar og áningastaði á þjóðvegum á Vesturlandi.

Fjármögnun vegaf framkvæmda:

Sá háttur hefur verið hafður á um áratuga skeið að þjóðvegir eru greiddir af ríkissjóði. Ýmsar reglur hafa þó gilt um kostnaðarskiptingu sveitarfélaga og ríkisins um þjóðvegi innan þéttbýlis. Fjármögnun vegaf framkvæmda kemur almennt af olúgjaldi, bensíngjaldi og framlögum ríkisins, en nú mun vera uppi umræða um endurskipulagningu þeirrar fjármögnunar, en ekki liggja fyrir endanlegar eða formlegar tillögur um með hvaða hætti fjármögnun verði háttáð. Þá hefur það verið meginregla að þar sem ferjusamgöngur eru fyrir hendi þá greiði notendur ýmist fullan kostnað eða kostnað samkvæmt gjaldskrá, en ríkissjóður hefur þá greitt rekstrarframlag til verkefnisins. Með tilkomu Hvalfjarðarganga varð til fyrsta verkefnið þar sem vegfarendur greiða allan stofnkostnað og rekstur mannvirkisins með veggjaldi sem um er samið að sé tímabundið þar til stofnkostnaður hefur verið greiddur. Gert er ráð fyrir að þessi háttur verði einnig hafður á varðandi Vaðlaheiðargöng, sem eru í byggingu.

Veggjald, sem hluti af fjármögnun vegaf framkvæmda, er vel þekkt fyrirbrigði erlendis þó svo að það hafi aðeins verið notað héraðslendis varðandi Hvalfjarðargögn það sem af er. Frá því að Hvalfjarðargögn voru opnuð hefur lítil umræða átt sér stað um veggjöld og engin stefna verið sett um framtíðar fyrirkomulag slíkra mála. Ýmiss konar aðferðafræði er viðhöfð erlendis varðandi veggjöld og með aukinni tækni hafa fleiri möguleikar á innheimtu orðið að raunhæfum valkosti.

Hvalfjarðargöng voru byggð með fjármögnun af veggjaldi til að stytta vegalengdir milli Vesturlands og höfuðborgarsvæðisins og þar sem framkvæmdin og tekjumyndun voru háð ákveðinni áhættu var ljóst að ríkissjóður hugðist ekki fara í verkefnið um ókomna tíð. Því voru það ýmsir aðilar sem hrintu verkefninu í framkvæmd en í samstarfi við Vegagerðina og ríkið, á grundvelli samnings sem kveður á um starfsheimildir gangafyrirtækisins, endurgreiðslutíma og fleira.

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 og engar ráðstafanir hafa verið gerðar til þess að mæta kostnaði

þeirra sem sækja atvinnu eða nám og þurfa að greiða veggjald í Hvalfjarðargöng. Í því sambandi má nefna þingsályktunartillögu Elsu Láru Arnardóttur um endurgreiðslu kostnaðar til þeirra sem eiga um langan veg að sækja til náms eða vinnu, en tillagan hefur ekki komist á dagskrá Alþingis, en mætt andstöðu skattayfirvalda. Tillöguna má sjá hér: <http://www.althingi.is/altext/145/s/0182.html>.

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

B. HAFNAMÁL Á VESTURLANDI

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 viðleguadstaða fyrir smábáta.



Grunnstarfsemi hafnanna á Akranesi og á Snæfellsnesi lítur að löndun á fiski og sjávarfangi. Í Stykkishólmi er ferja og farþegaþjónusta og á Grundarfirði er tekið á móti farþegaskipum, en um 10 til 17 komur skemmtiferðaskipa hafa verið síðustu ár, en komur skemmtiferðaskipa árin 2015 og 2016 eru um 30 komur á ári. Grundartangahöfn er iðnaðarhöfn, með dýpi og viðlegu fyrir stærstu skip, en koma árlega um 360 flutningaskip. Hér að neðan eru tölur um landaðan afla í höfnunum árið 2015:

Helstu tegundir eftir höfnum 1.1.2015 - 31.12.2015							
Fisktegund	Akranes	Arnarstapi	Rif	Ólafsvík	Grundarfjörður	Stykkishólmur	Búðardalur
Þorskur	850	1.218	11.673	6.778	7.767	1.818	0
Ýsa	212	169	1.697	1.388	1.253	221	0
Ufsi	22	73	324	381	839	67	0
Karfi / Gullkarfi	4	15	284	181	1.844	15	0
Langa	13	70	966	124	193	69	0
Blálanga	0	1	70	12	153	6	0
Keila	4	21	383	21	103	36	0
Steinbitur	23	24	196	154	307	15	0
Úthafskarfi	0	0	0	0	0	0	0
Skötuselur	1	14	23	11	15	0	0
Gulllax / Stóri gulllax	0	0	0	0	0	0	0
Grálúða	0	0	3	0	26	0	0
Skarkoli	1	2	352	708	529	11	0
Þykkvalúra / Sólkoli	0	0	33	88	44	0	0
Langlúra	0	0	3	3	7	0	0
Sandkoli	0	1	24	66	7	0	0
Skrápfúra	0	0	3	3	3	0	0
Litli karfi	0	0	0	0	0	0	0
Djúpkarfi	0	0	0	0	1	0	0
Sild	5	0	0	0	27	0	0
Loðna	26.960	0	0	0	0	0	0
Kolmunni	0	0	0	0	0	0	0
Rækja	0	0	49	0	366	0	0
Humar / Leturhumar	0	0	0	0	0	0	0
Rækja	0	0	0	0	48	0	0
Hörpudiskur	0	0	0	0	0	350	0
Aðrar tegundir	747	73	600	767	3.226	1.111	7
Samtals alls	28.842	1.681	16.683	10.685	16.758	3.719	7

Í heild var landaður afli til hafna á Vesturlandi rétt um 78.400 tonn en þar af þorskur liðlega 30.000 tonn. Ekki liggja fyrir tölur um hversu stór hluti aflans er unnin á Vesturlandi.

Óverulegir vöruflutningar eru um hafnirnar á Vesturlandi utan Grundartanga, þar sem um 1,7 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.

Framkvæmdir í höfnunum á næstu árum eru ráðgerðar eftirfarandi:

Grundartangi:

Framkvæmdir við viðleguaðstöðu vegna fyrirhugaðrar starfsemi Silicor.

Endurbætur á baksvæðum, hækkun kantbita o.fl. Verður unnið í áföngum á næstu árum. Ætla má að árlegur framkvæmdakostnaður getu verið um 300 - 400 m.kr. Lenging hafnarbakka á Grundartanga er háð magni flutninga, fjölda skipa og almennum umsvifum á svæðinu. Nýr hafnarkrani í eigu Eimskipa er nú á Grundartanga og afkastageta hafnarinnar mikil.

Akranes:

Unnar hafa verið frumhugmyndir um aukið land við Aðalhafnargarðinn á Akranesi vegna hugmynda HB Granda hf. um nýtt frystihús, frystigeymslu og uppsjávarfrystihús. Engin ákvörðun liggur fyrir um framkvæmdir. Einnig hefur verið rætt um nauðsyn þess að bæta rými innan hafnar vegna stækkandi uppsjávarskipa. Gera má ráð fyrir að umferð um Akraneshöfn muni aukast, m.a. ef framangreindar hugmyndir verða að veruleika, komur vegna hafsækkinnar ferðaþjónustu svo sem smærri skemmtiferðaskipa og aukinnar þjónustu við skip vegna viðhalds og ísetningar búnaðar o.fl. Þá er vegum Akraneskaupstaðar er í gangi deiliskipulagsvinna á svonefndum Sementsreit, sem kann að hafa áhrif á framkvæmdir og þróun innan hafnar á næstu árum.

Hafnir Snæfellsbæjar:

Megin verkefni næstu ára er endurnýjun stálþils á Norðurkanti - alls 180 metrar. Áætluð verklok eru árið 2018 eða 2019. Sundurliðun verkefna fer hér á eftir:

Árið 2017:

- Endurbygging stálþils, þekja, lagnir og masturshús við Norðurkant Rifshöfn um 207.0 m. 2. áfangi.
- Dýpkun innan hafnar, Arnarstapahöfn.

Árið 2018:

- Endurbygging stálþils, þekja, lagnir og masturshús við Norðurkant Rifshöfn um 207.0 m. 3. áfangi.
- Endurbygging Norðurgarðs brimvarnargarðs Ólafsvíkurhöfn.
- Lengja Norðurgarð, brimvarnargarð um 100.0 m. Ólafsvíkurhöfn.

Árið 2019:

- Endurbygging eldri hluta stálþils við Norðurtanga, Ólafsvíkurhöfn.
- Stækkun trébryggju við Norðurtanga Ólafsvíkurhöfn.
- Dýpkun í innsiglingu og innan hafnar Ólafsvíkurhöfn.
- Dýpkun í innsiglingu og innan hafnar Rifshöfn.

Árið 2020:

- Endurbyggja steipt ker á fremri hluta Norðurbakka Ólafsvíkurhöfn.
- Endurbyggja viðlegukant Arnarstapahöfn.

Árið 2021:

- Breikkun þekju á fremri hluta Norðurbakka Ólafsvíkurhöfn.

Sjóvarnaframkvæmdir.

Árið 2017:

- Við Gróuhól á Hellnum, um 100.0 m.
- Við hús Hraðfrystihúss Hellissands h.f. við Hellisbraut 1, á Hellissandi um 125.0 m.
- Við Ennisbakka Ólafsvík um 160.0 m. endurbygging.

Árið 2018:

- Vestan Gufuskála um 100.0 m.
- Við Barðastaði í Staðarsveit um 170.0 m.

Árið 2019:

- Við Barðastaði í Staðarsveit um 170.0 m.

Grundarfjörður:

Framkvæmdaáætlun í Grundarfjarðarhöfn er eftirfarandi:

Nýframkvæmdir, áætlaður heildarkostnaður í m.kr.							
	2016	2017	2018	2019	2020	Alls	
Lenging Norðurgarðs		60	207	100	35	402	
Grjótvörn við olíutanka 100 m		20				20	
Grjótvörn og uppfylling á Framnesi 300 m			80			80	
Grjótvörn og uppfylling sunnan Miðgarðs, 350				70		70	
Landfyllingar og grjótvörn, norðan við Norðurgarð			100	100		200	
Samtals nýframkvæmdir	0	80	387	270	35	772	
Áætlaður kostnaður við viðhaldsverkefni í m.kr.							
	2016	2017	2018	2019	2020		
Steypa upp eldri þekju Norðurgarður		20	20			40	
Steypuviðgerð á kerjum Norðurgarði			40			40	
viðgerð á stálþili frá 1982 ca. 25 m				30		30	
Dýpkun hafnarsvæðis				30		30	
Samtals viðhaldsverkefni	0	20	60	60	0	140	
Samtals nýframkvæmdir og viðhald	0	100	447	330	35	912	

Lenging Norðurgarðs er inni í samgönguáætlun til ársins 2018.

Stykkishólmur:

Meginverkefni í Stykkishólmi í hafnarmálum eru ráðgerð eftirfarandi á næstu árum:

1. Skipavíkurhöfn viðlegukantur vegna viðlegu flutningaskipa og löndunar sjávarfangs. Lenging núverandi stálþils til austurs um 80 metra í samræmi við tillögu að deiliskipulagi vegna Þörungaverksmiðju. Áætlaður kostnaður 240 milljónir.

2. Stykkishöfn, austurhluti hafnar. Dýpkun við löndunarbryggju og við flotbryggjur smábátahafnar. Hefur verið á áætlun. Áætlaður kostnaður 20 milljónir.
3. Stykkishöfn, ferjuhöfn í Súgandisey. Göngubraut að ferju sunnanvið akstursleið að ferju. Áætlaður kostnaður 4.5 milljónir
4. Stykkishöfn smábátaaðstaða vestan við Stykkið. Flotbryggjur sem verði tengdar til lands neðan við Hafnarhúsið í samræmi við deiliskipulag hafnarsvæðis. Áætlaður kostnaður 20 milljónir.

Traust aðstaða í höfnunum á Vesturlandi er mjög mikilvæg fyrir atvinnulíf á svæðinu en góð hafnaraðstaða er ennfremur uppspretta tækifæra hvort heldur er í útgerð, ferðaþjónustu eða flutningum. Því er mikilvægt að þær hafnir sem teljast styrkhæfar samkvæmt reglum ríkisins fái þau framlög sem tryggja þeim nauðsynlegt viðhald mannvirkja og nauðsynlegar nýframkvæmdir.

Á Vesturlandi er aðeins inn- og útflutningur á vörum um Grundartangahöfn. Með viðkomu skipafélaganna á Ísafirði, Sauðárkróki, Akureyri og Reyðarfirði hefur aukin starfsemi færst á þessi hafnarsvæði og því afar álitlegur kostur fyrir hafnir á Snæfellsnesi að sameinast um svæði þar sem unnt verði að skipa vörum út eða á land. Skynsamlegt kann að vera að Hafnir Snæfellsbæjar, Grundarfjörður og Stykkishólmur eigi með sér verulega aukið samstarf á grundvelli stefnu varðandi hlutverk hafnanna á svæðinu. Með því gæti m.a. verið sett það markmið að inn- og útflutningur á vöru aukist og að aukin áhersla verði lögð á skemmtiferðaskip og ferðatengda aðstöðu.

C. ALMENNINGSSAMGÖNGUR

Skipulagi almenningsamgangna á Vesturlandi má skipta í tvennt, annars vegar reka Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi SSV almenningsamgöngur á milli sveitarfélaga samkvæmt samning við Vegagerðina og hins vegar reka sum sveitarfélög á Vesturlandi almenningsamgöngur innan sinna sveitarfélaga.

1. Almenningsamgöngur á milli sveitarfélaga

Árið 2011 óskaði Vegagerðin eftir því að landshlutasamtök sveitarfélaga tækju að sér rekstur almenningsamgangna í sínum landshlutum. Þetta þýddi í raun að samtökin fengju til sín það fjármagn sem í áratugi hefur fylgt sérleyfum á ákveðnum leiðum utan höfuðborgarinnar sem og sérleyfin sjálf. Landshlutasamtökin voru tilbúin til að taka að sér verkefnið og fá þar með tækifæri til að móta það eftir sínum hugmyndum.

Eftir að landshlutasamtökin tóku verkefnið yfir var Smári Ólafsson samgönguverkfræðingur fenginn til að vinna tillögu að skipulagi almenningsamgangna í Norðvesturkjördæmi og alla leið til Akureyrar. Hann vann tillögu að leiðakerfi, auk þess sem hann lagði til að samið yrði við Strætó bs. varðandi umsýslu með þjónustunni.

Tillagan gerði ráð fyrir að eftirtaldar leiðir yrðu eknar á Vesturlandi;

- 57 Reykjavík-Akranes-Borgarnes-Blönduós-Sauðárkrókur-Akureyri
- 58 Borgarnes- Stykkishólmur
- 59 Borgarnes-Búðardalur-Hólmavík
- 81 Borgarnes-Hvanneyri-Reykholt-Baulan- Borgarnes
- 82 Hellissandur-Ólafsvík- Grundarfjörður-Vatnaleið

Þetta skipulag hefur haldist óbreytt frá hausti 2012 og að mörgu leyti gengið ágætlega.

Leiðakerfið á Vesturlandi

Á Vesturlandi hafa verið eknar fimm leiðir og ákveðið var að bæta þeirri sjöttu við haustið 2016. Þessar leiðir eru:

Leið 57 Reykjavík-Akureyri sem hefur verið langmest notuð enda flestir ferðir á þeirri leið.

- Farnar eru 12 ferðir á dag á milli Reykjavíkur og Akraness virka daga, 6 ferðir á laugardögum og 8 ferðir á sunnudögum.
- Farnar eru 7 ferðir virka daga til og frá Borgarnesi til Reykjavíkur, 3 ferðir á laugardögum og 6 ferðir á sunnudögum
- Farnar er tvær ferðir á dag á milli Reykjavíkur og Akureyrar yfir sumartímann og yfir vetrartímann eru tvær ferðir á dag alla daga nema laugardaga.
- Fjöldi farþega árið 2015 var um 143.000, fækkaði um 8.000 frá árinu 2014.
- Verktaki: Hópbílar í Hafnarfirði

Leið 58 Borgarnes – Stykkishólmur

- Farnar eru tvær ferðir á dag yfir sumartímann, en tvær ferðir á dag fjóra daga vikunnar yfir vetrarmánuðina.
- Fjöldi farþega árið 2015 var um 7700.
- Töluverð aukning farþega hefur verið á þessari leið eða ríflega 20% árið 2015
- Verktaki: Rútuferðir ehf. í Grundarfirði

Leið 59 Borgarnes-Búðardalur-Hólmavík

- Yfir vetrartímann eru 4 ferðir Borgarnes-Búðardalur á viku, en tvo daga er farið alla leið á Hólmavík. Yfir sumartímann eru líka ferðir til Hólmavíkur fjóra daga vikunnar
- Fjöldi farþega árið 2015 var um 2100 og fjölgaði um 30% frá árinu á undan
- Verktaki: Sigurður Ingi Þorsteinsson í Borgarnesi

Leið 81 Borgarnes-Hvanneyri-Reykholt-Baulan

- Bæði sumar og vetur eru farnar þrjár ferðir á viku.
- Fjöldi farþega árið 2015 var um 700 og fækkaði um 200 farþega frá árinu 2014. Skýringin á því var fyrst og fremst sú að ferðum var fækkað um tvær á viku um mitt ár.
- Verktaki: Sigurður Ingi Þorsteinsson í Borgarnesi

Leið 82 Hellissandur-Ólafsvík-Grundarfjörður-Vatnaleið

- Farnar eru tvær ferðir á dag yfir sumartímann, en tvær ferðir á dag fjóra daga vikunnar yfir vetrarmánuðina. Auk þess er ein ferð á dag yfir sumartímann að Arnarstapa
- Fjöldi farþega var 4993 árið 2015 og fjölgaði um ríflega 900 frá árinu 2014.
- Verktaki: Rútuferðir ehf. í Grundarfirði

Leið 86 Vegamót-Hellnar. Akstur hófst haustið 2016 og er tilraunaverkefni

- Farnar eru tvær ferðir á viku föstudag og sunnudag.
- Verktaki: Rútuferðir ehf. í Grundarfirði

Auk þess að halda utan um rekstur á leiðum innan Vesturlands þá hefur SSV haldið utan um leið 57 og 59 að öllu leit, auk þess að sjá um rekstur á leiðum 83 og 84 á Norðurlandi vestra.

Þjónustusamningur við Strætó bs.

Í kjölfar þess að samið var við Vegagerðina um almenningssamgöngur var ákveðið að semja við Strætó bs. um ákveðna þjónustu varðandi almenningssamgöngur og hafa öll landshlutasamtökin gert slíkan samning nema Austurland. Í samningnum fellst eftirfarandi:

- Veita ráðgjöf varðandi útboðsferli og samningsgerð við verktaka.
- Halda utan um allar upplýsingar varðandi aksturinn s.s. farþegatalning o.f.l.
- Aðgengi að leiðarkerfi Strætó á höfuðborgarsvæðinu
- Sjá um samskipti við verktaka sem hafa aksturinn með höndum
- Ráðgjöf við ákvörðun um leiðakerfi og tímaáætlanir.
- Þjónustuver Strætó sér um að veita upplýsingar til farþega

Rekstur almenningssamgangna á Vesturlandi

Fljótlega eftir að rekstur hófst var ljóst að tap var á rekstrinum og því var gripið til þess ráðs að gera strax breytingar. Þær fólust í því að fækka ferðum á leið 58 og 59 og endurskoða tekjustreymi því fjargjaldatekjur skiluð sér verr en áætlað var haustið 2012. Tap var á rekstrinum frá hausti 2012 og fram að áramótum, en reksturinn hefur gengið mun betur frá upphafi árs 2013. Niðurstöður rekstrar hafa verið sem hér segir þegar búið er að taka tillit til uppgjörs við Eyþing vegna leiðar 57

- | | |
|---------------------------|------------|
| - 2012 tap að upphæð | 15,4 m.kr. |
| - 2013 tap að upphæð | 3,0 m.kr. |
| - 2014 hagnaður að upphæð | 2,8 m.kr. |
| - 2015 hagnaður að upphæð | 5,5 m.kr. |

Á árinu 2016 greiddi Vegagerðin SSV styrk að upphæð 4,5 m.kr. til að koma til móts við það tap sem orðið hefur á rekstrinum frá upphafi. Staðan er því sú í dag að ennþá er uppsöfnuð skuld á rekstri almenningssamgangna að upphæð 6,6 m.kr.

Það liggur fyrir að eftir ákveðna erfiðleika í byrjun hafa notendur verið ánægðir með þjónustuna. Þetta sýnir veruleg aukning á fjöldi farþega sem varð árin 2013 og 2014, auk þess sem kannanir meðal íbúa á svæðinu sýna aukna ánægju með almenningssamgöngur. Í raun var það mjög eðlilegt að kerfið þyrfti ákveðinn tíma í upphafi til að byggja sig upp og ná árangri.

Tillögur til að efla almenningssamgöngur á Vesturlandi

Eins og áður segir þá sýna kannanir sem SSV hefur gert mikla ánægja með þjónustuna, auk þess sem hið sama kemur fram í skýrslu sem gerð var af Vegagerðinni um yfirfærslu á almenningssamgöngum til landshlutasamtaka sveitarfélaga. Hins vegar eru fernt sem ógnar rekstrinum og vinna þarf að úrbótum á þeim þáttum.

- a. Fækkun farþega. Eftir stöðuga fjölgun farþega árin 2013 og 2014 fækkaði farþegum árið 2015 á leið 57, en hélt áfram að fjölga á öðrum leiðum. Séu fyrstu sex mánuðir ársins 2016 skoðaðir þá fækkar farþegum áfram á árinu 2016. Samtals á öllum leiðum á Vesturlandi voru farþegar 72.424 fyrstu sex mánuðina árið 2015, en voru alls 65.473 fyrstu sex mánuði ársins 2016. Mikilvægt er því að vinna áætlun um hvernig megi snúa þessari þróun við og fjölga farþegum að nýju á meginleiðum um Vesturland.
- b. Olíugjaldið og lækkun tekna. Þegar landshlutasamtökin tóku yfir rekstur almenningssamgangna fengu þau olíugjaldið endurgreitt að hluta. Þær endurgreiðslur voru felldar niður árið 2013 og af því hlaust töluvert tekjutap. Á móti kemur að Vesturlandi hefur fengið þróunarstyrk frá Vegagerðinni til að byggja upp almenningssamgöngur í nágrenni höfuðborgarsvæðisins. Eftir sem áður er mikilvægt að ríkið auki framlag sitt til almenningssamgangna.
- c. Sérleyfin. Það liggur fyrir að sérleyfin eru ekki að halda og það eru engin úrræði í lögum ef aðrir keyra ofan í leiðir landshlutasamtakanna. Á þetta hefur verið látið reyna með kærum, en þær hafa engum árangri skilað. Nýtt frumvarp til laga um fólksflutninga á að taka á þessu máli, en frumvarpið hefur ekki hlotið brautargengi í þinginu þrátt fyrir að hafa verið til umræðu árin 2015 og 2016. Ferðapjónustufyrirtæki eru því að bjóða upp á akstur yfir sumartímann á leiðum SSV og ljóst að við erum að tapa farþegum og tekjum. Því skiptir miklu máli að vinna að því að alþingi samþykki fyrirbyggjandi frumvarp og þannig verði skapaðar tryggari forsendur fyrir rekstri almenningssamgangna.
- d. Uppsafnað tap. Þrátt fyrir hagræðingaraðgerðir hefur ekki ennþá tekist að greiða niður það tap sem varð á rekstri almenningssamgangna í upphafi. Þetta hefur þýtt að bæði SSV og SSVN þurftu að lána fjármagn til reksturs almenningssamgangna. Því er mikilvægt að ríkið veiti landshlutasamtökunum stuðning til að greiða niður það tap sem varð á rekstrinum í upphafi.

2. Almenningsamgöngur innan sveitarfélaga

Það er afar mismundandi hvernig sveitarfélögin á Vesturlandi sinna almenningssamgöngum innan sinna sveitarfélaga. Sveitarfélögin Snæfellsbær og Akranes reka almenningssamgöngur. Í Snæfellsbæ eru fastar ferðir á milli Hellisands 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 Hellisands/Ólafsvíkur og Grundarfjarðar annars vegar og Stykkishólms og Grundarfjarðar hins vegar fyrir nemendur skólans.

Skólaakstur fyrir grunnskólanemendur í dreifbýli er í öllum dreifbýlum sveitarfélögum á Vesturlandi. Flestar akstursleiðir skólabíla eru í Borgarbyggð eða 16 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 í Grundarfirði eru þær 1 og í Eyja- og Miklaholtshreppi eru 2 leiðir. Í einhverjum tilfellum taka skólabílar börn í leikskólum og jafnvel starfsmenn skóla með. Borgarbyggð er einnig með svokallaðan tómsundaakstur, 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 1000 manns starfi á Grundartanga í dag og u.m.þ.b. 75% þeirra búa á Vesturlandi.

Tillögur til úrbóta

Oft hefur verið umræða um hvort tengja mætti skólaakstur og starfsmannaakstur við almenningssamgöngur og skapa þannig enn öflugra samgöngukerfi fyrir íbúa. Slíkt hefur ekki ennþá verið gert á Vesturlandi en hér með er hvatt til þess að þessi kostur verði skoðaður sérstaklega.

D. FLUGVELLIR OG LENDINGARSTAÐIR FYRIR ÞYRLUR

Flugvellir

Hjá Isavia eru skráðir 7 landingastaðir á Vesturlandi. Eingöngu flugvellir með áætlunarflug eru skráðir sem flugvellir, en á Vesturland er ekkert áætlunarflug. Á meðfylgjandi mynd eru taldir upp landingastaðir á Vesturlandi en þeir 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, þar er malarbraut sem nánast er tilbúin til að leggja á bundið slitlag. 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 stóraukinn fjöldi ferðamanna leitt til aukins einkaflugs um landingastaði, sérstaklega á Húsafelli, Stóra – Kroppi og Kárastaðaflugvelli.

Tillögur til úrbóta

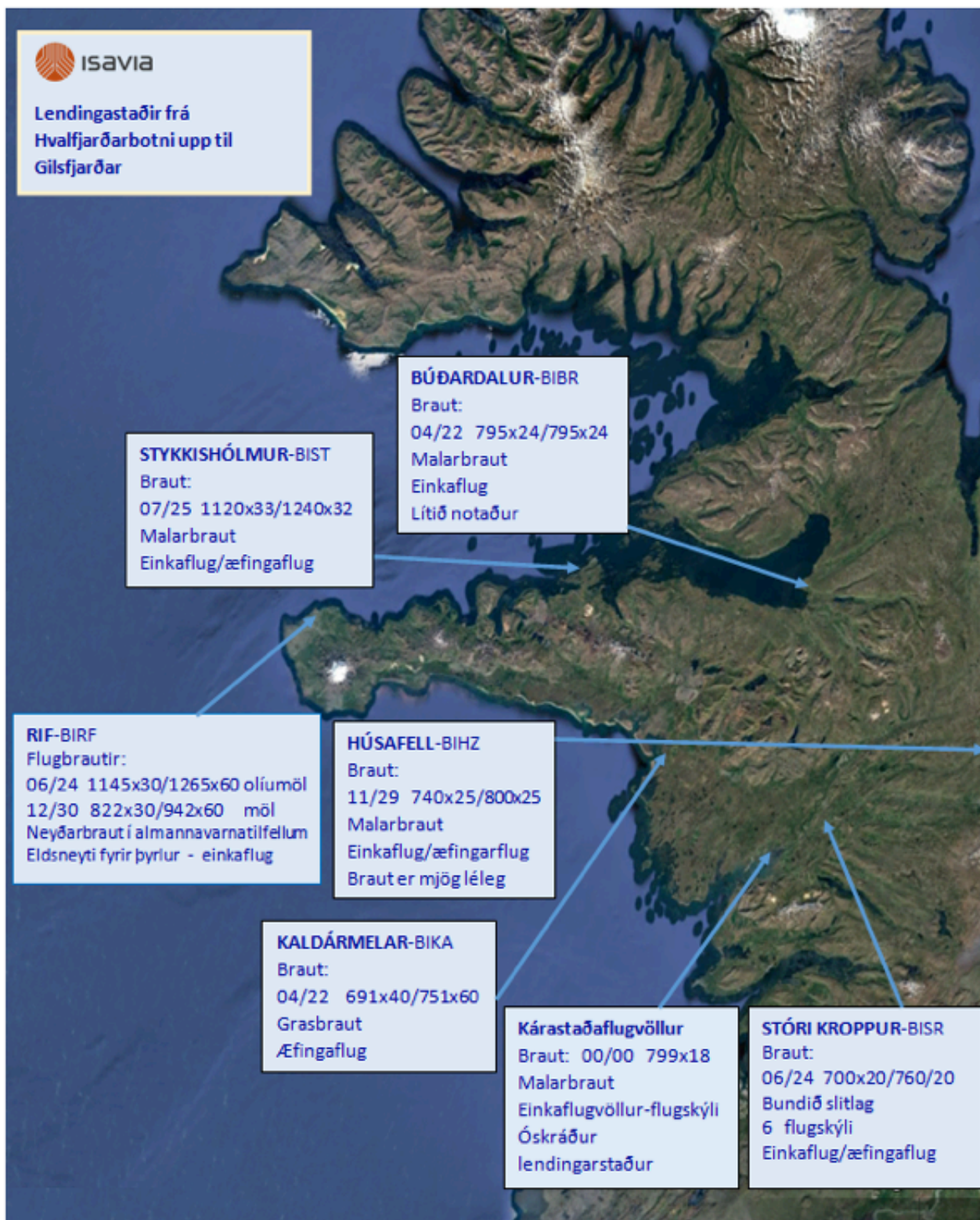
Stóri kroppur - Fyrir liggur að lagfæra þarf slitlag á flugbraut innan tveggja ára.

Kárastaðaflugvöllur - Leita þarf leiða til að flugklúbburinn í Borgarnesi geti lokið við Kárastaðaflugvöll, þ.e. að setja á hann slitlag og ganga frá öryggissvæðum.

Húsafell - Lagfæra þarf flugbraut á Húsafelli.

Rif – Endurbæta þarf landingarstaðinn á Rifi þannig að hann geti gengt hlutverki sínu í neyðartilfellum s.s. vegna þyrluflugs og ferjuflugs.

Mikilvægt er að tryggja fjármagn til þess að þeir landingastaðir 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.



Þyrlulendingarstaðir.

Leitað var til Landhelgisgæslunnar og óskað eftir upplýsingum um hvort LHG væri með merktu landingarstaði á Vesturlandi. Eftirfarandi svar barst frá Sigurði Heiðari Wium, yfirflugstjóra LHG:

"Leitað var til Landhelgisgæslu Íslands í september mánuði árið 2016, vegna kortlagningar á þyrlulendingarstöðum fyrir nýja samgönguáætlun fyrir Vesturland. Sérstök áhersla var lögð á sjúkraflug og landingarstaði við sjúkrahús og heilsugæslustöðvar.

Flugdeild Landhelgisgæslu Íslands (LHG) sinnir leitar- og björgunarflugi og aðkallandi sjúkraflutningum samkvæmt lögum 52/2006. Flugdeildin starfar hins vegar ekki skv. reglugerð um HEMS (Helicopter Emergency Medical Services) eins og algengt er í Evrópu, þar sem sú reglugerð væri talsvert hamlandi fyrir flugdeildina miðað við núverandi rekstrarform.

Aðalstarfsvettvangur LHG er hafsvæðið kringum Ísland og því hefur áhersla verið lögð á aðgengi að flugvöllum með eldsneyti við strendur Íslands. Forsenda þess að geta sinnt leitar- og björgunarflugum og aðkallandi sjúkraflutningum kringum Ísland er aðgengi að eldsneyti við eftirfarandi staði:

Vestur af Íslandi: a.m.k. Keflavík (BIKF), Reykjavík (BIRK), Rif (BIRF) og Ísafjörð (BIIS),
Suður af Íslandi: a.m.k. Keflavík (BIKF), Reykjavík (BIRK), Vestmannaeyjar (BIVM) og Höfn (BIHN),

Austur af Íslandi: a.m.k. Höfn (BIHN), Egilsstaðir (BIEG) og Þórshöfn (BITN), og

Norður af Íslandi: a.m.k. Þórshöfn (BITN), Akureyri (BIAR), Sauðárkrók (BIKR) og Ísafjörður (BIIS).

Í raun er skortur á eldsneytistöðum milli BIVM og BIHN fyrir svæðið suður af Íslandi, milli BIHN og BIEG fyrir svæðið austur af Íslandi, milli BIEG og BIAR fyrir svæðið austur, n-austur og norður af Íslandi og aðeins eldsneyti á tunnum á BITN og einnig er skortur á eldsneytistöðum milli BIKR og BIIS fyrir svæðið norður og n-vestur af Íslandi. Þessi skortur skerðir drægi og flugþol leitar- og björgunarþyrlna eftir atvikum.

LHG sinnir einnig leitar- og björgunarþjónustu og aðkallandi sjúkraflutningum innanlands í samvinnu við viðeigandi aðila. Þyrlur LHG geta lent nánast hvar sem er og þar sem þyrlna getur ekki lent, eru spil þyrlanna notuð.

Þyrlulendingarstaðir hafa verið útbúnir fyrir LHG við sjúkrahús. Aðallega er um að ræða svæði við Landsspítalann í Fossvogi og sjúkrahúsið á Akureyri ásamt einstaka heilsugæslustöðvum. Ekkert þeirra uppfyllir skilyrði viðeigandi reglugerða um þyrlupalla s.s. að- og brottflug, hæðir og fjarlægðir frá hindrunum.

Einnig hafa verið útbúnir þyrlupallar við virkjanir sem hluti af viðbragðsáætlunum þeirra. Aðgengi að eldsneyti er á einum þeirra.

„Munnlegt samkomuleg“ er á milli LHG og slökkvistjóra vegna viðbragðsáætlunar fyrir Skorradal. Ómerktir lendingarstaðir hafa verið valdir til fólksflutninga og slökkvistarfa í Skorradal.

Það er mat LHG að nauðsynlegt sé að skipuleggja þyrlulendingarstaði víðs vegar um landið, við sjúkrahús og heilsugæslustöðvar og aðra viðeigandi staði, með tilliti til sjúkraflutninga með þyrlum. Þessa skipulagningu þarf að framkvæma með heildar- og framtíðarsýn í huga. Allir slíkir lendingarstaðir þurfa að uppfylla viðeigandi reglugerðir og vera vottaðir af flugmálayfirvöldum, enda flestir innan fjölbýlisstaða. Við val á þyrlupöllum, hönnun, smíði og vottun, ber því að hafa fullt samráð við alla viðeigandi aðila, þar á meðal, fyrir utan LHG, ISAVIA og Samgöngustofu. Þangað til, mun LHG halda áfram að nýta, við leitar- og björgunarþjónustu, alla flugvelli og önnur svæði, svokölluð „Un-surveyed Landing Sites“, eftir atvikum, samkvæmt verklagi LHG."

Mælt er með því að sveitarfélög á Vesturlandi leiti samstarfs við LHG um bættu aðstöðu vegna neyðarþjónustu með þyrlum. Slíkt mun m.a. styrkja hlutverk heilsugæslustöðva og sjúkrahúsa á Vesturlandi.

E. FJARSKIPTAÁÆTLUN FYRIR VESTURLAND

Mikil umræða hefur verið á undanförunum árum um fjarskiptamál á Vesturlandi og þá sérstaklega lagningu ljósleiðara í dreifbýli. Árið 2011 var samþykkt að setja af stað verkefni um eflingu fjarskipta í landshlutanum sem fékk stuðning frá ríkinu í gegnum sóknaráætlun.

Í upphafi var gerð ítarleg úttekt á stöðu fjarskipta og kom í ljós að hún var verst á sunnanverðu Snæfellsnesi og síðan í Dalabyggð. Því var ákveðið að einbeita sér að bæta stöðuna á sunnanverðu Snæfellsnesi. Ýmsar leiðir voru skoðaðar til að bæta fjarskipti, en fljótlega var ljóst að ljósleiðari er fullkomnasta leiðin sem hægt er að bjóða upp á og ekkert annað kemur í stað hans.

Fjármunum verkefnisins var varið til ýmis konar sérfræðivinnu, að styrkja einstök sveitarfélög við sína uppbyggingu og að styrkja og aðstoða sveitarfélög við að undirbúa og hanna ljósleiðarakerfi.

Þrátt fyrir að töluvert hafi áunnist á s.l. þremur árum þá er ljóst að ljósleiðaravæðing í dreifbýli á Vesturlandi og endurbætur á farsímakerfum í landshlutanum er afar brýn. Mikilvægt er að allir íbúar svæðisins njóti góðra fjarskipta svo efla megi byggð um allt Vesturland.

Staða ljósleiðaravæðingar á Vesturlandi

Víða um Vesturland liggja ljósleiðara sem eru ýmist í eigu Mílu, Gagnaveitunnar, Orkufjarskipta eða einstakra sveitarfélaga. Á síðasta ári var boðin út lagning stofnleiðara frá Hörðudal í Dalabyggð út Skógarströnd og í Stykkishólmi. Með þeim leiðara tekst að hringtengja Snæfellsnes og má segja að eftir það njóti öll svæði á Vesturlandi hringtengingar sem felur í sér heilmikið öryggi.

Allir þéttbýlisstaðir á Vesturlandi hafa aðgengi að öflugum tenginum flestir í gegnum ljósleiðara eða ljósnet, þó á eftir á einstaka stöðum að koma ljósneti á og þyrfti að fá upplýsingar um það hjá fjarskiptafélögunum hvenær gert er ráð fyrir að allir hafi möguleika að tengjast í gegnum ljósnet eða ljósleiðara.

Staðan í dreifbýli er hins vegar ennþá ansi bágborin víða. Samkvæmt upplýsingum frá Fjarskiptasjóði er staðan þessi á Vesturlandi;

Sveitarfélög	Fjöldi ótengdra staða	Áætlaður kostnaður
Akranes	3	3.545.000
Hvalfjarðarsveit	Ljósleiðari lagður 2013	
Skorradalshreppur	15	40.606.000
Borgarbyggð	295	564.719.000
Dalabyggð	122	272.243.000
Helgafellssveit	Ljósleiðari lagður 2014	
Stykkishólmur	1	3.529.000
Grundarfjörður	15	34.107.000
Snæfellsbær	48	102.289.000
Eyja- og Miklaholtshreppur	Lagningu ljósleiðar lýkur 2016	
Heild:		1.021.083.000

Samkvæmt upplýsingum Fjarskiptasjóða má áætla að kostnaður við að ljósleiðaravæða dreifbýli á Vesturlandi verði rúmur milljarður. Ekki liggur fyrir hverjar tekjur af notkun gætu orðið, gera verður ráð fyrir að í ýmsum sveitarfélögum verði áhugi á því að tengja sumarhúsavæði, veiðihús og ýmsa aðra staði þar sem ekki er ljósleiðari. Þetta gæti haft áhrif á kostnað, bæði til lækkunar eða til hækkunar.

Árið 2014 skipaði ríkistjórnin vinnuhóp undir forustu Haraldar Benediktssonar alþingismanns um ljósleiðaravæðingu dreifbýlisins. Hópurinn skilaði tillögu sinni vorið 2015 og lagði til að landið yrði ljósleiðaravætt á næstu árum og því lokið árið 2020. Hópurinn lagði jafnframt til að verkefnið yrði unnið í samstarfi ríkis og sveitarfélaga. Ríkissjóður myndi fjármagna það að stærstum hluta og áætlaður kostnaður ríkissjóðs um 5,5 milljarðar.

Á árinu 2016 voru settar 500 milljónir á fjárlögum til verkefnisins. Hins vegar var ekki búið að útfæra hvernig vinna ætti verkefnið og því farin sú leið heimila sveitarfélögum að sækja um fjarveitingar úr sjóðnum og þau sveitarfélög sem gætu tengt flesta staði fyrir sem minnstan kostnað fengu stuðning. Sveitarfélög í Norðvesturkjördæmi gátu sótt um 188 milljónir og svo fór að tæpar 17 milljónir komu í hlut sveitarfélaga á Vesturlandi, en nær öll sú upphæð sem eyrnamerkt var kjördæminu fór til sveitarfélaga á Norðurlandi vestra. Á Vesturlandi fengu tvo sveitarfélög stuðning:

- Borgarbyggð 4.560.000 kr. 17 staðir í og kringum Brún í Bæjarsveit
- Eyja- og Miklah. 12.090.000 kr. 31 staður til að ljúka ljósleiðaravæðingu

Sveitarfélögin Snæfellsbær og Dalabyggð sóttu einnig um fjárveitingu, en fengu ekki stuðning. Staðan á Vesturlandi er því þessi í dag hjá þeim sveitarfélögum þar sem eftir er að leggja ljósleiðara í dreifbýli:

- Borgarbyggð er að láta hanna ljósleiðarakerfi
- Skorradalshreppur er einnig að vinna að verkefninu
- Dalabyggð hefur lokið hönnun á kerfinu og er tilbúin til að bjóða verkið út
- Snæfellsbær hefur lokið hönnun og er tilbúinn til að bjóða út verkið
- Grundarfjörður mun væntanlega hefja vinnu við verkefnið 2017 í tengslum við endurnýjun rafstrengs á milli Grundarfjarðar og Ólafsvíkur.

Samkvæmt upplýsingum Fjarskiptasjóðs verður haldið áfram að styðja við ljósleiðaravæðingu í dreifbýli. Samkvæmt fjármálaáætlun ríkisins er fyrirhugað að veita 500 m.kr. á ári frá 2017-2021 til þessa verkefnis.

Tillögur til úrbóta

- Framkvæmdir við ljósleiðaratengingu á Vesturlandi nema um 1,0 milljarði. Í áætlun ríkisstjórnarinnar er gert ráð fyrir að verkefninu ljúki árið 2021. Það er stefna sveitarfélaga á Vesturlandi að á árunum 2017, 2018, 2019 og 2020 fáiast a.m.k. árlega 250 m.kr. til að ljúka verkefninu.
- Mælt er með því að bjóða út heildarpakka á Vesturlandi þar sem verkefninu um lagningu ljósleiðara verði lokið árið 2020.
- Skorað er á stjórnvöld og byggðastofnun að leggja til viðbótar fjármagn vegna lagningar ljósleiðara í brothættum byggðum s.s. í Dalabyggð. Verkefnið ætti að vera í forgangi og lokið eigi síðar en árið 2018.

Farsímakerfi:

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.
- Í dreifbýli eru staðir þar sem samband er ekkert eða lélegt s.s. í Hítardal í Borgarbyggð.
- Á vinsælum útivistarsvæðum víða á Vesturlandi er ekkert eða lélegt samband, svo sem í þjóðgarðinum.

Ráða þarf bót á þessu ástandi hið fyrsta.

Tetra-kerfið:

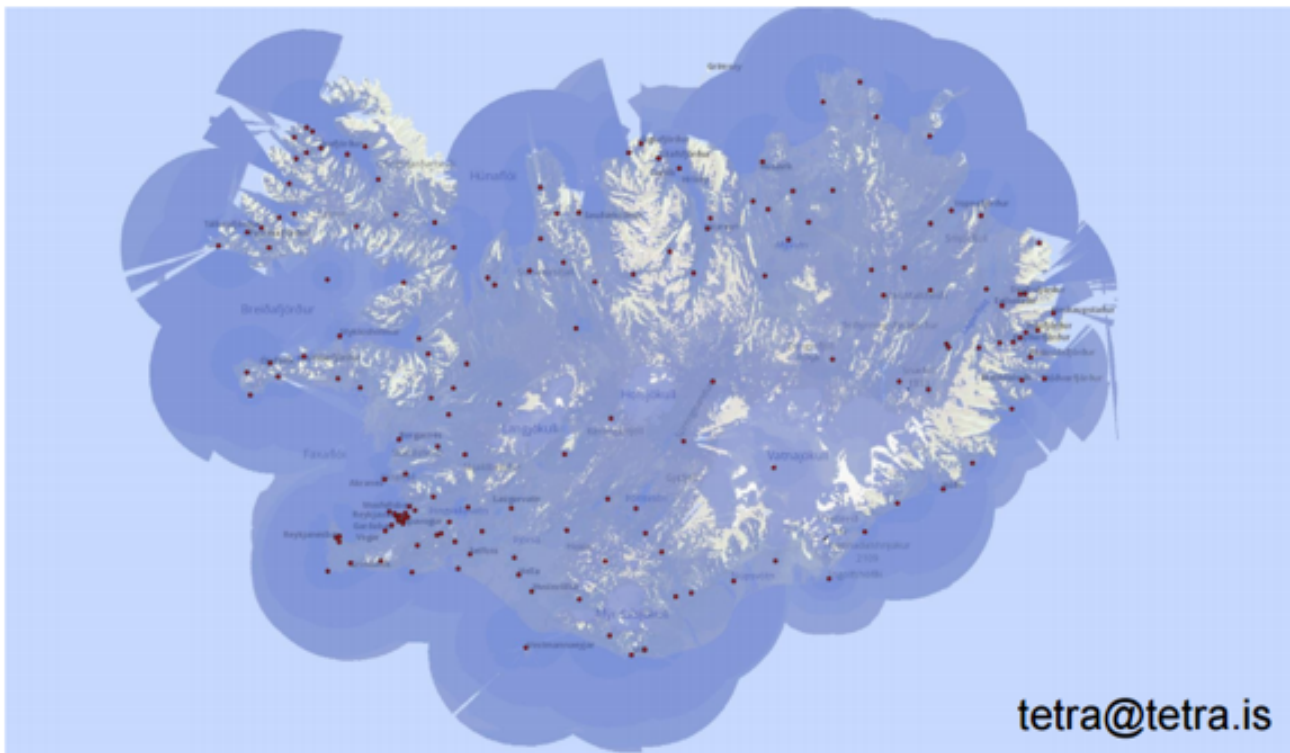
TETRA er fullkomið fjarskiptakerfi sérsniðið að þörfum viðbragsaðila með virkni á landsvísu. Kerfi þetta er meðal annars ætlað að vera samskiptakerfi fyrir leit og björgun á Íslandi fyrir alla viðbragsaðila.

Þeir aðilar sem nota Tetra-kerfið eru helst þessir:

- Löggæsluaðilar
- Slökkvilið
- Sjúkraflutningar

- Björgunarsveitir
- Heilbrigðisstofnanir
- Öryggisfyrirtæki
- Orkufyrirtæki / Stórnotendur raforku

Dreifing Tetra senda um landið er samkvæmt neðangreindir mynd.



Augljóst er að Tetra-kerfið er mikilvægur öryggisþáttur fyrir starfsemi í landinu. Áhersla er lögð á að Tetra sendar á Vesturlandi uppfylli þær almennu kröfur sem gera verður til virkni kerfisins þannig að það þjóni hlutverki sínu sem öryggiskerfi.

Niðurlag

Starfshópurinn hefur í fyrirbyggjandi samantekt dregið saman helstu verkefni sem blasa við í samgöngumálum á Vesturlandi. Samantektin er fjarri því að vera tæmandi og þó svo að reynt sé að tímasetja helstu verkefni er ljóst að framgangur þeirra flestra ræðst af framlögum ríkissjóðs á samgönguáætlun. Mikilvægt er hins vegar að sveitarfélögin séu í meginatriðum sammála um forgangsörðun verkefna þannig að unnt verði að tala einni röddu fyrir þeim og vinna þeim þannig fylgis. Verkefnunum má í grófum dráttum skipta í þrennt:

- a) Verkefni sem koma þarf inn á skammtíma og/eða langtíma samgönguáætlun.
- b) Verkefni þar sem sveitarfélögin þurfa að leita samstarfs við stofnanir ríkisins til undirbúnings frekari aðgerðum.
- c) Verkefni þar sem sveitarfélögin þurfa að móta aðgerðaráætlun, sem beint verði til ríkisins eða viðeigandi stofnana.

Sem nefnt er í upphafi má halda því fram að Vesturland hafi ekki notið framlaga á samgönguáætlun til jafns við aðra landshluta. Á grundvelli stefnumótunar gefst tækifæri til að fylgja málum betur eftir með skipulögðum og hagkvæmari hætti.

