



Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar

Sent á netfang nefndasviðs

Reykjavík, 10. febrúar 2026

Efni: Umsögn Samtaka iðnaðarins um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030 (þskj. 463, 322. mál)

Samtök iðnaðarins (hér eftir „SI“ eða „samtökin“) hafa tekið til umsagnar tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030. Samtökin fagna framlagningu áætlunarinnar og þeirri langtímasýn sem þar er lögð til grundvallar. Samgönguinnviðir eru einn mikilvægasti undirstöðupáttur efnahagslegrar þróunar, verðmætasköpunar og samkeppnishæfni atvinnulífsins, auk þess sem þeir hafa afgerandi áhrif á búsetuskilyrði og jafnræði milli landshluta.

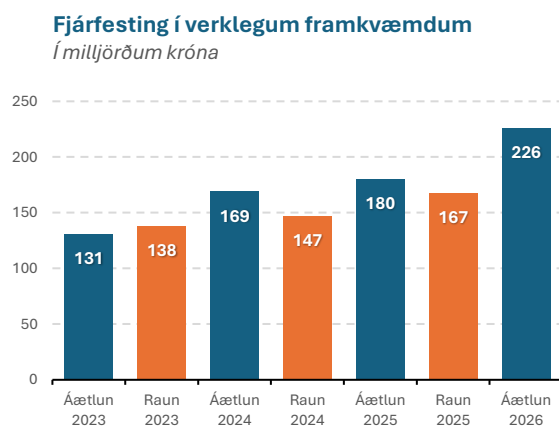
Mikilvægt er að samgönguáætlun byggir á skýrum markmiðum, faglegri forgangsröðun og, það sem mestu máli skiptir, að hún tryggir stöðugleika uppbyggingar og fyrirsjáanleika til langs tíma.

1. Tryggja þarf fyrirsjáanleika í framkvæmd samgönguáætlunar

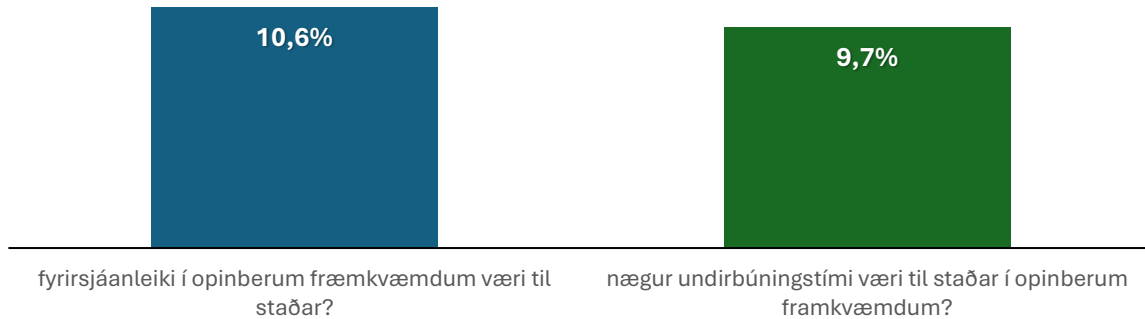
Megináhersla SI snýr að mikilvægi fyrirsjáanleika samgönguáætlunar. Ítrekað hefur borið á því að fjárfestingar ríkisins í samgöngum séu nýttar til sveiflujöfnunar í hagkerfinu, þar sem framkvæmdum er frestað eða þær færðar til með skömmum fyrirvara. Slíkt hefur verulega neikvæð áhrif, grefur undan trausti og leiðir til aukins kostnaðar fyrir samfélagið í heild.

Í greiningu SI frá nóvember 2024, kemur skýrt fram að ávinningur hins opinbera gæti verið umtalsverður ef áætlanir á borð við samgönguáætlun væri tryggari. Þar töldu 91% stjórnenda verktakafyrirtækja í mannvirkjagerð að ófyrirsjáanleiki í opinberum framkvæmdum leiddi til hærri tilboða í verk og mátu stjórnendur að fyrirtæki þeirra gætu boðið að jafnaði 10,6% lægra ef fullur fyrirsjáanleiki væri til staðar.

Til að setja framangreint í frekara samhengi benda samtökin á að á Útboðspingi SI í janúar kom fram að áætlaðar fjárfestingar hins opinbera í verklegum framkvæmdum yrðu 226 milljarðar króna í ár. Í ljósi mikils umfangs opinberra fjárfestinga má áætla að trygg festa í áætlunum gæti sparað ríkissjóði tugi milljarða króna árlega, samhliða því að skapa forsendur fyrir langtímafjárfestingar í tækjabúnaði, mannauði og nýsköpun.



Hvað telur þú að fyrirtækið þitt gæti boðið mikið lægra í opinberar framkvæmdir í % ef:

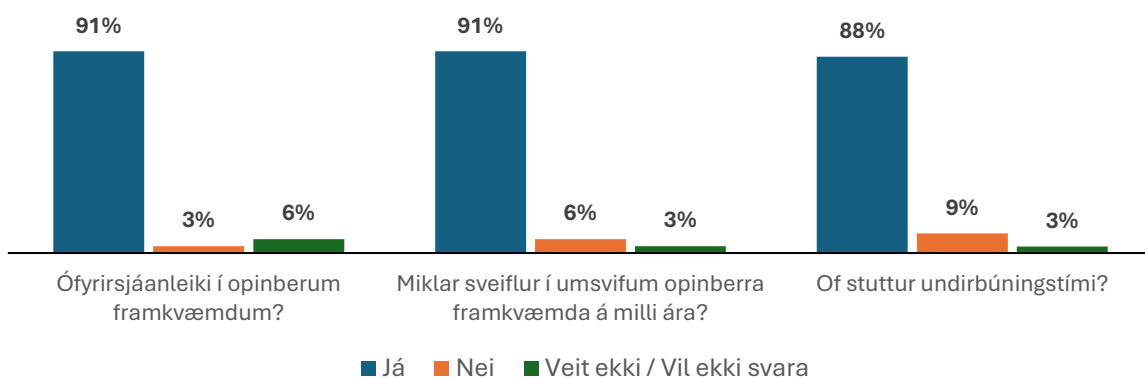


2. Raunhæf áætlun og trúverðugleiki

SI vara við því að samgönguáætlun verði sett fram sem óraunhæfur óskalisti sem ekki er innistæða fyrir. Nýlegar tölur, kynntar á fyrrnefndu Útboðsþingi SI, sýna að árið 2025 var verulegt misræmi milli kynntra áforma hins opinbera og þeirra framkvæmda sem raunverulega voru boðnar út. Slíkt misræmi grefur undan trúverðugleika áætlanagerðar hins opinbera og gerir fyrirtækjum ókleift að undirbúa sig með fullnægjandi hætti.

Atvinnulíf, sveitarfélög og almenningur þurfa að geta treyst því að þegar Alþingi samþykkir samgönguáætlun, þá raungerist hún. Að öðrum kosti skapast óhagkvæmni, sóun og aukinn kostnaður, sem að lokum bitnar bæði á ríkissjóði og samfélaginu í heild.

Telur þú að eftirfarandi skili auknum kostnaði (hærri tilboðum) í opinberum framkvæmdum:



3. Þjóðhagslegur ávinningur samgönguinnviða

SI leggja ríka áherslu á að samgönguáætlun og forgangsröðun innan hennar byggji á heildstæðu mati á þjóðhagslegum ávinningi. Samgönguinnviðir eru ekki einungis útgjaldaliður í opinberum fjármálum heldur ein arðbærasta langtímafjárfesting sem samfélag getur ráðist í ef rétt er að staðið. Áhrif þeirra ná langt út fyrir sjálfa framkvæmdina og endurspeglast í aukinni framleiðni, lægri rekstrarkostnaði fyrirtækja, styttri ferðatíma, auknu öryggi, bættri nýtingu vinnuafis og aukinni verðmætasköpun.



er 24 milljarðar króna og árleg viðhaldspörf malarslittaga 3 milljarðar króna. Vegagerðin áætlað að árleg viðhaldspörf til að uppfæra jarðgöng vegna aukinna alþjóðlegra krafna verði um 1 milljarður króna og árleg viðhaldspörf brúa verði einnig um 1 milljarður króna á ári.

Samtökin líta svo á að vanræksla á viðhaldi jafngildi skuldasöfnun á kostnað komandi kynslóða. Með því að fresta nauðsynlegu viðhaldi eykst heildarkostnaður til lengri tíma, þar sem enduruppbygging ónýtra innviða er margfalt dýrari en reglubundið viðhald. Slæmt ástand innviða eykur jafnframt slyshættu og tafatíma, sem dregur úr samkeppnishæfni þjóðarbúsins.

5. Fjármögnun og nýjar leiðir

SI telja jákvætt að í samgönguáætluninni sé lögð aukin áhersla á fjármögnun samgöngukerfisins og að leitað sé leiða til að styrkja framkvæmdagetu þess. Samkvæmt markmiði 2.1. er lagt upp með að fjármagna stærri samgönguinnviði með stofnun innviðafélags þ.e. að sett verði á stofn opinbert hlutafélag um uppbyggingu og fjármögnun stærri samgönguinnviða.

Samtökin hafa lengi bent á að ástand og uppsöfnuð viðhaldsskuld samgöngukerfisins kallar nú á gríðarlegar fjárfestingar ef koma á því í ásættanlegt horf. Því er eðlilegt að stjórnvöld kanni nýjar fjármögnunarleiðir, svo sem samvinnuverkefni hins opinbera og einkaaðila eða stofnunar sérstaks innviðafélags, til að tryggja að stórar og samfélagslega mikilvægar framkvæmdir verði ekki háðar árlegum sveiflum í fjárlögum. Slíkar leiðir geta stuðlað að auknum stöðugleika og betri nýtingu fjármuna, sé rétt að þeim staðið og kerfislegar hindranir ekki til staðar. Vísa samtökin þar í umsögn sína um áform um lagasetningu um stofnun innviðafélags.¹

Reynslan af lögum um samvinnuverkefni (PPP) frá 2020 sýnir þó að ekki nægir að setja lagaramma einan og sér, nauðsynlegt er að framkvæmdarvald, fjármögnun og ábyrgð sé skýrt frá upphafi. Reynsla annarra Evrópuríkja sýnir að innviðafélög geta verið afar árangursríkt fyrirkomulag til að hraða uppbyggingu samgöngumannvirkja, að því gefnu að hlutverk, fjármögnun og valdheimildir séu skýrt afmörkuð frá upphafi. Jafnframt sýnir sú reynsla að ef sjálfstæði félaga er óljóst eða pólitísk íhlutun mikil, getur sá ávinningur sem stefnt er að glatast.

6. Sjálfbærni og orkuskipti

Samtökin fagna þeirri áherslu sem lögð er á sjálfbærni, orkuskipti og aðlögun samgöngukerfisins að loftslagsbreytingum. Mikilvægt er þó að orkuskipti og innleiðing nýrrar tækni í samgöngum fari fram með samræmdum hætti og í takt við þróun innviða þannig að þau styðji við samkeppnishæfni atvinnulífsins.

Í þessu samhengi vilja samtökin benda á þá undarlegu staðreynd að við innleiðingu á lögum um kílómetragjald á ökutæki var veittur 80% tímabundinn afsláttur af kílómetragjaldi fyrir hóp- og vörubifreiðar yfir 10.000 kg sem nota umhverfisvænt eldsneyti. Þar eru talin upp metan, metanól, rafmagn og vetni, en lífdísilolía er ekki meðal þeirra eldsneytisgjafa sem njóta afsláttar þrátt fyrir að notkun hennar felur í sér litla sem enga fjárfestingu í nýjum tækjakosti. Umrædd útilokun felur í sér mismunun, enda er lífdísilolía viðurkennd sem umhverfisvænt eldsneyti og er jafnframt framleidd á Íslandi.

¹ [723a0bf9-edeaf011-9bd4-005056bcce7e](https://doi.org/10.24346/20220101-1)



Samtökin hvetja til þess að lífdísilólíu verði bætt við upptalningu umhverfisvænna eldsneytisgjafa sem njóta afsláttar af kílómetragjaldi eða aðrar leiðir skoðaðar til að skapa frekari hvata til notkunar hennar, í þágu jafnræðis, tæknilegs hlutleysis og stuðnings við innlenda framleiðslu.

7. Uppbygging flugvalla

Samtökin fagna umfjöllun í kafla 3.4 samgönguáætlunarinnar um hagkvæmar leiðir til uppbyggingar flugvalla í samstarfi Isavia Innanlandsflugvalla ehf. og Vegagerðarinnar. Þó er gerð athugasemd við orðanotkun í tillögunni þar sem vísað er í „tjörubundna grús“. Tjara hefur verið bönnuð til slíkra nota í áratugi, en í íslenskri vegagerð er eingöngu notast við bik.

8. Niðurlag

Að lokum vilja SI áréttta að samgönguáætlun til langs tíma er langtímafjárfesting fyrir samfélagið í heild en ekki skammtímatæki í ríkisfjármálum. Samtökin kalla eftir því að Alþingi afgreiði áætlun sem er raunhæf, fjármögnuð og byggð á faglegri forgangsröðun, þannig að hægt sé að vinda ofan af uppsafnaðri innviðaskuld og tryggja samkeppnishæfni Íslands til framtíðar.

F.h. Samtaka iðnaðarins

A handwritten signature in black ink that reads 'Jóhanna Klara Stefánsdóttir'.

Jóhanna Klara Stefánsdóttir
sviðsstjóri mannvirkjasviðs