Minnisblað

Hafnabótasjóður 2026-2030

Í fjármálaáætlun hefur fjármagn Hafnabótasjóðs dregst saman um 30% næstu ár m.v. árið 2025. Vegna þessa er nauðsynlegt að gera miklar breytingar á framkvæmdatöflunni og jafnframt endurskoða verkefni sem voru inn á drögum af samgönguáætlun 2025-2029.

1. Breytingar á styrkhlutfalli hafna

Nokkrir hafnarsjóðir standa nú mjög vel fjárhagslega og því ástæða til þess að endurskoða styrkhlutföll hafnaframkvæmda. Frá upphafi hefur stuðningur úr Hafnabótasjóði verið miðaður við hæsta heimilað hlutfall samkvæmt hafnalögum nr. 61/2003.

Þessi bætta fjárhagsstaða hafnanna skýrist að mestum hluta af tekjum hafnanna við móttöku skemmtiferðaskipa og einnig í aukningu á vöruflutningum til hafnar. Þessi jákvæða þróun gæti þó breyst hratt þar sem hagkerfið er frekar viðkvæmt við breytingum

Gerðar voru breytingar á styrkhlutfalli hafna til lækkunar á þeim höfnum sem uppfylla ákveðin skilyrði. Skilyrði fyrir lækkun styrkhlutfalls:

- Meðalárstekjur (2021–2023) yfir 450 m.kr.
- Meðalframlegð (EBITDA) yfir 300 m.kr.

Tafla 1: Breytingar á hlutfalli

Tegund framkvæmdar	Fyrra hlutfall	Nýtt hlutfall
Nýframkvæmdir	60%	40%
Endurbyggingar	75%	60%
Nýir brimvarnargarðar	60%	60% *(óbreytt)*
Viðhaldsdýpkun	85%	75%
Dráttarbátar	60%	40%

Hafnir sem falla undir breytinguna eru:

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

Allar hafnirnar standa fjárhagslega vel sem getur þó tekið snöggum breytingum. Því þarf að endurskoða þetta ef vöruflutningur minnkar og/eða komur skemmtiferðaskipa til hafnanna fækkar að einhverju ráði.

2. Ferjubryggjur

Í drögum af samgönguáætlun 2025-2029 var ákveðið að tryggja fjármagn í endurbyggingu á ferjuinnviðum á landinu þar sem uppsöfnuð viðhaldsþörf var orðin veruleg.
Í nýjum drögum að samgönguáætlun 2026–2030 hafa áform um uppbyggingu ferjubryggja á Breiðafirði verið tekin út. Ljóst er að núverandi mannvirki eru ekki nægjanlega breið fyrir núverandi ferju og takmarka þannig nýtingarhlutall ferjunnar þegar raða þarf mörgum stórum bifreiðum í hana. Einnig eru mannvirkin komin á tíma en þola þó nokkur ár í viðbót.

Endurbyggingar á ferjumannvirkinu í Grímsey er tekið út af áætlun. Mannvirkið er einfalt fast mannvirki og þolir einhverja bið.

Endurbygging á ferjubryggjunni í Vestmannaeyjum er í fyrsta forgangi en er þrátt fyrir það seinkað til ársins 2029. Sú framkvæmd þolir tæplega þá bið. Það er mat Vegagerðarinnar að sú bið sé varla ásættanleg með hliðsjón af mikilvægi mannvirkisins fyrir samgöngusamgöngur til Vestmannaeyja.

3. Vesturbyggð – Patreksfjörður

Patreksfjarðarhöfn er flokkuð sem meðalstór fiskihöfn. Þar fer fram talsverð strandveiði á sumrin og á staðnum starfar eitt meðalstórt sjávarútvegs-fyrirtæki. Innsiglingin er þröng (38 m breidd, -7 m dýpi), en höfnin getur þó tekið á móti stærri fiskiskipum og minni strandflutningaskipum.
Í drögum að samgönguáætlun 2025–2029 var gert ráð fyrir uppbyggingu á nýjum stórskipakanti. Upphafleg umsókn Vesturbyggðar byggði á að skapa aðstöðu fyrir sláturhús tengt laxeldi en þau áform féllu niður.
Í endurskoðaðri umsókn Vesturbyggðar (20. ágúst 2025) er verkefnið endurmetið með áherslu á auknar tekjur af skemmtiferðaskipum, vöruflutningum og stærri togurum.

Væntanleg tekjuaukning hafnarinnar eru þó mjög takmörkuð þar sem:

- Höfnin getur nú þegar tekið á móti öllum skipum sem vilja koma að bryggju.
- Strandflutningar hafa ekki verið til staðar á Patreksfjarðar í nokkur ár.
- Bókunarstaða skemmtiferðaskipa er mjög veik næstu árin.

Tafla 2: Bókunarstaða skemmtiferðaskipa til Vesturbyggðar.

Höfn	2024	2025	2026	2027
Vesturbyggð	26	7	20	7

Árið 2023 komu 19 skemmtiferðaskip til hafnar með samtals 4.050 farþega. Tekjur hafnarinnar vegna komu þeirra voru 11,5 m.kr. Ef öll skipin hefðu komið upp að bryggju hefði tekjurnar verið 15 m.kr., sem jafngildir tekjuaukningu um

3,5 m.kr. Til þess að nýr stórskipakantur standi undir sér fjárhagslega þyrfti yfir skipakomur lítilla skemmtiferðaskipa að vera yfir 50 á ári. Horfur til næstu ára benda ekki til þess að það sé raunhæft.

Vegagerðin leggur til að verkefnið verði fellt út af samgönguáætlun en það endurmetið ef markaðsaðstæður breytast eða nýr rekstrargrundvöllur skapast. Þangað til er möguleiki að fara í ítarlegri rannsóknir á að bæta núverandi höfn m.t.t. öldu- og soghreyfinga.

4. Vestmannaeyjar

Í Vestmannaeyjum á sér stað mikil uppbygging hafnarinnviða sem skýrist að mestu leiti vegna stórtækrar framþróunar í laxeldi á landi. Uppi eru hugmyndir um að fóðurverksmiðja rísi á staðnum og einnig að Smyrilline bæta við komu til hafnarinnar sumarið 2026.
Ef öll áform ganga eftir er ljóst að byggja þarf upp stærri hafnaraðstöðu. Uppbyggingaráform við Eiðið hefur verið nefnt þar sem kostur en til þess að verkefnið sé tekjuberandi þurfa tekjur hafnarinnar á ársgrundvelli að vera töluvert háar.

Vestmannaeyjahöfn er með einn dráttarbát sem er kominn á tíma og þarfnast stækkunar. Báturinn er oft fyrsta viðbragð ef eitthvað kemur upp á við úthafið utan Eyja. Því er stór dráttarbátur ekki einungis mikilvægur fyrir höfnina heldur einnig sem öryggistæki á hafsvæðinu við suðurströndina. Fjármagn til kaupa á nýjum dráttarbát komst ekki inn á áætlun.

Vegagerðin telur mikilvægt að ríkið tryggi kaup á dráttarbát til þess að tryggja viðbragðsöryggi við Suðurströndina. Lagt er til að hafa samráð við Landhelgisgæslu Íslands um kaup og fjármögnun á bátnum.

Mikilvægt er að ríkisvaldið geti brugðist hratt við ef öll stækkunaráform ganga eftir. Áformin eru líklegast tekjuberandi fyrir stórar framkvæmdir, auka ekki á þungaumferð á þjóðvegakerfinu og styrkir vöruskiptajöfnuð.

5. Bolungarvík

Mikil uppbygging þarf að eiga sér stað í Bolungarvík þar sem stórt fiskeldisfyrirtæki rekur sláturhúsið sitt í höfninni. Einnig hefur útgerðin í Bolungarvík eflst og stækkað hratt á undanförnum árum. Höfnin er í dag mjög hamlandi og getur ekki tekið á móti öllum þeim skipum sem bæði fyrirtækin huga að koma með til hafnarinnar á næstu árum.

Inn í drögum á samgönguáætlun er fyrsti áfangi í breytingum hafnarinnar til þess að koma stærri og fleiri skipum inn til hafnarinnar. Mikilvægt er að ríkið komi fyrr að borði á seinni áfanga uppbyggingarinnar heldur en árið 2031.

6. Þorlákshöfn

Uppbygging Þorlákshafnar er að mestu lokið í samræmi við markmið samgönguáætlunar 2020–2024. Eftir stendur þó að endurbyggja Skarfaskersbryggju sem er aðal vöruflutningakantur hafnarinnar og þjónustar meðal annars ferjusiglingar Smyrilline.
Á síðustu árum hafa orðið mjög hraðar breytingar við höfnina, bæði vegna aukinna flutninga og nýrra atvinnuverkefna á svæðinu, og líklegt að það þurfi áfram að byggja upp höfnina til þess að mæta þörfum fyrirtækja.

Í drögum af samgönguáætlun (2026–2030) er gert ráð fyrir að fjármagna Skarfaskerbryggju en ekki meira en það. Mikilvægt er að fjármagn verði tryggt í uppbyggingu hafnarinnar ef áformin ganga eftir.

Vegagerðin mun áfram vinna með heimamönnum og sveitarfélaginu að frekari útfærslum og forgangsröðun verkefna þannig að tillögur verði tilbúnar fyrir næstu endurskoðun samgönguáætlunar.