

# Tillaga til þingsályktunar

## um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2007–2010.

(Lögð fyrir Alþingi á 133. löggjafarþingi 2006–2007.)

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 71/2002, að á árunum 2007–2010 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við eftirfarandi áætlun:

### 1. ALMENN SAMGÖNGUVERKEFNI

Á árunum 2007–2010 skal unnið að rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefnum sem falla undir fimm meginmarkmið samgönguáætlunar. Markmiðin eru í samræmi við stefnumótun í samgönguáætlun fyrir árin 2007–2018 auk stefnumótunar stjórnvalda um öryggi í umferð til ársins 2016:

#### 1.1 Markmið um greiðari samgöngur.

*Verkefni:*

- Farið verði yfir tilhögun og fjármögnun almenningsamgangna.
- Gerð verði úttekt á framtíðarmöguleikum upplýsingakerfa í samgöngum í því skyni að auka afköst og bæta stýringu og öryggi umferðarkerfa.
- Tryggt verði að Ísland hafi fullan aðgang að gervihnattakerfum sem komið verður upp til staðsetningar á sjó, landi og í lofti, svo sem GPS, EGNOS og Galileo.

#### 1.2 Markmið um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna.

*Verkefni:*

- Markaðsöflin verði nýtt við fjármögnun, uppbyggingu og rekstur samgangna þar sem það á við.
- Unnið verði að rannsóknum á aðferðafræði við styrkingu og breikkun vega á hagkvæman hátt.
- Skóðað verði áfram og stefnt að því að taka upp gjaldtöku af samgöngum með tilliti til jafnræðis samgöngugreina og notenda samgangna. Unnið verði að undirbúningi nýrrar skipunar gjaldtöku, sem byggð er á nýjustu tækni, þ.m.t. GPS-mælingu fyrir umferð á vegum.
- Unnið verði að þróun aðferða til kostnaðar/nytjagreiningar til nota við forgangsstöðun stærri verkefna.
- Unnið verði að öflun gagna um þróun þungaflutninga á vegum og áhrif þeirra á vegakerfið.

### 1.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

#### Verkefni:

- Unnið verði að því í samvinnu við fjármálaráðuneytið að breyta skattlagningu eignarhalds og notkunar bíla með þeim hætti að neyslugrannir bílar, t.d. tvinnbílar, tengitvinnbílar, bílar sem nota vistvænt eldsneyti og bílar sem nota gasolíu sem eldsneyti verði fýsilegri kostur en nú er. Sama skal gilda um notkun vistvænna skipavéla, sem nota svartolíu og sparneytna aðal- og hjálparvél, og vistvænna véla í flugvélum þar sem þetta getur átt við.
- Unnið verði að könnun á sjávarflóðum og rannsóknum á hækkun sjávarborðs vegna veðurfarsbreytinga.
- Efldar verði rannsóknir sem stuðla að umhverfisvænum samgöngum.
- Unnið verði að rannsóknum á áhrifum vegagerðar á votlendi og aðferðum við endurheimt þess.
- Unnið verði að rannsókn á áhrifum hávaða og náttúrufarsþátta eins og veðurs, flóða og náttúruhamfara á þægindi og öryggi umferðar.

### 1.4 Markmið um öryggi í samgöngum.

#### Verkefni:

- Unnið verði að rannsóknum á veðri og sjólagi með það að markmiði að kanna rek stórra skipa og hafíss. Enn fremur verði unnið að frekari þróun sjávarfallalíkans til stuðnings rannsóknum á reki.
- Unnið verði að úttekt á umhverfi vega í því skyni að draga úr hættu við útafakstur. Enn fremur verði unnið að úttekt á því hvar þurfi að setja ný vegrið eða lengja þau sem fyrir eru í því skyni að draga úr hættu við útafakstur.
- Unnið verði að úttekt á mismunandi hámarkshraða á vegum með hliðsjón af vegferli.
- Unnið verði að rannsóknum á hagkvæmni og öryggi 2+1 vega.
- Unnið verði áfram að reiknilíkönunum, áhættugreiningu og veðurmælingum til að stuðla að auknu öryggi í samgöngumálum.
- Áfram verði unnið að öflugum rannsóknum sem stuðla að auknu öryggi í samgöngum.

### 1.5 Markmið um jákvæða byggðapróun.

- Metin verði áhrif bættra samgangna á byggðapróun.
- Fylgt verði eftir fyrri rannsóknum á ferðavenjum innan lands með frekari rannsóknum.

## 2. FLUGMÁLAÁÆTLUN

### 2.1 Flugmálastjórn Íslands, fjármál.

Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.	2007	2008	2009	2010	Samtals
<b>2.1.1 TEKJUR OG FRAMLÖG</b>					
<b>Beint framlag úr ríkissjóði</b>	131,9	170	170	170	641,9
Ríkistekjur					
Rekstrartekjur	138,4	210	210	210	768,4
Skatttekjur		10	10	10	30
Sértekjur	62,6	2	2	2	68,6
<b>Tekjur og framlög alls</b>	<b>332,9</b>	<b>392</b>	<b>392</b>	<b>392</b>	<b>1.508,9</b>
<b>Til ráðstöfunar</b>	<b>332,9</b>	<b>392</b>	<b>392</b>	<b>392</b>	<b>1.508,9</b>

<i>Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Samtals</b>
<b>2.1.2 GJÖLD</b>					
<b>Rekstur og þjónusta</b>					
Rekstur	332,9	392	392	392	1.508,9
<b>Rekstur samtals</b>	<b>332,9</b>	<b>392</b>	<b>392</b>	<b>392</b>	<b>1.508,9</b>
<b>Gjöld samtals</b>	<b>332,9</b>	<b>392</b>	<b>392</b>	<b>392</b>	<b>1.508,9</b>

## 2.2 Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta, fjármál.

<i>Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Samtals</b>
<b>2.2.1 TEKJUR OG FRAMLÖG</b>					
<b>Markaðar tekjur</b>					
Flugvallaskattur	423	495	510	526	1.954
Varaflugvallagjald	569	543	559	576	2.248
<b>Markaðar tekjur samtals</b>	<b>992</b>	<b>1.039</b>	<b>1.070</b>	<b>1.102</b>	<b>4.202</b>
<b>Beint framlag úr ríkissjóði</b>	<b>707</b>	<b>885</b>	<b>885</b>	<b>885</b>	<b>3.362</b>
<b>Ríkistekjur</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>260</b>
<b>Tekjur og framlög alls</b>	<b>1.764</b>	<b>1.989</b>	<b>2.020</b>	<b>2.052</b>	<b>7.824</b>
<b>Viðskiptahreyfingar</b>					
Lántökur	0	0	0	0	0
Afborganir lána/viðskiptafærsla	-122	-115	-57	0	-294
Viðskiptahreyfingar samtals	-122	-115	-57	0	-294
<b>Til ráðstöfunar</b>	<b>1.642</b>	<b>1.874</b>	<b>1.963</b>	<b>2.052</b>	<b>7.530</b>
<b>Sérstök fjáröflun</b>					
Akureyri – lenging flugbrautar og aðflugsbúnaður		370	200		570
Keflavíkurflugvöllur – NA/SV braut		250			250
Reykjavík – samgöngumiðstöð		1.500	1.500		3.000
<b>Sérstök fjáröflun samtals</b>		<b>2.120</b>	<b>1.700</b>		<b>3.820</b>
<b>2.2.2 GJÖLD</b>					
<b>Rekstur og þjónusta</b>					
Samkvæmt þjónustusamningi v. Flugstoðir	1.215	1.284	1.290	1.362	5.151
<b>Rekstur samtals</b>	<b>1.215</b>	<b>1.284</b>	<b>1.290</b>	<b>1.362</b>	<b>5.151</b>
<b>Viðhald og styrkir</b>					
Viðhaldssjóðir, samkvæmt þjónustusamningi	83	114	331	128	656
<b>Viðhald og styrkir samtals</b>	<b>83</b>	<b>114</b>	<b>331</b>	<b>128</b>	<b>656</b>
<b>Stofnkostnaður</b>					
Flugvellir í grunneti	357	2.544	1.977	253	5.131
Áður framkvæmt/afborganir	-115	-115	-57	0	-287
Tímabundin frestun framkvæmda	-18	18			
Aðrir flugvellir utan grunnnets	23	42	10	199	274
Önnur mannvirki, búnaður, verkefni	96	107	112	110	425
<b>Stofnkostnaður samtals</b>	<b>343</b>	<b>2.596</b>	<b>2.042</b>	<b>562</b>	<b>5.423</b>
<b>GJÖLD ALLS</b>	<b>1.642</b>	<b>3.994</b>	<b>3.663</b>	<b>2.052</b>	<b>11.350</b>

## 2.2.3 Sundurliðun einstakra gjaldaliða.

### 2.2.3.1 Viðhald.

<i>Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.</i>	2007	2008	2009	2010
Yfirborð brauta og hlaða	52	82	295	70
Byggingar, búnaður og önnur verkefni	20	21	28	38
Ýmis verk vegna flugleiðsögu og tæknibúnaðar	11	11	8	20
<b>Samtals viðhald</b>	<b>83</b>	<b>114</b>	<b>331</b>	<b>128</b>

**2.2.3.2 Stofnkostnaður** (ekki eru taldar með þær framkvæmdir sem áætlað er að verði fjármagnaðar sérstaklega).

### 2.2.3.2.1 Alþjóðaflugvellir í grunnneti.

<i>Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.</i>		2007	2008	2009	2010
Flokkur	Staður – verkefnaflokkur				
I	Reykjavíkur flugvöllur				
	1. Flugbrautir og flughlöð	71	59	31	
	2. Byggingar		2		
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður		16		
	Samtals	71	77	31	0
I	Akureyrarflugvöllur				
	1. Flugbrautir og flughlöð	74	70	76	30
	2. Byggingar				
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	10	27	26	2
	Samtals	84	97	102	32
I	Egilsstaðaflugvöllur				
	1. Flugbrautir og flughlöð	17	44		84
	2. Byggingar				
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	14	44	10	
	Samtals	31	88	10	84
<b>Samtals alþjóðaflugvellir í grunnneti</b>		<b>186</b>	<b>262</b>	<b>143</b>	<b>116</b>

### 2.2.3.2.2 Grunnnet, aðrir flugvellir.

<i>Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.</i>		2007	2008	2009	2010
Flokkur	Staður – verkefnaflokkur				
II	Vestmannaeyjar/Bakki				
	1. Flugbrautir og flughlöð	8		74	
	2. Byggingar				
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	7			5
	Samtals	15	0	74	5
II	Ísafjörður/Þingeyri				
	1. Flugbrautir og flughlöð		13		
	2. Byggingar		25		
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	21	24		32
	Samtals	21	62	0	32
II	Bíldudalur				
	1. Flugbrautir og flughlöð				
	2. Byggingar				25
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður				5
	Samtals	0	0	0	30

Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.

<b>Flokkur Staður – verkefnaflokkur</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
II Sauðárkrókur				
1. Flugbrautir og flughlöð				
2. Byggingar				
3. Aðflugs- og öryggisbúnaður			3	
Samtals	0	0	3	0
II Þórshöfn				
1. Flugbrautir og flughlöð				
2. Byggingar				
3. Aðflugs- og öryggisbúnaður		3		
Samtals	0	3	0	0
II Hornafjörður				
1. Flugbrautir og flughlöð				
2. Byggingar				
3. Aðflugs- og öryggisbúnaður				
Samtals	0	0	0	0
II Gjögur				
1. Flugbrautir og flughlöð	2			70
2. Byggingar				
3. Aðflugs- og öryggisbúnaður				
Samtals	2	0	0	70
<b>Samtals grunnnet, aðrir flugvellir</b>	<b>38</b>	<b>65</b>	<b>77</b>	<b>137</b>

#### 2.2.3.2.3 Aðrir flugvellir og landingarstaðir.

Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.

<b>Flokkur Staður – verkefnaflokkur</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
IV, V 1. Flugbrautir og flughlöð	19	30	10	169
og VI 2. Byggingar	4	6		10
3. Aðflugs- og öryggisbúnaður		6		20
<b>Samtals aðrir flugvellir og landingarstaðir</b>	<b>23</b>	<b>42</b>	<b>10</b>	<b>199</b>

#### 2.2.3.2.4 Önnur mannvirki, búnaður og verkefni.

Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.

	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Flugstjórnarmiðstöð	15	15	15	15
Leiðarflug	0	0	8	6
GNSS/AIS/Upplýsingaþjónusta	12	14	8	8
Flugprófunarbúnaður				
Veðurupplýsingakerfi	5	9	5	5
Flugvernd og öryggismál	5	5	5	5
Til leiðréttinga og brýnna verkefna	20	25	29	29
Þróun og frumáætlanir	11	11	14	14
Stjórnunarkostnaður	28	28	28	28
<b>Samtals önnur mannvirki, búnaður og verkefni</b>	<b>96</b>	<b>107</b>	<b>112</b>	<b>110</b>

## 2.3 Flokkun flugvalla eftir hlutverki.

### 2.3.1 Flugvellir í grunnneti.

Eftirfarandi áætlunarflugvellir eru í grunnneti: Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar-, Egilsstaða-, Vestmannaeyja-/Bakka-, Ísafjarðar-/Þingeyrar-, Hornafjarðar-, Sauðárkróks-, Grímseyjar-, Bíldudals-, Gjögur-, Vopnafjarðar- og Þórshafnarflugvöllur.

### 2.3.2 Aðrir flugvellir og landingarstaðir utan grunnnets.

Brautir með bundnu slitlagi: Húsavík, Patreksfjörður, Reykjahlíð, Rif, Siglufjörður og Stóri-Kroppur.

Brautir með malarslitlagi: Arngerðareyri, Blönduós, Borgarfjörður eystri, Breiðdalsvík, Búðardalur, Dagverðará, Djúpvogur, Fagurhólsmýri, Flúðir, Grímsstaðir, Herðubreiðarlindir, Hólmavík, Húsafell, Hveravellir, Kerlingarfjöll, Kirkjubæjarklaustur, Kópasker, Króksstaðamelar, Melgerðismelar, Norðfjörður, Nýidalur, Raufarhöfn, Reykhólar, Reykjanes, Sandskeið, Selfoss, Skálavatn, Skógasandur, Sprengisandur, Stykkishólmur, Vík og Þórs-mörk.

Brautir með grasyfirborði: Hella, Kaldármelar.

## 3. SIGLINGAMÁLAÁÆTLUN

### 3.1 Fjármál.

<i>Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Samtals</b>
<b>Tekjur og framlög</b>					
<b>Markaðar tekjur</b>					
Vitagjald	133	152	158	165	608
<b>Framlag úr ríkissjóði</b>	<b>1.345</b>	<b>2.353</b>	<b>2.420</b>	<b>2.008</b>	<b>8.126</b>
<b>Aðrar ríkistekjur</b>					
Vottorð	2	2	2	2	8
Skoðunargjöld skipa	1	1	1	1	4
<b>Sértekjur</b>	141	141	141	141	564
<b>Tekjur og framlög alls:</b>	<b>1.622</b>	<b>2.649</b>	<b>2.722</b>	<b>2.317</b>	<b>9.310</b>
<b>Frá Hafnabótasjóði</b>	<b>11</b>	<b>11</b>			<b>22</b>
<b>Til ráðstöfunar alls:</b>	<b>1.633</b>	<b>2.660</b>	<b>2.722</b>	<b>2.317</b>	<b>9.332</b>
<b>Sérstök fjáröflun</b>		<b>100</b>	<b>725</b>	<b>775</b>	<b>1.600</b>
<b>Gjöld</b>					
<b>Rekstrargjöld</b>					
Hafnamál	20	22	24	27	93
Hafnir, líkantilraunir og grunnkort	21	22	25	25	93
Rekstur Hafnabótasjóðs	11	11	11	11	44
Siglingavernd	15	17	19	21	72
Skipamál	62	62	62	62	248
Vitar og leiðsögukerfi	131	134	137	140	542
Vaktstöð siglinga	213	213	213	213	852
Skipaefirlit	89	89	89	89	356
Hafnarríkiseftirlit	21	23	25	27	96
Rannsóknir og þróun	50	50	53	53	206
Áætlun um öryggi sjófarenda	22	22	22	22	88
Minjavernd og saga	5	5	5	5	20
Þjónustuverkefni	144	144	144	144	576
<b>Rekstrargjöld alls:</b>	<b>804</b>	<b>814</b>	<b>829</b>	<b>839</b>	<b>3.286</b>

<i>Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Samtals</b>
<b>Stofnkostnaður</b>					
Vitar og leiðsögukerfi	19	24	32	32	107
Hafnamannvirki	484	650	435	435	2.004
Lendingabætur	9	7	7	7	30
Ferjubryggjur	9	9	10	10	38
Sjóvarnargarðar	108	121	132	132	493
Hafnabótasjóður framlag			37	37	74
Höfn í Bakkafjöru	200	1.035	1.240	825	3.300
<b>Stofnkostnaður alls:</b>	<b>829</b>	<b>1.846</b>	<b>1.893</b>	<b>1.478</b>	<b>6.046</b>
<b>Gjöld alls:</b>	<b>1.633</b>	<b>2.660</b>	<b>2.722</b>	<b>2.317</b>	<b>9.332</b>
<b>Gjöld samkvæmt sérstakri fjáröflun</b>					
Vestmannaeyjaferja		100	725	775	1.600

### 3.2 Sundurliðun einstakra gjaldaliða.

#### 3.2.1 Stofnkostnaður.

##### Tafla 3-1. Hafnarmannvirki, heildarfjárveitingar.

	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Samtals</b>
	<b>millj. kr.</b>	<b>millj. kr.</b>	<b>millj. kr.</b>	<b>millj. kr.</b>	<b>millj. kr.</b>
Ríkishluti innan grunnnets	1.007,8	578,8	261,2	246,6	
Ríkishluti utan grunnnets	60,9	71,2	173,8	188,4	
Óbundið fé í ársbyrjun 2007 samkvæmt yfirliti dags. 14. desember 2006	-584,7				
<b>Hafnarmannvirki, fjárveitingar</b>	<b>484,0</b>	<b>650,0</b>	<b>435,0</b>	<b>435,0</b>	<b>2.004,0</b>
<b>Höfn í Bakkafjöru</b>	<b>200,0</b>	<b>1.035,0</b>	<b>1.240,0</b>	<b>825,0</b>	<b>3.300,0</b>
<b>Vestmannaeyjaferja, sérstök fjárveiting</b>		<b>100,0</b>	<b>725,0</b>	<b>775,0</b>	<b>1.600,0</b>

#### 3.2.1.1 Hafnir í grunnneti, ríkisstyrktar.

##### Tafla 3-2. Fjárveitingar til hafna í grunnneti, nýframkvæmdir.

<b>Kjördæmi</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Samtals</b>
	<b>millj. kr.</b>	<b>millj. kr.</b>	<b>millj. kr.</b>	<b>millj. kr.</b>	<b>millj. kr.</b>
<b>Hafnir/hafnasamlög</b>					
<b>Norðvesturkjördæmi</b>					
Snæfellsbær (Rif, Ólafsvík)	113,6	26,6		29,9	170,1
Grundarfjörður	44,9	17,2			62,1
Stykkishólmur			10,8	13,3	24,1
Vesturbyggð (Brjánslækur, Patreksfjörður, Bíldudalur)	61,3	14,5	50,1	28,3	154,2
Ísafjarðarbær (Ísafjörður)	66,4	47,0			113,4
Bolungarvík	67,7		27,1		94,8
Skagaströnd	54,9	11,1		10,7	76,7
Skagafjörður		63,3	16,9		80,2
	<b>408,8</b>	<b>179,7</b>	<b>104,9</b>	<b>82,2</b>	<b>775,6</b>
<b>Norðausturkjördæmi</b>					
Siglufjörður	54,2		36,5	18,5	109,2
Hafnasamlag Eyjafjarðar (Dalvík, Ólafsfjörður)	46,2	5,6	14,5	16,9	83,2
Hafnasamlag Norðurlands (Akureyri)	86,6	32,8			119,4
Grímsey	38,1			26,1	64,2
Norðurþing (Húsavík, Raufarhöfn)	8,5	86,7	6,8	7,0	109,0
Þórshöfn	58,7	12,5			71,2
Vopnafjörður	35,9			5,5	41,4

<b>Kjördæmi</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Samtals</b>
Hafnir/hafnasamlög	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
Seyðisfjörður	0,2	19,0			19,2
Fjarðabyggð (Mjóifjörður, Neskaupstaður, Eskifjörður, Reyðarfjörður, Fáskrúðsfjörður)	8,4				8,4
Djúpivogur		17,5			17,5
	<b>336,8</b>	<b>174,1</b>	<b>57,8</b>	<b>74,0</b>	<b>642,7</b>
<b>Suðurkjördæmi</b>					
Hornafjörður	57,2	49,3			106,5
Vestmannaeyjar	16,6	44,8			61,4
Þorlákshöfn	70,7				70,7
Grindavík	78,3	69,3			147,6
Sandgerði	5,9	7,2		10,2	23,3
	<b>228,7</b>	<b>170,6</b>		<b>10,2</b>	<b>409,5</b>
<b>Óskipt</b>					
Viðhaldsdýpkanir og viðhald skjólgarða	30,6	44,8	88,9	73,0	237,3
Til slysavarna o.fl.	2,9	9,6	9,6	7,2	29,3
Samtals hafnir í grunnneti:	<b>1.007,8</b>	<b>578,8</b>	<b>261,2</b>	<b>246,6</b>	<b>2.094,4</b>

### Tafla 3-3. Sundurliðun framkvæmda í einstökum höfnum í grunnneti.

*Skýringar við töflu:* Frumáætlun Siglingastofnunar um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn. Verðlag er áætlað meðalverðlag ársins 2007.

<b>Höfn</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Hluttur</b>
<b>Verkefni</b>	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	rikissj.
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Snæfellsbær</b>					
<i>Rifshöfn:</i>					
Stofndýpkun í innsiglingu og höfn – verklok	53,6				75%
Lenging stálþils, austurkants (80 m, dýpi 7 m, þekja 1.600 m <sup>2</sup> )	73,0	31,7			60%
Tengibraut að hafnarvog og lýsing við flotbryggju (Malbik 1.600m <sup>2</sup> og ljósastaur)	8,1				60%
Dýpkun við þil austurkants (um 122.000 m <sup>3</sup> dæling)	61,0				75%
Viðhaldsdýpkun í höfn og innsiglingu (áætlaðir efnisflutningar 1,5–2 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					75%
<i>Ólafsvík:</i>					
Endurbygging trébryggju – verklok	2,0				60%
Stofndýpkun í höfn – verklok	16,1				75%
Dýpkun við trébryggju á gafl Norðurtanga (dýpi 3,0 um 4.500 m <sup>3</sup> , spr. og grafið)	15,0				75%
Dýpkun við lengingu Norðurtanga (um 2.500 m <sup>3</sup> , spr. og grafið)	9,0				75%
Lenging viðlegukants við Norðurtanga (25 m, dýpi 5 m, þekja 400 m <sup>2</sup> )	29,3	7,9			60%
Trébryggja við gafl Norðurkants (15 m löng og 10 m breið, þekja 100 m <sup>2</sup> , dýpi 3,0 m)	16,4	2,9			60%
Breikka þekju við Suðurþil úr 11 m í 20 m (810 m <sup>2</sup> )		8,6			60%
Nýtt masturshús við Suðurþil (2,5 x 5 m)		4,2			60%
Endurbygging grjótgarda, Suður- og Norðurgarður (endurraða og bæta í um 7.000 m <sup>3</sup> )				49,6	75%
Viðhaldsdýpkun í höfn og innsiglingu (áætlaðir efnisflutningar 1–1,5 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					75%

Höfn Verkefni	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
<b>Grundarfjörður</b>					
Ný bryggja sunnan Litlubryggju, lagnir og þekja (1.700 m <sup>2</sup> ) og rífa Litlubryggju – verklok		115,4			60%
Dýpkun hafnar við nýja bryggju, smábátaaðstöðu og víðar (um 15.000 m <sup>3</sup> , dæling)		9,6			75%
Smábátaaðstaða, uppsátur (15x30 m), flotbryggja (10 m), lýsing, vatns- og raflögn			14,2		60%
Endurbýggja efsta hluta Norðurgarðs, steypuviðgerð á kerum í undirstöðu (áætl. 40 m kafla)			21,6		60%
<b>Stykkishólmur</b>					
Skipavík, ljósamasturs- og vatnshús				3,4	90%
Smábátaviðlega fyrir allt að 60 báta, byggð í áföngum (flotbryggjur, um 100 m)			14,9	14,9	90%
<b>Vesturbýggð</b>					
<i>Brjánslækur:</i>					
Ferjubryggja lenging, stálpil (28 m fram, endi 28 m), þekja (170 m <sup>2</sup> )	46,8				60%
<i>Patreksfjörður:</i>					
Endurbýgging stálþils 1. áfangi (140 m, dýpi óbr. 4–6 m, þekja 1.400 m <sup>2</sup> )	80,2	30,0			60%
Endurbýgging stálþils, seinni áfangi (140 m þil, dýpi 4 m þekja 1.400 m <sup>2</sup> )			77,0	55,0	40%
<i>Bíldadalur:</i>					
Stálpil v. Kalkþörungaverksmiðju, lagnir og þekja (2.400 m <sup>2</sup> ) – verklok	4,2				60%
Endurbýgging stálþils gömlu bryggju, stög notuð áfram (140 m, dýpi 5–7 m, þekja 1.800 m <sup>2</sup> )			79,0	33,0	40%
<b>Ísafjarðarbær</b>					
<i>Ísafjörður:</i>					
Ásgeirsbakki, endurbýgging þil frá 1955 (95 m, lagnir og þekja 1.900 m <sup>2</sup> ) – verklok	82,8				60%
Ný flotbryggja Sundahöfn (40 m) og Rif lóðsbryggju (breidd 3,0 m fest við staura)	19,3				60%
Mávagarður, stálþilsbryggja v. Olúbirgðastöð (60 m, dýpi 9 m) lagnir og þekja (1.400 m <sup>2</sup> malbik)	62,7	9,3			60%
Uppsátur fyrir smábáta (skáplan 5x20 m)		2,9			60%
Bátahöfn Olúmúli, endurbýgging stálþil (um 65 m, dýpi 7 m) lagnir og þekja (800 m <sup>2</sup> )		59,2			60%
Dýpkun við bryggju Mávagarði (dæling um 30.000 m <sup>3</sup> )		16,0			75%
Innsiglingarmerki á Sundum, endurnýjuð 5 merki Viðhaldsdýpkun, innsiglingarrenna (áætlaðir efnisflutningar 2–3 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt		5,0			75%
<b>Bolungarvík</b>					
Endurbýgging stálþils efst við Brjótinn (120 m, dýpi 7 m), lagnir og þekja (2.400 m <sup>2</sup> )	140,5				60%
Öldudempanði flái næst Brjót (100 m, um 3.000 m <sup>3</sup> )			10,2		75%
Grundargarður; endurbýgging á u.þ.b. 300 m kafla (24.000 m <sup>3</sup> )			34,9		75%
Viðhaldsdýpkun, innsiglingarrenna (áætlaðir efnisflutningar 1 –2 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					

Höfn Verkefni	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
<b>Skagaströnd</b>					
Rif og endurbygging Ásgarðs, stálþil (20x50 m, dýpi 7 m)	100,2	23,1			60%
Dýpkað við nýja Ásgarðsbryggju (grafið um 5.000 m <sup>3</sup> )	10,9				75%
Lenging viðlegukants við hafnarvog, staurabryggja (40 m dýpi 4 m)				33,3	40%
Viðhaldsdýpkun, innsigling og höfn (áætlaðir efnisflutningar 2–3 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<b>Skagafjörður</b>					
<i>Sauðárkrókur:</i>					
Skjólgarður byggður frá Strandvegi, Suðurgarður (um 330 m – 50.000 m <sup>3</sup> )		105,0			75%
Lenging Sandfangara/Austurgarður (um 10.000 m <sup>3</sup> – háð niðurstöðu líkantilauna)			28,0		75%
Viðhaldsdýpkun, innsigling og höfn (áætlaðir efnisflutningar 4–5 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Siglufjörður</b>					
Dýpkun við Óskarsbryggju (54.000 m <sup>2</sup> , dæling)	27,0				75%
SR-bryggja, niðurrif (um 1.000 m <sup>2</sup> bryggja)	25,5				60%
Lenging skjólgarðs við Öldubríót (um 80 m – 30.000 m <sup>3</sup> , þar af 15.000 m <sup>3</sup> dýpkun)	42,5				75%
Lenging Óskarsbryggju (120 m, dýpi 10 m), lagnir og þekja (3.600 m <sup>2</sup> )			113,7	57,6	40%
<b>Hafnasamlag Eyjafjarðar</b>					
<i>Ólafsfjörður:</i>					
Togarabryggja, nýtt stálþil, lagnir og þekja – verklok	2,7				60%
Innsigling í Vesturhöfn, endurbygging og frágangur garðsenda				28,0	75%
Viðhaldsdýpkun, innsigling og höfn (áætlaðir efnisflutningar 4–5 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<i>Dalvík:</i>					
Timburbryggja Suðurgarði, endurbygging (65 m), frestað 2004	49,0				60%
Ferjubryggja, stálþil (30 + 10 m), lagnir og þekja (550 m <sup>2</sup> )	38,4	11,7			60%
Dýpkun að ferjubryggju í -4,5 m (um 1.300 m <sup>2</sup> – 4.000 m <sup>3</sup> ) efni nýtt í fyllingu	6,7				75%
Styrking grjótvagnar Suðurgarði og grjótlái við verbúð (8.000 m <sup>3</sup> ), frestað 2005			24,0		75%
Viðhaldsdýpkun, innsigling (áætlaðir efnisflutningar um 1 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<b>Hafnasamlag Norðurlands</b>					
<i>Akureyri:</i>					
Tangabryggja, lenging (kantbiti 40 m) lagnir og þekja (3.000 m <sup>2</sup> ) – verklok	53,2				60%
Ísbryggja ÚA, stálþil (70 m, dýpi 9 m), lagnir og þekja (2.100 m <sup>2</sup> )	64,7	35,1			60%
Oddeyrarbryggja, lenging til austurs (stálþil, 65 m, dýpi 10 m)	69,0	33,0			60%

Höfn Verkefni	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
<b>Grímsey</b>					
Dýpkun við fyrirhugaða lengingu harðviðarbryggju (spr. og grafið um 2.200 m <sup>2</sup> svæði í -3,5 m)	28,3				75%
Færsla á landgarði (620 m <sup>3</sup> ) og öldudempanði flái (úr dýpkun um 300 m <sup>3</sup> , úr námu 540 m <sup>3</sup> )	5,5				75%
Lenging nyrðri skjólgarðs bátahafnar um ca 18 m (úr dýpkun um 500 m <sup>3</sup> , úr námu 1.500 m <sup>3</sup> )	11,0				75%
Lenging harðviðarbryggju (20 m, dýpi 3 m) – frestað 2006	20,4				60%
Skutaðstaða fyrir ferju (pallur 160 m <sup>2</sup> )	3,0				60%
Styrking grjótvagnar á hafnargarði, grjót úr landi (300 steinar 6 til 10 t – frestað 2004)				15,1	90%
Steypt þekja við harðviðarbryggjur og flotbryggju (1.500 m <sup>2</sup> )				21,0	90%
<b>Norðurþing</b>					
<i>Húsavík:</i>					
Smábátahöfn, flotbryggja (50 m) og endurbygging trébryggja – verklok	1,0				60%
Bökugarður, lagnir og þekja (3.900 m <sup>3</sup> )	65,3				60%
Endurbygging Suðurgarði, 2. áf. 60 m bryggja, dýpi 3,5 m	60,0				60%
Endurb. bryggju Suðurgarði 1. áf. (150 m þil, dýpi 6 til 6,5 m), lagnir og þekja (2.600 m <sup>2</sup> )		179,9			60%
Viðhaldsdýpkun, innsigling (átlaðir efnisflutningar um 1 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<i>Raufarhöfn:</i>					
Frágangur vegna niðurrifs á bryggjum, grjóthleðsla við hótél Norðurljós (120 m)			4,9		90%
Slitlag á smábátagarð (ca. 1500 m <sup>2</sup> klæðning)			4,6		90%
Breikkun þekju (10x55 m steyp) og tengibraut að löndunarbryggju (800 m <sup>2</sup> klæðning)				9,7	90%
<b>Langanesbyggð</b>					
<i>Þórshöfn:</i>					
Aðgerð til að draga úr straumsogi (þvergarður á Norðurgarð um 12.000 m <sup>3</sup> )	35,0				75%
Hafskipabryggja endurbygging, stálþil og rif (50 m, dýpi 6,5–8 m, þekja 1200 m <sup>2</sup> )	63,0	26,0			60%
Dýpkun við hafskipabryggju og Suðurgarð (um 4500 m <sup>3</sup> , grafið)	12,0				75%
<b>Vopnafjörður</b>					
Miðbryggja – Löndunarbryggja stálþil, rekstur, fylling og kantbiti (153 m) – verklok	40,0				60%
Miðbryggja – Löndunarbryggja stálþil, lagnir og þekja (4.160 m <sup>2</sup> )	72,0				60%
Ásgarður, endurnýja staura í trébryggju og steypukant á stálþili				17,0	40%
<b>Seyðisfjörður</b>					
Bæjarbryggja, endurbygging (40 m staurabryggja, dýpi 7 m) – verklok	5,6				60%
Bryggja við bræðslu, lýsisbryggja breikkuð (100 m <sup>2</sup> ) og 2 einbúar		28,0			60%

Höfn Verkefni	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
Austurendi Bjólfsbakka, stálþil (7 m, dýpi 6 m og gaflþil – frestað 2004)		11,4			60%
<b>Fjarðabyggð</b>					
<i>Mjólfjörður:</i>					
Styrkja og endurbyggja trébryggju – verklok	7,4				60%
<i>Neskaupstaður:</i>					
Skjólgarður norðan hafnar, byggður í áföngum – verklok	8,0				75%
<i>Reyðarfjörður:</i>					
Stóriðjuhöfn Mjóeyri stálþil, lagnir og þekja – verklok	1,5				60%
Stóriðjuhöfnin, innsiglingarbaujur	7,0				75%
Hafnsögubátur (tölur án vsk) – verklok	176,0				75%
<b>Djúpivogur</b>					
Dýpkað við þil Gleðivík í -7 m (um 2.000 m <sup>2</sup> sv.) – verklok	5,6				75%
Smábátaaðstaða, trébryggja endurb. og lengd (5 x 24 m), lagnir og lýsing – verklok		36,4			60%
<b>SUÐURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Hornafjörður</b>					
Bátstangabryggja, staurabryggja (40 m, dýpi 8 m), lagnir og lýsing – verklok	3,0				60%
Stofndýpkun innan hafnar ( 47.000 m <sup>3</sup> , að hluta klöpp) – verklok	21,4				75%
Bryggja Álaugarey, stálþil (100 m, dýpi 8 m)	106,0	50,0			60%
Endurnýja raflögn á Austur- og Suðurfjöru og lýsing á Hlein		8,3			75%
Bryggja við vogarhús endurbygging, harðviðarbryggja (50 m, dýpi 4 m)		42,0			60%
Viðhaldsdýpkun, í höfn (áætl. efnisfl. 25 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<b>Vestmannaeyjar</b>					
Bæjarbryggja endurbygging – verklok	20,0				60%
Básaskersbr. endurbyggð, stálþil (210 m, dýpi 4–8 m) lagnir og þekja (4.700 m <sup>2</sup> ) – verklok	82,3	70,0			60%
Nausthamarsbryggja við flotbryggju, endurb. stálþil (60 m, dýpi 3 m, óbr.) lagnir og þekja (1.200 m <sup>2</sup> )	35,0	23,0			60%
Viðhaldsdýpkun í innsiglingu og höfn (áætlaðir efnisflutningar 10–12 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<b>Þorlákshöfn</b>					
Þil norðan Svartaskers (250 m, dýpi 5–9 m), lagnir og þekja (malbik, 7.000 m <sup>2</sup> ) – verklok	95,8				60%
Smábátahöfn, skjólgarður – verklok	8,0				75%
Smábátahöfn, færa flotbryggju, lýsing og frág. – verklok	8,0				60%
Dýpkun í vestur-, austur- og smábátahöfn – verklok	42,0				75%
Löndunarbryggja sunnan á garð við smábátahöfn (stálþil 35 m, dýpi 6 m) lagnir þekja (700 m <sup>2</sup> )	43,0				60%
Nýr hafnsögubátur (togkr. 12 t, LOA <15 m) smíðaverð án vsk	72,0				75%
Viðhaldsdýpkun í innsiglingu og höfn (áætlaðir efnisflutningar 8–10 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					

Höfn Verkefni	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
<b>Grindavík</b>					
Svíragarður endurbýgging, lagnir og þekja (4.000 m <sup>3</sup> ) – verklok	13,7				60%
Nýr hafnsögubátur (togkr. 8–10 t, LOA <15 m) smíðaverð án vsk	65,0				75%
Stálþilsbryggja vestan Miðgarðs (100 m, dýpi 9 m) – verklok	77,0	50,0			60%
Dýpkun og breikkun innri rennu (ca. 25.000 m <sup>3</sup> spr./fleygað og grafið) – frestað 2006		75,0			75%
<b>Sandgerði</b>					
Endurbýgging þekju Suðurbryggju (1.000 m <sup>2</sup> )	12,2				60%
Dýpkun í suðurhöfn við flotbryggjur, dýpkað í -3 m (um 15.000 m <sup>3</sup> dæling)		12,0			75%
Endurbýgging Suðurgarður				17,0	75%
<b>ÓSKIPT</b>					
Viðhaldsdýpkanir	72,1	74,4	147,6	121,2	75%
Til slysavarna o.fl. (styrkhæfni 40% til 75%, meðaltal áætlað 60%)	25,0	20,0	20,0	15,0	60%
<b>Áætlaður heildarkostnaður í grunnneti samtals:</b>	<b>2.763,9</b>	<b>1.127,8</b>	<b>558,8</b>	<b>490,8</b>	
Par af VSK:	547,2	221,9	110,0	96,6	

### 3.2.1.2 Hafnir utan grunnnets, ríkisstyrktar.

Tafla 3-4. Fjárveitingar til hafna utan grunnnets, nýframkvæmdir.

Kjördæmi Hafnir/hafnasamlög	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Samtals millj. kr.
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>					
Dalabyggð	0,7				0,7
Reykhólar	2,5			38,6	41,1
Tálknafjörður	8,5		81,0	18,8	108,3
Ísafjarðarbær (Þingeyri, Flateyri, Suðureyri)	17,1	43,5			60,6
Súðavík	2,2	1,7	8,9		12,8
Norðurfjörður	3,9				3,9
Drangsnes	5,1		6,0		11,1
Hólmavík	4,3		66,5	28,2	99,0
Húnaþing vestra				16,3	16,3
Skagafjörður (Hofsós, Haganesvík)		9,6			9,6
	<b>44,3</b>	<b>54,8</b>	<b>162,4</b>	<b>101,9</b>	<b>363,4</b>
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>					
Hafnasamlag Eyjafjarðar (Hauganes)		7,8			7,8
Hafnasamlag Norðurlands (Hjalteyri, Svalbarðs-strönd, Grenivík)	6,6				6,6
Langanesbyggð (Bakkafjörður)	1,3				1,3
Borgarfjörður eystri	0,2			12,4	12,6
Fjarðabyggð (Stöðvarfjörður)		2,5			2,5
Breiðdalsvík				66,5	66,5
	<b>8,1</b>	<b>10,3</b>		<b>78,9</b>	<b>97,3</b>
<b>Óskipt</b>					
Viðhaldsdýpkanir og viðhald skjólgarða	3,7	2,5	8,4	4,6	19,2
Til slysavarna o.fl.	4,8	3,6	3,0	3,0	14,4
<b>Samtals hafnir utan grunnnets:</b>	<b>60,9</b>	<b>71,2</b>	<b>173,8</b>	<b>188,4</b>	<b>494,3</b>

**Tafla 3-5. Sundurliðun framkvæmda í einstökum höfnum utan grunnnets.**

*Skýringar við töflu:* Frumáætlun Siglingastofnunar um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn. Verðlag er áætlað meðalverðlag ársins 2007.

Höfn	2007	2008	2009	2010	Hluttur
Verkefni	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	ríkissj.
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Snæfellsbær</b>					
<i>Arnarstapi:</i>					
Viðhaldsdýpkun (áætlaðir efnisflutningar 800 – 1.000 m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<b>Dalabyggð</b>					
Gamla bryggjan Búðardal, endurbygga kanttré, þybbur, stiga og þekju – verklok	4,0				60%
Skarðsstöð, lagfæra löndunaraðstöðu, steypa plan (50 m <sup>2</sup> ) við löndunarkrana o.fl. – verklok	1,1				60%
<b>Reykhólar</b>					
Dýpkun, innsigling 40 m breið í -4 m og innan garðs í -2 m (gröftur, um 20.000 m <sup>3</sup> ) – verklok	15,4				75%
Grjótvarnargarður norðaustan við höfnina, lengd u.þ.b. 200 m (18.000 m <sup>3</sup> )				46,0	90%
Smábátaaðstaða, flotbryggja (20 m)				7,3	90%
Viðhaldsdýpkun í höfn og innsiglingu (áætlaðir efnisfl. um 1 þús. m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<b>Tálknafjörður</b>					
Endurnýjun á flotbryggjum (27 m og 37 m)	17,7				60%
Endurbygga gömlu bryggju, stálþil (140 m, dýpi 4–6 m), lagnir og þekja (1.200 m <sup>2</sup> )			112,0	26,0	90%
<b>Ísafjarðarbær</b>					
<i>Þingeyri:</i>					
Rífa gömlu trébryggjuna við ytri hafnargarð og ganga frá kanti – verklok	6,1				60%
Dýpkun í smábátahöfn (um 3.000 m <sup>3</sup> )		6,6			75%
<i>Flateyri:</i>					
Lengja viðlegubryggju, löndunarkant (stálþil 40 m, dýpi 6 m) lagnir og þekja (800 m <sup>2</sup> )		38,0			60%
<i>Suðureyri:</i>					
Stækkun smábátahafnar, dýpkun (4.000 m <sup>3</sup> – frestað 2004)	8,4				75%
Dýpkun innsiglingarrennu í 5 m (10.000 m <sup>3</sup> , dæling)	9,4				75%
Stækkun smábátahafnar, létt flotbryggja (breidd 2,4 m, lengd 20 m – frestað 2004)	7,0				60%
Endurbygga stálþil löndunarbryggju, stög notuð (60 m, dýpi 5 m), lagnir og þekja (2.000 m <sup>2</sup> )		44,0			60%

Höfn Verkefni	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
<b>Súðavík</b>					
Suðurgarður, endurb. grjótvörn innan á garði á 100 m kafla	3,7				75%
Uppsátur fyrir smábáta (skáplan 5x20 m)		3,5			60%
Flotbryggja við Suðurgarð (40 m)			12,3		90%
Viðhaldsdýpkun við hafnarmynni (áætlaðir efnisflutningar um 1.000 m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<b>Norðurfjörður</b>					
Uppsátur fyrir smábáta (skáplan 5x20 m), frestað 2006	4,0				60%
Bátabryggja, steipt utan á bryggjuvegg (um 10 m veggur, 35 m <sup>2</sup> )	4,1				60%
<b>Drangsnæs</b>					
Flotbryggja Kokkálsvík endurnýjuð (40 m)	10,6				60%
Drangsnæs bryggja, grjótvörn í kverkina utan á bryggju (um 1.000 m <sup>3</sup> )			4,9		90%
Drangsnæs bryggja, endurbryggja þekju við krana og fram á enda bryggju (um 280 m <sup>2</sup> )			3,5		90%
<b>Hólmavík</b>					
Bæta aðstöðu smábáta, ný flotbryggja (20 m) og færa núverandi bryggju – verklok	8,3				60%
Dýpka við flotbryggju	0,5				75%
Endurbýgging stálþils frá 1961 (154 m, dýpi 6 m), lagnir og þekja (1.900 m <sup>2</sup> )			92,0	39,0	90%
<b>Húnaþing vestra</b>					
<i>Hvammstangi:</i>					
Dýpkun hafnar í 5–6 m og innsigling í 7 m, sprengt að hluta (5.000 m <sup>2</sup> )				22,5	90%
<b>Skagafjörður</b>					
<i>Hofsós:</i>					
Norðurgarður, styrkja bryggjuvegg (um 30 m þil)		20,0			60%
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Hafnasamlag Eyjafjarðar</b>					
<i>Hauganes:</i>					
Lenging skjólgarðs (40 m – um 5.000 m <sup>3</sup> )		13,0			75%
<i>Hjalteyri:</i>					
Viðhaldsdýpkun við bryggju (áætlaðir efnisflutningar um 400 m <sup>3</sup> /ár) – sjá óskipt					
<i>Svalbarðseyri:</i>					
Rífa trébryggju og lengja grjótgarð u.þ.b. 25 m (2.500 m <sup>3</sup> ) – verklok	7,4				60%
Trébryggja (10 m, dýpi 3 m) – verklok	5,8				60%
<i>Grenivík:</i>					

Höfn	2007	2008	2009	2010	Hluttur
Verkefni	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	ríkissj.
Uppsátur fyrir smábáta – verklok	2,5				60%
<b>Langanesbyggð</b>					
<i>Bakkafjörður:</i>					
Lenging steyptrar skábrautar (u.þ.b. 5 x 5 m) og grjóthleðsla – seinkað (móti námufrág.)	2,8				60%
<b>Borgarfjörður eystri</b>					
Lenging Nýjubryggju í átt að Hólma – verklok	1,8				60%
Viðlegubryggja við Hólmagarð, harðviðarbryggja (27 m, dýpi 3 m)				16,5	90%
Dýpkun við viðlegubryggju (u.þ.b. 200 m <sup>3</sup> )				0,6	90%
<b>Fjarðabyggð</b>					
<i>Stöðvarfjörður:</i>					
Klæðning Gömlu bryggju við löndunarstað smábáta (42 m kafli)		5,2			60%
<b>Breiðdalsvík</b>					
Endurbygging brimvarnargarðs				18,0	90%
Endurbygging gömlu bryggju, staurabryggja (300 m <sup>2</sup> , dýpi 3–5 m) og styrkja grjótvörn				74,0	90%
<b>ÓSKIPT</b>					
Viðhaldsdýpkanir og viðhald skjólgarða	6,2	4,1	13,9	7,7	75%
Til slysavarna o.fl. (styrkhæfni 60% til 90%, meðaltal áætlað 75%)	8,0	6,0	5,0	5,0	75%
<b>Áætlaður heildarkostnaður utan grunnnets samtals:</b>	<b>134,8</b>	<b>140,4</b>	<b>243,6</b>	<b>262,6</b>	
Þar af VSK:	26,6	27,6	47,9	51,7	

### 3.2.1.3 Sjóvarnargarðar.

#### Tafla 3-6. Fjárveitingar til sjóvarna.

Kjördæmi Sveitarfélag	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Samtals millj. kr.
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>					
Akraneskaupstaður	1,8			22,9	24,7
Hvalfjarðarsveit		2,6	12,3	4,9	19,8
Snæfellsbær	7,1	11,2		5,7	24,0
Dalabyggð	3,1				3,1
Reykhólahreppur			4,6		4,6
Vesturbyggð	1,4				1,4
Ísafjarðarbær	1,7		9,7		11,4
Súðavíkurbreppur			5,8		5,8
Bæjarhreppur	2,8				2,8
Húnaþing vestra	4,4			3,2	7,6
Blönduósbær	3,9	15,1			19,0
Höfðahreppur		11,7		7,5	19,2
Skagahreppur				9,4	9,4
Skagafjörður, svf.	2,0			5,0	7,0
	<b>28,2</b>	<b>40,6</b>	<b>32,4</b>	<b>58,6</b>	<b>159,8</b>

Kjördæmi Sveitarfélag	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Samtals millj. kr.
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>					
Fjallabyggð	24,0			3,8	27,8
Dalvíkurbyggð		11,8			11,8
Akureyrarkaupstaður (Hrísey)	11,2				11,2
Arnarneshreppur	3,8				3,8
Svalbarðsstrandarhreppur	0,5				0,5
Húsavíkurkaupstaður			11,0		11,0
Borgarfjarðarhreppur	2,3				2,3
	<b>41,8</b>	<b>11,8</b>	<b>11,0</b>	<b>3,8</b>	<b>68,4</b>
<b>SUÐURKJÖRDÆMI</b>					
Mýrdalshreppur		0,9	8,8	26,3	36,0
Vestmannaeyjabær	*				
Árborg, svf.	*		29,4	17,4	46,8
Ölfus, svf.	*		9,7		9,7
Grindavíkurkaupstaður	11,5		4,4		15,9
Sandgerðisbær	2,7		6,8		9,5
Gerðahreppur	0,3	5,1			5,4
Reykjanesbær	1,2	4,4			5,6
Vatnsleysustrandarhreppur	8,6			3,2	11,8
	<b>24,3</b>	<b>10,4</b>	<b>59,1</b>	<b>46,9</b>	<b>140,7</b>
<b>SUÐVESTURKJÖRDÆMI</b>					
Hafnarfjörður	6,5	24,6			31,1
Álftanes svf.	7,2			11,1	18,3
Seltjarnarneskaupstaður		7,3			7,3
	<b>13,7</b>	<b>31,9</b>		<b>11,1</b>	<b>56,7</b>
<b>REYKJAVÍK</b>					
<b>ÓSKIPT</b>	*	17,7	19,5	2,9	40,1
<b>Sjóvarnir samtals:</b>	<b>108,0</b>	<b>121,0</b>	<b>132,0</b>	<b>132,0</b>	<b>493,0</b>

\*) Til er ónotuð fjárveiting sem unnið verður fyrir í Árborg, Ölfusi svf., Vestmannaeyjum, Mýrdalshreppi og óskipt 2007.

**Tafla 3-7. Sundurliðun framkvæmda við sjóvarnir.**

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Akraneskaupstaður</b>					
Uppgjör vegna framkvæmda 2005	2,7				⅔
Lambhúsasund frá Hafninum að Bakkatúni (150 m – 3.000 m <sup>3</sup> ) – verklok	8,2				⅔
Leynir, Leynislækur–Sólmundarhöfði (styrking 330 m, lenging 30 m – 4.000 m <sup>3</sup> )	12,6				⅔
Við Esjubraut, vörn við bakka/landfyllingu sveitarfélagsins (140 m 1.800 m <sup>3</sup> )	5,9				⅔
Langisandur austan Merkjaklappar (50 m – 200 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006				0,7	⅔
Veggurinn yst á Breið, NV-hluti + skarð við olú- tanka (100 m – 1.000 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006				2,5	⅔
Langisandur, Merkjaklöpp–Sólmundarhöfði (hækkun/styrking 300 m, lenging 50 m – 4.100 m <sup>3</sup> )				12,9	⅔
Kalmansvík, vörn við bakkafót (200 m – 1.600 m <sup>3</sup> )				5,0	⅔
Miðvogur, vörn við bakkafót (200 m – 1.600 m <sup>3</sup> )				5,0	⅔

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
<b>Hvalfjarðarsveit</b>					
Uppgjör vegna framkvæmda 2006		3,0	14,0		⅔
Ytri Hólmur I (50 m – 500 m <sup>3</sup> ) (tvö hús af þremur risin sumarið 2006)				1,4	⅔
Skipanes í Leirársveit, vörn við bakkafót norðan á nesinu (150 m – 1000 m <sup>3</sup> )				4,2	⅔
<b>Snæfellsbær</b>					
Uppgjör vegna framkvæmda 2005 og 2006	6,1				⅔
Ólafsvík, við fiskverkun Snoppu (70 m – 2.450 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	7,2				⅔
Ólafsvík við fiskverkun Klumbu (160 m – 1.600 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	5,2				⅔
Ólafsvík austan við Ytra-Klif (120 m – 1.300 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	3,9				⅔
Hellissandur við Keflavíkurgötu, lenging um 85 m (1.500 m <sup>3</sup> )		4,7			⅔
Hellnar við Gróuhól (100 m – 1.200 m <sup>3</sup> )		5,5			⅔
Ólafsvík, Kassinn, Ólafsbraut 55 (90 m – 675 m <sup>3</sup> grjót)		2,6			⅔
Barðastaðir Staðarsveit, land meðfram heimreið (260 m – 500 m <sup>3</sup> )				1,8	⅔
Barðastaðir Staðarsveit, við sumardvalarhús og útihús (140 m – 500 m <sup>3</sup> )				4,7	⅔
<b>Dalabyggð</b>					
Hækka sjóvarnargarð neðan við sláturhús (200 m – 600 m <sup>3</sup> )	3,5				⅔
<b>Reykhólahreppur</b>					
Flatey, vörn í krikann vestan við bryggju, steiptur veggur (23 m – 35m <sup>3</sup> ) – frestað 2006			5,2		⅔
<b>Vesturbyggð</b>					
Brunnar Hvallátrum (200 m – 1.500 m <sup>3</sup> ) – frestað 2005 og 2006	5,2				⅔
<b>Ísafjarðarbær</b>					
Þingeyri, utan við höfnina (gamla vélsmiðjan) (230 m – 3.900 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	15,5				⅔
Ísafjörður, innan við skipasmíðastöð (100m – 1.000 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	4,7				⅔
Þingeyri, innan við smábátahöfnina (200 m – 2.000 m <sup>3</sup> )			8,4		⅔
Ísafjörður, Sigurðarbúð við Pollbotn (140m – 700 m <sup>3</sup> )			2,6		⅔
<b>Súðavíkurhreppur</b>					
Vigur, hlaðinn garður frá um 1800 – frestað 2006	0,8				⅔
Norðan Súðavíkurhafnar við Nesveg (50 m – 1000 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	4,2				⅔
Við Langeyri (120m – 1.800 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006			6,6		⅔
<b>Bæjarhreppur</b>					
Borðeyri, norðurbakkinn, 150 m – 12 m <sup>3</sup> /m + 100 m – 8 m <sup>3</sup> /m (2.600 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	10,8				⅔
<b>Húnaþing vestra</b>					
Hamarsrétt á Vatnsnesi (120 m – 1800 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	9,9				⅔

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
Hamarsbúð við Hamarsrétt á Vatnsnesi (50 m – 500 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	3,1				⅔
Tannstaðabakki, Hrutafirði, vörn við bakkafót (150 + m – 600 m <sup>3</sup> )				3,6	⅔
<b>Blönduósbær</b>					
Sunnan Blöndu frá nýlegri sjóvörn næst Blöndu að Háubrekku (150 m – 2.000 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	7,0				⅔
Upp með Blöndu að sunnan (150 m – 1.500 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	8,0				⅔
Sunnan Blöndu suður frá horninu á Háubrekku (200 + m – 4.000 m <sup>3</sup> )		17,3			⅔
<b>Höfðahreppur</b>					
Frá iðnaðarhúsi við Vallarbraut suður að Óseyri (200 m – 3.200 m <sup>3</sup> )		13,4			⅔
Norðan við Réttarholt, sjóvörn við Landsendarétt (200 m – 2.200 m <sup>3</sup> )				8,6	⅔
<b>Skagabyggð</b>					
Kálfshamarsvík, eiðið nær landi (100 m – 1.100 m <sup>3</sup> )				4,0	⅔
Víkur, milli fjárhúss og sögunarhúss (180 m – 2.000 m <sup>3</sup> )				6,7	⅔
<b>Skagafjörður, svf.</b>					
Uppgjör vegna framkvæmda 2006	2,3				⅔
Hraun á Skaga, lengja sjóvörn til austurs í átt að vita (150 m – 1.700 m <sup>3</sup> )				5,7	⅔
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Fjallabyggð</b>					
Siglunes, mælingar og undirbúningur Siglufjörður, frá Hafnarbyggju að Óskarsbyggju (um 400 m – 5.600 m <sup>3</sup> )	16,5				⅔
Siglufjörður, Hvanneyrarkrókur vestan sjóvarnargarðs norðan á eyrinni (100 m – 1.000 m <sup>3</sup> )	3,3				⅔
Ólafsfjörður, eystri fjaran „milli hafnarsvæða“ framán við sjóhús (150 m – 1.800 m <sup>3</sup> )	6,1				⅔
Ólafsfjörður, vestari fjaran „milli hafnarsvæða“, hækkun sjóvarnar (150 m – 500 m <sup>3</sup> )	1,7				⅔
Ólafsfjörður, frá höfn upp með Ólafsfjarðará (175 m – 1.500 m <sup>3</sup> )	5,9				⅔
Siglunes, við fiskverkun Stefáns Einarssonar (50 m – 300 m <sup>3</sup> )(60 m – 400 m <sup>3</sup> )				3,9	⅔
<b>Dalvíkurbyggð</b>					
Árskógssandur, við Brimnes (40 m – 650 m <sup>3</sup> ) og námufrágangur – frestað 2005 og 2006		3,6			⅔
Árskógssandur, syðst við bakkann undir Ægisgötu (80 m – 1.200 m <sup>3</sup> )		4,5			⅔
Árskógssandur, vestan hafnar (80 m – 1.600 m <sup>3</sup> )		5,4			⅔
<b>Arnarneshreppur</b>					
Hjalteyri, norðan vitans og meðfram Hjalteyrar-tjörn (150 m – 1.000 m <sup>3</sup> )	4,3				⅔
<b>Akureyrarkaupstaður</b>					
Hrísey, styrking og hækkun sjóvarna austast (160 m) og framlenging við Varir (50 m, alls 210 m – 1.400 m <sup>3</sup> )	5,9				⅔

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
Hrísey, norðan Hríseyjarhafnar (100 m – 1.500 m <sup>3</sup> )	6,8				⅔
<b>Svalbarðsstrandarhreppur</b>					
Svalbarðseyri, styrking fjörुकамbs við tjörnina (120 m – 1.500 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	5,0				⅔
<b>Húsavíkurkaupstaður</b>					
Húsavíkurbakkar, styrking sjóvarnar (um 200 m – 1500 m <sup>3</sup> )			12,6		⅔
<b>Borgarfjarðarhreppur</b>					
Fiskmóttökuhús við Bakkagerðisbryggju (45 m – 600 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	2,5				⅔
Karlfjara við Höfn (80 m – 1.200 m <sup>3</sup> ) – frestað 2006	4,9				⅔
<b>SUÐURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Mýrdalshreppur</b>					
Vík, grjótnarnir utan á flóðvarnargarðinum, rannsóknir, undirbúningur og byrjunarframkvæmdir	1,0	1,0	10,0	30,0	⅔
<b>Vestmannaeyjabær</b>					
Þrælaeiði, endurröðun og styrking sjóvarnar á Eiðinu (150 m – 1.000 m <sup>3</sup> ) – frestað 2005 og 2006	5,4				⅔
<b>Árborg, svf.</b>					
Eyrbakki, Gamla Hraun–Barnaskóli (nær Eyrbakka) (650 m – 9.750 m <sup>3</sup> )			27,2		⅔
Stokkseyri, Sjónarhóll–Kuðungur, vörn framan við sjógarð við orlofshús (400 m – 1.200 m <sup>3</sup> )			4,0		⅔
Stokkseyri, þrengja opið við Hraunsárós (10 m – 800 m <sup>3</sup> )			2,4		⅔
Eyrbakki, Hraunsá–Hraunsnef, grjótvörn og fegrun gamla sjógarðsins (500 m – 7.000 m <sup>3</sup> )			19,9		⅔
<b>Ölfus, svf.</b>					
Torfabær, styrking á hlöðnum sjóvegg, menningarminjar (30 m – 200 m <sup>3</sup> ) – frestað 2005 og 2006	0,8				⅔
Strandarkirkja, styrking (40 m – 300 m <sup>3</sup> , vélavinna og röðun) – frestað 2005 og 2006	1,3				⅔
Þorlákshöfn, framan við sjóvörn við Fiskeldi Eyjafjarðar, viðhald grjótnurðargarðs (150 m)			0,4		⅔
Herdísarvík, sjóvörn við tjarnarbakkann (95 m – 2.400 m <sup>3</sup> ) – frestað 2005 og 2006			10,6		⅔
<b>Grindavíkurkaupstaður</b>					
Gerðistangar fremst (menningarminjar Stóragerði, 100 m – 800 m <sup>3</sup> ), við Arfadalsvík og hluta Staðarbótar (æðarvarp, 300 m – 2.400 m <sup>3</sup> )	13,1				⅔
Buðlunga (65 m – 500 m <sup>3</sup> ) og Miðbær (115 m – 1.000 m <sup>3</sup> )			5,0		⅔
<b>Sandgerðisbær</b>					
Garðskagi–Lambarif o.fl. – verklok frá 2006	6,7				⅔
Bursthús, grjótsvörn utan á jarðvegsgarði framan við sumarþústað (100 m – 1000 m <sup>3</sup> )			3,4		⅔
Byjarsker–Hólshús, styrking sjóvarnar (um 120 m – 1.000 m <sup>3</sup> )			3,1		⅔

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
Frá Suðurbryggju að Sjávargötu, styrking (200 m – 400 m <sup>3</sup> )			1,2		⅔
<b>Gerðahreppur</b>					
Neðra Hof–Lambastaðir o.fl. – verklok frá 2006	5,7				⅔
Móts við Útskálarif, bæta í skörð (40–50 m – 400 m <sup>3</sup> )		1,2			⅔
Móts við Mannskaðaflös, vestan Nesfisks, hækkun og styrking (100 m – 200 m <sup>3</sup> )		0,6			⅔
Innan við Garðshöfn, við H. Pétursson (um 140 m – 1.300 m <sup>3</sup> )		4,0			⅔
<b>Reykjanesbær</b>					
Uppgjör vegna framkvæmda 2005	1,4				⅔
Innri Njarðvík, Hákotstangi–Seyla (150 m – 1500 m <sup>3</sup> )		5,0			⅔
<b>Vogar svf.</b>					
Knarrarnes – verklok frá 2006	12,4				⅔
Brunnastaðahverfi, Halakot–Skjaldarkot – verklok frá 2006	9,0				⅔
Vogavík, Sæbyli (fiskeldi) (40 m – 250 m <sup>3</sup> )	0,8				⅔
Vogar, Hvammsgata (100 m – 1.500 m <sup>3</sup> )	4,7				⅔
Vogar, Marargata, hækkun og styrking sjóvarnar (50 m – 400 m <sup>3</sup> )	1,3				⅔
Kálfatjörn, golfvöllur og nágrenni (250 m – 3.700 m <sup>3</sup> )	13,2				⅔
Norðurkot við Kálfatjörn, menningarminjar, gamalt sjóhús (50 m – 500 m <sup>3</sup> )				3,6	⅔
<b>SUÐVESTURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Hafnarfjörður</b>					
Uppgjör vegna framkvæmda 2006	10,4	39,3			⅔
<b>Álftanes, svf.</b>					
Við Hlið (70 m – 660 m <sup>3</sup> + 40 m – 240 m <sup>3</sup> = 900 m <sup>3</sup> )	4,5				⅔
Sunnan við sjómerki (Akarakoti) (300 m <sup>3</sup> og endurröðun)	0,9				⅔
Helguvík vestur (180 m – 3.100 m <sup>3</sup> )	9,8				⅔
Skansinn, sjóvörn og Seilugarður, styrking (240 m – 2.400 m <sup>3</sup> )				7,8	⅔
Hliðsnes, lengja sjóvörn sem komin er til austurs (um 250 m – 1.500 m <sup>3</sup> )				4,9	⅔
<b>Seltjarnarneskaupstaður</b>					
Búðatjörn–Svörtubakkar, endurröðun og styrking		4,0			⅔
Lambastaðagrandi–botn víkurinnar (hér er fyrirhugað að reisa skólþælustöð, 80 m – 800 m <sup>3</sup> )		2,6			⅔
Melshúsabryggja–austur fyrir Lambastaðavör (150 m + styrking 70 m – 1.800 m <sup>3</sup> )		1,7			⅔
<b>REYKJAVÍK</b>					
Kjalarnes, framan við Grundarhverfi og upp að Klébergi (610 m – 6.200 m <sup>3</sup> )		21,0			⅔
Kjalarnes, framan við Klébergsskóla inn að Vallarlæk (180 m – 2.000 m <sup>3</sup> )		7,3			⅔
Skerjafjörður frá Skildingatanga vestur fyrir gatnamót Einarsness/Suðurgötu og Glitanness (850 m – 12.750 m <sup>3</sup> )			31,2	4,6	⅔

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.	Hluttur ríkissj.
<b>ÓSKIPT</b>					
Óskipt til sjóvarna	8,0	9,8	11,4	9,9	‰
<b>Áætlaður heildarkostnaður við sjóvarnir samtals:</b>	<b>300,1</b>	<b>157,5</b>	<b>159,3</b>	<b>151,9</b>	
<b>Alls 2007–2010</b>				<b>768,8</b>	

#### 4. VEGÁÆTLUN

##### 4.1 Fjármál.

##### Áætlun um fjáröflun.

Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr. (vísitala vegagerðar 8900)	2007	2008	2009	2010	2007–2010
<b>4.1.1 Tekjur og framlög</b>					
1.1 Markaðar tekjur					
1. Bensíngjald	6.590	6.656	6.722	6.790	26.758
2. Þungaskattur km-gjald	1.000	1.020	1.040	1.061	4.121
3. Olúfgjald	4.920	5.481	5.563	5.647	21.611
4. Leyfisgjöld flutninga	4	4	4	4	16
5. Leyfisgjöld leigubifreiða	6	6	6	6	24
<b>Markaðar tekjur samtals</b>	<b>12.520</b>	<b>13.167</b>	<b>13.335</b>	<b>13.508</b>	<b>52.530</b>
1.2 Ríkisframlag	2.694	5.865	4.573	4.521	17.653
1.3 Ráðstöfun á söluandvirði Símans	1.500	7.200	3.700	2.600	15.000
1.4 Framlag til jarðganga	1.750	3.222	3.235	3.185	11.392
<b>Framlag úr ríkissjóði samtals</b>	<b>5.944</b>	<b>16.287</b>	<b>11.508</b>	<b>10.306</b>	<b>44.045</b>
<b>Tekjur og framlög samtals</b>	<b>18.464</b>	<b>29.454</b>	<b>24.843</b>	<b>23.814</b>	<b>96.575</b>
<b>4.1.2 Viðskiptahreyfingar</b>					
Afborganir lána til ríkissjóðs:					
v/vegtenginga Hvalfjarðarganga	-40	-40			-80
v/ferja	-274				-274
v/skuldur frá 1999		-140	-180	-180	-500
<b>Viðskiptahreyfingar samtals</b>	<b>-314</b>	<b>-180</b>	<b>-180</b>	<b>-180</b>	<b>-854</b>
<b>TIL RÁÐSTÖFUNAR</b>	<b>18.150</b>	<b>29.274</b>	<b>24.663</b>	<b>23.634</b>	<b>95.721</b>
<b>Sérstök fjáröflun</b>		<b>3.000</b>	<b>3.300</b>	<b>3.200</b>	<b>9.500</b>

## Skipting útgjalda.

Fjárhæðir í m.kr.	2007	2008	2009	2010
<b>GJÖLD</b>				
<b>4.1.3 Rekstur og þjónusta</b>				
1. Yfirstjórn.....	332	385	399	405
2. Umsýslugjald til rikissjóðs.....	59	60	60	60
3. Upplýsingaþjónusta.....	91	97	101	101
4. Umferðarefirlit.....	70	115	115	115
5. Þjónusta.....	3.091	3.278	3.369	3.465
1. Þjónustusvæði.....	316	330	331	338
2. Vegir og vegyfirborð.....	533	569	583	590
3. Bryr og veggöng.....	87	94	101	104
4. Vegmerkingar og vegbúnaður.....	592	620	639	651
5. Þéttbýlisvegir.....	356	378	377	390
6. Vetrarþjónusta.....	1.207	1.287	1.338	1.392
6. Almennings-samgöngur.....	1.182	1.230	1.203	904
1. Ferjur og flóabátar.....	747	800	769	470
Þar af afb. ferjulána til rikissjóðs.....	-274			
2. Áætlunarflug.....	245	240	244	244
3. Sérleyfi á landi.....	190	190	190	190
7. Rannsóknir.....	117	119	135	137
8. Minjar og saga.....	15	24	24	24
<b>Rekstur og þjónusta samtals:</b> .....	<b>4.683</b>	<b>5.308</b>	<b>5.406</b>	<b>5.211</b>
<b>4.1.4 Viðhald</b>				
1. Endurnýjun bundinna slitlaga.....	1.130	1.183	1.250	1.315
2. Malarvegir.....	240	249	270	290
3. Styrkingar og endurbætur.....	890	921	1.600	1.800
4. Bryr, varnargarðar og veggöng.....	290	298	350	370
5. Öryggisaðgerðir.....	185	189	200	200
6. Umferðaröryggisáætlun.....	109	109	110	110
7. Vatnaskemmdir.....	170	179	180	180
8. Viðhald girðinga.....	67	67	70	75
9. Frágangur gamalla efnisnáma.....	33	32	35	35
<b>Viðhald samtals:</b> .....	<b>3.114</b>	<b>3.227</b>	<b>4.065</b>	<b>4.375</b>
<b>4.1.5 Stofnkostnaður</b>				
1. Grunnnet.....	8.183	17.949	12.572	11.423
1. Almenn verkefni.....	571	578	518	518
2. Verkefni á höfuðborgarsvæði.....	1.002	3.308	2.213	2.213
3. Verkefni á landsbyggð.....	3.300	3.581	2.846	2.847
Þar af afb. lána v. Hvalfj. til rikissjóðs.....	-40	-40		
4. Söluandvirði Símans.....	1.500	7.200	3.700	2.600
5. Jarðgangaáætlun.....	1.750	3.222	3.235	3.185
6. Landsvegir í grunnneti.....	60	60	60	60
<b>Grunnnet samtals:</b> .....	<b>8.143</b>	<b>17.909</b>	<b>12.572</b>	<b>11.423</b>
2. Tengivegir.....	640	1.151	1.144	1.144
3. Til brúagerðar.....	317	523	346	346
1. Bryr 10 m og lengri.....	287	493	316	316
2. Smábryr.....	30	30	30	30
4. Ferðamannaleiðir.....	195	196	192	192
5. Þjóðgarðavegir.....	324	272	240	240
6. Girðingar.....	75	80	90	95
7. Landsvegir utan grunnnets.....	119	120	119	119
8. Safnvegir.....	350	358	357	357
9. Styrkvegir.....	70	70	72	72
10. Reiðvegir.....	60	60	60	60
<b>Útan grunnnets samtals:</b> .....	<b>2.150</b>	<b>2.830</b>	<b>2.620</b>	<b>2.625</b>
Afskrift markaðra tekna.....	60			
<b>Stofnkostnaður samtals:</b> .....	<b>10.353</b>	<b>20.739</b>	<b>15.192</b>	<b>14.048</b>
<b>GJÖLD</b> .....	<b>18.150</b>	<b>29.274</b>	<b>24.663</b>	<b>23.634</b>
<b>Gjöld samkvæmt sérstakri fjáröflun</b> .....		<b>3.000</b>	<b>3.300</b>	<b>3.200</b>

## 4.2 Sundurliðun einstakra gjaldaliða.

### 4.2.1 Grunnnet.

#### 4.2.1.1 Almenn verkefni.

Fjármagni til almennra verkefna er skipt eftir sömu reglu og notuð var fyrir árin 2007 og 2008 í vegáætlun fyrir árin 2005–2008. Við skiptinguna er tekið mið af lengd og umferð stofnvega í viðkomandi kjördæmi.

	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.
Suðurkjördæmi	126	128	118	118
Suðvesturkjördæmi	57	57	40	40
Norðvesturkjördæmi	215	218	200	200
Norðausturkjördæmi	173	175	160	160
<b>Almenn verkefni samtals:</b>	<b>571</b>	<b>578</b>	<b>518</b>	<b>518</b>

Skipting til einstakra verkefna fer fram við afgreiðslu áætlunarinnar á Alþingi.

#### 4.2.1.2 Verkefni á höfuðborgarsvæði.

Vegnr.	Vegheiti Heiti verkefnis	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.
1	Hringvegur Breikkun, Skarhólabraut–Langitangi Lagfæring gatnamóta		25	370	
40	Hafnarfjarðarvegur Kringlumýrarbraut–Miklabraut Gatnamót við Nýbýlaveg		226	364 194	1.663
41	Reykjanesbraut Laugarnesvegur–Dalbraut Gatnamót við Bústaðaveg Gatnamót við Arnarnesveg Gatnamót við Vífilsstaðaveg Gatnamót við Urriðaholtsveg Kaldárselsvegur–Krýsuvíkurvegur	85 115	390 930 280 359	240 370	
42	Krýsuvíkurvegur Reykjanesbraut–Ásvellir		100		
49	Nesbraut Bráðabirgðagatnamót við Kringlumýrarbraut Færsla Hringbrautar	135 40	125		
409	Hlíðarfótur Hringbraut–Samgöngumiðstöð	110			
411	Arnarnesvegur Gatnamót við Fífuhvamsveg Reykjanesbraut–Rjúpnavegur Rjúpnavegur–Breiðholtsbraut	50	240	70 165	400
415	Álftanesvegur Hafnarfjarðarvegur–Bessastaðavegur	217	483		
450	Sundabraut Sæbraut–Geldinganes	100			

Vegnr. Vegheiti	2007	2008	2009	2010
Heiti verkefnis	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
Göngubrýr og undirgöng	70	70	70	70
Smærri verk og ófyrirséð	80	80	80	80
<b>Verkefni á höfuðborgarsvæði samtals</b>	<b>1.002</b>	<b>3.308</b>	<b>2.213</b>	<b>2.213</b>

#### 4.2.1.3 Verkefni á landsbyggð.

Heiti verkefnis	2007	2008	2009	2010
Vegnr. Vegheiti	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
Kaflanr. Kafflaheiti				
<b>Hringvegur á Suðurlandi</b>				
1 Hringvegur				
v8-v9 Um Hornafjarðarfliót		170	250	362
d8 Selfoss–Hafravatnsvegur	325			
<b>Bakkavegur</b>				
253 Bakkavegur				
04 Flugvöllur–ferjuhöfn			35	35
<b>Bræðratunguvegur</b>				
358 Bræðratunguvegur				
01 Um Hvítá	80	100	265	300
<b>Suðurstrandarvegur</b>				
427 Suðurstrandarvegur				
12–13 Herdísarvík–Þorlákshöfn				140
<b>Lyngdalsheiðarvegur</b>				
365 Lyngdalsheiðarvegur				
01 Laugvatnsvegur–Þingvallavegur	50	370		
<b>Reykjanesbraut, Hafnarfjörður–Keflavík</b>				
41 Reykjanesbraut				
15–18 Krýsuvíkurvegur–Víknavegur	347	420		
<b>Keflavíkurvegur</b>				
424 Keflavíkurvegur				
01 Reykjanesbraut–Njarðarbraut			125	
<b>Hringvegur á Norðvesturlandi</b>				
1 Hringvegur				
g1 Hvalfjarðartengingar	62	62		
g6 Um Borgarnes	20			
h0–h1 Grafarkot–Brekunef	85	85	110	100
k1 Um Hrótafjörð	225	40		
n0–n1 Um Norðurárdal í Skagafirði	205	205	90	
<b>Snæfellsnesvegur</b>				
54 Snæfellsnesvegur				
10 Um Fróðárheiði				100
14 Um Kolgrafafjörð	166			
<b>Vestfjarðavegur</b>				
60 Vestfjarðavegur				
08 Svínadalur–Flókalundur	300	380	300	580
<b>Djúpvvegur</b>				
61 Djúpvvegur				
10 Heydalsá–Þorpar				95
26–29 Ísafjörður–Mjóifjörður	630	700	210	185
38–45 Súðavík–Bolungarvík	20	20		

Heiti verkefnis Vegnr. Vegheiti Kaflanr. Kaflaheiti	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.
<b>Þjóðbraut</b>				
509 Akranesvegur				
01 Um Þjóðbraut			25	75
<b>Vegur um Arnkötludal</b>				
605 Tröllatunguvegur				
01 Vestfjarðavegur–Djúpvvegur		100	40	
<b>Þverárfjallsvegur</b>				
744 Þverárfjallsvegur				
03 Skagavegur–Sauðárkrókur	120	20	170	
<b>Hringvegur á Norðausturlandi</b>				
1 Hringvegur				
p7–p8 Gatnamót á Akureyri	10	20		
s6–s7 Um Skjöldólfsstaðafjall			300	
t6 Litla Sandfell–Skriðdalsvegur			100	100
u4 Berufjarðarbotn				200
u7 Valtýskambur–Sandbrekka		120	60	
v1 Þvottár- og Hvalnesskriður	200		100	
<b>Snjóflóðavarnir á Ólafsfjarðarvegi</b>				
82 Ólafsfjarðarvegur				
05 Snjóflóðavörn við Sauðanes				50
<b>Norðausturvegur</b>				
85 Norðausturvegur				
14b Katastaðir–Fremri Háls, um Hófskarð	340	495		
14c Fremri-Háls–Sævarland				210
43 Vopnafjörður–Brunahvammsháls	100	125	220	300
<b>Kísilvegur</b>				
87 Kísilvegur				
02 Hólasandur–Geitafellsá		40	25	
<b>Orku- og iðjuvegir</b>				
92 Norðfjarðarvegur				
07 Hólmaháls		94	406	
<b>Samgöngurannsóknir</b>	15	15	15	15
<b>Verkefni á landsbyggð samtals</b>	<b>3.300</b>	<b>3.581</b>	<b>2.846</b>	<b>2.847</b>

#### 4.2.1.4 Söluandvirði Símans.

Heiti verkefnis Vegnr. Vegheiti Kaflanr. Kaflaheiti	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.
<b>Hornafjarðarfljót</b>				
1 Hringvegur				
v8–v9 Um Hornafjarðarfljót		400	400	
<b>Gatnamót við Nesbraut</b>				
1 Hringvegur				
e3 Gatnamót við Nesbraut	400	200		
<b>Bræðratunguvegur</b>				
358 Bræðratunguvegur				
01 Um Hvítá		100	200	
<b>Reykjanesbraut</b>				
41 Reykjanesbraut				
15 Kaldárselsvegur–Krýsuvíkurvegur		420	300	

Heiti verkefnis	2007	2008	2009	2010
Vegnr. Vegheiti	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
Kaflanr. Kaflaheiti				
15–18 Krýsuvíkurvegur–Víknavegur	700	180		
<b>Suðurstrandarvegur</b>				
427 Suðurstrandarvegur				
12–13 Herdísarvík–Þorlákshöfn		200	200	
<b>Sundabraut</b>				
450 Sundabraut				
01 Sæbraut–Geldinganes		4.000	2.000	2.000
<b>Vestfjarðavegur</b>				
60 Vestfjarðavegur				
08–31 Svínadalur–Flókalundur		300	200	200
<b>Arnkótludalur</b>				
605 Tröllatunguvegur				
01 Vestfjarðavegur–Djúpvvegur	200	600		
<b>Þverárfjallsvegur</b>				
744 Þverárfjallsvegur				
03 Skagavegur–Sauðárkrókur	200	100		
<b>Norðausturvegur</b>				
85 Norðausturvegur				
14b Katastaðir–Fremri Háls (Hófaskarð)		500		
14c Fremri Háls–Sævarland			100	
14d Rauфарhafnarleið			100	150
43 Vopnafjörður–Brunahvammsháls		200	200	250
<b>Söluandvirði Símans samtals</b>	<b>1.500</b>	<b>7.200</b>	<b>3.700</b>	<b>2.600</b>

#### 4.2.1.5 Jarðgöng.

Heiti verkefnis	2007	2008	2009	2010
	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
Óshlíðargöng		1.230	1.250	1.200
Héðinsfjarðargöng	1.750	1.992	1.985	1.985
<b>Jarðgöng samtals</b>	<b>1.750</b>	<b>3.222</b>	<b>3.235</b>	<b>3.185</b>

#### 4.2.2 Utan grunnnets.

##### 4.2.2.1 Tengivegir.

Fjármagn til tengivega skiptist milli kjördæma samkvæmt reiknilíkingu, sem notuð hefur verið undanfarið. Líkingin gefur eftirfarandi niðurstöður:

	2007	2008	2009	2010
	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
Suðurkjördæmi	204	368	372	372
Suðvesturkjördæmi	39	69	52	52
Norðvesturkjördæmi	237	426	430	430
Norðausturkjördæmi	160	288	290	290
<b>Tengivegir samtals</b>	<b>640</b>	<b>1.151</b>	<b>1.144</b>	<b>1.144</b>

Skipting fjár til einstakra verkefna fer fram við afgreiðslu áætlunarinnar á Alþingi.

#### 4.2.2.2 Ferðamannaleiðir.

Fjármagni til ferðamannaleiða er skipt á kjördæmi svipað og verið hefur við gerð veg-  
áætlunar að undanfögnu.

	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.
Suðurkjördæmi	48	49	47	47
Suðvesturkjördæmi	12	12	12	12
Reykjavík	12	12	12	12
Norðvesturkjördæmi	70	70	69	69
Norðausturkjördæmi	53	53	52	52
<b>Ferðamannaleiðir samtals</b>	<b>195</b>	<b>196</b>	<b>192</b>	<b>192</b>

Skipting fjár á einstök verkefni fer fram við afgreiðslu áætlunarinnar á Alþingi.

#### 4.2.2.3 Þjóðgarðavegir.

Vegir í og við þjóðgarða.

	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.
Uxahryggjavegur	29	27		50
Útnesvegur um þjóðgarð	110	60	100	
Dettifossvegur	185	185	140	190
<b>Þjóðgarðavegir samtals</b>	<b>324</b>	<b>272</b>	<b>240</b>	<b>240</b>

#### 4.2.3 Sérstök fjáröflun.

Vegir út frá höfuðborgarsvæðinu.

Heiti verkefnis					
Vegnr.	Vegheiti	2007 millj. kr.	2008 millj. kr.	2009 millj. kr.	2010 millj. kr.
Kaflanr. Kaflaheiti					
Hringvegur á Suðurlandi					
1	d5–e1 Selfoss–Hafravatnsvegur		1.400	1.400	1.400
Hringvegur á höfuðborgarsvæði					
1	e2–e3 Hafravatnsvegur–Vesturlandsvegur		700	900	900
1	f5–f6 Kjalarnes–Borgarnes		800	900	800
	Vaðlaheiðargöng		100	100	100
<b>Sérstök fjáröflun samtals</b>			<b>3.000</b>	<b>3.300</b>	<b>3.200</b>

### 4.3. Flokkun vega.

#### 4.3.1. Stofn- og tengivegir eftir kjördæmum.

##### Suðurkjördæmi.

- Hringvegur: Frá kjördæmamörkum við Krossanes í Hvalnesskriðum, um Lón og Almannaskarð, yfir Hornafjarðarfljótsbrú, hjá Gildraskeri, um Mýrar, Suðursveit, Breiðamerkursand, Örnefi og Skeiðarásand, um Fljótshverfi og Síðu, yfir Eldhraun og Kúðafljót sunnan Skaftártungu, um Mýrdalssand, Mýrdal, Sólheimasand, Eyjafjöll, Rangárvelli, Holt, Þjórsá, Flóa, Ölfus og Hellisheiði að kjördæmamörkum við Sand-skeið.
- Dalavegur: Frá Básaskersbryggju í Vestmannaeyjum, um Heiðarveg og Strembugötu að flugstöð.

- 25 Þykkvabæjarvegur: Af Hringvegi vestan við Ytri-Rangá á Ásveg hjá Miðkoti í Þykkvabæ.
- 26 Landvegur: Af Hringvegi í Holtum upp Holt og Land, um Galtalæk, austan við Þjórsá hjá Búrfelli að Þjórsárdalsvegi nálægt Sultarfit.
- 30 Skeiða- og Hrunamannavegur: Af Hringvegi í Flóa, um Skeið, hjá Reykjum, um brú á Stórolaxá, hjá Hrepphólum, um Flúðir, Skipholt og yfir Hvítá hjá Brúarhlöðum, á Biskupstungnabraut hjá Kjóstöðum.
- 31 Skálholtsvegur: Af Skeiða- og Hrunamannavegi hjá Reykjum, um Laugarás og Skálholt, á Biskupstungnabraut hjá Spóastöðum.
- 32 Þjórsárdalsvegur: Af Hrunamannavegi á Sandlækjarholti, um Þjórsárholt, sunnan Miðfells, upp Þjórsárdal, um Skeljafell, norðan Bjarnalóns yfir Þjórsá hjá Sandafelli og á Landveg litlu austar.
- 33 Gaulverjabæjarvegur: Af Hringvegi í Flóa um Gaulverjabæ og Stokkseyri á Eyrarbakkeveg ofan Eyrarbakka.
- 34 Eyrarbakkevegur: Af Hringvegi austan Ölfusárbrúar á Selfossi, um Eyrarbakka og Ölfusárós, á Þorlákshafnarveg.
- 35 Biskupstungnabraut: Af Hringvegi vestan Selfoss, um brú á Sogi, Svínavatn, brú á Brúará, Reykholt, Vatnsleysu, Múla og Geysi að þjónustumiðstöð við Gullfoss. (Þaðan er hann landsvegur yfir Kjöl, að Blönduvirkjun) Frá vegamótum við Blönduvirkjun, á Svínvetningabraut hjá Syðri-Löngumýri.
- 36 Þingvallavegur: Af Biskupstungnabraut austan við Sog, um Ljósafoss, austan Þingvallavatns, um Gjábakka og Þingvöll, að kjördæmamörkum á Mosfellsheiði.
- 37 Laugarvatnsvegur: Af Biskupstungnabraut hjá Svínavatni, um Laugarvatn á Biskupstungnabraut hjá Múla.
- 38 Þorlákshafnarvegur: Af Hringvegi nálægt Hveragerði, að Suðurvaragarði í Þorlákshöfn.
- 39 Þrengslavegur: Af Hringvegi í Svínahrauni, um Þrengsli á Þorlákshafnarveg í Ölfusi.
- 41 Reykjanesbraut: Frá kjördæmamörkum austan Hvassahrauns, um Vatnsleysustrandarheiði, ofan Keflavíkur, að Leifsstöð.
- 42 Krýsuvíkurvegur: Frá kjördæmamörkum norðan Vatnsskarðs, með fram Kleifarvatni, fram hjá Krýsuvíkurbæ á Suðurstrandarveg í Krýsuvík.
- 43 Grindavíkurvegur: Af Reykjanesbraut á Vogastapa, um Ránargötu, að Grindavíkurhöfn.
- 44 Hafnavegur: Af Reykjanesbraut í Njarðvík, að Höfnum.
- 45 Garðskagavegur: Frá hringtorgi á Reykjanesbraut við Rósaselstjarnir ofan Keflavíkur, um Gerðar og Sandgerði, ofan Básenda, á Hafnaveg austan Ósabotna.
- 46 Víknavvegur: Af Reykjanesbraut á Fitjum, um Njarðvík, að Njarðvíkurhöfn.
- 48 Kjósarskarðsvegur: Frá kjördæmamörkum vestan Stíflisdalsvatns, um Fellsenda, á Þingvallaveg á Mosfellsheiði.
- 52 Uxahryggjavegur: Frá kjördæmamörkum hjá Sæluhúsahæðum, um Brunna og Tröllháls, á Þingvallaveg á Þingvöllum.
- 201 Vallavegur: Af Hringvegi vestan við Brúará á Hringveg austan við Brunná.
- 202 Prestsbakkavegur: Af Hringvegi austan Breiðbalakvíslar, um Prestsbakkavöll, að heimreið að Prestsbakka.
- 204 Meðallandsvegur: Af Hringvegi við Skaftárbrú, niður Landbrot austanvert, um Eldvatnsbrú hjá Syðrifljótum, um Langholt og Leiðvöll í Meðallandi, á Hringveg austan Kúðafljóts.

- 205 Klausturvegur: Af Hringvegi við Skaftárbrú að Kirkjubæjarklaustri.
- 206 Holtsvegur: Af Hringvegi að Hunkubökkum.
- 208 Skaftártunguvegur: Af Hringvegi vestast í Eldhrauni, yfir Eldvatn hjá Ásum, um Skaftártungu að Fjallabaksleið nyrðri.
- 209 Hrífunesvegur: Af Hringvegi nálægt Laufskálavörðu, um Hrífunes, á Skaftártunguveg austan Tungufljótsbrúar.
- 210 Ljótastaðavegur: Af Skaftártunguvegi nálægt Gröf, um Gröf og Borgarfell, um brú á Tungufljóti undan Snæbýli, að vegamótum að Snæbýli.
- 211 Álftaversvegur: Af Hringvegi við Skálmarbrú á Mýrdalssandi, um Herjólfstaði, á Hryggjaveg hjá Þykkvabæjarklaustri.
- 212 Hryggjavegur: Af Álftaversvegi nálægt Holti, um Jórvíkurhryggi, á Álftaversveg hjá Þykkvabæjarklaustri.
- 214 Kerlingardalsvegur: Af Hringvegi að Höfðabrekku.
- 215 Reynishverfisvegur: Af Hringvegi hjá Fossholtum, að Presthúsum.
- 218 Dyrhólavegur: Af Hringvegi hjá Litlahvammi í Mýrdal, að heimreið að Vatnsskarðshólum.
- 219 Péturseyjarvegur: Af Hringvegi austan Péturseyjar, um Pétursey og Eyjarhóla, á Hringveg vestan Péturseyjar.
- 222 Mýrdalsjökulsvegur: Af Hringvegi á Sólheimasandi, að Sólheimakoti.
- 238 Fellavegur: Af Dalavegi í Vestmannaeyjum, sunnan Smáragötu, milli Fella, á Dalaveg við flugstöð.
- 239 Eldfellsvegur: Af Fellavegi við Helgafellsbraut, um Eldfellshraun, að bílastæði ofan Viðlagafjöru.
- 240 Stórhöfðavegur: Af Dalavegi (Skildinganesvegi) ofan Básaskersbryggju, með fram vesturmörkum byggðar, að Stórhöfðavita.
- 242 Raufarfellsvegur: Af Hringvegi vestan Kaldaklifsár, um Raufarfellsbæi, á Hringveg austan Svaðbælisár.
- 243 Leirnavegur: Af Hringvegi vestan Svaðbælisár, um Rauðsbakka og Leirnahverfi, á Hringveg austan við Steina.
- 245 Hverfisvegur: Af Hringvegi vestan Holtsár, um Holtshverfi, á Hringveg austan Írár.
- 246 Skálavegur: Af Hringvegi vestan Holtsár, um Skálabæi, á Hringveg austan við Hvamm.
- 247 Sandhólmavegur: Af Hringvegi við Hvamm, um Efraholt, á Hringveg hjá Fitjamýri.
- 248 Merkurvegur: Af Þórsmerkurvegi austan Markarfljóts, að Stórumörk.
- 249 Þórsmerkurvegur: Af Hringvegi austan Markarfljóts hjá Seljalandi, að Merkurvegi.
- 250 Dímonarvegur: Af Hringvegi hjá Dalsseli, fram hjá Stóra-Dímon, á Fljótshlíðarveg við Merkjaá.
- 251 Hólmabæjavegur: Af Hringvegi hjá Dalsseli, um Borgareyrar og Miðey, á Bakkaveg sunnan Álftharhóls.
- 252 Landeyjavegur: Af Hringvegi austan Þverár um Fróðholt, Þúfu og Bergþórshvol, á Bakkaveg við félagsheimilið Gunnarshólma.
- 253 Bakkavegur: Af Hringvegi austan Affalls, um Voðmúlastaði, Gunnarshólma og Guðnastaði, að flugstöð við Bakkflugvöll.
- 255 Akureyjarvegur: Af Hringvegi við Hemlu, um Strönd, á Landeyjaveg nálægt Akurey.
- 261 Fljótshlíðarvegur: Af Hringvegi á Hvolsvelli, inn Fljótshlíð, um Múlakot, að Fljótssdal.
- 262 Vallarvegur: Af Fljótshlíðarvegi hjá Sunnuhvoli, um Efrahvol, að Markaskarði.

- 264 Rangárvallavegur: Af Hringvegi vestan Eystri-Rangár, upp Rangárvelli, um Keldur og Gunnarsholt, niður Rangárvelli, á Hringveg vestan Varmadals.
- 266 Oddavegur: Af Hringvegi vestan við Strönd, að Odda.
- 267 Selalækjarvegur: Af Hringvegi við Varmadal, að Selalæk.
- 268 Þingskálavegur: Af Rangárvallavegi vestan Gunnarsholts, um Þingskála og Hóla, um brú á Rangá ofan við Galtalæk, á Landveg norðan Galtalækjarskógar.
- 271 Árbæjarvegur: Af Hringvegi vestan Ytri-Rangár, um Árbæ og Nónholt, á Landveg hjá Köldukinn.
- 272 Bjallavegur: Af Árbæjarvegi á Nónholti, um Bjalla, á Landveg hjá Þúfu.
- 273 Bugavegur: Af Hringvegi vestan við Lyngás, að Veteifsholti.
- 275 Ásvegur: Af Hringvegi við Landvegamót, um Áshverfi, Sandhólaferju, Háfshverfi og Þykkvabæ, að Hrauk.
- 281 Sumarliðabæjarvegur: Af Hringvegi hjá Sléttalandi, um Sumarliðabæ, á Landveg hjá Þjóðólfshaga.
- 282 Ásmundarstaðavegur: Af Hringvegi við Áshól, að Ásmundarstöðum.
- 284 Heiðarvegur: Af Hringvegi vestan við Einbúa, um Heiði, Kamb og Gíslholt, á Hagabraut.
- 286 Hagabraut: Af Landvegi ofan Lýtingsstaða, um Raftholt, Haga og Stúfholt, á Landveg neðan við Köldukinn.
- 288 Kálfholtsgvegur: Af Hringvegi hjá Einbúa, um Hamra og Kálfholt, á Hringveg á Lónsheiði.
- 302 Urriðafossvegur: Af Hringvegi vestan Þjorsár, um Urriðafoss, á Villingaholtsgveg nálægt Villingaholti.
- 303 Ölvisholtsgvegur: Af Hringvegi við Kjartansstaði, um Miklaholtshelli, að vegamótum við Ölvisholt.
- 304 Oddgeirshólavegur: Af Hringvegi hjá Hraungerði, um Oddgeirshóla og Langholt, á Hringveg nálægt Túni.
- 305 Villingaholtsgvegur: Af Hringvegi í Flóa, um Villingaholt, suður með Þjorsá, um Fljótshóla, á Gaulverjabæjarveg norðan Loftsstaða.
- 308 Hamarsvegur: Af Gaulverjabæjarvegi hjá Gaulverjabæ, um Hamar og Skógsnes, á Villingaholtsgveg hjá Villingaholti.
- 309 Kolsholtsgvegur: Af Villingaholtsgvegi hjá Vatnsenda, að vegamótum að Kolsholtshelli.
- 310 Votmúlavegur: Af Eyrarbakkevegi hjá Geirakoti, um Votmúla, á Gaulverjabæjarveg við Smjördali.
- 311 Önundarholtsgvegur: Af Gaulverjabæjarvegi norðan Meðalholts, um Súluholt, á Villingaholtsgveg norðan Önundarholts.
- 312 Vorsabæjarvegur í Flóa: Af Gaulverjabæjarvegi móts við Seljatungu, um Vorsabæ á Hamarsveg við Syðrivöll.
- 314 Holtsgvegur: Af Gaulverjabæjarvegi nálægt Klængsseli, um Holt, á Gaulverjabæjarveg á Stokkseyri.
- 316 Kaldaðarnesvegur: Af Eyrarbakkevegi nálægt Sandvík, að vegamótum að Litlu-Sandvík.
- 321 Skeiðháholtsgvegur: Af Skeiðavegi móts við Löngumýri, að Skeiðháholti.
- 322 Ólafsvallavegur: Af Skeiðavegi, að Ólafsvöllum.
- 324 Vorsabæjarvegur: Af Skeiðavegi hjá Brautarholti, um Vorsabæ og Álfstaði, á Skálholtsgveg litlu austar.

- 325 Gnúpverjavegur: Af Þjórsárdalsvegi vestan Kálfár, um Hamarsheiði, á Þjórsárdalsveg vestan Þverár.
- 326 Hælsvegur: Af Gnúpverjavegi vestan Kálfár, hjá Hæl, að heimreið að Steinholti.
- 328 Stóra-Núpsvegur: Af Þjórsárdalsvegi hjá Minnanúpi, á Gnúpverjaveg við Ásaskóla.
- 329 Mástunguvegur: Af Gnúpverjavegi ofan við Ása, um Stóru-Mástungu, að Laxárdal.
- 333 Haukadalsvegur: Af Biskupstungnabraut, að Haukadalskirkju. (Þaðan er hann landsvegur norður að Skjaldbreiðarvegi).
- 337 Hlöðuvallavegur: Af Laugarvatnsvegi við Miðdal, að Miðdal. (Þaðan er hann landsvegur norður að Skjaldbreiðarvegi).
- 340 Auðsholtsvegur: Af Hrunamannavegi austan StóruLaxár, um Syðra-Langholt að Auðsholti.
- 341 Langholtsvegur: Af Hrunamannavegi hjá Flúðum, á Auðsholtsveg hjá Langholti.
- 343 Álfstétt: Af Eyrarbakkegi við hina gömlu Álfstétt, um Eyrarbakka, á Eyrarbakkegi á móts við Einarshöfn.
- 344 Hrunavegur: Af Hrunamannavegi við Flúðir, um Hruna, á Hrunamannaveg vestan Kirkjuskarðs.
- 345 Kaldbaksvegur: Af Hrunavegi hjá Hruna, að heimreið að Þverspyrnu.
- 350 Grafningsvegur neðri: Af Biskupstungnabraut við Alviðru, á Grafningsveg efri við Úlfjótssvatn.
- 351 Búrfellsvegur: Af Þingvallavegi hjá Ásgarði, um Búrfell og Klausturhóla, á Biskupstungnabraut austan Seyðishóla.
- 354 Sólheimavegur: Af Biskupstungnabraut við Minniborg, um Sólheima, á Biskupstungnabraut austan Svínvatns.
- 355 Reykjavegur: Af Biskupstungnabraut hjá Torfastöðum, á Laugarvatnsveg hjá Brúará.
- 356 Tjarnarvegur: Af Biskupstungnabraut hjá Vatnsleysu, á Reykjaveg hjá Tjörn.
- 358 Einholtsgvegur: Af Bræðratunguvegi á Pollengi austan Tungufljótsbrúar, um Einholt, á Hrunamannaveg sunnan Gýgjarhóls.
- 359 Bræðratunguvegur: Af Hrunamannavegi ofan Flúða, yfir Hvítá hjá Hvítárholti, á Biskupstungnabraut nálægt Felli.
- 360 Grafningsvegur efri: Af Þingvallavegi við Ýrufoss, um Grafning, á Þingvallaveg norðan Heiðarbæjar.
- 364 Eyjavegur: Af Laugarvatnsvegi norðan við Djúpin, að heimreið að Útey.
- 365 Lyngdalsheiðarvegur: Af Laugarvatnsvegi hjá Laugarvatni, á Þingvallaveg við Gjábakka.
- 366 Böðmódsstaðavegur: Af Laugarvatnsvegi undan Efstadalsfjalli, að Böðmódsstöðum.
- 374 Hvammsvegur: Af Hringvegi vestan Kögunarhóls, um Nýbýlahverfi og Gljúfur, á Hringveg vestan Kotstrandar.
- 375 Arnarbælisvegur: Af Hringvegi hjá Sandhóli, að Auðsholti.
- 376 Breiðamörk: Af Hringvegi, um Hveragerði, fram hjá Grýtu, að Gufudal.
- 377 Reykjavegur Hveragerði: Af Breiðumörk nálægt hótél Örk, um Austurmörk og Reykjamörk, um brú á Varmá að garðyrkjuskóla.
- 379 Hafnarvegur Þorlákshöfn: Af Þorlákshafnarvegi að ferjuhöfn við Svartaskersbryggju.
- 420 Vatnsleysustrandarvegur: Af Reykjanesbraut við Kúagerði, um Vatnsleysuströnd að Vogum.
- 421 Vogavegur: Af Reykjanesbraut móti Vogum, að höfn í Vogakauptúni.
- 423 Miðnesheiðarvegur: Af Garðskagavegi norðan Keflavíkur, á Sandgerðisveg á Miðnesheiði.

- 424 Keflavíkurvegur: Af Reykjanesbraut ofan Keflavíkur, um Flugvallarveg að Keflavíkurhöfn.
- 425 Nesvegur: Af Hafnavegi í Höfnum, um Reykjanes, á Grindavíkurveg ofan Grindavíkur.
- 427 Suðurstrandarvegur: Af Grindavíkuregi í Grindavík, um Ísólfskála, Krýsuvík, Herdísarvík og Selvog, á Þorlákshafnarveg ofan Þorlákshafnar.
- 429 Sandgerðisvegur: Frá hringtorgi á Reykjanesbraut við Rósaselstjarnir ofan Keflavíkur, um Miðnesheiði, á Garðskagaveg í Sandgerði.
- 435 Nesjavallaleið: Frá kjördæmamörkum sunnan við Eiturhól á Mosfellsheiði, um Dyrafjöll, á Grafningsveg efri norðan Nesjavalla.
- 982 Flugvallarvegur Hornafirði: Af Hringvegi hjá Laxá, að flugvelli.
- 983 Miðfellsvegur: Af Hoffellsvegi, að Miðfelli.
- 984 Hoffellsvegur: Af Hringvegi vestan Hoffellsárbrúar, að vegamótum við Birkifell.
- 986 Rauðabergsvegur: Af Hringvegi austan Djúpár, að vegamótum að Rauðabergi II.
- 2027 Hrunavegur: Af Hringvegi, að Teygingarlæk.
- 2050 Fossvegur: Af Hringvegi, að Fossi 2 og 3.
- 2075 Hörgslandsvegur: Af Hringvegi, að Hörgslandi.
- 2120 Giljavegur: Af Hringvegi, að Giljum.
- 2140 Brekknavegur: Af Hringvegi, að Brekkum 2a.
- 2160 Hvolavegur: Af Hringvegi, að Norðurhvoli.
- 2420 Skógavegur: Af Hringvegi, að kennarabústað.
- 2433 Grenstangavegur 1: Af Bakkavegi hjá Votmúlastöðum, á Hólmabæjaveg sunnan Grenstanga.
- 2440 Skógafossvegur: Af Skógavegi, að Búnaðarbankahúsi.
- 2470 Krossvegur: Af Bakkavegi við félagsheimilið Gunnarshólma, að Brúnalundi.
- 2480 Seljalandsvegur: Af Hringvegi hjá Seljalandi á Hringvegi hjá Seljalandi.
- 2520 Skíðbakkavegur: Af Landeyjavegi, að Skíðbakka 4.
- 2530 Skeggjastaðavegur: Af Landeyjavegi, að Vestritungu.
- 2540 Fíflholtshverfisvegur: Af Akureyjarvegi, að Gerðum.
- 2560 Eyjarvegur: Af Hringvegi, að Berjanesi.
- 2570 Akureyjarkirkjuvegur: Af Akureyjarvegi, að Akurey 1b.
- 2615 Torfastaðavegur: Af Fljótshlíðarvegi, að Torfastöðum 6.
- 2625 Lambeyjarvegur: Af Fljótshlíðarvegi, að Bjargarkoti.
- 2645 Kirkjulækjarvegur: Af Fljótshlíðarvegi, að Kirkjulækjarkoti.
- 2655 Vatnsdalsvegur: Af Fljótshlíðarvegi, að Tumastöðum.
- 2675 Lynghagavegur: Af Norðurgarði á Hvolsvelli, að Miðtúni.
- 2699 Ártúnsvegur: Af Landeyjavegi, að Bakkakoti.
- 2715 Gunnarsholtsvegur: Af Rangárvallavegi, að starfsmannabústöðum.
- 2725 Akurhólsvegur: Af Gunnarsholtsvegi, að Kornbrekkum.
- 2735 Helluvaðsvegur: Frá Hellu, að Helluvaði 1.
- 2755 Hellatúnsvegur: Af Ásvegi, að Hellatúni 3.
- 2765 Háarimavegur: Af Ásvegi, að Háarima 3.
- 2775 Bræðraborgarstígur: Af Ásvegi við Háabæjarkirkju, á Ásveg við Tjörn.
- 2784 Flagbjarnarholtsvegur: Af Landvegi, að Flagbjarnarholti 1.
- 2820 Laugalandsvegur: Af Landvegi, að Götu.
- 2840 Þverlækjarvegur: Af Hagabraut, að Þverlæk 3.
- 2860 Hjallanesvegur: Af Landvegi, að Hjallanesi 2.

- 2880 Laugavegur: Af Landvegi, að Minnivöllum.
- 2933 Lækjartúnsvegur: Af Kálfholtssvegi að Lækjarbrekku.
- 3020 Laugardælavegur: Af Hringvegi, að Laugardælakirkju.
- 3040 Ármótavegur: Af Oddgeirshólavegi, að Litlu-Ármótum.
- 3060 Forsætisvegur: Af Villingaholtssvegi, á Villingaholtssveg.
- 3669 Brattholtssvegur: Af Biskupstungnabraut að Brattholti.
- 3091 Ljónsstaðavegur: Af Votmúlavegi, að Ljónsstöðum.
- 3115 Arnarhólssvegur: Af Gaulverjabæjarvegi, að Hólshúsum.
- 3130 Holtsbýlavegur: Af Holtssvegi, að Holti 1.
- 3136 Hryggjarvegur: Af Ölvisholtssvegi, að Hrygg 2.
- 3145 Grundarvegur: Af Gaulverjabæjarvegi, að Vestrigrund 2.
- 3160 Baugsstaðavegur: Af Gaulverjabæjarvegi, að Baugsstöðum 2.
- 3175 Lækjamótavegur: Af Votmúlavegi, að Lækjamótum 2.
- 3220 Reykjavegur Skeiðum: Af Skálholtssvegi, að Reykjum 1.
- 3240 Ósabakkavegur: Af Skálholtssvegi, að Ósabakka 1.
- 3260 Hlemmiskeiðsvegur: Af Skeiðavegi, að Hlemmiskeið 1i.
- 3270 Kálfhólssvegur: Af Skeiðháholtssvegi vestan Háholts að Kálfhóli 2b.
- 3275 Blesastaðavegur: Af Skeiðavegi að Blesastöðum.
- 3280 Fjallsvegur: Af Vorsabæjarvegi, að Fjalli.
- 3304 Breiðanesvegur: Af Skeiðavegi að Sandlæk.
- 3307 Sandlækjarkotsvegur: Af Skeiðavegi að Sandlækjarkoti 2.
- 3312 Skarðsvegur: Af Hrunamannavegi, að Skarði 2.
- 3315 Þrándarholtssvegur: Af Þjórsárdalsvegi að Þrándarholti.
- 3320 Hlíðarvegur: Af Hælsvegi, að Hæli 3.
- 3321 Hamragerðisvegur: Af Heiðarbraut, að Ártúni.
- 3330 Knarrarholtssvegur: Af Þjórsárdalsvegi, að Brúnum.
- 3335 Háholtssvegur: Af Hælsvegi, að Vestra-Geldingaholti.
- 3339 Stóra-Núpsvegur: Af Stóra-Núpsvegi, að Stóra-Núpskirkju.
- 3367 Ásólfssstaðavegur: Af Þjórsárdalsvegi, að Ásólfssstöðun 1a\_S.
- 3346 Melhagavegur: Af Þjórsárdalsvegi, að Haga 1.
- 3357 Heiðarbraut: Af Þjórsárdalsvegi, á Gnúpverjaveg.
- 3365 Búrfellsvegur eystri: Af Þjórsárdalsvegi, að Eiríksbúð.
- 3405 Grafarbakkavegur: Af Hrunavegi, að Hverabakka.
- 3425 Hrepphólavegur: Af Hrunamannavegi, að Breiðási.
- 3435 Hvammsvegur eystri: Af Hrunamannavegi, að Hvammi.
- 3445 Hvítárholtssvegur: Af Hrunamannavegi, að Borgarási.
- 3450 Selsvegur: Af Hvítárholtssvegi, að Efra-Seli 2.
- 3455 Miðfellsvegur: Af Hrunamannavegi, að Götu.
- 3465 Laugavegur: Af Hrunavegi, að Reykjabóli.
- 3475 Unnarholtssvegur: Af Auðsholtssvegi, að Unnarholti.
- 3485 Birtingaholtssvegur: Af Auðsholtssvegi, að Birtingaholti 4.
- 3495 Hrafnkelsstaðavegur: Af Langholtssvegi, að Hrafnkelsstöðum 3.
- 3520 Laugarásvegur: Af Skálholtssvegi, að Skálholtssvegi.
- 3530 Helgastaðavegur: Af Skálholtssvegi, að Helgastöðum.
- 3540 Skálholtsstaðarvegur: Af Skálholtssvegi, að Skálholtsbýli.
- 3542 Vesturbyggðarvegur: Af Skálholtssvegi, að Klettaborg.
- 3550 Hrosshagavegur: Af Biskupstungnabraut, að Hrosshaga 2.

- 3556 Brekkugerðisvegur: Af Laugarásvegi, að Brekkugerði.  
3560 Dalbrúnavegur: Af Biskupstungnabraut, á Biskupstungnabraut.  
3570 Bergholtsvegur: Af Biskupstungnabraut, að Bergholti.  
3580 Norðurbrúnavegur: Af Biskupstungnabraut, að Bergholtsvegi.  
3590 Syðri-Reykjavegur: Af Reykjavegi, að Brún.  
3612 Vatnsleysuvegur: Af Tjarnarvegi, að Vatnsleysu 3.  
3616 Tjarnarvegur: Af Tjarnarvegi, að Litlu-Tjörn.  
3630 Hagavegur: Af Biskupstungnabraut, að Haga 3.  
3660 Efribrúarvegur: Af Þingvallavegi, að Ljósafossskólavegi.  
3710 Árbæjarvegur vestri: Af Hringvegi, að Hlíðútúni.  
3720 Hlíðardalsskólavegur: Af Krýsuvíkurvegi, að skólastjórabústað Hlíðardalsskóla.  
3730 Hraunsvegur: Af Þorlákshafnarvegi, að Hrauni 1b.  
3740 Bæjarhverfisvegur: Af Þorlákshafnarvegi, að Vötnum.  
3741 Efstadalsvegur: Af Laugarvatnsvegi, að Efstadal 1a.  
3747 Miðengisvegur: Af Biskupstungnabraut ofan við Kerið, að Miðengi 1.  
3753 Borgarbraut: Af Biskupstungnabraut, að Borgarbraut.  
3760 Hvolsvegur: Af Hringvegi, að Kvíarhóli.  
3765 Stærribæjarvegur: Af Sólheimavegi, að Stærribæ 2.  
3767 Eyvíkurvegur: Af Sólheimavegi, að Eyvík 1.  
3770 Þórustaðavegur: Af Hringvegi, að Kjarri.  
3771 Ormsstaðavegur: Af Sólheimavegi, að Ormsstöðum.  
3774 Sólheimavegur 1: Af Sólheimavegi, að Selhamri.  
3790 Bakkavegur: Af Þorlákshafnarvegi, að Bakka.  
3814 Ljósafossskólavegur: Af Efribrúarvegi, að Brúarási.  
3874 Skjálgarvegur: Af Árbæjarvegi, að Hrísum.  
3915 Kirkjuferjuvegur: Af Hringvegi, að Kirkjuferjuháleigu.  
3937 Vallavegur: Af Hringvegi austan Varmár, að Völlum.  
3939 Brúarhvammsvegur: Af Reykjavegi Hveragerði, að Brúarhvammi 2.  
3973 Lækjarvegur: Af Þorlákshafnarvegi vestan Hjalla, að Læk.  
4225 Brunnastaðavegur: Af Vatnsleysustrandarvegi, að Traðarkoti.  
4250 Útgarðsvegur: Af Garðskagavegi í Garði, um Útskála, á Garðskagaveg á móts við golfskála.  
4364 Sunnuhvolsvegur: Af Vatnsleysustrandarvegi, að Smáratúni.  
9727 Þinganesvegur: Af Hringvegi, að Grænahrauni.  
9739 Dilksnesvegur: Af Hafnarvegi, að Framnesi.  
9743 Hafnarnesvegur: Af Hafnarvegi, að Hafnarnesi.  
9746 Ártúnsvegur: Af Hringvegi, að Hólum 2.  
9765 Meðalfellsvegur: Af Hringvegi við Nesjakauptún, að götunni Hraunhóli.  
9811 Stórabólsvetur: Af Hringvegi, að Klettatúni.  
9842 Borgarhafnarvegur: Af Hringvegi, að Lækjarhúsum 1.  
9853 Kálfafellsstaðarvegur: Af Hringvegi, að Jaðri.  
9860 Halavegur: Af Hringvegi, að Hala 2.  
9868 Fagurhólsmýrarvegur: Af Hringvegi, að vegamótum Hemruvegur.  
9870 Hnappavallavegur: Af Hringvegi, að Hnappavöllum.  
9882 Hofsvetur: Af Hringvegi, að Hofi 1.  
9887 Hofavegur: Af Hofsveti, að Hofi 2.  
9892 Svínafellsvegur: Af Hringvegi, að Suðurbæ.

**Suðvesturkjördæmi.**

- 1 Hringvegur: Frá kjördæmamörkum við Sandskeið, um Lækjarbotna, að kjördæmamörkum við Hafravatnsveg á Geithálsi. Einnig frá kjördæmamörkum við Úlfarsfell, um Mosfellssveit, að kjördæmamörkum við Leirvogsa.
- 36 Þingvallavegur: Frá kjördæmamörkum á Mosfellsheiði, á Hringveg nálægt Köldukvísl.
- 40 Hafnarfjarðarvegur: Frá kjördæmamörkum í Fossvogsdal, um Kópavog og Garðabæ, á Reykjanesbraut við Kaplakrika.
- 41 Reykjanesbraut: Frá kjördæmamörkum við Breiðholtsbraut, um Kópavog, Garðabæ og Hafnarfjörð, að kjördæmamörkum austan Hvassahrauns.
- 42 Krýsuvíkurvegur: Af Reykjanesbraut sunnan við Hafnarfjörð, að kjördæmamörkum norðan Vatnsskarðs.
- 47 Hvalfjarðarvegur: Frá kjördæmamörkum við Kiðjafellsá, inn Hvalfjörð, að kjördæmamörkum í Hvalfjarðarbotni.
- 48 Kjósarskarðsvegur: Af Hvalfjarðarvegi norðan Laxár, um Reynivelli og Kjósarskarð, að kjördæmamörkum vestan Stíflisdalsvatns.
- 405 Sviðholtsvegur: Af Álftanesvegi gegnt Bessastaðavegi, að Hákotsvör.
- 410 Elliðaavatnsvegur: Af Arnarnesvegi í Leirdal, vestan Vífilsstaðavatns, á Reykjanesbraut ofan Hafnarfjarðar.
- 411 Arnarnesvegur: Af Hafnarfjarðarvegi á Arnarneshæð, yfir Reykjanesbraut við Hnoðraholt, um Rjúpnadalshlíð og norðvesturhlíð Vatnsendahvarfs, á Breiðholtsbraut.
- 412 Vífilsstaðavegur: Frá Hafnarsvæði í Arnarnesvogi, yfir Hafnarfjarðarveg sunnan Silfurtúns, um Garðabæ og Vífilsstaði, á Elliðaavatnsveg við Vífilsstaðavatn.
- 413 Breiðholtsbraut: Frá kjördæmamörkum við Breiðholtsbraut í Mjódd, vestur Digranesháls (Nýbýlaveg), á Hafnarfjarðarveg við Fossvog.
- 415 Álftanesvegur: Af Reykjanesbraut í Molduhrauni, um Engidal, út á Álftanes, að Jörfavegi.
- 416 Bessastaðavegur: Af Álftanesvegi nálægt Bessastöðum, að Bessastöðum.
- 417 Bláfjallavegur: Af Hringvegi neðan Sandskeiðs, norðan Stóra-Kóngsfells, á Krýsuvíkurveg nálægt Óbrynnishólum.
- 431 Hafravatnsvegur: Af Hringvegi norðan Hólmsár, um Miðdal, á Hringveg við Þverholt.
- 435 Nesjavallaleið: Af Hafravatnsvegi sunnan við Miðdal, um Miðdalsheiði, að kjördæmamörkum sunnan við Eiturhól á Mosfellsheiði.
- 460 Eyrarfjallsvegur: Af Hvalfjarðarvegi hjá Kiðafelli, sunnan Eyrarfjalls, á Hvalfjarðarveg hjá Felli.
- 461 Meðalfellsvegur: Af Hvalfjarðarvegi hjá Skorá, norðan Meðalfellsvatns, á Kjósarskarðsveg sunnan brúar á Laxá hjá Vindáshlíð.
- 470 Fjarðarbraut: Af Hafnarfjarðarvegi í Engidal um miðbæ Hafnarfjarðar, á Reykjanesbraut hjá Þorlákstúni.
- 4150 Hliðsnesvegur: Af Álftanesvegi nálægt Selskarði, að Hliðsnesi 1.
- 4315 Leirvogstunguvegur: Af Hringvegi, að Leirvogstungu 2.
- 4324 Dalsárvegur: Af Þingvallavegi í Mosfellsdal, að Dalsá.
- 4325 Hrísrúarvegur: Af Þingvallavegi, að vegamótum að Víðihóli sunnan Köldukvíslar.
- 4326 Reykjahlíðarvegur: Af Þingvallavegi í Mosfellsdal, að Laugabakka.
- 4335 Mosfellsvegur: Af Þingvallavegi, að Sigtúni.
- 4336 Æsustaðavegur: Af Þingvallavegi í Mosfellsdal, að Röðli.
- 4345 Helgadalsvegur: Af Þingvallavegi, að Brennholti.
- 4355 Hraðastaðavegur: Af Helgadalsvegi um Hraðastaði, á Helgadalsveg hjá Túnfæti.

- 4365 Hrafnhólavegur: Af Þingvallavegi hjá Seljabrekku, að Selholti.
- 4619 Víðigrundarvegur: Af Reykjahlíðarvegi, að Furuvöllum.
- 4644 Röðulsvegur: Af Æsustaðavegi, að Skuld.
- 4650 Neðri-Hálsvegur: Af Hringvegi, að Neðrihálsi.
- 4824 Þorlaksstaðavegur: Af Meðalfellsvegi, að Káranesvegi.

### Reykjavík.

- 1 Hringvegur: Frá kjördæmamörkum við Hafravatnsveg á Geithálsi, vestan Rauðavatns, um vegamót við Nesbraut, vestan Grafarholts, að kjördæmamörkum við Úlfarsfell. Einnig frá kjördæmamörkum við Leirvogsa, um Kjalarnes og í jarðgöng undir Hvalfjörð á mótis við Tíðaskarð.
- 40 Hafnarfjarðarvegur: Af Reykjanesbraut (Sæbraut) á Kirkjusandi í Reykjavík (eftir Kringlumýrarbraut) að kjördæmamörkum í Fossvogsdal.
- 41 Reykjanesbraut: Af Nesbraut vestan Ánanausta í Reykjavík, um Ánanaust, með fram höfninni (eftir Sæbraut) um Blesugróf, að kjördæmamörkum við Breiðholtsbraut.
- 47 Hvalfjarðarvegur: Af Hringvegi við Ártúnasa, inn Hvalfjörð, að kjördæmamörkum við Kiðjafellsá.
- 49 Nesbraut: Af Hringvegi við Smálönd, um Miklubraut, Hringbraut, Eiðsgranda og Suðurströnd að heilsugæslustöð.
- 409 Fossvogsbraut: Af Nesbraut sunnan Tjarnarinnar í Reykjavík, suður með Öskjuhlíð, austur Fossvogsdal, á Reykjanesbraut austan Blesugrófar.
- 413 Breiðholtsbraut: Af Hringvegi við Rauðavatn, um norðurhlíð Vatnsendahvarfs, að kjördæmamörkum við Breiðholtsbraut í Mjódd.
- 414 Flugvallarvegur Reykjavík: Af Nesbraut sunnan Tjarnarinnar í Reykjavík, um Njarðargötu og Þorragötu, að flugvelli.
- 418 Bústaðavegur: Af Hafnarfjarðarvegi sunnan Kringlumýrar, um norðanverða Öskjuhlíð, á Nesbraut á Miklatorgi.
- 419 Höfðabakki: Af Reykjanesbraut austan Blesugrófar í Reykjavík, yfir Elliðaár nálægt Árbæ, um Ártúnshöfða, yfir Grafarvog, á Hallsveg.
- 432 Hallsvegur: Af Hringvegi vestan Úlfarsfells, á Sundabraut nálægt Gufunesi.
- 450 Sundabraut: Af Reykjanesbraut (Sæbraut) nálægt Holtavegi, yfir Elliðavog, um Gunnunes og Álfsnes, á Hringveg í Kollafirði.
- 453 Sundagarðar: Af Reykjanesbraut (Sæbraut), að athafnasvæði Eimskipa.
- 454 Holtavegur: Af Reykjanesbraut (Sæbraut), að Holtabakka.
- 458 Brautarholtsvegur: Af Hringvegi norðan Klébergs, að Brautarholti.
- 4510 Varmadalsvegur: Af Hringvegi, að Varmadal 3.
- 4520 Leiruvegur: Af Hringvegi, að Reynihvammi.
- 4530 Norðurgrafarvegur: Af Hringvegi, að Völlum 3.
- 4540 Víðinesvegur: Af Hringvegi, að Víðinesi.
- 4550 Kollafjarðarvegur: Af Hringvegi í Kollafirði, að Kollafirði.
- 4560 Esjuvegur: Af Hringvegi við Kirkjuland, á Hringveg við Skrauthóla.
- 4570 Grundarhverfisvegur: Af Brautarholtsvegi um Vallargrund, að Grundarhverfi.
- 4580 Arnarholtsvegur: Af Brautarholtsvegi, að Arnarholti.
- 4730 Lykkjuvegur: Af Brautarholtsvegi, að Lykkju III.

**Norðvesturkjördæmi.**

- 1 Hringvegur: Frá kjördæmamörkum í Hvalfjarðargöngum, inn fyrir Akrafjall, út fyrir Hafnarfjall, yfir Borgarfjörð hjá Borgarnesi, um Eskiholt, Norðurárdal, Holtavörðuheidi og Hrutafjörð, yfir Hrutafjarðarháls, um Miðfjörð, Víðidal, Blönduós, Langadal, Stóra-Vatnsskarð, Vallhólm, Blönduhlíð og Norðurárdal að kjördæmamörkum á Öxnadalsheiði.
- 47 Hvalfjarðarvegur: Frá kjördæmamörkum í Hvalfjarðarbotni, út Hvalfjarðarströnd, á Hringveg sunnan Laxár í Leirársveit.
- 50 Borgarfjarðarbraut: Af Hringvegi hjá Seleyri, um Vatnshamra, Hest og Bæjarsveit, yfir brú á Hvítá hjá Kljáfossi, um Stafholtstungur á Hringveg hjá Haugum.
- 51 Akrafjallsvegur: Af Hringvegi austan við Innrihólm, út fyrir Akrafjall, skammt austan Akraneskaupstaðar, inn með Akrafjalli norðanverðu, á Hringveg hjá Urriðaá.
- 52 Uxahryggjavegur: Af Borgarfjarðarbraut við Götuás, um Götuás, Lundarreykjadal og Uxahryggi að kjördæmamörkum hjá Sæluhúsahæðum.
- 54 Snæfellsnesvegur: Af Hringvegi við Borgarnes, um Mýrar, Vegamót og Fróðárheiði, þaðan til austurs um norðanvert Snæfellsnes, um Grundarfjörð, Helgafellssveit, Skógarströnd og Hörðudal, á Vestfjarðaveg við Stóraskög.
- 55 Heydalsvegur: Af Snæfellsnesvegi hjá Kolbeinsstöðum, um Hnappadal og Heydal, á Snæfellsnesveg vestan Bíldhóls.
- 56 Vatnaleið: Af Snæfellsnesvegi við Vegamót, um Dufgusdal, austan Baulárvalla- og Selvallavatns, á Snæfellsnesveg á Kóngsbakkahæðum.
- 58 Stykkishólmsvegur: Af Snæfellsnesvegi innan Gríshólsár, að ferjubryggju í Stykkishólmi.
- 59 Laxárdalsvegur: Af Vestfjarðavegi hjá Saurum, um Laxárdal og Laxárdalsheiði, á Djúpveg norðan Borðeyrar.
- 60 Vestfjarðavegur: Af Hringvegi hjá Dalsmynni, um Bröttubrekku, Búðardal, Svínadal og Gilsfjörð um Þorskafjörð, Skálanes, Klettsháls, Vattarfjörð, Litlanes, Hjarðarnes og fyrir Vatnsfjarðarbotn, um Helluskarð, Dynjandisheiði, Arnarfjörð, Hrafnseyrarheiði, Dýrafjörð, Gemlufallsheiði og Önunarfjörð, um jarðgöng undir Breiðadals- og Botnsheiði á Djúpveg í Skutulsfirði.
- 61 Djúpvegur: Af Hringvegi vestan Hrutafjarðarar út með Hrutafirði yfir Stikuháls, fyrir Bitrufjörð um Ennisháls, Kollafjörð, inn með Steingrímsfirði, ofan Hólmavíkur, um Staðardal, Steingrímsfjarðarheiði og Lágadal, fyrir Ísafjörð, um Eyrarfjall og Ögur, fyrir Skötufjörð, Hestfjörð og Álftafjörð, um Súðavík, Ísafjörð og Óshlíð, um Aðalstræti og Brimbrjótsgötu í Bolungarvík, að höfn.
- 62 Barðastrandarvegur: Af Vestfjarðavegi hjá Flókalundi í Vatnsfirði, um Barðaströnd, yfir Kleifaheiði, um Raknadalshlíð, um Þórsstötu að höfn á Patreksfirði.
- 63 Bíldudalsvegur: Af Barðastrandarvegi við Patreksfjörð, um Mikladal, fyrir Tálknafjarðarbotn, um Hálfan til Bíldudals, um Suðurfirði til Trostansfjarðar, þaðan á Vestfjarðaveg rétt norðan við Helluskarð.
- 64 Flateyraryvegur: Af Vestfjarðavegi hjá Breiðadal um Hvilftarströnd og Hafnarstræti að Túngötu við höfn á Flateyri.
- 65 Súgandafjarðarvegur: Af Vestfjarðavegi í jarðgöngum undir Breiðadals- og Botnsheiði að ytri höfn á Suðureyri.
- 67 Hólmavíkurvegur: Af Djúpvegi við Hólmavík um Hólmavík, að höfn.
- 72 Hvammstangavegur: Af Hringvegi hjá Stóraósi, að Hvammstangahöfn.
- 74 Skagastrandarvegur: Af Hringvegi hjá Blönduósi, að Skagastrandarhöfn.

- 75 Sauðárkróksbraut: Af Hringvegi við Varmahlíð, um Langholt, Sauðárkrók, Hegranes, á Siglufjarðarveg hjá Narfastöðum.
- 76 Siglufjarðarvegur: Af Hringvegi austan Héraðsvatnabruar hjá Syðstugrund, um Blönduhlíð, Viðvíkursveit, Óslandshlíð, hjá Hofsósi, um Sléttuhlíð, Fljót og Almennínga, að höfn á Siglufirði.
- 77 Hofsósbraut: Af Siglufjarðarvegi norðan Grafarár, um Hofsósi, á Siglufjarðarveg sunnan Hofsar.
- 82 Ólafsfjarðarvegur: Frá kjördæmamörkum á Lágheiði, um Stíflu, á Siglufjarðarveg á Ketilási.
- 501 Innrahólmsvegur: Af Innesvegi hjá Miðgarði, að Kirkjubóli.
- 502 Svínadalsvegur: Af Hvalfjarðarvegi hjá Miðfelli, norður yfir Laxá hjá Hóli, um Eyri á Dragaveg gegnt Geitabergi.
- 503 Innesvegur: Af Akrafjallsvegi hjá Reyni, um Ytrahólm og Innesveg á Akranesi, á Akranesveg (Þjóðbraut).
- 504 Leirársveitarvegur: Af Hringvegi hjá Leirárbrú, um Leirá, á Svínadalsveg vestan við Hól.
- 505 Melasveitarvegur: Af Hringvegi hjá Skorholti, um Melasveit, á Hringveg hjá Belgsholti.
- 506 Grundartangavegur: Af Hringvegi hjá Klafastöðum, að Grundartangahöfn.
- 507 Mófellsstaðavegur: Af Borgarfjarðarbraut sunnan Andakílsár, um Mófellsstaði, á Dragaveg sunnan Skorradalsvatns.
- 508 Skorradalsvegur: Af Borgarfjarðarbraut norðan brúar á Andakílsá, um Fossabæi, með Skorradalsvatni að norðan að Fitjum.
- 509 Akranesvegur: Af Akrafjallsvegi innan kaupstaðar, um Þjóðbraut á Akranesi og Faxabraut, að höfn.
- 510 Hvítárvallavegur: Af Hringvegi norðan Eskiholts, yfir brú á Hvítá hjá Hvítárvöllum, um Hest, á Borgarfjarðarbraut norðan Hestfjalls.
- 511 Hvanneyrarvegur: Af Borgarfjarðarbraut norðan brúar á Andakílsá að Hvanneyrar-skóla.
- 512 Lundarreykjadalvegur: Af Borgarfjarðarbraut hjá Fossatúni, um Lundarreykjadal norðanverðan og brú á Grímsá hjá Oddsstöðum, á Uxahryggjaveg hjá Brautartungu.
- 513 Bæjarsveitarvegur: Af Borgarfjarðarbraut vestan við Varmalæk, um Bæ, að Laugarholti.
- 514 Hvítárbakkavegur: Af Bæjarsveitarvegi, að Hvítárbakka III.
- 515 Flókadalvegur: Af Borgarfjarðarbraut norðan Varmalækjar, um Múlastaði, Skóga, Brennistaði, á Borgarfjarðarbraut hjá Litla-Kroppi.
- 517 Reykdælavegur: Af Borgarfjarðarbraut hjá Kleppjárnsreykjum, um Reykholtssdal sunnanverðan, yfir brú á Reykjadalssá hjá Steindórsstöðum, á Reykholtssdalveg við Úfsstaði.
- 518 Hálsasveitarvegur: Af Borgarfjarðarbraut hjá Gróf, um Reykholt og Úfsstaðaháls, Stóraás, Húsafell og Kalmanstungu, á Hvítársíðuveg hjá Bjarnastöðum.
- 519 Reykholtssdalvegur: Af Hálsasveitarvegi hjá Úfsstöðum, inn Reykholtssdal, fram hjá Giljum, á Hálsasveitarveg hjá Stóraási.
- 520 Dragavegur: Af Hvalfjarðarvegi við Ferstiklu, um Geldingadraga og Hestháls á Uxahryggjaveg við Götuás.
- 522 Þverárhlíðarvegur: Af Borgarfjarðarbraut hjá Síðumúla, um Norðtungu og Hjarðarholt, á Borgarfjarðarbraut vestan Þverár.

- 523 Hvítársíðuvegur: Af Þverárhlíðarvegi hjá Síðumúla, um Hvítársíðu og brú á Hvítá hjá Bjarnastöðum, á Hálsasveitarveg hjá Stóraási.
- 524 Þverárvegur: Af Þverárhlíðarvegi sunnan Litluþverár, að Helgavatni.
- 525 Grjóthálsvegur: Af Þverárhlíðarvegi norðan brúar á Litluþverá, um Grjót, á Norðurárdalsveg hjá Hafþórsstöðum.
- 526 Stafholtsvegur: Af Borgarfjarðarbraut austan Arnarholts, að Svarfhóli.
- 527 Varmalandsvegur: Af Borgarfjarðarbraut austan Arnarholts, um Varmaland, á Norðurárdalsveg hjá Glitstöðum í Norðurárdal.
- 528 Norðurárdalsvegur: Af Hringvegi hjá Brekku, um brýr á Norðurá hjá Glitstöðum, um sunnanverðan Norðurárdal, á Hringveg hjá Króki.
- 530 Ferjubakkavegur: Af Hringvegi hjá Brennistöðum, um Ferjubakka, á Hvítárvallaveg vestan Ferjukotssíkis.
- 531 Borgarbraut: Af Hringvegi, að Egilsgötu í Borgarnesi.
- 532 Þursstaðavegur: Af Snæfellsnesvegi vestan Borgar, að Rauðanesi.
- 533 Álftaneshreppsvegur: Af Snæfellsnesvegi vestan Langár, suður fyrir Hólsvatn, um Krossnes og Þverholt, á Snæfellsnesveg hjá Arnarstapa.
- 534 Álftanesvegur: Af Álftaneshreppsvegi hjá Kolviðarholti, að heimreið að Miðhúsum.
- 535 Grímsstaðavegur: Af Snæfellsnesvegi hjá Urriðáárbrú, að vegamótum að Valshamri.
- 539 Hítardalsvegur: Af Snæfellsnesvegi hjá Raftási, um Staðarhraun, að Hítardal. (Þaðan er hann landsvegur að Hítarvatni).
- 540 Hraunhreppsvegur : Af Snæfellsnesvegi hjá Fíflholtum, um Stóra-Kálfalæk, Akra og Hundastapa, á Álftaneshreppsveg hjá Hrafnkelsstöðum.
- 553 Langavatnsvegur: Af Hringvegi hjá Svignaskarði, að Þjónustuhúsi Iðju. (Þaðan er hann landsvegur að Langavatni).
- 566 Hítarnesvegur: Af Snæfellsnesvegi sunnan Kaldár, að vegamótum við Krossholt.
- 567 Kolviðarnesvegur: Af Snæfellsnesvegi vestan Gerðubergslækjar, að Laugagerðisskóla.
- 571 Ölkelduvegur: Af Snæfellsnesvegi hjá Ölkeldu, að Álftavatnsvegi.
- 573 Rifshafnarvegur: Af Útnesvegi hjá Rifi, að höfn.
- 574 Útnesvegur: Af Snæfellsnesvegi sunnan Fróðárheiðar, um Breiðuvík, Hellissand, Rif og Ólafsvík, á Snæfellsnesveg norðan Fróðárheiðar.
- 575 Tunguvegur: Af Snæfellsnesvegi vestan Tunguóss, að vegamótum að Hrísum.
- 576 Framsveitarvegur: Af Snæfellsnesvegi hjá Vindási, um Setberg, út fyrir Eyrarfjall, að Skallabúðum.
- 577 Helgafellssveitarvegur: Af Snæfellsnesvegi vestan Gríshólsár, um Kóngsbakka, á Snæfellsnesveg í Berserkjahrauni.
- 578 Arnarvatnsvegur: Frá Núpsdalstungu á Miðfjarðarveg. (Vegurinn er landsvegur frá Hálsasveitarvegi við Kalmannstungu, yfir Arnarvatnsheiði, að Núpsdalstungu).
- 580 Hörðudalsvegur vestri: Af Snæfellsnesvegi, að Blönduhlíð.
- 581 Hörðudalsvegur eystri: Af Snæfellsnesvegi hjá Hörðubóli, að vegamótum að Vífilsdal.
- 582 Hálsbæjavegur: Af Vestfjarðavegi sunnan brúar á Reykjadalsá, um Hundadal og Bæ, á Snæfellsnesveg vestan Miðár.
- 585 Hlíðarvegur: Af Vestfjarðavegi hjá Fellsenda, um Kolsstaði og Kringlu, á Vestfjarðaveg norðan Tunguár.
- 586 Haukadalsvegur: Af Vestfjarðavegi sunnan Haukadalsárbrúar, um Haukadal, að Smyrlahóli.
- 587 Hjarðarholtsvegur: Af Vestfjarðavegi vestan Búðardals, um Hjarðarholt, að vegamótum við Spágilstaði.

- 588 Gillastaðavegur: Af Laxárdalsvegi, að vegamótum að Sámsstöðum.
- 589 Sælingsdalsvegur: Af Vestfjarðavegi norðan Leysingjastaða, að Laugaskóla.
- 590 Klofningsvegur: Af Vestfjarðavegi norðan Ásgarðs, um Fellsströnd, Klofning og Skarðsströnd, á Vestfjarðaveg í Saurbæ.
- 593 Efribygðarvegur: Af Klofningsvegi við Hellu, um Túngarð og Stóru-Tungu, á Klofningsveg vestan Kjarlaksstaðaár.
- 594 Staðarhólsvegur: Af Klofningsvegi hjá Kirkjuholi, um Staðarhól, um brú á Staðarhólsá, að vegamótum við Bjarnastaði.
- 602 Garpsdalsvegur: Af Vestfjarðavegi á Króksfjarðarnesi, um Garpsdal, að Steinadalsvegi í botni Gilsfjarðar.
- 605 Tröllatunguvegur: Af Vestfjarðavegi sunnan Bakkaár, að Bakka. (Þaðan er hann landsvegur yfir heiðina að Tröllatungu). Einnig frá Tröllatungu á Djúpveg hjá Húsavík.
- 606 Karlseyjarvegur: Af Reykhólasveitarvegi hjá Reykhólum, að höfn í Karlsey.
- 607 Reykhólasveitarvegur: Af Vestfjarðavegi í Berufjarðarbotni, út Barmahlíð, um Reykhóla, að Hamarlandi.
- 608 Þorskafjarðarvegur: Af Vestfjarðavegi í Þorskafjarðarbotni, yfir Þorskafjarðarheiði, á Djúpveg á Steingrímsfjarðarheiði.
- 610 Brjánslækjarvegur: Af Barðastrandarvegi, að ferjubryggju.
- 612 Örlygshafnarvegur: Af Barðastrandarvegi hjá Ósum við Patreksfjörð, um Hvalsker, Sauðlauksdalsvaðal, Örlygshöfn og Hafnarfjall, að Hvallátrum. (Þaðan er hann landsvegur um Látravík að Bjargtöngum.)
- 614 Rauðasandsvegur: Af Örlygshafnarvegi hjá Hvalskeri yfir Skersfjall, að vegamótum neðan Bjarngötudals.
- 615 Kollsvíkurvegur: Af Örlygshafnarvegi hjá Geitagili, um Gjögur, að Hænuvík.
- 616 Flugvallarvegur Patreksfirði: Af Örlygshafnarvegi í Sauðlauksdal, að flugvelli á Sandodda.
- 617 Tálknafjarðarvegur: Af Bíldudalsvegi norðan Tálknafjarðar, um Sveinseyri, að Hrauni.
- 619 Ketildalavegur: Af Bíldudalsvegi við Bíldudal, út með Arnarfirði, að Feitsdal.
- 620 Flugvallarvegur Bíldudal: Af Bíldudalsvegi á Hvassnesi, að flugvelli.
- 622 Svalvogavegur: Af Vestfjarðavegi við Þingeyri, að Haukadal.
- 623 Flugvallarvegur Dýrafirði: Af Svalvogavegi utan Þingeyrar að flugvelli.
- 624 Ingjaldssandsvegur: Af Vestfjarðavegi hjá Gemlufalli, um Núp, að Alviðru.
- 625 Valþjófsdalsvegur: Af Vestfjarðavegi nálægt Holti í Önundarfirði, að Hjarðardal.
- 627 Önundarfjarðarvegur: Af Vestfjarðavegi á Mosvallahálsi, að Vífilsmýrum.
- 628 Hjarðardalsvegur: Af Vestfjarðavegi, að Hjarðardal í Dýrafirði.
- 629 Syðradalsvegur: Af Djúpvegi í Bolungarvík, að Geirastöðum.
- 631 Flugvallarvegur Ísafirði: Af Djúpvegi utan Kirkjubæjar í Skutulsfirði, að flugvelli.
- 632 Laugardalsvegur: Af Djúpvegi hjá Hagakoti í Laugardal, að Hrafnabjörgum.
- 633 Vatnsfjarðarvegur: Af Djúpvegi hjá Eyri við Ísafjörð, um Vatnsfjörð, Skálavík og Hörgshlíð, á Djúpveg í Mjóafjarðarbotni.
- 634 Reykjanesvegur: Af Vatnsfjarðarvegi utan Svansvíkur, að Reykjaneskóla.
- 635 Snæfjallastrandarvegur: Af Djúpvegi sunnan brúar á Hvannadalsá hjá Rauðamýri, út Langadalsströnd, um Melgraseyri, að Skjaldfannarvegi. (Þaðan er hann landsvegur um Kaldalón, að Unaðsdalskirkju.)
- 636 Hafnarvegur Ísafirði: Af Djúpvegi um Pollgötu, Suðurgötu og Njarðarsund að Sindragötu.

- 639 Skutulsfjarðarvegur: Af Djúpvegi hjá Ísafjarðarflugvelli, fyrir Skutulsfjörð á Djúpveg, á Hauganesi.
- 640 Borðeyrarvegur: Af Djúpvegi, að Borðeyri.
- 641 Krossárdalsvegur: Af Djúpvegi sunnan Krossárbrúar, að Gröf.
- 643 Strandavegur: Af Djúpvegi í botni Steingrímsfjarðar, um Bjarnarfjarðarháls, Bala, Veidileysufjörð, Djúpuvík, fyrir Reykjarfjörð, um Gjögur, Árnes, að bryggju í Norðurfirði.
- 645 Drangnesvegur: Af Strandavegi hjá Hálsgötugili, sunnan við Bjarnarfjarðarháls, út Selströnd, um Drangnes og Kaldrananes, á Strandaveg í Bjarnarfirði sunnan brúar á Bjarnarfjarðará.
- 646 Flugvallarvegur Gjögri: Af Strandavegi í Reykjarfirði, að flugvelli.
- 690 Steinadalsvegur: Af Vestfjarðavegi norðan Brunnár í Saurbæ um Holtahlíð að Garpsdalsvegi skammt innan Gilsfjarðarbrekku. (Þaðan er hann landsvegur yfir heiðina, að Steinadal). Frá Steinadal, á Djúpveg í Kollafirði. (Samsett)
- 702 Heggstaðanesvegur: Af Hringvegi í Hrutafirði nálægt Laugarstapa, um Mýrar, Bessa- staði og Barð, á Hringveg utan við Melstað.
- 703 Hálsbæjavegur: Af Hringvegi á Hrutafjarðarhálsi, um Sveðjustaði, á Miðfjarðarveg sunnan Melstaðar.
- 704 Miðfjarðarvegur: Af Hringvegi austast á Hrutafjarðarhálsi, fram Miðfjörð vestan Miðfjarðarár, um brú á Núpsá hjá Haugi, út Miðfjörð að austan, á Hringveg hjá Laugarbakka.
- 705 Vesturárdalsvegur: Af Miðfjarðarvegi norðan við brú á Vesturá sunnan Brekkulækjar, fram Vesturárdal, að Huppahlíð.
- 711 Vatnsnesvegur: Af Hvammstangavegi við Klapparstíg á Hvammstanga, út Vatnsnes, um Hindisvík, yfir Þórsá, suður Vesturhóp á Hringveg hjá Vatnshorni.
- 714 Fitjavegur: Af Hringvegi á móts við Stórhól, suður Fitjárdal, um Ásland, yfir Miðfjarðarháls, á Miðfjarðarveg sunnan við brú á Urriðaá.
- 715 Víðidalsvegur: Af Hringvegi hjá Deildarhóli, um Víðdalstungu, yfir brú á Víðidalsá hjá Hvarfi, út austan Víðidalsár, á Hringveg vestan Lækjamóta.
- 716 Síðuvegur: Af Hringvegi sunnan Víðidalsárbrúar á Steinsvaði, um Síðu, á Vatnsnesveg hjá Grund.
- 717 Borgarvegur: Af Síðuvegi hjá Síðu, yfir Faxalæk, um Stóruborg, á Vatnsnesveg hjá Þorfinnsstöðum.
- 721 Þingeyravegur: Af Hringvegi vestan við Sveinsstaði, að vegamótum við Leysingjastaði.
- 722 Vatnsdalsvegur: Af Hringvegi hjá Sveinsstöðum, fram Vatnsdal, vestan ár, um Gríms- tungu og Marðarnúp, út austan ár, á Hringveg nálægt Aralæk.
- 724 Reykjabraut: Af Hringvegi fyrir norðan Giljá, um Reyki, norðan Svínavatns, á Svín- vetningabraut hjá Tindum.
- 726 Auðkúluvegur: Af Reykjabraut við Reyki, vestan Svínavatns, um Auðkúlu, á Svín- vetningabraut sunnan Svínavatns.
- 727 Svínadalsvegur: Af Auðkúluvegi hjá Grund, að Snæringsstöðum.
- 731 Svínvetningabraut: Af Hringvegi á Blönduósi, austan Laxárvatns og Svínavatns, um brú á Blöndu hjá Löngumýri, á Hringveg norðan Svartárbrúar.
- 733 Blöndudalsvegur: Af Svínvetningabraut austan Blöndubrúar hjá Löngumýri, að Austurhlíð.

- 734 Svartárdalsvegur: Af Hringvegi hjá Bólstaðarhlíð, um Bergsstaði, að Fossum. (Þaðan er hann landsvegur suður á Kjalveg innan Seyðisár.)
- 740 Hafnarvegur Blönduósi: Af Hringvegi, um Húnabraut og Hafnarbraut, að höfn.
- 741 Neðribyggðarvegur: Af Skagastrandarvegi hjá Enni, um Sölvabakka, á Skagastrandarveg sunnan Lækjardals.
- 742 Mýravegur: Af Skagastrandarvegi hjá Lækjardal, að Sturluhóli.
- 744 Þverárfjallsvegur: Af Skagastrandarvegi innan við brú á Laxá, um Norðurárdal, Þverárfjall, Laxárdal, Laxárdalsheiði og Gönguskörð, um Eyrarveg og Strandveg á Sauðárkróki, á Sauðárkróksbraut á Borgarsandi.
- 745 Skagavegur: Af Skagastrandarvegi hjá Skagaströnd, um Kálfshamarsvík, Hafnir, Ketu og Laxárdal, á Þverárfjallsveg hjá Skíðastöðum.
- 747 Hafnarvegur Hofsósi: Af Hofsósbraut, um Norðurbraut og Hafnarbraut, að höfn.
- 748 Reykjastrandarvegur: Af Skagavegi hjá Skarði, að Hólakoti.
- 749 Flugvallarvegur Sauðárkróki: Af Sauðárkróksbraut á Borgarsandi, að flugvelli.
- 751 Efribyggðarvegur: Af Skagafjarðarvegi sunnan við Álftagerði, um Efribyggð, á Skagafjarðarveg norðan Mælifells.
- 752 Skagafjarðarvegur: Af Hringvegi sunnan Varmahlíðar, um Mælifell, Tungusveit og Vesturdal að Litluhlíð.
- 753 Vindheimavegur: Af Hringvegi hjá Völlum, um Stokkhólma, yfir Svartá, á Skagafjarðarveg hjá Saurbæ.
- 754 Héraðsdalsvegur: Af Skagafjarðarvegi vestan Svartárbrúar hjá Reykjum, um Stapa, að Héraðsdal.
- 755 Svartárdalsvegur: Af Skagafjarðarvegi hjá Breið, að Gilhaga.
- 757 Villinganesvegur: Af Skagafjarðarvegi hjá Tunguhálsi II, að Tunguhálsi I.
- 759 Kjálkavegur: Af Hringvegi hjá Skeljungshöfða, að Flatatungu.
- 762 Sæmundarhlíðarvegur: Af Sauðárkróksbraut hjá Geitagerði, um Sæmundarhlíð, að Árgerði.
- 764 Hegranesvegur: Af Sauðárkróksbraut á vestanverðu Hegranesi, um Helluland, Ketu, á Sauðárkróksbraut hjá Garði.
- 767 Hólavegur: Af Siglufjarðarvegi hjá Miklahóli, um Viðvík og brú á Hjaltadalsá á Laufskálaholti, um Hóla og brú á Hjaltadalsá í Klukkuhvammi, á Hjaltadalsveg.
- 768 Hjaltadalsvegur: Af Hólavegi sunnan brúar á Hjaltadalsá við Laufskálaholt, að Hrafnhóli.
- 769 Ásavegur: Af Siglufjarðarvegi hjá Gálga, á Hólaveg við brú á Hjaltadalsá á Laufskálaholti.
- 781 Deildardalsvegur: Af Siglufjarðarvegi hjá Gröf, yfir Grafará hjá Kambi, á Siglufjarðarveg norðan Ártúns.
- 783 Höfðastrandarvegur: Af Siglufjarðarvegi sunnan Hofsár, yfir Hofsá hjá Enni, um Engihlíð, á Siglufjarðarveg hjá Þrastarstöðum.
- 784 Bæjarvegur: Af Siglufjarðarvegi norðan Hofsár, um Bæ, á Siglufjarðarveg hjá Mýrarkoti.
- 786 Sléttuhlíðarvegur: Af Siglufjarðarvegi norðan Hrolleifsár, um Skálá, austan Sléttuhlíðarvatns, á Siglufjarðarveg norðan Sléttuhlíðarvatns.
- 787 Flókadalsvegur: Af Siglufjarðarvegi á Móshöfða, að Sigríðarstöðum.
- 788 Af Siglufjarðarvegi á Móshöfða, um Haganesvík, á Siglufjarðarveg hjá Langhúsum.
- 789 Sléttuvegur: Af Siglufjarðarvegi vestan Fljótaárbrúar, um Sléttu og Skeiðsfossvirkjun, á Ólafsfjarðarveg nálægt Hvammi.

- 792 Flugvallarvegur Siglufirði: Frá Siglufirði yfir Fjarðará, að flugvelli.
- 5014 Hlíðarbærvegur: Af Hvalfjarðarvegi, að Hlíðarbæ.
- 5040 Fellsendavegur: Af Hringvegi nálægt Klafastöðum, um Stóru-Fellsöxl, á Akrafjallsveg hjá Litlu-Fellsöxl.
- 5064 Leirárgarðavegur: Af Leirársveitarvegi, að Eystri-Leirárgörðum 1.
- 5065 Heiðarskólavegur: Af Leirársveitarvegi, að kennarabústað við Heiðarskóla.
- 5113 Andakílsárvirðjunarvegur: Af Skorradalsvegi að Hvammi.
- 5120 Af Bæjarsveitarvegi, að Bæ 1.
- 5150 Auðsstaðavegur: Af Reykdælavegi hjá Steindórsstöðum, að Búrfelli.
- 5178 Reykholtsgvegur: Af Hálsasveitarvegi hjá Reykholti, að þorpskjarna hjá kirkju.
- 5190 Hýrumelsvegur: Af Hálsasveitarvegi, að Hýrumel.
- 5219 Þorgautsstaðavegur: Af Hvítársíðuvegi, að Þorgautsstöðum.
- 5240 Bifrastarvegur: Af Hringvegi, að gatnamótum íbúðahverfis á bak við skólahús.
- 5250 Kaðalstaðavegur: Af Borgarfjarðarbraut, að Kaðalstöðum.
- 5315 Heggstaðavegur: Af Borgarfjarðarbraut, að Kvígstöðum.
- 5317 Grímarsstaðavegur: Af Hvítárvallavegi hjá Hvítárvöllum, um Grímarsstaði á Hvanneyrarveg.
- 5350 Stórafjallsvegur: Af Hringvegi, að Stórafjalli.
- 5630 Kolbeinsstaðavegur: Af Snæfellsnesvegi, um Lindartungu, á Heydalsveg.
- 5660 Miðhraunsvegur: Af Snæfellsnesvegi, að Miðhrauni 2.
- 5710 Arnarstapavegur: Af Útnesvegi, að Arnarstapahöfn.
- 5730 Hellnavegur: Af Útnesvegi, að bryggju.
- 5750 Kvíabryggjuvegur: Af Snæfellsnesvegi, að Krossnesi.
- 6009 Króksfjarðarnesvegur: Af Vestfjarðavegi á Króksfjarðarnesi, að Vogalandi.
- 6020 Gautsdalsvegur: Af Vestfjarðavegi vestan Geiradalsár, að Tindum.
- 7020 Reykjaskólavegur: Af Hringvegi, að Reykjaskóla.
- 7040 Mýravegur: Af Heggstaðanesvegi, að Mýrum 3.
- 7060 Staðarbakkavegur: Af Miðfjarðarvegi, að Staðarbakka 1.
- 7080 Laugarbakkaskólavegur: Af Miðfjarðarvegi, að Laugarbakkaskóla.
- 7125 Króksvegur: Af Fitjavegi, að Valdarásvegi.
- 7175 Hrappsstaðavegur: Af Víðidalsvegi, að Litluhlíðarvegi.
- 7185 Þorkelshólsvegur: Af Hringvegi, að Þorkelshóli.
- 7250 Holtavegur: Af Hringvegi sunnan Laxár á Ásum, að Neðraholti.
- 7350 Steinárvegur: Af Svartárdalsvegi, að Hólsvegi.
- 7420 Ásholtsgvegur: Frá Skagaströnd, að Ásholti.
- 7425 Brekknavegur: Af Skagavegi, að Örlygsstaðavegi.
- 7450 Neðribyggðarvegur á Skaga: Af Skagavegi hjá félagsheimilinu Skagaseli, að Kleif.
- 7475 Sjávarborgarvegur: Af Sauðárkróksbraut hjá Brennigerði, að Sjávarborg 3.
- 7515 Reykjaborgarvegur: Af Skagafjarðarvegi hjá Varmalæk, að Ljósalandi.
- 7575 Merkiarðsvegur: Af Héraðsdalsvegi hjá Reykjum, að Lambeyri.
- 7595 Stóruakravegur: Af Hringvegi, að Stóruökum.
- 7620 Húsabakkavegur: Af Sauðárkróksbraut hjá Glaumbæ, að Jaðri.
- 7630 Geldingaholtsvegur: Af Sauðárkróksbraut sunnan við Syðra-Skörðugil, að vegamótum vestan Geldingaholts 1.
- 7650 Djúpadalsvegur: Af Siglufjarðarvegi hjá Miðgrund, að Kringlumýri.
- 7681 Víðimýrarvegur: Af Hringvegi, að Víðiholti í Skagafirði.
- 7750 Sleitustaðavegur: Af Siglufjarðarvegi austan Kolku, að Sleitustöðum.

- 7794 Neðraásvegur: Af Ásavegi, að Neðraási 3.  
 7875 Flókadalsvegur eystri: Af Siglufjarðarvegi hjá Sólgörðum, að Barði.

#### Norðausturkjördæmi.

- 1 Hringvegur: Frá kjördæmamörkum á Öxnadalshéiði, um Öxnadal, Þelamörk og Kræklingahlíð til Akureyrar, um Svalbarðsströnd, Víkurskarð, Ljósavatnsskarð, Fljótsheiði, Reykjadal, Mývatnshéiði, Mývatnssveit sunnan Mývatns, Mývatnsöræfi, Jökulsárbrú, sunnan Grímsstaða á Fjöllum, um Biskupsháls, Víðidal og Langadal, Jökuldalsheiði, Jökuldal, yfir Jökulsárbrú hjá Sellandi, um Hróarstungu yfir Lagarfljótsbrú hjá Egilsstöðum, um Velli, Skriðdal, Breiðdalsheiði, Breiðdal, Berufjörð, Geithellnahrepp, að kjördæmamörkum við Krossanes í í Hvalnesskriðum.
- 82 Ólafsfjarðarvegur: Af Hringvegi á Moldhaugnahálsi, um Arnarneshrepp og Árskógsströnd, um Dalvík, gegnum Ólafsfjarðarmúla, um Ólafsfjörð að kjördæmamörkum á Lágheiði.
- 83 Grenivíkurvegur: Af Hringvegi hjá Miðvík, um Dalsmynni og Höfðahverfi, að Túngötu á Grenivík.
- 85 Norðausturvegur: Af Hringvegi hjá Krossi í Ljósavatnsskarði, um Köldukinn, Aðaldalshraun, Húsavík, Tjörnes, Kelduhverfi og Jökulsárbrú í Öxarfirði, um Kópasker, Melrakkaslétu og Raufarhöfn, um Þistilfjörð, Brekknaheiði, um Bakkafjörð, Sandvíkurheiði, Vopnafjörð, Hofsfárdal á Hringveg við Gestreiðarstaðaaxlir.
- 87 Kísilvegur: Af Hringvegi hjá Reykjahlíð í Mývatnssveit, um Hólssand, Hvammsheiði og Reykjahverfi, á Norðausturveg hjá Laxamýri.
- 91 Hafnarvegur í Bakkafirði: Af Norðausturvegi hjá Bakkaá, að verslunarhúsi.
- 92 Norðfjarðarvegur: Af Hringvegi hjá Egilsstöðum, um Fagradal, Búðareyri við Reyðarfjörð, Hólmaháls, Eskifjörð, Oddsskarð, að Skólavegi á Neskaupstað.
- 93 Seyðisfjarðarvegur: Af Norðfjarðarvegi hjá Egilsstöðum, um Fjarðarheiði og ferjubryggju á Seyðisfirði, á Hánefsstaðaveg.
- 94 Borgarfjarðarvegur: Af Seyðisfjarðarvegi við Eyvindará, um Eiðapínghá, Hjaltastaðarpínghá, yfir Selfljótsbrú hjá Heyskálum, Vatnsskarð og Njarðvík, að Bakkagerði.
- 96 Suðurfjarðarvegur: Af Norðfjarðarvegi í Reyðarfirði, um Fáskrúðsfjarðargöng, út Daladal, um Sævarendaströnd, Gvendarnes, Stöðvarfjörð, Kambanes, á Hringveg við Breiðdalsvík.
- 97 Breiðdalsvíkurvegur: Af Hringvegi nálægt flugvelli, um Breiðdalsvík, á Suðurfjarðarveg hjá Þverhamri.
- 98 Djúpavogsvegur: Af Hringvegi, um Mörk og Víkurland, að hafnarsvæði í Gleðivík.
- 99 Hafnarvegur: Af Hringvegi um Höfn, að bryggju í Álaugarey.
- 801 Hafnarvegur Hrísey: Frá ferjuhöfn, að Norðurvegi.
- 803 Kleifavegur: Af Ólafsfjarðarvegi í Ólafsfjarðarkaupstað, um brú á Ólafsfjarðarós, með fram flugvelli, að Sólheimum.
- 805 Svarfaðardalsvegur: Af Ólafsfjarðarvegi hjá Árgerði, um Urðir, að Atlasstöðum.
- 806 Tunguvegur: Af Svarfaðardalsvegi hjá Hreiðarsstöðum, á Skíðadalsveg hjá Hvarfi.
- 807 Skíðadalsvegur: Af Ólafsfjarðarvegi hjá Hrísum, um brú á Skíðadalsá hjá Hvarfi, um Skíðadal að vestan, að Dæli.
- 808 Árskógssandsvegur: Af Ólafsfjarðarvegi hjá Litla-Árskógi, að Árskógssandshöfn.
- 809 Hauganesvegur: Af Ólafsfjarðarvegi hjá Stærra-Árskógi, að Hauganesi.
- 810 Hafnarvegur Dalvík: Af Ólafsfjarðarvegi, að höfn.
- 811 Hjalteyrarvegur: Af Ólafsfjarðarvegi hjá Skriðulandi, að Hjalteyri.

- 812 Bakkavegur: Af Ólafsfjarðarvegi hjá Hofi, um Ós, á Hjalteyrarveg hjá Ytribakka.
- 813 Möðruvallavegur: Af Ólafsfjarðarvegi hjá Hofi, um Möðruvelli, á Ólafsfjarðarveg niður undan Möðruvöllum.
- 814 Staðarbakkavegur: Af Hörgárdalsvegi um brú á Hörgá hjá Skugga, að Myrkárbakka.
- 815 Hörgárdalsvegur: Af Hringvegi hjá Hamri, um brú á Hörgá og norður Hörgárdal að vestan, á Ólafsfjarðarveg norðan Hörgárbrúar.
- 816 Dagverðareyrarvegur: Af Hringvegi hjá Sólborgarhóli, um Dagverðareyri og Gásir, á Ólafsfjarðarveg sunnan Hörgárbrúar.
- 817 Blómsturvallavegur: Af Hringvegi í Kræklingahlíð, að Brávöllum.
- 818 Hlíðarvegur: Af Hringvegi í Kræklingahlíð, um Syðsta-Samtún, að Ásláksstöðum.
- 819 Hafnarvegur Akureyri: Af Hringvegi (Glerárgötu) skammt sunnan Glerár og niður með henni, um Tryggvagötu, Hjalteyrgötu og Laufásötu, að höfn.
- 820 Flugvallarvegur Akureyri: Af Eyjafjarðarbraut vestri sunnan Akureyrar, að flugvelli.
- 821 Eyjafjarðarbraut vestri: Af Hringvegi á Akureyri, um Hrafnagil, Grund og Saurbæ, að vegamótum við Halldórsstaði.
- 822 Kristnesvegur: Af Eyjafjarðarbraut vestri norðan Kristness, um Kristnes, á Eyjafjarðarbraut vestri sunnan Kristness.
- 823 Miðbraut: Af Eyjafjarðarbraut vestri við Hrafnagil, á Eyjafjarðarbraut eystri við Laugaland.
- 824 Finnastaðavegur: Af Eyjafjarðarbraut vestri skammt norðan Hólshúsa, um brýr á Finnastaðaá og Skjöldalsá, á Dalsveg hjá Litlagarði.
- 825 Dalsvegur: Af Eyjafjarðarbraut vestri hjá Samkomugerði, að Hvassafelli.
- 826 Hólavegur: Af Eyjafjarðarbraut vestri hjá Sandhólum, um brú á Eyjafjarðará, um Hóla, á Eyjafjarðarbraut vestri á mótis við Vatnsenda.
- 828 Veigastaðavegur: Af Hringvegi hjá Hallandi, um Veigastaði, á Eyjafjarðarbraut eystri hjá Eyrarlandi.
- 829 Eyjafjarðarbraut eystri: Af Hringvegi á Leirum, um Laugaland, Munkaþverá og brú á Eyjafjarðará hjá Möðruvöllum, á Eyjafjarðarbraut vestri norðan Saurbæjar.
- 830 Svalbarðseyrarvegur: Af Hringvegi, að Svalbarðseyri.
- 831 Höfðavegur: Af Grenivíkurvegi við Gljúfurá, að Höfða.
- 833 Illugastaðavegur: Af Hringvegi hjá Nesi, suður að Illugastöðum.
- 834 Fnjóskadalsvegur vestri: Af Hringvegi hjá Víðivöllum, að Grímsgerði.
- 835 Fnjóskadalsvegur eystri: Af Hringvegi austan brúar á Fnjóská, um Fnjóskadal austanverðan, á Grenivíkurveg í Dalsmynni.
- 836 Vaglaskógarvegur: Af Hringvegi hjá Hálsi, um Vaglaskóg og brú á Fnjóská hjá Hróastöðum, á Illugastaðaveg.
- 837 Hlíðarfjallsvegur: Af Hringvegi (Glerárgötu) á Akureyri skammt sunnan Glerár, upp með henni og yfir hana (um Borgarbraut), suður Hlíðarbraut að vegamótum vegar að skíðasvæði í Hlíðarfjalli. (Þangað telst landsvegur).
- 838 Hafnarvegur Grenivík: Af Grenivíkurvegi við íþróttavöll, að höfn.
- 841 Fremstafellsvegur: Af Hringvegi vestan Kvíslarbrúar, um brú á Djúpá, hjá Fremstafelli, á Norðausturveg hjá Landamóti.
- 842 Bárðardalsvegur vestri: Af Hringvegi við Kvíslarbrú vestan Skjálfandafljóts, að Mýri.
- 843 Lundarbrekkuvegur: Af Bárðardalsvegi eystri hjá Sandkvísl, að Víðikeri.
- 844 Bárðardalsvegur eystri: Af Hringvegi hjá Fosshóli, um brú hjá Stóruvöllum, á Bárðardalsveg vestri.
- 845 Aðaldalsvegur: Af Hringvegi hjá Einarstöðum, á Norðausturveg hjá Tjörn.

- 846 Austurhlíðarvegur: Af Hringvegi gegnt Laugum, hjá Laugaskóla, út Austurhlíð, yfir Reykjadalssá hjá Ökrum, á Aðaldalsveg móts við Hamra.
- 847 Stafnsvegur: Af Hringvegi sunnan og neðan við Narfastaði, að heimreið að Fellshlíð.
- 848 Mývatnsvegur: Af Hringvegi hjá Arnarvatni, um Vagnbrekku, á Kísilveg hjá Grímsstöðum.
- 849 Baldursheimsvegur: Af Hringvegi skammt austan Arnarvatns, að Baldursheimi.
- 850 Flugvallarvegur Mývatnssveit: Af Kísilvegi við Reynihlíð að flugvelli.
- 851 Útkinnarvegur: Af Norðausturvegi hjá Ófeigsstöðum, að Björgum.
- 852 Sandsvegur: Af Norðausturvegi norðan Knútsstaða, að Sandi.
- 853 Hvammavegur: Af Aðaldalsvegi norðan Ytrafjalls, yfir Laxá hjá Hólmavaði, á Kísilveg austan Laxárvirkjunar.
- 854 Staðarbraut: Af Aðaldalsvegi sunnan Syðrafjalls, um Laxárvirkjun, á Hvammaveg.
- 855 Fagranesvegur: Af Staðarbraut hjá Hellulandi, að Fagranesi.
- 856 Laxárdalsvegur: Af Staðarbraut vestan Laxár, um brú á Laxá hjá Sogi, að Kasthvammi.
- 858 Flugvallarvegur í Aðaldal: Af Norðausturvegi í Aðaldalshrauni, að flugvelli.
- 859 Hafnarvegur Húsavík: Af Norðausturvegi, að höfn.
- 862 Dettifossvegur: Af Norðausturvegi norðan við Meiðavelli, að Tóvegg. (Þaðan er hann landsvegur suður á Hringveg hjá Austaribrekku).
- 864 Hólsfjallavegur: Af Hringvegi hjá Grímsstöðum á Fjöllum, um Hólssand, á Norðausturveg austan Jökulsárbrúar í Öxarfirði.
- 865 Gilsbakkavegur: Af Norðausturvegi hjá Lundi, að Gilsbakka.
- 866 Austursandsvegur: Af Norðausturvegi skammt vestan Klifshaga, um Sandárbrú, að Skógum.
- 867 Öxarfjarðarheiðarvegur: Af Norðausturvegi hjá Klifshaga, um Hrauntanga, á Norðausturveg austan Stóra-Viðarvatns.
- 868 Laxárdalsvegur: Af Norðausturvegi vestan Garðár í Þistilfirði, að Holti.
- 869 Langanesvegur: Af Norðausturvegi við Þórshöfn, um Þórshöfn að Sauðanesi.
- 870 Kópaskersvegur: Af Norðausturvegi, að Kópaskeri.
- 871 Flugvallarvegur Þórshöfn: Af Langanesvegi utan Þórshafnar, að flugvelli.
- 897 Svalbarðstunguvegur: Af Norðausturvegi í Þistilfirði, að Hagalandi.
- 912 Bakkafjarðarhöfn: Af Hafnarvegi innan Hafnarár, að Bakkafjarðarhöfn.
- 913 Strandhafnarvegur: Af Norðausturvegi við Borgarlæk, að Hámundarstöðum I.
- 914 Skógavegur: Af Norðausturvegi hjá Ytri-Nýp, um Skóga og brú á Vesturá, á Vesturárdalsveg innan Skógalóns.
- 915 Vesturárdalsvegur: Af Norðausturvegi við Vopnafjarðarkauptún, að Búastöðum.
- 916 Flugvallarvegur Vopnafirði: Af Hlíðarvegi norðan Hofsár, að flugvelli.
- 917 Hlíðarvegur: Af Hringvegi við Jökulsárbrú, um Jökulsárlíð, yfir Helligheiði á Norðausturveg hjá Vatnsdalsgerði.
- 918 Hafnarvegur Vopnafirði: Af Norðausturvegi í Vopnafjarðarkauptúni, að höfn.
- 919 Sunnudalsvegur: Af Hlíðarvegi austan við Hofsá, um brú á Sunnudalsá norðan Sunnudals, á Norðausturveg nálægt Teigi.
- 923 Jökuldalsvegur: Af Hringvegi við Gilsá um Hákonarstaði, að Aðalbóli.
- 924 Jökuldalsvegur eystri: Af Hringvegi hjá Hjarðarhaga, yfir Jökulsá og út Jökuldal austan Jökulsár, á Hringveg í Dimmadal.
- 925 Hróarstunguvegur: Af Hringvegi við Jökulsárbrú, um Litlabakka og Kirkjubæ, yfir Rangá, á Hringveg hjá Urriðavatni.

- 927 Brekkubæjavegur: Af Hróarstunguvegi hjá Þórisvatni, um Brekku, á Hróarstunguveg hjá Litla-Steinsvaði.
- 929 Hafrafellsvegur: Af Hringvegi hjá Urriðavatni, að Hafrafelli.
- 931 Upphéraðsvegur: Af Hringvegi norðan Lagarfljótsbrúar, um Fell, Fljótsdal, yfir Jökulsá í Fljótsdal hjá Vallholti, um Skóga á Hringveg hjá Úlfsstöðum á Völlum.
- 932 Egilsstaðavegur: Af Hringvegi í kaupstaðnum, að býlunum.
- 933 Fljótsdalsvegur: Af Upphéraðsvegi hjá Hjarðarbóli, um Skriðuklaustur, yfir Jökulsá í Fljótsdal hjá Víðivöllum ytri, um Hrafnkelsstaði, á Upphéraðsveg utan við Vallholt.
- 934 Múlavegur í Fljótsdal: Af Fljótsdalsvegi austan Jökulsár, um brú á Kelduá, um Langhús, að Glúmsstöðum.
- 935 Suðurdalsvegur: Af Fljótsdalsvegi austan brúar á Kelduárkvísl, að Klúku.
- 936 Þórdalsheiðarvegur: Frá Áreyjum, á Suðurfjarðaveg í Reyðarfjarðarbotni. (Landsvegur er yfir Þórdalsheiði, frá Hringvegi í Skriðdal, að Áreyjum.)
- 937 Skriðdalsvegur: Af Upphéraðsvegi vestan Grímsár, inn Skriðdal, um brýr á Geitdalsá og Múlaá, á Hringveg sunnan Jóku.
- 938 Múlavegur syðri: Af Skriðdalsvegi við Múlabrú, að Birkihlíð.
- 939 Axarvegur: Af Hringvegi í Víðigróf í Skriðdal, um Öxi, á Hringveg í Berufjarðarbotni.
- 941 Flugvallarvegur Egilsstöðum: Af Hringvegi austan Lagarfljótsbrúar, að flugvelli.
- 943 Hjaltastaðarvegur: Af Borgarfjarðarvegi sunnan við Bóndastaði, um Hjaltastað, að Hjarðarhvoli.
- 944 Lagarfossvegur: Af Borgarfjarðarvegi nálægt Ásgrímsstöðum, um Ekru, yfir Lagarfljót hjá Fossi, á Hróarstunguveg.
- 946 Hólalandsvegur: Af Borgarfjarðarvegi í Bakkagerði, að Gilsárvöllum.
- 947 Desjarmýrarvegur: Af Borgarfjarðarvegi í Bakkagerði, um brú á Fjarðará, að heimreið að Sólbakka norðan við Hrafnárbrú.
- 948 Gilsárteigsvegur: Af Borgarfjarðarvegi hjá Eiðum, að mótum vegar að Ormsstöðum.
- 949 Þrándarstaðavegur: Af Borgarfjarðarvegi hjá Mýnesi, að Þrándarstöðum.
- 951 Vestdalseyjarvegur: Af Seyðisfjarðarvegi á Fjarðaröldu, um Vestdalseyri, að Sunnholti.
- 952 Hánefsstaðavegur: Af Seyðisfjarðarvegi á Fjarðaröldu, um Búðareyri, að Flísarhúsalæk.
- 953 Mjóafjarðarvegur: Af Norðfjarðarvegi nálægt Köldukvíslarbrú, um Mjóafjarðarheiði og norðurströnd Mjóafjarðar, að Brekku.
- 954 Helgustaðavegur: Af Norðfjarðarvegi í Eskifjarðarkaupstað, að Stóru-Breiðuvík.
- 955 Vattarnesvegur: Af Suðurfjarðavegi á Sléttuströnd í Reyðarfirði, um suðurströnd Reyðarfjarðar, fyrir Vattarnes, um Búðir, á Suðurfjarðaveg í Fáskrúðsfjarðarbotni.
- 957 Hafnarvegur Reyðarfirði: Af Norðfjarðarvegi á Búðareyri í Reyðarfirði, að höfn.
- 960 Hafnarvegur Breiðdalsvík: Af Breiðdalsvíkurvegi, um Hafnarbraut, að höfn.
- 962 Norðurdalsvegur í Breiðdal: Af Hringvegi í Breiðdal, um Norðurdal, að vegamótum við brú á Norðurdalsá.
- 964 Breiðdalsvegur: Af Hringvegi hjá Heydölum, yfir Breiðdalsá hjá Sveinshyl, á Hringveg hjá Ósi.
- 966 Suðurbyggðarvegur: Af Hringvegi innan Ásunnarstaða, yfir Breiðdalsá hjá Flögu, um Randversstaði, á Breiðdalsveg við Skammadalsá.
- 8005 Grímseyjarvegur: Frá ferjubryggju, að flugvelli.
- 8010 Hæringsstaðavegur: Af Svarfaðardalsvegi, að vegamótum við Hæringsstaði.
- 8110 Lækjarbakkavegur: Af Möðruvallavegi, að Möðruvöllum 1.

- 8120 Dunhagavegur: Af Hörgárdalsvegi, að Litla-Dunhaga.
- 8140 Auðnavegur: Af Hringvegi, að Bakka.
- 8160 Eyrarvíkurvegur: Af Dagverðareyrarvegi, að Glæsibæ.
- 8170 Skjaldarvíkurvegur: Af Dagverðareyrarvegi, að Skjaldarvík.
- 8210 Leifsstaðavegur: Af Knarrarbergssvegi, að Leifsstöðum.
- 8220 Brekkuvegur: Af Eyjafjarðarbraut eystri, að Svertingsstöðum.
- 8230 Garðsárvegur: Af Eyjafjarðarbraut eystri, að Syðrahóli.
- 8240 Ytra-Laugalandsvegur: Af Eyjafjarðarbraut eystri, að Laugarholti.
- 8243 Þelamerkurvegur: Af Hringvegi við Bægisá, á Hringveg við Fossá.
- 8315 Halllandsvegur: Af Veigastaðavegi, að Halllandi 2.
- 8325 Mógilsvegur: Af Hringvegi, að Mógili 2.
- 8335 Geldingsárvegur: Af Hringvegi, að Meyjarhóli.
- 8365 Vaglavegur: Af Vaglaskógarvegi, að skógarvarðarhúsi.
- 8370 Villingadalssvegur: Af Eyjafjarðarbraut vestri skammt utan við Torfufell, að Villingadal.
- 8420 Birkimelsvegur: Af Hringvegi, að Birkimel.
- 8440 Granastaðavegur: Af Útkinnarvegi, að Granastöðum.
- 8460 Lundarbrekkubýli: Af Lundarbrekkuvegi, að Lundarbrekku.
- 8480 Bjarnarstaðavegur: Af Lundarbrekkuvegi, að Bjarnarstöðum.
- 8490 Knarrarbergssvegur: Af Veigastaðavegi, um Leifsstaði, á Eyjafjarðarbraut eystri.
- 8505 Skriðuvegur: Af Norðausturvegi, að Rauðuskriðu.
- 8510 Hraunkotsvegur: Af Sandsvegi, að Hraunkoti.
- 8512 Sólheimavegur: Af Hringvegi á Svalbarðsströnd, að Sólheimum.
- 8515 Árbótarvegur: Af Norðausturvegi, að Núpum.
- 8520 Nesvegur: Af Aðaldalsvegi, að Árnesi.
- 8525 Haftralækjarskólavegur: Af Aðaldalsvegi, að skóla.
- 8530 Haftralækjarvegur: Af Aðaldalsvegi, að Hraungerði.
- 8535 Grundargilsvegur: Af Aðaldalsvegi, að Glaumbæ.
- 8545 Hjallavegur: Af Austurhlíðarvegi, að Breiðanesi.
- 8560 Hrístateigsvegur: Af Kísilvegi, að Hrístateigi.
- 8565 Hveravallavegur: Af Kísilvegi, að Hveravöllum.
- 8570 Klambarselsvegur: Af Kísilvegi, að Brúnahlíð.
- 8605 Héðinshöfðavegur: Af Norðausturvegi, að Héðinshöfða.
- 8610 Hallbjarnarstaðavegur: Af Norðausturvegi, að Hallbjarnarstöðum.
- 8705 Hraunborgarvegur: Af Hringvegi, að Hraunborg.
- 8710 Gautlandavegur: Af Baldursheimsvegi, að Gautlöndum.
- 8715 Grænavatnsvegur: Af Hringvegi, að Grænavatni.
- 8720 Vogavegur: Af Hringvegi, að Vogum.
- 8730 Grímsstaðavegur: Af Mývatnsvegi, að Grímsstöðum 2b.
- 8755 Vestursandsvegur: Af Norðausturvegi, að Keldunesi.
- 8765 Gunnarsstaðavegur: Af Norðausturvegi, að Gunnarsstöðum 1.
- 8770 Tunguselsvegur: Af Norðausturvegi, að Hallgilsstöðum.
- 8843 Laxamýrarvegur: Af Norðausturvegi, að Laxamýri 2a.
- 8877 Fjallavegur: Af Norðausturvegi í Kelduhverfi, að Lóni.
- 8984 Hvammsvegur: Af Norðausturvegi, að Hvammi.
- 9120 Torfastaðavegur: Af Skógavegi nálægt Torfastöðum, að Torfastöðum 1.
- 9160 Refsstaðavegur: Af Sunnudalsvegi, að Refstað.

- 9165 Svínabakkavegur: Af Sunnudalsvegi, að Akri.  
 9225 Hnefildalsvegur: Af Jökuldalsvegi eystri, að Mælivöllum 2.  
 9275 Hallfreðarstaðavegur: Af Hróarstunguvegi, að Hallfreðarstöðum 2.  
 9340 Norðurdalsvegur í Fljótsdal: Af Fljótsdalsvegi hjá Végarði, að Valbjófsstað 2.  
 9350 Geitdalsvegur: Af Skriðdalsvegi, að Þorvaldsstöðum.  
 9430 Finnsstaðavegur: Af Borgarfjarðarvegi, að Finnsstöðum 2.  
 9460 Njarðvíkurvegur: Af Borgarfjarðarvegi, að Borg.  
 9617 Tóarselsvegur: Af Norðurdalsvegi í Breiðdal, að vegamótum að Skarði.

### Flokkun stofn- og tengivega samkvæmt 4.3.1 í undirflokkum.

#### Stofnvegir.

- |   |   |
|---|---|
| <b>1 Hringvegur.</b>  | <b>60 Vestfjarðavegur.</b>                      |
| <b>22 Dalavegur.</b>  | <b>61 Djúpvegur.</b>                            |
| <b>30 Skeiða- og Hrunamannavegur.</b>   | <b>62 Barðastrandarvegur.</b>                   |
| <b>31 Skálholtsvegur.</b>   | <b>63 Bíldudalsvegur.</b>                       |
| <b>33 Gaulverjabæjarvegur:</b><br>Baldurshagi á Stokkseyri–Eyrar-<br>bakkavegur.                          | <b>64 Flateyrarvegur.</b>                       |
| <b>34 Eyrarbyggðavegur.</b>   | <b>65 Sígandafjarðarvegur.</b>                  |
| <b>35 Biskupstungnabraut:</b><br>Hringvegur–Bræðratunguvegur og<br>Laugarvatnsvegur–Hrunamannaveg-<br>ur. | <b>67 Hólmavíkurvegur.</b>                      |
| <b>36 Þingvallavegur.</b>   | <b>72 Hvammstangavegur.</b>                     |
| <b>37 Laugarvatnsvegur.</b>   | <b>74 Skagastrandarvegur.</b>                   |
| <b>38 Þorlákshafnarvegur.</b>   | <b>75 Sauðárkróksbraut.</b>                     |
| <b>39 Þrengslavegur.</b>  | <b>76 Siglufjarðarvegur.</b>                    |
| <b>40 Hafnarfjarðarvegur.</b>   | <b>77 Hofsósbraut.</b>                          |
| <b>41 Reykjanesbraut.</b>   | <b>82 Ólafsfjarðarvegur.</b>                    |
| <b>42 Krýsuvíkurvegur:</b><br>Reykjanesbraut–Vatnsskarð   | <b>85 Norðausturvegur.</b>                      |
| <b>43 Grindavíkurvegur.</b>   | <b>87 Kísilvegur.</b>                           |
| <b>44 Hafnavegur:</b><br>Reykjanesbraut–Keflavíkurflugvöll-<br>ur.  | <b>92 Norðfjarðarvegur.</b>                     |
| <b>45 Garðskagavegur:</b><br>Reykjanesbraut–Sandgerði.  | <b>93 Seyðisfjarðarvegur.</b>                   |
| <b>46 Víknavegur.</b>   | <b>96 Suðurfjarðavegur.</b>                     |
| <b>47 Hvalfjarðarvegur.</b>   | <b>97 Breiðdalsvíkurvegur.</b>                  |
| <b>49 Nesbraut.</b>   | <b>98 Djúpavogsvegur.</b>                       |
| <b>50 Borgarfjarðarbraut:</b>   | <b>99 Hafnarvegur.</b>                          |
| <b>51 Akrafjallsvegur.</b>  | <b>205 Klausturvegur.</b>                       |
| <b>54 Snæfellsnesvegur.</b>   | <b>240 Stórhöfðavegur.</b>                      |
| <b>55 Heydalsvegur.</b>   | <b>343 Álfsstétt.</b>                           |
| <b>56 Vatnaleið.</b>  | <b>359 Bræðratunguvegur.</b>                    |
| <b>58 Stykkishólmsvegur.</b>  | <b>365 Lyngdalsheiðarvegur.</b>                 |
|   | <b>376 Breiðamörk:</b><br>Hringvegur–Skólamörk. |
|   | <b>379 Hafnarvegur Þorlákshöfn.</b>             |
|   | <b>409 Fossvogsbraut.</b>                       |
|   | <b>410 Elliðavatnsvegur.</b>                    |
|   | <b>411 Arnarnesvegur.</b>                       |
|   | <b>412 Vífilsstaðavegur.</b>                    |
|   | <b>413 Breiðholtsbraut.</b>                     |
|   | <b>414 Flugvallarvegur Reykjavík.</b>           |

- 415 Álftanesvegur:**  
Reykjanesbraut–Túngata.
- 418 Bústaðavegur.**
- 419 Höfðabakki.**
- 421 Vogavegur.**
- 423 Miðnesheiðarvegur.**
- 424 Keflavíkurvegur.**
- 427 Suðurstrandarvegur.**
- 429 Sandgerðisvegur.**
- 431 Hafravatnsvegur:**  
Úlfarsárvegur–Hringvegur.
- 432 Hallsvegur.**
- 450 Sundabraut.**
- 453 Sundagarðar.**
- 454 Holtavegur.**
- 470 Fjarðarbraut.**
- 503 Innnesvegur:**  
Höfði við Akranes–Akranesvegur.
- 509 Akranesvegur.**
- 531 Borgarbraut.**
- 574 Útnesvegur:**  
Hellissandur–Ólafsvík.
- 617 Tálknafjarðarvegur:**  
Bíldudalsvegur–Lækjargata á Sveins-eyri.
- 619 Ketildalavegur:**  
Bíldudalsvegur–Hafnarteigur.
- 622 Svalvogavegur:**  
Vestfjarðavegur–Hafnargata á Þing-eyri.
- 636 Hafnarvegur Ísafirði.**
- 744 Þverárfjallsvegur.**
- 808 Árskógssandsvegur.**
- 819 Hafnarvegur Akureyri.**
- 820 Flugvallarvegur Akureyri.**
- 821 Eyjafjarðarbraut vestri:**  
Hringvegur–Miðbraut.
- 823 Miðbraut.**
- 829 Eyjafjarðarbraut eystri:**  
Hringvegur–Miðbraut.
- 837 Hlíðarfjallsvegur.**
- 845 Aðaldalsvegur.**
- 859 Hafnarvegur Húsavík.**
- 867 Öxarfjarðarheiðarvegur.**
- 917 Hlíðarvegur.**
- 952 Hánefsstaðavegur:**  
Seyðisfjarðarvegur–ytri vegamót Austurvegar.
- 954 Helgustaðavegur:**  
Norðfjarðarvegur–ytri vegamót Lambeyrarbrautar.
- 955 Vattarnesvegur:**  
Skólavegur á Búðum – Suðurfjarðavegur.

### Tengivegir.

Aðrir vegir í upptalningu vega í 4.3.1 eru tengivegir.

### 4.3.2 Ferjuleiðir.

#### 1. Vestmannaeyjar–Þorlákshöfn

Á milli Þorlákshafnar og Vestmannaeyja eru fluttir farþegar og bílar í reglulegum áætlunarferðum.

#### 2. Stykkishólmur–Flatey–Brjánslækur.

Á milli Stykkishólms og Brjánslækjar eru fluttir farþegar og bílar í reglulegum áætlunarferðum með viðkomu í Flatey fyrir farþega og frakt.

#### 3. Ísafjörður–Æðey–Vigur.

Til Æðeyjar og Vigur eru fluttir farþegar og frakt í reglulegum áætlunarferðum.

#### 4. Árskógsströnd–Hrísey.

Á milli Árskógsstrandar og Hríseyjar eru fluttir farþegar og frakt í reglubundnum áætlunarferðum.

#### 5. Akureyri–Hrísey–Dalvík–Grímsey.

Á milli Akureyrar, Hríseyjar, Dalvíkur og Grímseyjar eru fluttir farþegar og frakt í reglubundnum áætlunarferðum.

## 6. Neskaupstaður–Mjóifjörður.

Á milli Neskaupstaðar og Mjóafjarðar eru fluttir farþegar og frakt í reglubundnum áætlunarferðum.

### 4.3.3 Grunnnet.

#### Stofnvegir í grunnneti:

Stofnvegir teljast allir til grunnnets nema Heydalsvegur.

#### Tengivegir í grunnneti:

- 25 Þykkvabæjarvegur
- 26 Landvegur
- 32 Þjórsárdalsvegur
- 33 Gaulverjabæjarvegur
  - Hringvegur– Baldurshagi á Stokkseyri
- 35 Biskupstungnabraut
  - Bræðratunguvegur–Laugarvatnsvegur
  - Hrunamannavegur–Gullfoss
- 42 Krýsuvíkurvegur
  - Vatnsskarð–Suðurstrandarvegur
- 44 Hafnavegur
  - Keflavíkurflugvöllur–Hafnir
- 52 Uxahryggjavegur
  - Þingvallavegur–Kaldadalsvegur
- 83 Grenivíkurvegur
- 94 Borgarfjarðarvegur
- 208 Skaftártunguvegur
- 250 Dímonarvegur
- 253 Bakkavegur
- 261 Fljótshlíðarvegur
  - Hringvegur–Dímonarvegur
- 430 Úlfarsfellsvegur
- 431 Hafravatnsvegur
  - Hringvegur–Úlfarsárvegur
- 518 Hálsasveitarvegur
  - Borgarfjarðarbraut–Kaldadalsvegur
- 606 Karlseyjarvegur
  - Reykhólasveitarvegur–Reykhólaþorp
- 607 Reykhólasveitarvegur
  - Vestfjarðavegur–Karlseyjarvegur
- 622 Svalvogavegur
  - Vestfjarðavegur á Þingeyri–flugvöllur
- 631 Flugvallarvegur Ísafirði
- 643 Strandavegur
  - Djúpvegur–Drangnesvegur
- 645 Drangnesvegur
  - Strandavegur–Drangnes

- 731 Svínvetningabraut  
Kjalvegur–Hringvegur
- 752 Skagafjarðarvegur  
Hringvegur–Héraðsdalsvegur
- 809 Hauganesvegur
- 821 Eyjafjarðarbraut vestri  
Miðbraut–Eyjafjarðarbraut eystri
- 842 Bárðardalsvegur vestri
- 846 Austurhlíðarvegur  
Hringvegur–Laugar
- 848 Mývatnsvegur
- 870 Kópaskersvegur
- 931 Upphéraðsvegur  
Hallormsstaður–Hringvegur

#### **Landsvegir í grunnneti:**

- F26 Sprengisandsleið
- 35 Kjalvegur
- F208 Fjallabaksleið nyrðri
- 550 Kaldadalsvegur

#### **Ferjuleiðir í grunnneti:**

- Vestmannaeyjar–Þorlákshöfn/Bakkafjara
- Stykkishólmur–Brjánslækur
- Hrísey–Árskógssandur
- Grímsey–Dalvík
- Mjóifjörður–Norðfjörður

## **5. UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN**

### **5.1 Fjármál.**

#### **5.1.1 Tekjur og framlög.**

##### **Áætlun um fjáröflun.**

<i>Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Frá vegáætlun	261	364	333	325
Umferðaröryggisgjald	70	70	70	70
Sérstök fjárveiting til umferðaröryggismála	50	50	50	50
<b>Til ráðstöfunar alls</b>	<b>381</b>	<b>484</b>	<b>453</b>	<b>445</b>

## 5.2 Gjöld.

### 5.2.1 Rekstur og stofnkostnaður.

<i>Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.</i>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Ökumaður og farartæki	86	116	95	95
Áróður og fræðsla	110	110	110	110
Öruggari vegir og umhverfi þeirra	175	248	238	230
Samstarf og þróun	10	10	10	10
<b>Samtals</b>	<b>381</b>	<b>484</b>	<b>453</b>	<b>445</b>

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

#### 1. INNGANGUR

Uppbygging fjögurra ára áætlunar fyrir árin 2007–2010 er í samræmi við lög um samgönguáætlun, nr. 71/2002. Unnið er eftir þeirri stefnumótun sem lögð var fram í tólf ára samgönguáætluninni fyrir árin 2007–2018. Fyrsti kaflinn útskýrir rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni sem falla undir fimm meginmarkmið samgönguáætlunar sem talin er sérstök ástæða að tiltaka hér vegna mikilvægis þeirra. Því næst skiptist áætlunin upp í flugmálaáætlun, siglingamálaáætlun, vegáætlun og að lokum er í 5. kafla gerð grein fyrir umferðaröryggisáætlun stjórnvalda líkt og gert var í fyrsta skipti í samgönguáætlun 2005–2008.

#### 1.1 Almenn samgönguverkefni.

Samkvæmt samgönguáætlun fyrir árin 2007–2010 skal á tímabilinu unnið að verkefnum sem falla undir þau fimm stefnumarkmið sem lagt er upp með í samgönguáætlun 2007–2018. Ýmis verkefni eru enn í vinnslu frá fyrri áætlun og eru þau misjafnlega á veg komin þótt öðrum sé lokið. Hér á eftir er gerð grein fyrir helstu verkefnum sem stefnt er að að vinna á tímabilinu. Verkefnalistinn er ekki tæmandi þar sem reikna má með að á tímabilinu verði ráðist í mörg önnur ný rannsóknar- og úttektarverkefni innan stofnana samgönguráðuneytis.

##### 1.1.1 Markmið um greiðari samgöngur.

Eftirfarandi markmið og verkefni sem tiltekin eru hér á eftir falla að meginmarkmiðum samgönguáætlunar 2007–2018:

##### a. Farið verði yfir tilhögun og fjármögnun almenningsamgangna.

Öll sérleyfi til fólksflutninga voru boðin út á árinu 2006 í samræmi við lög nr. 73/2001 til 2–3 ára. Jafnframt er hér lagt til að unnið verði að því að sveitarfélög takist á hendur meiri ábyrgð á uppbyggingu og stjórnun almenningsamgangna á landi, en talið er að það geti haft marga kosti í för með sér. Fyrir verður þó að liggja skýr vilji sveitarstjórna til að taka þetta verkefni að sér. Ljóst þykir að ef þetta verður ákveðið þarf að leggja verulega vinnu í þróun nýs kerfis almenningsamgangna á áætlunartímabilinu.

##### b. Gerð verði úttekt á framtíðarmöguleikum upplýsingakerfa í samgöngum í því skyni að auka afköst og bæta stýringu og öryggi umferðarkerfa.

Miklar framfarir hafa orðið í upplýsingatækni alls konar undanfarna áratugi og sér ekki enn fyrir endann á þeirri þróun. Margt af þessari tækni er hægt að nýta í þágu samgangna og má segja að hér á landi hafi aðeins verið stigin örfá skref miðað við alla þá möguleika sem fyrir hendi eru. Þegar markmið Fjarskiptaáætlunar nást skapast hér til að mynda miklir möguleikar. Mjög víða erlendis er unnið að úttekt og innleiðingu á margháttadri nýrri tækni við umferðar-

stýringu, upplýsingasöfnun og upplýsingagjöf til vegfarenda og rekstraraðila vega. Fyrst og fremst byggist þetta á hinni öru þróun í upplýsingatækni sem verið hefur undanfarin ár. Ný upplýsingakerfi geta í mörgum tilfellum aukið öryggi og þægindi umferðar ásamt því að auka afköst vegakerfa, einkum í þéttbýli. Full ástæða er til að kanna hvaða þætti í þessari nýju tækni er æskilegt og mögulegt að innleiða hér á landi. Evrópusambandið hefur það sem eitt af meginmarkmiðum sínum í samgöngum að nýta kosti upplýsingakerfa til þess að gera samgöngur hagkvæmari og öruggari. Hér er lagt til að farin verði sama leið og nefnd er í c-lið hér á eftir og sömu aðilar hafi það sem verkefni að þessi úttekt sé gerð þegar á þessu ári.

**c. Tryggt verði að Ísland hafi fullan aðgang að gervihnattakerfum sem komið verður upp til staðsetningar á sjó, landi og í lofti, svo sem GPS, EGNOS og Galileo.**

EGNOS, en hér hafa verið settar upp tvær slíkar stöðvar, er fyrsta skrefið í uppbyggingu evrópsks gervihnattaleiðsögukerfis (Galileo) sem mun byggjast á 30 gervihnöttum sem munu þekja allan hnöttinn. Þegar Galileo-kerfið kemst í rekstur árið 2011 verður til fyrsta gervihnattaleiðsögukerfið sem er hannað og byggt með þarfir fyrirtækja og almennings í huga og mun kerfið auka nákvæmni og áreiðanleika staðsetninga GPS. Fullyrða má að fyrir samgöngumál skiptir GPS gervihnattakerfið (og önnur sambærileg kerfi) okkur Íslendinga miklu máli, sérstaklega hvað varðar nákvæmni í staðsetningu, öryggismál og mögulega framtíðargjaldheimtu á vegum. Fulltrúar frá samgönguráðuneyti, Vegagerðinni, Flugmálastjórn, Siglingastofnun og Póst- og fjarskiptastofnun, auk fleiri aðila, sitja nú í starfshópi sem vinnur að framtíðarstefnumótun um uppbyggingu leiðsögukerfa.

**1.1.2 Markmið um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna.**

Eftirtalin verkefni falla að stefnu stjórnvalda um markmið um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna sem lögð er fram í samgönguáætlun fyrir árin 2007–2018:

**a. Markaðsöflin verði nýtt við fjármögnun, uppbyggingu og rekstur samgangna þar sem það á við.**

Sérstök nefnd á vegum samgönguráðuneytisins, með aðild borgaryfirvalda og hagsmunaaðila, komst að þeirri niðurstöðu að til greina kæmi að byggja samgöngumiðstöð á austur-svæði Reykjavíkurlugvallar. Hún mundi þjóna bæði flugi og farþegaflutningum á landi og tengja þannig saman helstu æðar almenningsgangna í landinu. Hugmynd er uppi um að fjármögnun, bygging og rekstur samgöngumiðstöðvarinnar verði boðin út sem einkaframkvæmd. Málafni samgöngumiðstöðvar er eitt af verkefnum samráðsnefndar samgönguráðuneytisins og Reykjavíkurborgar um Reykjavíkurlugvöll sem starfar undir formennsku Helga Hallgrímssonar fyrrverandi vegamálastjóra. Endanlega ákvörðun um byggingu samgöngumiðstöðvarinnar verður væntanlega tekin í kjölfar þess að sú nefnd skilar af sér.

Samgönguráðherra skipaði starfshóp á árinu 2006 sem hafði það verkefni að fjalla um kosti einkaframkvæmdar í samgöngumálum. Hann hefur nýlega skilað af sér skýrslu þar sem m.a. koma fram þau skilyrði að mati starfshópsins sem verða að vera fyrir hendi til þess að hagkvæmt sé að ráðast í einkaframkvæmd fyrir ríkisvaldið. Skýrslan er nú til meðferðar í samgönguráðuneytinu en í samgönguáætlun eru ýmis verkefni tekin út sem sérstök fjármögnun þar sem m.a. kemur til greina að nýta kosti einkaframkvæmdar.

Með uppskiptingu Flugmálastjórnar nú um áramótin varð til nýtt opinbert hlutafélag sem ber nafnið Flugstöðir ohf. Ein af ástæðunum fyrir stofnun þess er að nýta kosti hlutafélagsformsins til þess að starfsemi sú sem um ræðir geti eflst sem mest.

**b. Unnið verði að rannsóknum á aðferðafræði við styrkingu og breikkun vega á hagkvæman hátt.**

Í samgönguáætlun 2007–2018 er lögð aukin áhersla á nauðsynlegar aðgerðir til að styrkja vegakerfið þannig að allir helstu vegir hafi fullt burðarþol allt árið og ekki þurfi að grípa til þungatakmakana á ákveðnum tíma ársins. Einnig er ljóst að ráðast þarf í að breikka helstu flutningaleiðir á mörgum stöðum, enda flestir vegir á árum áður hannaðir fyrir minni umferð og annars konar flutningabíla en nú eru ráðandi. Þessa mjóu vegi þarf að breikka, ekki síst m.t.t. umferðaröryggis, og meðal annars þarf að breikka einhverja vegi til að gefa rými fyrir vegrið til að aðgreina akstursstefnur. Breikkun og styrking núverandi vega getur verið flókið og kostnaðarsamt verkefni og breytileg frá einum stað til annars. Vinna þarf að rannsóknum og úttektum á því hvaða aðferðir eru hagkvæmastar við þessar aðgerðir, og innleiða í staðla og verklýsingar.

**c. Skoðað verði áfram og stefnt að því at taka upp gjaldtöku af samgöngum með tilliti til jafnræðis samgöngugreina og notenda samgangna. Unnið verði að undirbúningi nýrrar skipunar gjaldtöku sem byggð er á nýjustu tækni, þ.m.t. GPS-mælingu, fyrir umferð á vegum.**

Unnið var á síðasta áætlunartímabili verkefni á vegum Vegagerðarinnar, Flugmálastjórnar og Siglingastofnunar um jafnræði samgöngugreina hvað gjaldtöku varðar. Verkefnið er unnið af Hagfræðistofnun Háskóla Íslands og fólst í að kanna gjaldtöku og samfélagslegan kostnað sem rekja má beint til hvernar samgöngugreinanna þriggja. Vonast er til að niðurstaða verkefnisins geti skipt verulegu máli fyrir flutningsstefnu framtíðarinnar. Augljóst er að eigi að ná fram betra jafnræði í gjaldtöku milli og innan samgöngugreina þurfa að koma til nýjar gjaldtökuaðferðir, sbr. a-lið hér að framan. Áfram verður fylgst með helstu þróun á þessu sviði á áætlunartímabilinu og þau verkefni unnin sem nauðsynleg eru til þess að ná fram árangri á þessu sviði.

Starfshópur á vegum samgönguráðherra lagði fram drög að stefnumótun um framtíðargjaldtöku í vegakerfinu. Starfshópurinn skilaði skýrslu til ráðherra í febrúar 2005 þar sem grunnur er lagður að stefnumótun um gjaldtöku og einkafjármögnun umferðarmannvirkja næstu árin. Lagði hann til að næstu skref yrðu að kanna möguleika á innleiðingu á nýju gjaldtökukerfi þar sem gjaldtaka mundi taka sérstakt tillit til umhverfis-, umferðaröryggis- og notkunarþátta í vegakerfinu. Ástæða þess er m.a. að núverandi tekjustofn er þverrandi og er hugmynd uppi um að nýtt innheimtukerfi komi í stað núverandi skattlagningar á eldsneyti þar sem gætt verður persónuverndar og jafnræðis við gjaldtöku. Í þessu sambandi hefur Vegagerðin að látið þróa miðlægan stjórnbúnað til að ná sjálfvirkri í gögn um eknar vegalengdir úr farartækjum. Ef vilji er til verður þannig unnt að nota kerfið í framtíðinni í stað núverandi þungaskattsmæla í stórum bílum og síðan t.d. í öllum atvinnubílum. Enn fremur mælir ekkert á móti því að kerfið nái yfir allan bílaflotann ef ákveðið verður að taka upp gjaldtöku af umferð sem byggist á framangreindum atriðum. Þessi niðurstaða starfshópsins er enn í fullu gildi og er hér lagt til að unnið verði í samræmi við niðurstöðu hans á áætlunartímabilinu.

**d. Unnið verði að þróun aðferða til kostnaðar/nytjagreiningar til nota við forgangsröðun stærri verkefna.**

Með samningi við Vegagerðina hefur Hagfræðistofnun Háskóla Íslands undanfarin ár unnið viðamikil verkefni varðandi aðferðafræði við að forgangsráða verkefnum í samgöngumálum. Áður hefur Hagfræðistofnun unnið hliðstætt verkefni fyrir Siglingastofnun um forgangsröðun hafnarframkvæmda. Einkum hafa verið kannaðir kostir og gallar þess að innleiða

svokallaða félagshagfræðilega greiningu, þar sem leitast er við greina áhrifa- og ábataliði fjárfestingarverkefna sem meta má til verðs og þeirra liða sem ekki verða verðlagðir. Á áætlunartímabilinu þarf að halda áfram með þetta verkefni og prófa aðferðafræðina, ákvarða viðmið og líkön.

**e. Unnið verði að öflun gagna um þróun þungaflutninga á vegum og áhrif þeirra á vegakerfið.**

Fjöldi flutningabíla hefur aukist mjög á vegum á undanförunum árum sem bæði hefur áhrif á endingu mannvirkjanna og öryggi vegfarenda. Aukin flutningastarfsemi kallar einnig á aukna þjónustu og upplýsingagjöf og hefur áhrif á ýmsa aðra þætti við rekstur vegakerfisins. Gera þarf úttekt á þróun þungaflutninga og hlutfalli stórra bíla af heildarumferð á mismunandi vegum, en hlutfall þetta er ekki nógu vel þekkt. Einnig þarf að rannsaka hvaða áhrif þessi þróun hefur á umferðaröryggi og endingu mannvirkja og leggja fram tillögur um aðferðir til að mæta þeim breytingum sem þessu fylgja. Þá þarf að kanna hvaða samfélagskostnaður fylgir þeim þungatakmörkunum sem setja þarf á marga vegi á vorin vegna ónógs burðarþols.

**1.1.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.**

Stjórnvöld hafa í samgönguáætlun fyrir árin 2007–2018 m.a. sett inn markmið til að tryggja greiðar og umhverfisvænar samgöngur. Eftirfarandi verkefni falla að þessu markmiði:

**a. Unnið verði að því í samvinnu við fjármálaráðuneytið að breyta skattlagningu eignarhalds og notkunar bíla með þeim hætti að neyslugrannir bílar, t.d. tvinnbílar, tengi-tvinnbílar, bílar sem nota vistvænt eldsneyti og bílar sem nota gasolíu sem eldsneyti, verði fýsilegri kostur en nú er. Sama skal gilda um notkun vistvænna skipavéla, sem nota svartolíu og sparneytna aðal- og hjálparvél, og vistvænna véla í flugvélum þar sem þetta getur átt við.**

Í nýlegu nefndaráliti vettvangs um vistvænt eldsneyti sem er samstarfsvettvangur nokkurra ráðuneyta er lögð til stefnubreyting hvað varðar skattlagningu eignarhalds og notkunar bifreiða sem er í góðu samræmi við fyrri samgönguáætlanir, m.a. 2005–2008. Hugmyndin snýst í fáum orðum um það að umbuna þeim sem menga minnst en refsa þeim sem menga mest í gegnum gjaldtöku hins opinbera. Almenn er talið að þetta sé fyrsta og hagkvæmasta leiðin fyrir þjóðfélögin til þess að minnka útstreymi gróðurhúsalofttegunda og mengun frá bifreiðum. Bæði Noregur og Svíþjóð hafa farið þess leið svo dæmi séu nefnd.

**b. Unnið verði að könnun á sjávarflóðum og rannsóknum á hækkun sjávarborðs vegna veðurfarabreytinga.**

Ekki þarf að fara mörgum orðum um hin svo kölluðu gróðurhúsaáhrif og líkindi þess að hlýnun jarðar muni leiða til hækkandi sjávarstöðu. Með þessu mjög svo mikilvæga verkefni sem Siglingastofnun Íslands mun hafa umsjón með er ætlunin að nýta vel í þessu skyni þá þekkingu sem nú þegar er fyrir hendi í stofnuninni á sviði öldufarsrannsókna og sjávarflóða. Hækkun sjávarborðs, ef af verður, mun hafa mikil og afdrifarík áhrif á byggð og samgöngur á Íslandi.

**c. Efldar verði rannsóknir sem stuðla að umhverfisvænni samgöngum.**

Mikilvægt er að minnka neikvæð umhverfisáhrif frá samgöngum og því brýnt að samgöngustofnanir vinni í nánú samstarfi við aðrar stofnanir og einkafyrirtæki við að uppfylla

skuldbindingar Kyoto-samningsins. Lagt er til að áfram verði mikil áhersla lögð á umhverfismál samgangna við þessa endurskoðun samgönguáætlunar.

Enn fremur er áfram lagt til að settur verði á laggirnar starfshópur Vegagerðarinnar, Flugmálastjórnar og Siglingastofnunar sem á tveggja ára fresti, við endurskoðun samgönguáætlunar, leggi fram stöðumatsskýrslu, undir nafninu Umhverfissvænir orkugjafar í samgöngum, þar sem fram komi staða þróunar á nýtingu vetnis og annarra umhverfissvænna orkugjafa í samgöngum bæði hérlendis og erlendis.

Vegagerðin hefur frá og með árinu 2006 lagt aukna áherslu á umhverfismál í rannsóknáætlun sinni. Siglingastofnun mun einnig leggja ríkari áherslu á þetta málefni á næstu árum í rannsóknáætlunum sínum.

**d. Unnið verði að rannsóknum á áhrifum vegagerðar á votlendi og aðferðum við endurheimt þess.**

Víða hagar svo til að ekki er unnt að leggja nýja vegi án þess að raska votlendi sem er mikilvægt vistkerfi m.a. fyrir fuglalíf. Oft er í úrskurðum um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda lögð fram krafa um að endurheimta skuli votlendi til jafns við það sem raskað er. Þegar hefur verið unnið nokkuð að rannsóknum á því hvaða áhrif það eru í raun sem vegagerð veldur við þessar aðstæður, bæði á gróðurfar, lífríki og grunnvatn. Einnig hafa verið gerðar tilraunir með endurheimt votlendis við mismunandi aðstæður. Miðað er við að þessum rannsóknum verði haldi áfram á áætlunartímabilinu.

**e. Unnið verði að rannsókn á áhrifum umferðarhávaða í þéttbýli og náttúrufarsþátta eins og áhrifum veðurs, flóða og náttúruhamfara á öryggi umferðar í dreifbýli.**

Sífelld meiri kröfur eru gerðar til hljóðvistar í þéttbýli, og víða liggja vegir svo nærri byggð að umferðarhávaði er yfir mörkum. Kortleggja þarf hvar slíkar aðstæður eru fyrir hendi og gera tillögur til úrbóta. Vetrarveður, flóð í ám og hamfarir eins og snjóflóð og skriðuföll ógna víða öryggi vegfarenda. Gera þarf úttekt á því á landsvísi hvar slíkir staðir eru helst og kanna hvort eða með hvaða ráðum unnt er að bæta ástandið og auka öryggið.

**1.1.4 Markmið um öryggi í samgöngum.**

Í samgönguáætlun fyrir árin 2003–2014 voru sett inn markmið um að auka öryggi í samgöngum og er svo áfram í samgönguáætlun 2007–2018. Eftirfarandi sérstök verkefni falla að markmiðum um aukið öryggi í samgöngum.

**a. Unnið verði að rannsóknum á veðri og sjólagi með það að markmiði að kanna rek stórra skipa, útbreiðslu olíu og rek hafíss. Enn fremur verði unnið að frekari þróun sjávarfallalíkans til stuðnings rannsóknum á reki.**

Haldið verður áfram að kvarða reiknuð sjávarföll og verða niðurstöður líkansins bornar saman við mæld sjávarföll í höfnum og landgrunninu. Reklíkani, til að spá fyrir um rek og útbreiðslu olíumengunar, hefur verið bætt við sjávarfalla- og sjávarflóðalíkanið. Stefnt er að því að rek olíu og mengandi efna ásamt reki hluta, eins og gúmmíbjörgunarbáta og skipa, verði aðgengilegt. Stefnt er einnig að því að þróa reiknilíkanið þannig að hægt verði að spá fyrir um rek hafíss við Ísland í samvinnu við Háskóla Íslands og verkfræðistofuna VST.

**b. Unnið verði að úttekt á umhverfi vega í því skyni að draga úr hættu við útafakstur. Enn fremur verði unnið að úttekt á því hvar þurfi að setja ný vegrið eða lengja þau sem fyrir eru í því skyni að draga úr hættu við útafakstur.**

Rúm 60 % af slysum með meiðslum á þjóðvegum í dreifbýli verða við útafakstur. Liður í því að reyna að draga úr þeim slysum er að laga umhverfið og bæta við vegriðum. Áður en ráðist er í slíkar aðgerðir þarf að safna upplýsingum um umhverfi vega á samræmdan hátt, fyrst fyrir stofnvegi og síðan aðra vegi. M.a. þarf að:

1. Skrá hvar fláar eru of brattir.
2. Skrá staðsetningu á stórgrýti meðfram vegum sem hægt er að fjarlægja.
3. Skrá skurði sem eru of nálægt vegum.

Meta þarf umfang nauðsynlegra aðgerða á hverjum stað. Í hverju framangreindra tilvika þarf að meta hvort hægt er að bæta úr með því að draga úr bratta fláa, fjarlægja stórgrýti eða fylla í skurði. Þar sem ekki er hægt að bæta umhverfi er hugsanlegt að setja þurfi vegrið.

Safna þarf upplýsingum um hvar þurfi að setja ný vegrið miðað við nýjan vegriðsstaðal og hvar þurfi að lengja þau vegrið sem fyrir eru. Sérstaklega þarf að huga að vegriðum við brýr í þessu sambandi.

### **c. Unnið verði á úttekt á mismunandi hámarkshraða á vegum með hliðsjón af vegferli.**

Á undanförunum árum hefur verið unnið að uppsetningu leiðbeinandi hraðamerkinga á öllu stofnvegakerfinu og hluta tengivega, og verður því verkefni haldið áfram. Þessar merkingar taka einkum mið af vegferli á hverjum stað. Ýmislegt bendir til að æskilegt sé með tilliti til umferðaröryggis að hafa ekki alls staðar sama hámarkshraða á vegum, en hann er nú 90 km/klst. á bundnu slitlagi og 80 km/klst. á malarvegum. Hámarkshraði er nú einungis lækkaður við og í þéttbýli, en úttekt þarf að gera á því hvort hann á einnig að lækka þar sem vegferill krefst lægri hraða.

### **d. Unnið verði að rannsóknum á hagkvæmni og öryggi 2+1 vega.**

Mjög víða í Evrópu hafa verið byggðir svokallaðir 2+1 vegir með mjög góðum árangri. Þess konar vegir eru þannig að akreinin í miðju er notuð til framúraksturs, þannig að til skiptis eru kaflar með tveimur akreinum í aðra áttina og tveimur akreinum í gagnstæða átt. Megin-tilgangur með því að breyta hefðbundnum tveggja akreina vegum í 2+1 vegi er að auka umferðarrýmd og umferðaröryggi. Framúrakstur er auðveldari og hættuminni á 2+1 vegum en hefðbundnum vegum. Miklu skiptir að vegriði sé komið fyrir á miðdeili sem aðskilur akstursstefnur til að umferðaröryggi verði sem mest. Hlutverk vegriðsins er að koma í veg fyrir að ökutæki fari yfir á öfugan vegarhelming. Samkvæmt sænskum rannsóknum má búast við allt að 50% fækkun alvarlegra slysa og dauðaslysa þegar tveggja akreina vegum er breytt í 2+1 vegi með vegriði á miðdeili. Einn tilraunakafli af þessari tegund hefur verið gerður hérlendis, í Svínahrauni, og er góð reynsla af honum. Þó er almennt talið að hann sé of mjór, en hann er gerður samkvæmt sænskum vegstaðli. Stefnt er að því að nýir vegir af þessari gerð verði allt að 1,5 m breiðari en sænska þversniðið. Nú liggja einnig fyrir tillögur um þversnið og hönnunarleiðbeiningar fyrir slíka vegi, en full ástæða er til að halda áfram að skoða hagkvæmni og tæknilegar útfærslur á 2+1 vegum á Íslandi. Einnig þarf að kanna áhrif miðjuvegriðs á snjósofnun og snjóhreinun, og gerð stólpa til að lágmarka slys á öikumönnum vélhjóla sem lenda í óhöppum á slíkum vegi.

### **e. Unnið verði áfram að reiknilíkönnum, áhættugreiningu og veðurmælingum til að stuðla að auknu öryggi í samgöngumálum.**

Flugmálastjórn, Siglingastofnun og Vegagerðin eru þátttakendur í sameiginlegu rannsóknarverkefni sem Veðurstofan vinnur að um veðurspár byggðar á reiknilíkani sem gefa

nákvæmari spár. Markmið verkefnisins er að bæta þau gögn sem liggja til grundvallar veðurspám með reikningum á þróun lofthjúpsins í mjög þéttriðnu reiknineti. Vonast er til að verkefnið muni nýtast til að gera samgöngur öruggari í framtíðinni.

**f. Áfram verði unnið að öflugum rannsóknum sem stuðla að auknu öryggi í samgöngum.**

Rannsóknir á slysum og atvikum í samgöngukerfinu eru mikilvægir þættir í því að ná settum markmiðum í samgöngumálum. Unnið verður að innleiðingu niðurstaðna úr fjölmörgum rannsóknarverkefnum sem unnin voru á vegum Rannsóknarráðs umferðaröryggismála, RANNUM, auk þess sem Vegagerðin mun áfram starfa með öðrum stofnunum og fyrirtækjum að afmörkuðum verkefnum á þessu sviði. Sett verður á fót sérstök fagnefnd í þessu skyni.

Unnið verður að rannsóknum á alvarlegum slysum á sjómönnum með það að markmiði að draga úr slysum um borð í skipum. Einnig verður unnið að samanburði dauðaslysa og alvarlegra slysa sjómanna við slys hjá öðrum starfstéttum.

Á vegum verkefnisstjórnar um öryggi sjófarenda er unnið að málum er lúta að menntun sjómanna, öryggisfræðslu og þróun öryggisstjórnunarkerfa um borð í fiskiskipum.

Hjá Siglingastofnun er unnið að rannsóknum með tilliti til öryggis skipa og stöðugleika þeirra. Einnig verða hafnar rannsóknir á sjóveiki og þreytu áhafna um borð í fiskiskipum.

**1.5 Markmið um jákvæða byggðaðróun.**

Í samgönguáætlun 2007–2018 er í fyrsta skipti sett inn sérstakt markmið um jákvæða byggðaðróun sem eitt af meginmarkmiðum áætlunarinnar. Meginmarkmiðin eru því orðin fimm í stað fjögurra áður. Ástæður þess að þetta nýja markmið er tekið inn og gefið mikið vægi eru margar en hér skal eingöngu nefnt að í lögum um samgönguáætlun er tiltekið að uppbygging grunnkerfisins skuli ná til allra þéttbýlisstaða með 100 íbúa eða fleiri. Það er því ljóst að við forgangsröðun fjármagns verður t.d. ekki eingöngu tekið tillit til arðsemi framkvæmdar því að oft vega mjög þungt rök um framtengingu byggða. Eftirfarandi verkefni falla að þessu meginmarkmiði.

**a. Metin verði áhrif bættra samgangna á byggðaðróun.**

Hér er um að ræða verkefni sem fyrst og fremst fælist í því að draga saman á einn stað þá þekkingu sem fyrir hendi er á þessu sviði og aðeins afla nýrrar ef þörf er talin á. Áætlunin er að niðurstaða verkefnisins verði nýtt almennt við forgangsröðun framkvæmda sbr. verkefni undir a-lið í kafla 1.2 hér að framan þar sem tiltekið er að vinna skuli áfram að þróun aðferða til kostnaðar/nytjagreiningar til nota við forgangsröðun stærri verkefna.

**b. Fylgt verði eftir fyrri rannsóknum á ferðavenjum innan lands með frekari rannsóknum.**

Á vegum Vegagerðarinnar og Flugmálastjórnar hefur verið unnið að ítarlegum rannsóknum á ferðavenjum hér innan lands og hafa verið gefnar út alls fimm skýrslur þar sem niðurstöður eru birtar. Talið er mjög mikilvægt að þessum rannsóknum verði haldið áfram til þess að hægt sé að fylgjast með þeim breytingum sem stöðugt verða á ferðavenjum eftir því sem tíminn líður. Þannig fæst heildstæð mynd af þróuninni. Með þessu mun jafnframt verða unnt að sjá fyrir breytingar og gera ráðstafanir í tíma áður en til vandræða kemur.

## 2. FLUGMÁLAÁÆTLUN

### 2.1 Flugmálastjórn Íslands.

#### Inngangur.

Alþingi samþykkti á 132. löggjafarþingi ný lög sem staðfestu breytingu og uppskiptingu á starfsemi Flugmálastjórnar Íslands. Tilgangur breytinganna er aðskilnaður flugleiðsöguþjónustu og flugvallareksturs Flugmálastjórnar frá stjórnsýslu- og eftirlitsstarfsemi. Stofnað hefur verið sérstakt hlutafélag, Flugstoðir ohf., í eigu ríkisins um rekstur flugvalla og flugleiðsögu (lög nr. 102/2006) en stjórnsýslu, þ.m.t. eftirliti og alþjóðlegum samskiptum á því sviði, verði sinnt áfram af Flugmálastjórn Íslands, sbr. lög nr. 100/2006. Uppstokkunin á sér stað vegna þeirra breytinga sem orðið hafa í umhverfi flugsamgangna, bæði hérlendis og erlendis, og vegna nýrra krafna Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og Evrópusambandsins um aðskilnað eftirlits og þjónustu. Þá er einnig tekið tillit til þess að samkeppni er hafin í flugumferðarþjónustu og að íslenskir flugrekendur hafa aukið starfsemi sína verulega á erlendum mörkuðum. Flugmálastjórn Íslands starfar því í breyttu formi frá 1. janúar 2007.

Meginverkefni Flugmálastjórnar er því annars vegar stjórnsýsla og eftirlit í þágu þjóðarinnar og almannaheilla og hins vegar hvers konar heimildaveitingar, vottanir og úttektir í þágu einstaklinga og rekstraraðila í flugi.

Í stjórnsýslu felast m.a. alþjóðleg samskipti í flugmálum við stofnanir eins og Alþjóðaflugmálastofnunina (ICAO), Samtök flugmálastjórna (ECAC) í Evrópu, Flugöryggissamtök Evrópu (JAA), Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og aðrar stofnanir Evrópubandalagsins. Megintilgangurinn er að gæta hagsmuna Íslendinga á þessum vettvangi og greiða götu einstaklinga og þeirra íslensku lögaðila sem stunda atvinnurekstur tengdan flugi. Dæmi um slík verkefni er t.d. sú vinna sem fór fram við loftferðasamninga við ýmis erlend ríki, tryggja fylgi við undanþágu hjá EASA vegna skráningar loftfara hérlendis fyrir íslenska flugrekendur og þátttaka í gerð reglugerða og krafna í flugmálum sem henta hérlendis jafnvel og annars staðar í Evrópu. Að lokum má nefna mikil samskipti við flugmálastjórnir nánast í öllum heimshlutum þar sem íslenskir flugrekendur hafa haslað sér völl. Til að átta sig á umsvifum þessum þá er velta þessara íslensku fyrirtækja líklega samtals um 100 milljarðar kr. og á skrá á Íslandi eru yfir 80 þotur og skráfubotur og margar þeirra af stærstu gerð eins og Boeing 747.

Nýtt mikilvægt stjórnsýsluverkefni sem Flugmálastjórn Íslands þarf að sinna er þátttaka í Single European Sky áætlun ESB til að tryggja annars vegar samskipti í flugleiðsöguþjónustu við Evrópusambandið og hins vegar að tryggja að flugöryggisreglur vegna reksturs flugleiðsöguþjónustu hérlendis séu sambærilegar eða þær sömu og þær evrópsku.

Heimildaveitingar byggjast nánast eingöngu á að sýnt sé fram á að flugöryggislegar kröfur séu uppfylltar og votta þarf með úttektum að svo sé. Enn fremur er fylgst með því að staðaldri að skilyrði heimildaveitinga séu ávallt fyrir hendi. Heimildaveitingar lúta í fyrsta lagi að lofthæfi loftfara og í öðru lagi að flugrekendum sem stunda flutningaflug í atvinnuskyni. Í þriðja lagi lýtur heimildaveiting og eftirlit að einstaklingum eins og flugmönnum. Vegna hinna miklu umsvifa íslenskra flugrekenda eru eftirlitsmenn Flugmálastjórnar Íslands að störfum út um allan heim til að fylgjast með starfstöðvum, viðhaldi og flugi flugrekandanna. Umsvifin og þá um leið eftirlitsstaðirnir sjást á eftirfarandi mynd.



Veiting heimilda og vottanir á því að flugvellir hérlendis standist kröfur sem gerðar eru um millandaflugvelli er líka mikilvægur og vaxandi hluti starfsemi Flugmálastjórnar. Það á bæði við um mannvirki og flugleiðsögubúnað á tilteknum flugvelli svo og að stjórnun rekstrarins sé í samræmi við alþjóðakröfur. Auk flugöryggislegra krafna er vaxandi áhersla og sífellt ítarlegri kröfur um flugvernd á flugvöllum og það er á starfsviði Flugmálastjórnar að fylgjast með því að eftir þeim kröfum sé farið svo og að hafa umsjón með framkvæmd flugverndar-áætlunar fyrir Ísland.

Ein af ástæðum þess að framkvæmd flugleiðsöguþjónustu var skilin frá Flugmálastjórn var krafan um veitingu heimilda, vottun og eftirlit með þeirri starfsemi. Skilgreiningar og úthlutun á loftrými, svo og eftirlit með flugleiðsögustarfsemi, er í verkahring Flugmálastjórnar Íslands og er vaxandi verkefni með auknum kröfum og umsvifum á þessu sviði.

Enn fremur hefur Flugmálastjórn Íslands eftirlit með þeim þjónustusamningi sem stjórnvöld gerðu við Flugstöðir ohf. um rekstur flugvalla og flugleiðsögu. Á næstu árum mun verklag vegna eftirlits og samskipta við rekstaraðila flugvalla- og flugleiðsöguþjónustu mótast frekar.

### 2.1.1 Fjármál.

Stjórnsýsluverkefni Flugmálastjórnar Íslands, alþjóðasamstarf svo og eftirlit í þágu almannaheilla, er ekki verulega breytilegt á milli ára og er áætlað að kostnaður sé um 170 millj. kr. á ári og sé greiddur af ríkisframlagi.

Vísbendingar eru um að kostnaður í tengslum við uppskiptinguna geti orðið meiri en gert er ráð fyrir í fjárlögum fyrir árið 2007. Fara þarf vel yfir þessa stöðu og endurmeta á miðju ári 2007. Enn fremur er vandséð að útgjaldaheimildir fyrir árið 2007 eins og fram koma í fjárlögum dugi fyrir þeim rekstri og þjónustu sem ætlast er til að Flugmálastjórn Íslands sinni samkvæmt lögum ef halda á uppi því þjónustustigi sem flugrekendur og eftirlitsskyldir aðilar

eru vanir frá flugöryggissviði Flugmálastjórnar Íslands. Þessi kostnaður verður endurmetinn með hliðstæðum hætti og kostnaður við uppskiptinguna.

Ný reglugerð um gjaldskrá fyrir þjónustu Flugmálastjórnar Íslands tók gildi 1. janúar 2007 og það skýrir mismunandi upphæðir ríkistekna og sértekna á árinu 2007 í samanburði við árin þar á eftir til ársins 2010. Ríkistekjur Flugmálastjórnar eru fyrst og fremst rekstrartekjur, þar sem einstaklingar og lögaðilar greiða fyrir þá þjónustu sem þeir hafa þörf fyrir.

Kostnaður og umsvif rekstrar Flugmálastjórnar Íslands eru töluvert háð umsvifum í íslenskum flugmálum. Hann vex eftir því sem þeim fjölga sem hafa heimildir frá Flugmálastjórn og eftir því sem þeir eflast en dregst saman ef samdráttur verður. Þar sem ríkistekjur Flugmálastjórnar eru í rauninni þjónustutekjur þá verður viðbótartekna ekki aflað án þess að viðbótarvinnuframlag komi til. Erfitt er að áætla hve eftirspurn eftir vottunarþjónustu, heimildaveitingu og eftirliti eykst og umsvif Flugmálastjórnar aukast en nokkuð stöðugur vöxtur hefur verið undanfarin ár. Nauðsynlegt er að geta brugðist við breytingum með viðbótarfjárheimildum ef með þarf, enda greiða þeir sem þjónustuna fá allan kostnað af henni. Reiknað er með hægari vexti á næstu árum en til þessa, en ef hann verður meiri er nauðsynlegt að geta brugðist við. Stofnunin þarf að hafa heimild til að afla ríkistekna til þess að þjónustustig minnki ekki án þess að ríkisframlag sé skert, sbr. rökstuðninginn hér að framan.

Gert er ráð fyrir að á þessum árum, 2007–2010, greiði þeir rekstaráðilar sem hafa heimildir frá Flugmálastjórn Íslands yfir 50% af heildarkostnaðinum við rekstur stofnunarinnar, byggt á kostnaðarlíkani og greiningu sem endurspeglar í gjaldskrá fyrir veitta þjónustu, þar á meðal eftirlit. Stefna ber að því að stofnunin verði B-hluta stofnun á fjárlögum 2008. Að lokum er rétt að geta þess að í flugmálum eru úttektir, skoðanir og eftirlit oftast eins konar framhaldsvottun á heimildaveitingu og er því beint í þágu rekstaráðila sem greiða fyrir þjónustu stofnunarinnar og stuðla að áframhaldandi rekstri öflugssamgöngukerfis.

## 2.2 Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta.

Samgönguráðuneytið hefur gert þjónustusamning um rekstur, viðhald og uppbyggingu flugvalla og flugleiðsöguþjónustu innan lands við Flugstöðir ohf. Samningurinn gildir frá 1. janúar 2007 til 31. desember 2008 hvað reksturinn varðar en til 31. desember 2007 hvað viðhald og uppbyggingu flugvalla varðar. Þjónustusamningurinn er í samræmi við samgönguáætlun þessa.

### Verðlagsgrundvöllur.

Allar tölur í tillögunni eru settar fram á verðlagi fjárlaga 2007.

#### 2.2.1 Tekjur og framlög.

Ráðstöfunarfé til málaflokksins samanstendur af mörkuðum tekjum, ríkistekjum og framlögum úr ríkissjóði.

### Markaðar tekjur.

Markaðar tekjur málaflokksins eru flugvallaskattur og varaflugvallagjald. Brottfararfarþegar í millilandaflugi greiða varaflugvallagjald en því er ætlað að standa undir þeim viðbótarrekstrar- og fjárfestingarkostnaði sem hlýst af varaflugvallarhlutverki innanlandsflugvallanna í Reykjavík, á Akureyri og á Egilsstöðum. Flugvallaskatturinn er hins vegar lagður á alla brottfararfarþega bæði í innanlands- og millilandaflugi. Gert er ráð fyrir að tekjur af varaflugvallagjaldi og af flugvallaskatti hækki um 3% á ári, sem eingöngu verði rakið til fjölgunar farþega, ekki hækkunar á varaflugvallagjaldi og flugvallaskatti.

**Ríkistekjur.**

Ríkistekjur eru lendingar- og vopnaleitargjöld sem greidd eru af flugrekendum.

**Framlag úr ríkissjóði.**

Gert er ráð fyrir hækkun framlags úr ríkissjóði á milli árunna 2007 og 2008 en það helst eftir það óbreytt út áætlunartímabilið.

**Viðskiptahreyfingar.**

Afborganir lána vegna framkvæmda á Reykjavíkflugvelli hófust árið 2004 og koma fram í áætluninni sem viðskiptahreyfingar. Afborgunum lána lýkur á árinu 2009.

**Sérstök fjáröflun.**

Gert er ráð fyrir að nokkrar framkvæmdir verði fjármagnaðar með sérstakri fjáröflun. Þar getur verið um að ræða einkafjármögnun í einhverri mynd eða beina lántöku. Hér er ekki tekin afstaða til þess með hvaða hætti fjár verður aflað til þessara framkvæmda. Sjá nánar 6. kafla, Sérstök fjáröflun.

**2.2.2 Rekstur og þjónusta.**

Rekstrarkostnaður flugvalla og flugleiðsöguþjónustu er skilgreindur í þjónustusamningi við Flugstoðir ohf. Í samningnum er tilgreint það þjónustustigi sem samgönguráðuneytið sem verkkaupi greiðir fyrir sem og sú greiðsla sem Flugstoðir fá. Almenn gerir samningurinn ráð fyrir óbreyttu þjónustustigi miðað við þá þjónustu sem Flugmálastjórn Íslands veitti áður á þessu sviði.

Í þjónustusamningnum er ákvæði um að tekið verði tillit til breytinga á launum og verðlagi og öðrum breytingum sem helgast af laga- eða reglugerðabreytingum eða vegna breytinga á alþjóðlegum kröfum. Ætla má að kröfur til flugverndar aukist á tímabilinu og þar af leiðandi muni rekstrarkostnaður aukast á þeim flugvöllum sem teljast varaflugvellir vegna millilandaflugs. Gert er ráð fyrir að beint framlag úr ríkissjóði breytist ekki árin 2008–2010 en viðbótarútgjöldum verði mætt með ráðstöfun á viðbótartekjum sem tilkomnar eru vegna fjölgunar farþega. Þannig renni stærstur hluti aukinna tekna af varaflugvallagjaldi til reksturs varaflugvallanna.

Í meginráttum eru þeir rekstrarliðir, sem heyra undir þjónustusamning samgönguráðuneytisins við Flugstoðir ohf., flugleiðsaga innan lands, framlag Íslands vegna alþjóðaflugþjónustu og rekstur flugvalla og lendingarstaða.

**Flugleiðsöguþjónusta innan lands.**

Flugleiðsöguþjónusta í leiðarflugi innan lands er veitt frá flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík. Ein vinnustöð í flugstjórnarmiðstöðinni annast þessa þjónustu og er ekki fyrir sjáanleg nein breyting á umsvifum hennar á næstu árum. Þessi þjónusta nýtir sama búnað og kerfi og alþjóðaflugþjónustan sem felur í sér 80–90% af rekstri flugstjórnarmiðstöðvarinnar. Flugumferðarþjónusta er einnig veitt á flugvöllum í Reykjavík, á Akureyri, á Egilsstöðum og í Vestmannaeyjum, en sú þjónusta telst kostnaðarlega til reksturs þessara flugvalla.

**Alþjóðaflugþjónusta.**

Auk þeirrar starfsemi, sem fram fer í flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík, veita Flugfjarskipti ehf. og Veðurstofa Íslands þjónustu við alþjóðaflugið samkvæmt svonefndum „Joint Financing“ samningi milli íslenska ríkisins og 24 aðildarríkja samningsins. Auk Flugfjarskipta

eru Flugstoðir eigandi þróunarfyrirtækisins Flugkerfa hf. að tveimur þriðju hlutum á móti Háskóla Íslands. Þetta fyrirtæki annast einkum þróun kerfa fyrir flugumferðar- og fjarskiptaþjónustu. Daglega fljúga á bilinu 200–500 flugvélar um íslenska flugstjórnarsvæðið og greiðast 95% af kostnaði við þjónustuna af notendum hennar (þ.e. flugrekendum) en íslenska ríkið ber 5% kostnaðarins vegna þess hagræðis sem talið er felast í samningnum. Búast má við að tilkoma samevrópska loftrýmisins (Single European Sky) muni hafa mikil áhrif á starfsemi alþjóðaflugþjónustunnar á komandi árum.

Í þjónustusamningi samgönguráðuneytisins við Flugstoðir ohf. er starfsemi alþjóðaflugþjónustunnar framseld til Flugstoða ohf. Innifalið í rekstrarkostnaði samkvæmt þjónustusamningnum er 5% kostnaðarhlutdeild Íslands í alþjóðaflugþjónustunni.

### **Rekstur flugvalla og lendingarstaða.**

Rekstur allra innanlandsflugvalla sem ekki eru í einkaeigu fellur undir þennan lið og fer stærstur hluti beins framlags úr ríkissjóði í rekstur flugvalla og lendingarstaða. Áætlunarflugvellir á landinu eru árið 2006 þrettán talsins að Keflavíkurflugvelli meðtöldum. Aðrir flugvellir og lendingarstaðir eru fjörutíu talsins.

Sú breyting hefur nú verið gerð frá samgönguáætlun 2005–2008 að sjóður til reksturs tækja flyst frá stofnkostnaði í rekstrarlið. Þetta er gert þar sem tækjakostur verður afskrifaður hjá Flugstoðum, og telst það til rekstrarkostnaðar, en ekki gjaldfærður sem stofnkostnaður líkt og tíðkast hjá A-hluta stofnunum eins og Flugmálastjórn. Undir þennan lið falla kaup vélbúnaðar og tækja til reksturs flugvalla, svo sem vegna snjórúðnings-, björgunar- og öryggismála. Við forgangsröðun er fyrst horft til öryggis- og björgunarmála.

### **Rannsóknir.**

Þær rannsóknir sem falla undir þennan lið eru fjármagnaðar af flugmálaáætlun og hafa einkum beinst að ýmsum verkefnum tengdum innanlandsflugi, svo sem reiknilíkönum, áhættugreiningu, veðurmælingum og þróun í flugflutningum hér á landi. Einnig hafa hávaðamælingar við Reykjavíkurflugvöll verið fjármagnaðar af þessum lið. Þá verður unnið að því að efla hagrænar rannsóknir vegna flugsamgangna bæði innan lands og utan. Eins og fram kemur í samgönguáætlun til 12 ára eru Flugstoðir virkur þátttakandi í fjölmörgum öðrum rannsóknarverkefnum sem flest tengjast flugumferðarþjónustu og eru kostuð af alþjóðaflugþjónustunni og færð þar til gjalda. Áformað er að auka þessar rannsóknir enn frekar til að styrkja undirstöður alþjóðaflugþjónustunnar hér á landi. Einkum er búist við að reglugerðir hins samevrópska loftrýmis (SEL) muni kalla á auknar rannsóknir á þessu sviði. Þessar rannsóknir verða að stærstum hluta fjármagnaðar af rekstri alþjóðaflugþjónustunnar og munu tengjast rannsóknarverkefnum Evrópusambandsins. Fyrst og fremst er um að ræða tæknileg verkefni sem varða þróun flugstjórnarkerfisins og stuðla að því að tryggja þessa þjónustu í sessi hér á landi í vaxandi samkeppni frá nágrannalöndunum.

### **2.2.3 Viðhald.**

#### **Yfirborð brauta og hlaða, bundið slitlag.**

Stærstu þættir viðhaldsverkefna eru tengdir malbiki, klæðingu og málningu á flugbrautum. Gert er ráð fyrir að meðalendingartími malbiks sé 18 ár ef útlögn hefur tekist vel og undirbygging er góð. Á 18 ára fresti er lagt nýtt 4 cm yfirlag. Milli þess sem yfirlög eru lögð verður að fara fram eftirfarandi viðhald: Á tveggja ára fresti fer fram holufylling og sprunguviðgerð. Á fjögurra ára fresti er sprautað yfir með bindiefni. Heildarmagn malbikaðs yfirborðs í lok árs 2006 var um 517.250 m<sup>2</sup>.

Gert er ráð fyrir að meðalendingartími klæðingar sé átta ár ef útlögn hefur tekist vel og undirbygging er í lagi. Ekki er gert ráð fyrir viðhaldi milli þess sem yfirlagnir fara fram. Axlir á snúningssvæðum brautarenda skal yfirleggja á fjögurra ára fresti. Í báðum tilvikum skal yfirleggja með einföldu slitlagi. Heildarmagn klæðingar er um 633.100 m<sup>2</sup>. Gert er ráð fyrir að mála skuli malbikaðar flugbrautir á tveggja ára fresti, en klæddar flugbrautir á þriggja ára fresti. Heildarmagn málaðra flata er um 74.500 m<sup>2</sup>. Allir flugvelli með bundnu slitlagi eru metnir árlega og slitlag og málning endurnýjuð þar sem þörfin er mest.

Þar sem mörg knýjandi verkefni liggja fyrir á flugvöllum landsins, einkum vegna flugöryggismála, er ekki kleift að byggja upp eigið fé viðhaldssjóðs til að standa að fullu straum af stærri viðhaldsverkefnum þegar þau eru áætluð. Því er nauðsynlegt að hægt sé að taka framkvæmdalán til þessara verkefna sem síðan verða greidd upp af tekjustofnum flugmála-áætlunar.

### **Byggingar, búnaður og önnur verkefni.**

Undir þennan lið fellur viðhald bygginga, búnaðar, sérhæfðs rafmagns eða fjarskipta-búnaðar og rekstrarkerfa að undanskildu viðhaldi hreyfanlegra tækja sem falla undir tækja-sjóð. Gert er ráð fyrir kostnaði árið 2007 vegna gæða- og öryggisstjórnunarkerfa í samræmi við reglugerðir um flugvelli og flugvernd.

### **Ýmis verk vegna flugleiðsögu og tæknibúnaðar.**

Undir þennan lið falla ýmis ófyrirséð verkefni og endurnýjun vegna bilana sem upp koma á áætlanatímabilinu. Algennt er að búnaður, sem ekki var ráðgert að endurnýja á tímabilinu, bili með þeim hætti að endurnýjun reynist óhjákvæmileg. Til að halda endurnýjunarkostnaði í lágmarki hefur verið notaður ýmis búnaður lengur en æskilegt er og talsvert af rafeindabúnaði er orðinn um og yfir 30 ára gamall. Því er eðlilegt að slíkur búnaður bili meira en áður og eins getur reynst erfitt að fá varahluti í hann. Þá er ekki um annað að ræða en að endurnýja búnaðinn, enda yfirleitt um flugöryggisbúnað að ræða. Til viðbótar þarf að fjármagna kaup á kvörðunarbúnaði, mælitækjum og öðrum sameiginlegum búnaði sem notaður er fyrir alla flugvelli af þessum lið.

#### **2.2.4 Stofnkostnaður.**

Undir þennan lið falla allar framkvæmdir á flugvöllum aðrar en viðhald samkvæmt lið 2.2.3.

##### **2.2.4.1 Framkvæmdir á einstökum flugvöllum í grunnneti.**

###### **Reykjavíkurflugvöllur.**

###### *Flugbrautir.*

Í samkomulagi samgönguráðuneytis og Reykjavíkurborgar er gert ráð fyrir að flugbraut 06-24 (NA/SV flugbraut) á Reykjavíkurflugvelli verði lokað þegar flugbraut með sömu stefnur verður opnuð á Keflavíkurflugvelli. Gert er ráð fyrir sérstakri fjármögnun árið 2008 til framkvæmda sem nauðsynlegar eru til opunar þessarar NA-SV flugbrautar á Keflavíkurflugvelli.

###### *Flughlað á austursvæði flugvallarins.*

Verulegur vöxtur hefur átt sér stað á austursvæði flugvallarins vegna leiguflugs og umferðar með einkapotum, sem krefst endurbóta á flughlaði við skýli 1 og stækkunar. Gert er ráð fyrir að gerð verði tengiakbraut flughlaðsins til norðurs við svæði sem verður nýtt sem

flugvélastæði. Ráðgert er að framkvæmdir við flughlaðið á austursvæði flugvallarins fari fram árin 2007, 2008 og 2009. Gert er ráð fyrir sérstakri fjáröflun vegna flughlaðs við fyrirhugaða samgöngumiðstöð.

#### *Rif gamalla bygginga.*

Nokkrar byggingar eru hindranir í öryggissvæði brautar 19 01 og þær þarf að rífa og eru þær eftirfarandi: Flugskýli 8, Flugskýli 10, Vélageymslubraggi og Gamli flugturninn. Einnig eru þær hindrun fyrir akbraut Alfa meðfram hlaði við skýli 1. Þessar byggingar þarf að rífa eigi síðar en 2008. Rífa þarf skýli 7 sem er á byggingarreit nýrrar vélageymslu.

#### *Aðflugs- og leiðsögubúnaður.*

Gert er ráð fyrir að á tímabilinu verði fjarlægðarmæliviti endurnýjaður.

### **Akureyrarflugvöllur.**

#### *Flugbrautir.*

Gera má ráð fyrir að þörf verði fyrir nýtt malbiksyfirlag árið 2009. Þessar framkvæmdir falla undir viðhaldslið sem er ekki færður sérstaklega á einstaka flugvelli.

Gerð hefur verið viðamikil könnun á þörf fyrir lengingu flugbrautarinnar á Akureyrarflugvelli og áætlun um kostnað við slíka framkvæmd. Gert er ráð fyrir sérstakri fjáröflun vegna lengingar flugbrautarinnar um 460 metra til suðurs árin 2008 og 2009. Þessi lenging gerir flugvöllinn mun betur í stakk búinn til að sinna hlutverki sínu sem varaflugvöllur fyrir millilandaflug um Keflavíkflugvöll.

#### *Endaöryggissvæði (RESA).*

Samkvæmt kröfum ICAO Annex 14 eiga að vera sérstök endaöryggissvæði (RESA) 90x90 metrar til viðbótar við flugbrautaröryggissvæði (Runway strip). Þessi svæði eru ekki til staðar og í stað þess að stytta braut verða þessi svæði byggð upp að norðanverðu árið 2007 og að sunnanverðu árin 2008 og 2009 í tengslum við fyrirhugaða lengingu flugbrautarinnar.

#### *Akbrautir.*

Binda þarf yfirborð akbrauta, sem nú eru með malaryfirborði, frá flugskýlum að akbraut inn á flughlað. Einnig þarf að framkvæma endurbætur á flughlaði, einkum vegna umferðar stórra millilandaflugvéla. Gert er ráð fyrir að ráðist verði í þessa framkvæmdir á næstu fjórum árum.

#### *Bílastæði.*

Bílastæði við flugvelli í flokki I skulu vera með bundnu slitlagi. Núverandi bílastæði eru aðeins að hluta með bundið yfirborð og er gert ráð fyrir að bæta úr því á árunum 2007 og 2009.

#### *Aðflugs- og leiðsögubúnaður.*

Á undanförunum árum hafa farið fram viðamiklar athuganir á aðflugsmálum Akureyrarflugvallar. Blindaðflug voru endurhönnuð og gerð sérstök öryggisúttekt á þessum aðflugum. Í framhaldi var ákveðið að gera endurbætur á aðflugsbúnaði til að tryggja ásættanleg blindaðflugslágmörk sem núverandi blindaðflugskerfi veita og er framkvæmdin í vinnslu.

Einnig fór fram prófun á nýju blindaðflugi, er Flugfélag Ísland tók þátt í, með stefnusendi sem staðsettur er norðan flugbrautar fyrir aðflug úr suðri beint á flugbraut. Niðurstöður eru

jákvæðar. Gert er ráð fyrir uppsetningu stefnusendis og aðflugshallasendis árið 2008 með sérstakri fjáröflun. Þessi framkvæmd nýs blindaflugskerfis mun lækka aðflugslágmark verulega. Fjarlægðarmæliviti verður endurnýjaður á tímabilinu. Þessi framkvæmd gerir flugvöllinn mun betur í stakk búinn til að sinna hlutverki sínu sem varaflugvöllur fyrir millilandaflug um Keflavíkurflugvöll.

### **Egilsstaðaflugvöllur.**

#### *Flugbrautir.*

Ráðgerðar eru hefðbundnar yfirsprautanir og viðhald sem er greitt úr viðhaldssjóði.

#### *Aðflugs- og leiðsögubúnaður.*

Á Egilsstaðaflugvelli eru engin aðflugsljós. Sérstaklega er brýnt að koma fyrir ljósum fyrir aðflug inn á flugbraut 04 sem er búin aðflugsstefnu og aðflugshallasendum. Á árinu 2007 fer fram undirbúningur að því að reisa 900 m langa aðflugsljósálinu með 30 m milli ljósastæða og verður aðflugsljósakerfið og niðurfelld þröskudsljós sett upp árið 2008. Að þeirri framkvæmd lokinni uppfyllir Egilsstaðaflugvöllur kröfur flokks I. Á tímabilinu mun fjarlægðarmæliviti verða endurnýjaður.

#### *Bílastæði.*

Stækkun flugstöðvar er nú í framkvæmd og verða gerð bílastæði í tengslum við þá framkvæmd á árunum 2007 og 2008.

#### *Endaöryggissvæði (RESA).*

Samkvæmt kröfum ICAO Annex 14 eiga að vera sérstök endaöryggissvæði (RESA) 90x90 metrar til viðbótar við flugbrautaröryggissvæði (Runway strip). Þessi svæði eru ekki til staðar eins og er, stytta þarf braut að sunnanverðu þannig að endaljós verða flutt og í staðinn verða sett akbrautarljós. Að norðanverðu verður svæðið byggt upp norðan við braut. Heimilað verður að hefja flugtak frá endum svæðanna og þannig styttist ekki flugtaksvegalengd en landingarvegalengd úr norðri styttist um 90 metra. Framkvæmdir vegna RESA munu fara fram árið 2008.

#### *Veðurbúnaður.*

Vindhraði og vindstefna eru mæld við snertipunkta beggja brautarenda. Árið 2003 var settur upp loftþrýstímælir með starfrænum útgangi og rakamæli á flugvöllinn. Árið 2009 er gert ráð fyrir að setja upp miðlægan búnað sem tengist öllum skynjurum og sér um birtingu upplýsinga og söfnun og dreifingu gagna.

#### *Vararafstöð.*

Vararafstöð verður endurnýjuð árið 2007.

#### *Brautarlenging.*

Áfram verður haldið með athuganir og kostnaðaráætlanagerð vegna fyrirhugaðrar lengingar flugbrautarinnar á Egilsstaðaflugvelli. Gert er ráð fyrir sérstakri fjáröflun vegna lengingar flugbrautarinnar á 2. og 3. tímabili 12 ára samgönguáætlunarinnar í tengslum við fyrirhugaða brúargerð yfir Lagarfljót í vegaáætlun.

### **Vestmannaeyjaflugvöllur/Bakki.**

#### *Flugbrautir.*

Ráðgert er hefðbundið viðhald sem fjármagnað er úr viðhaldssjóði.

#### *Öryggissvæði.*

Öryggissvæði brautanna í Vestmannaeyjum eiga að ná 75 m út frá miðri braut til hvorrar hliðar. Þessu atriði er mjög áfátt á vellinum og á mörgum stöðum er öryggissvæði utan brautar næstum ekkert. Staðhættir eru þannig að ógerlegt er að uppfylla þessa kröfu að fullu, en víða er hægt að laga til og að því er stefnt. Haldið verður áfram með endurbætur öryggissvæðanna árið 2007. Öryggissvæði á Bakka uppfylla kröfur. PAPI ljós verða endurnýjuð.

### **Ísafjarðarflugvöllur/Þingeyri.**

#### *Flugbrautir.*

Ráðgert er hefðbundið viðhald sem er greitt úr viðhaldssjóði.

#### *Bílastæði.*

Núverandi bílastæði á Ísafjarðarflugvelli er með malaryfirborði að mestum hluta og þegar flugvélar eru að snúa á flughlaði kemur stundum fyrir að mól á bílastæði fýkur upp og lendir á bílum. Því er nauðsynlegt að binda yfirborð bílastæða, auk þess sem það þykir lágmarks-krafa til bílastæða við flugstöðvar nú. Áætlað er að framkvæmdin eigi sér stað árið 2008.

#### *Þingeyri tækjageymsla.*

Slökkvibifreið og snjóruðningstæki Þingeyrarflugvallar eru nú geymd í leiguhúsnæði á Þingeyri sem er allanget frá flugvelli og skapast af þessu ástandi mikið óhagræði. Því er gert ráð fyrir að byggja tækjageymslu á flugvellinum árið 2008.

#### *Þingeyri, nætursjónflug.*

Ný flugbraut hefur verið byggð á Þingeyrarflugvelli með ljósabúnaði og hindranalýsingu. Árið 2007 mun fara fram öryggisúttekt til athugunar á möguleikum fyrir nætursjónflug til flugvallarins.

#### *Blindaðflugsbúnaður.*

Núverandi blindaðflug að Ísafjarðarflugvelli byggist á stefnusendi og fjarlægðarmælivita í Ögri. Þessi tæki eru orðin yfir 20 ára gömul og erfitt að fá varahluti. Tækin byggjast á svo-nefndri „back course“-tækni sem ekki er lengur leyfð samkvæmt alþjóðastöðlum. Af þessum ástæðum er forgangsmál að endurnýja blindaðflugskerfið. Gert er ráð fyrir að aðflugsbúnaðurinn verði keyptur árið 2007 og settur upp árið 2008.

#### *Flugbrautarljós.*

Kant- og þröskuldsljós á flugbraut Ísafjarðarflugvallar eru 45 W og komin til ára sinna. Engin aðflugshallaljós eru til staðar. Vegna hindrana í umhverfinu eru landingar aðeins leyfðar við sjónflugsskilyrði og því hefur ekki verið talin ástæða til uppsetningar á aðflugshallaljósum. Flugtak af flugbraut 09 er leyft í myrkri. Vegna þessa eru hindranaljós í Kirkjubólshlíð og leifturljós í Arnarnesi og í Hnífsdal. Gert er ráð fyrir að endurnýja flugbrautarljósin árið 2010.

**Sauðárkróksflugvöllur.***Flugbraut.*

Ráðgert er hefðbundið viðhald sem er greitt úr viðhaldssjóði.

*Raforkudreifikerfi.*

Vararafstöð er ekki til staðar. Áætlað er að setja upp vararafstöð árið 2009.

**Hornafjarðarflugvöllur.***Flugbraut.*

Ráðgert er hefðbundið viðhald sem er greitt úr viðhaldssjóði.

**Bíldudalsflugvöllur.***Flugbraut.*

Ráðgert er hefðbundið viðhald sem er greitt úr viðhaldssjóði.

**Þórshafnarflugvöllur.***Flugbraut.*

Ráðgert er hefðbundið viðhald sem er greitt úr viðhaldssjóði.

*Raforkudreifikerfi.*

Vararafstöð er ekki til staðar. Áætlað er að setja upp vararafstöð 2008.

**Grímseyjarflugvöllur.***Flugbraut.*

Ráðgert er hefðbundið viðhald sem er greitt úr viðhaldssjóði.

**Gjögurflugvöllur.***Flugbraut*

Ráðgert er hefðbundið viðhald sem er greitt úr viðhaldssjóði.

**Öryggissvæði.**

Gert er ráð fyrir að endurbætur öryggissvæða fari fram árið 2010.

**Vopnafjörður.***Flugbraut.*

Ráðgert er hefðbundið viðhald sem er greitt úr viðhaldssjóði.

**2.2.4.2 Framkvæmdir á öðrum flugvöllum og lendingarstöðum.***Flugbrautir og hlöð.*

Nær allar flugbrautir utan áætlunarvalla eru með malarslitlagi sem þarfnast viðhalds, en því hefur ekki verið sinnt sem skyldi á undanförunum árum vegna fjárskorts og nú er komið að því að nokkuð margir vellir þarfnast verulega viðhalds eða endurgerðar. Öryggissvæði þarf víða að lagfæra. Margir vellir hafa verið teknir af skrá undanfarin ár þar sem ekki hefur verið hægt að sinna eðlilegu viðhaldi. Verið er að vinna að forgangsriðun þessara verkefna í samvinnu við Almannavarnir ríkisins, landlækni og aðra notendur.

*Byggingar.*

Á mörgum þessara flugvalla á að vera hús fyrir flugradíóþjónustu og á nokkrum stöðum þarf að gera gagnngerar endurbætur á þessum húsum. Einnig eru lítil hús, „píramídar“, sem einnig þjóna sem neyðarskýli, úr sér gengin og hafa þau verið tekin niður sums staðar. Þar af leiðir að nauðsynlegt er að hefja endurnýjun á þeim. Unnið verður að þessum framkvæmdum á tímabilinu.

*Aðflugs- og flugöryggisbúnaður.*

Vegna breytinga á flugsamgöngum á síðastliðnum árum og nú síðast nýrrar reglugerðar um flugvelli eru þó nokkrir flugvelli sem nú flokkast sem landingarstaðir en voru áður í flugvallaflokkum III og IV með aðflugsbúnað, þ.e. ljósa- og blindaðflugsbúnað sem ekki er nauðsynlegur miðað við þann flokk sem flugvöllurinn er í. Í flestum tilvikum er þessi búnaður kominn til ára sinna og illmögulegt að gera við hann nema með miklum tilkostnaði þegar hann bilar. Ljóst er að takmörkuðu fjármagni til flugmálaframkvæmda verður að forgangsraða og ganga þá fyrir framkvæmdir við ljósa- og blindaðflugsbúnað á áætlunarflugvöllum í grunnneti. Til að komast hjá kostnaði vegna endurnýjunar slíks búnaðar á landingarstöðum verður hann lagður niður í áföngum en þess í stað verður stefnt að notkun GPS-aðflugstækni á þeim. Þó verður tekið tillit til öryggissjónarmiða, svo sem vegna sjúkra og neyðarflugs.

**2.2.4.3 Önnur mannvirki, búnaður og verkefni.**

Flugleiðsögukerfi einstakra flugvalla eru nú flokkuð með viðeigandi flugvelli, en leiðarflugsaga, sem og þau kerfi sem eru sameiginleg öllum flugvöllum, eru flokkuð hér. Þessi verkefni eru tengd gervihnattaleiðsögu, flugprófanabúnaði og veðurupplýsingakerfum. Einnig eru hér rannsóknarverkefni, kostnaður vegna hlutdeildar Íslands í verkefnum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og flugvernd og öryggismál auk liða til að koma til móts við aðkallandi verkefni sem upp geta komið.

*Flugstjórnarmiðstöð.*

Af þessum lið er greiddur hlutur Íslands í framkvæmdum Alþjóðaflugþjónustunnar.

*Leiðarflug.*

Til leiðarflugs telst allur búnaður sem er nauðsynlegur til leiðsögu milli einstakra flugvalla. Þessi búnaður skiptist í vita (NDB, VOR, DME) og fjarskiptabúnað.

*GNSS/AIS upplýsingaþjónusta.*

Af þessum lið greiðist kostnaður Flugstoða við þátttöku í þróun gervihnattaleiðsögu en GNSS stendur fyrir Global Navigation Satellite Systems. Gervihnattaleiðsaga er nú þegar orðin grunnkerfi til staðsetningar hér á landi og mun á komandi árum verða notuð í auknum mæli í stað hefðbundinnar leiðsögutækni. Mikilvægt er að ný kerfi eins og EGNOS og GALILEO, sem verið er að koma upp að frumkvæði Evrópusambandsins, verði notuð til hins ýtrasta til staðsetningar í lofti, á sjó og á landi. Auk vinnu við þróun tæknibúnaðar eru hönnun, mælingar, flugprófanir og útgáfa GPS aðflugsferla einnig kostaðar af þessum lið. Einnig er hér gert ráð fyrir fjárfestingarkostnaði vegna útgáfu á AIP flugmálalámbókinni. Alþjóðaflugmálastofnunin gerir nú kröfur um gæðakerfi í meðhöndlun flugupplýsinga og mælir með ISO vottun á því ferli. Flugstoðir hafa lokið við gerð ISO 9001 gæðakerfis fyrir þetta upplýsingaflæði.

### *Veðurupplýsingakerfi.*

Á tímabilinu er ráðgert að halda áfram vinnu við að koma upp stöðluðum búnaði sem safnar saman veðurupplýsingum frá flugvöllum. Þetta er ákaflega mikilvægt til að tryggja auðvelda dreifingu þessara upplýsinga og einnig til að tryggja að þær séu geymdar til síðari úrvinnslu. Einnig er nauðsynlegt að endurnýja veðurbúnað sem er orðinn mjög gamall og ófáanlegur. Því er gert ráð fyrir að þessi liður fjármagni einnig nauðsynlega, ófyrirséða endurnýjun á veðurmælíbúnaði á flugvöllum og minni viðbótarbúnað sem þarf til að flugvellir uppfylli kröfur til veðurbúnaðar fyrir viðkomandi flokk.

### *Flugvernd og öryggismál.*

Undir þennan lið falla ráðstafanir á jörðu niðri, vegna öryggis og verndunar á fólki, loftföllum og mannvirkjum. Með hugtakinu „öryggi“ (e. safety) er átt við ráðstafanir til að koma í veg fyrir að fólk geti farið sér að voða á og við flugvelli. Með hugtakinu „vernd“ (e. security) er átt við ráðstafanir til að koma í veg fyrir ólögmaett athæfi. Kröfur um ráðstafanir sem gera þarf vegna flugverndar og öryggismála koma m.a. fram í reglugerð um flugvelli, reglugerð um flugvernd og regluverki Evrópusambandsins og ICAO. Kröfur á þessu sviði hafa aukist til mikilla muna undanfarin ár og þá ekki síst í kjölfar árásanna á Bandaríkin 11. september 2001. Undir þennan lið fellur ýmis kostnaður vegna ráðgjafafjónustu, starfslíðs og búnaðar á þessu sviði.

Mikil umsýsla og rekstur búnaðar fer fram vegna vopnaleyta og aðgangsstjórnunarkerfis hinna þriggja millilandaflugvalla. Einnig fer fram reglubundin þjálfun í flugvernd vegna starfsfólks Flugstoða og verktaka, svo sem lögreglu. Aðbúnaður og rekstur vegna flugverndar er enn þá í þróun í takt við fjármagn til þessara ráðstafana.

### *Leiðréttingar og brýn verkefni.*

Margar kostnaðaráætlanir í flugmálaáætlun eru gerðar með talsverðum skekkjumörkum þar sem þær verður oft að byggja á frumáætlunum. Þá koma stundum til brýn verkefni sem verður að sinna, t.d. vegna flugöryggismála. Reynsla undanfarinna ára hefur sýnt að þessi liður má undir engum kringumstæðum vera lægri en 25 millj. kr. á ári, en þessi upphæð er aðeins 4,5 % af ráðstöfunarfé til framkvæmda.

### *Þróun og frumáætlanir.*

Af þessum lið eru greiddar frumáætlanir og rannsóknir vegna væntanlegra framkvæmdaverkefna sem ekki hafa verið skilgreind sem slík auk þróunar og kaupa á ýmsum upplýsingakerfum vegna framkvæmda og viðhalds.

### *Stjórnunarkostnaður.*

Undir stjórnunarkostnað fellur kostnaður við umsýslu verkefna, þ.m.t. áætlanagerð, bókhald og eftirlit. Reynsla undanfarinna ára sýnir að nauðsynlegt er að leggja aukna áherslu á áætlanagerð og umsýslu með framkvæmdaverkefnum.

## **2.2.5 Flokkun flugvalla.**

Til að stuðla að markvissri forgangsroðun verkefna hefur flugvöllum verið skipt í þrjá flokka. Fyrir hvern flokk eru skilgreindar kröfur um eftirfarandi þætti:

- a. Flugbrautir.
- b. Öryggissvæði.
- c. Hlöð.

- d. Bílastæði.
- e. Flugturn.
- f. Flugstöð.
- g. Tækjageymsla.
- h. Sandgeymsla.
- i. Slökkvi- og björgunarbúnaður.
- j. Flugvernd.
- k. Snjóhreinsibúnaður.
- l. Flugleiðsögubúnaður.
- m. Fjarskiptabúnaður.
- n. Veðurmælibúnaður.
- o. Flugbrautarljós.
- p. Hlaðlýsing.
- q. Raforkudreifikerfi.

Síðan er einstökum flugvöllum skipað í viðeigandi flokka og færð rök fyrir flokkuninni sem m.a. byggist á umferð síðustu ár, umferðarspá fyrir næstu ár, stöðu flugvallarins í byggð og landslagi umhverfis flugvöllinn.

### **Flugvöllur I (alþjóðaflugvellir).**

Í þessum flokki eru flugvellir sem þjóna innanlandsflugumferð flugvéla á borð við Fokker 50 og ATR42. Einnig eiga flugvellir í þessum flokki að geta þjónað a.m.k. sem varaflugvellir fyrir þotuflugumferð í stærðarflokki Boeing 757 eða sambærilegra véla. Mannvirki eins og flugbrautir, flughlöð, flugstöðvar, bílastæði og þess háttar eiga að geta þjónað a.m.k. einni fullhlaðinni þotu til viðbótar við hefðbundna umferð. Tækjabúnaður skal þannig samsettur að bilun í einu tæki valdi ekki truflun á rekstri flugvallarins. Þetta á við um raforkukerfi, rafeindakerfi og tækjabúnað. Allur búnaður á flugvöllinum, bæði aðflugstæki og ljósabúnaður, skal uppfylla kröfur sem gerðar eru til flugvalla með CAT I nákvæmnisaðflug. Gerð er krafa til þess að hægt sé að opna flugbraut á innan við 60 mínútum miðað við 10 cm jafnfallna snjóþekju. Þá er miðað við að snjór sé ruddur og honum sópað í garða við brautarkanta. Gerð er krafa um að hægt sé að ryðja og blása öllum snjó út fyrir flugbrautarljós á innan við fjórum klukkustundum.

*Slökkvi- og viðbúnaðarþjónusta:* Tæki og mannaflí uppfylli slökkviflokk 5 að staðaldri og hægt sé að auka viðbúnað í slökkviflokk 7 með lágmarksfyrirvara.

Eftirfarandi áætlunarflugvellir eru í flokki I: Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöllur.

### **Flugvöllur II (áætlunarflugvellir fyrir 19 farþega flugvélar og stærri).**

Í þessum flokki eru flugvellir sem þjóna innanlandsflugumferð flugvéla, eftir því sem við á, á borð við Fokker 50, ATR42, Dornier og Twin Otter. (Nokkrir flugvellir eru með takmarkanir á flugvélagarð.) Mannvirki eins og flugbrautir, flughlöð, flugstöðvar, bílastæði og þess háttar eiga að geta annað a.m.k. tveimur flugvéllum í þessum stærðarflokki samtímis. Búnaður flugvallarins skal þannig samsettur að allur búnaður sem er í notkun í aðflugi skal uppfylla það skilyrði að bilun í einu tæki valdi ekki röskun á aðfluginu. Hins vegar er ekki gerð krafa um að allur búnaður sem er nauðsynlegur til að opna flugbraut uppfylli þetta skilyrði. Fyrir flugvelli í þessum flokki er gerð krafa um a.m.k. grunnaðflugsbúnað (Non Precision Approach). Slíkt aðflug getur byggst á hringvitum (NDB) eða GPS leiðsögu.

*Slökkvi- og viðbúnaðarþjónusta:* Tæki og mannaflí uppfylli slökkviflokk 2 til 5. Í vissum tilfellum er hægt að hækka þjónustustig. Nánari upplýsingar um flokkun eru gefnar upp í flugmálahandbók AIP.

Eftirfarandi áætlunarflugvellir eru í flokki II: Vestmannaeyja-, Ísafjarðar- og Þingeyrarflugvöllur, Bíldudals-, Grímseyjar-, Gjögur-, Hornafjarðar-, Sauðárkróks-, Vopnafjarðar-, Þórshafnar- og Bakkaflugvöllur.

### **Lendingarstaðir (aðrir flugvellir og landingarstaðir).**

Í þessum flokki eru flugvellir og aðrir landingarstaðir sem þjóna sjúkraflugi, æfinga- og kennsluflugi auk ferðaþjónustu með minnstu flugvélunum. Flugvellirnir eru flestir án flugradíóþjónustu og ómannaðir.

Eftirfarandi eru landingarstaðir: Blönduós, Húsavík, Norðfjörður, Patreksfjörður, Raufarhöfn, Rif, Reykjahlíð, Selfoss, Siglufjörður, Stykkishólmur, Arnagerðareyri, Breiðdalsvík, Borgarfjörður eystri, Búðardalur, Dagverðará, Djúpvogur, Fagurhólsmýri, Flúðir, Hella, Kópasker, Grímsstaðir, Gunnarsholt, Herðubreiðarlindir, Hólmavík, Húsafell, Hveravellir, Króksstaðamelar, Kaldármelar, Kerlingafjöll, Kirkjubæjarklaustur, Melgerðismelar, Nýidalur, Reykhólar, Reykjanes, Skálavatn, Skógarsandur, Sprengisandur, Stóri-Kroppur, Vík og Þórs-mörk.

## **3. SIGLINGAMÁLAÁÆTLUN**

### **Inngangur.**

Siglingamálaáætlun fjallar um rekstur og framkvæmdir sem eru á forræði eða í umsjón Siglingastofnunar Íslands. Rekstrarverkefnum má skipta upp í stjórnsýsluverkefni, leiðsögukerfi á sjó, vöktun skipaumferðar (Vaktstöð siglinga), eftirlit með skipum, rannsóknir á náttúrufari hafs og stranda og öryggi sjófarenda og að lokum áætlun um öryggi sjófarenda. Áætlun um öryggi sjófarenda var í upphafi sjálfstæð áætlun sem Alþingi samþykkti sem þingsályktun 19. maí 2001. Síðar var Siglingastofnun Íslands falin framkvæmd áætlunar um öryggi sjófarenda, áætlunin felld inn í samgönguáætlun og hún því endurskoðuð á tveggja ára fresti á sama hátt og fjögurra ára samgönguáætlunin. Í verkþókhaldi Siglingastofnunar Íslands er haldið utan um kostnað við einstök verkefni. Kostnaði við yfirstjórn, bókhald og almenna skrifstofu er deilt út á verkefni og þannig séð til þess að þjónustuverkefni sem greidd eru af almennum viðskiptavinum, jafnt sem verkefni kostuð af ríkissjóði, standi undir kostnaði við yfirstjórn og skrifstofu.

Helstu framkvæmdir í umsjá Siglingastofnunar Íslands eru ríkisstyrktar hafnarframkvæmdir og sjóvarnargarðar. Hafnakaflí siglingamálaáætlunar byggir á hafnalögum, nr. 61/2003, með áorðnum breytingum. Í samræmi við ákvæði laganna mun ríkið draga úr fjárstuðningi til nýframkvæmda í höfnum á áætlunartímabilinu og þá sérstaklega í stærri höfnunum. Upphaflega stóð til að breyting á kostnaðarþátttöku ríkissjóðs í nýjum hafnarmannvirkjum tæki gildi í upphafi árs 2007 en með lögum um breytingu á hafnalögum, nr. 11/2006, var gildistöku þessa ákvæðis hafnalaganna frestað til 1. janúar 2009.

### **3.1 Fjármál.**

#### **Heildarfjármagn.**

Heildarfjármagn til siglingamála á áætlunartímabilinu 2007–2010 nemur 9.310 millj. kr. Stærsti hlutinn, eða 8.126 millj. kr., er framlag úr ríkissjóði en að auki eru markaðar tekjur, vitagjald, 608 millj. kr., og sértekjur, 564 millj. kr.

Gert er ráð fyrir að framlag ríkissjóðs til rekstrarverkefna Siglingastofnunar Íslands haldist lítt breytt næstu fjögur árin en ákveðnir liðir vaxi þó í samræmi við aukna skipaumferð við landið. Þar er bæði átt við verkefni er tengjast aukinni umferð um hafnir landsins og stórauðum umferð erlendra skipa um íslenska efnahagslögsögu, sem er afleiðing þess að leið skipa sem sigla með olíu og gas frá Rússlandi og Noregi til Bandaríkjanna liggur nú um íslenskt hafsvæði.

Í framlögum til stofnkostnaðar munar mest um nýja ferjuhöfn í Bakkafjöru ásamt nýrri ferju sem ganga mun milli Bakkafjöru og Vestmannaeyja. Samtals er gert ráð fyrir að þessi verkefni muni kosta 4.900 millj. kr. Hér er við það miðað að ríkissjóður kosti þessi verkefni að fullu og hefðbundinni kostnaðarskiptingu samkvæmt hafnalögum verði því ekki fylgt. Framlög til hafnamála á tímabilinu 2007–2010 munu verða um 40% af framlögum árána 2003–2006 þegar undanskilin er ferjuhöfnin í Bakkafjöru. Þegar kemur fram á árið 2009 lækka framlög til hefðbundinna hafnarmannvirkja. Kostnaðarþátttaka ríkissjóðs fellur þá niður í stærri höfnum að undanskildu viðhaldi á skjólgörðum og viðhaldsdýpkunum, sbr. ákvæði hafnalaga, nr. 61/2003.

### **Verðlagsgrundvöllur.**

Allar tölur í tillögunni eru settar fram á verðlagi fjárlaga 2007.

### **3.1.1 Tekjur og framlög.**

#### **Markaðar tekjur.**

Samkvæmt lögum um vitamál er vitagjaldi ætlað að standa undir starfsemi Siglingastofnunar Íslands, fyrst og fremst á sviði vitamála og til að afla upplýsinga um veður og sjólag og miðla þeim. Vitagjaldið er ákveðið í vitalögum, nr. 132/1999, 78,20 kr. af hverju brúttótonni skipis og hefur gjaldið ekki breyst frá því lögin voru sett árið 1999. Erlend skip greiða fjórðung vitagjaldsins við hverja komu til landsins, en þó ekki oftast en fjórum sinnum á hverju almanaksári. Upphæð innheimts vitagjalds hefur vaxið mjög ört síðustu 3–4 árin þar sem vöruflutningar um hafnir hafa aukist samfara uppbyggingu og nýjum rekstri stóriðjufyrirtækja. Þá hefur komum stórra skemmtiferðaskipa til landsins fjölgað verulega. Gert er ráð fyrir að nokkuð hægi á þessum vexti og hér er reiknað með 4% árlegri aukningu næstu árin.

#### **Framlag úr ríkissjóði.**

Áætlað ríkisframlag til siglingamála á áætlunartímabilinu 2007–2010 nemur 9.726 millj. kr. Um helmingur þeirrar upphæðar, eða 4.900 millj. kr., mun renna til hafnar í Bakkafjöru og nýrrar Vestmannaeyjaferju.

#### **Sértekjur.**

Sértekjur koma af verkefnum sem seld eru út fyrir stofnunina. Stærsti einstaki liðurinn er þóknun fyrir umsjón og eftirlit með hafnarframkvæmdum. Af öðrum verkefnum má nefna yfirferð gagna vegna nýsmíða og breytinga á skipum, útleigu sérhæfðra mælitækja, ýmis skírteini fyrir skip og áhafnir og veðurathuganir fyrir Veðurstofu. Reiknað er með að sértekjur vegna umsjónar og eftirlits með hafnarframkvæmdum muni dragast saman á tímabilinu.

### **3.1.2 Viðskiptahreyfingar.**

Kostnaður við rekstur Hafnabótasjóðs er fjármagnaður af eigin fé sjóðsins árin 2007 og 2008 og kemur þar fram sem jákvæð viðskiptahreyfing til Siglingastofnunar.

### 3.1.3 Rekstur og þjónusta. Stjórnsýsluverkefni o.fl.

#### *Hafnamál.*

Undir þennan lið falla verkefni sem Siglingastofnun Íslands eru falin með hafnalögum, lögum um sjóvarnir og lögum um samgönguáætlun, svo sem gerð áætlana um uppbyggingu hafna og sjóvarna og umsjón og/eða eftirlit með hafnarframkvæmdum og sjóvörnum. Með hafnlögum, nr. 61/2003, var Siglingastofnun falið það verkefni að sinna byggingareftirliti með öllum nýjum hafnarmannvirkjum óháð því hvort þau nyttu framlags úr ríkissjóði eða ekki. Unnið verður að frumáætlunum vegna endurbóta á höfnum og innsiglingum samkvæmt verkáætlun samgönguáætlunar. Verði samþykkt að ráðast í rannsóknir er tengjast nýjum mannvirkjum, öðrum en hefðbundnum fiskihöfnum, verður að ætla þeim rannsóknum sérstakar fjárveitingar. Þar er t.d. átt við rannsóknir sem tengjast stóriðjuhöfnum. Unnið verður að dýptarmælingum, botnrannsóknum og rannsóknum á efnisflutningum, m.a. vegna brimrofs við strendur. Umsjón og eftirlit með slysavörnum í höfnum fellur undir þennan lið og umsagnir um ýmis mál er varða skipulag og mannvirki við ströndina sem og söfnun, úrvinnsla og miðlun ýmissa gagna er varða hafnarmannvirki og rekstur hafna.

Sértekjur sem Siglingastofnun hefur aflað sér með umsjón og eftirliti með ríkisstyrktum hafnarframkvæmdum hafa að ákveðnu marki staðið undir stjórnsýsluverkefnum á sviði hafnamála. Í kjölfar þess að ríkið dregur úr styrkjum til hafnarframkvæmda munu þessar tekjur einnig dragast saman. Þar af leiðandi er gert ráð fyrir að framlög til þessa rekstrarliðar muni aukast þegar líður á áætlunartímabilið.

#### *Hafnir, líkantilraunir og grunnkort.*

Árlegt framlag til þessa verkefnis hefur staðið óbreytt að krónutölu í nokkur ár og er við það miðað að það hækki í 25 millj. kr. í lok tímabilsins. Undir þennan lið fellur m.a. gerð grunnkorta af höfnum, líkantilraunir og rannsóknir sem tengjast beint ákveðnum framkvæmdum í höfnum. Enn fremur verður sinnt dýptarmælingum og botnrannsóknum í tengslum við verkefni samgönguáætlunar.

*Grunnkort af höfnum.* Áhersla verður lögð á að endurnýja dýptarmælingar, staðsetja hafnarmannvirki í landskerfinu og gera hafnarkort með þessum upplýsingum aðgengileg á heimasíðu Siglingastofnunar.

*Líkantilraunir.* Árið 2007 verður lokið líkantilraunum af höfninni í Rífi er hafa það að markmiði að bæta innsiglinguna. Næstu verkefni í flokki almennra hafna eru Þórshöfn og Sauðárkrókur. Fyrir utan verkefni á samgönguáætlun liggja fyrir óskir um líkantilraunir vegna nýrrar stóriðjuhafnar á Húsavík og stækkunar stóriðjuhafnanna í Helguvík og Straumsvík. Röð verkefna mun verða í samræmi við ákvarðanir stjórnvalda um uppbyggingu stóriðju.

#### *Rekstur Hafnabótasjóðs.*

Í hafnalögum er kveðið á um að Siglingastofnun Íslands annist vörslu, daglega afgreiðslu og bókhald Hafnabótasjóðs. Í fjárlögum hefur verið afmörkuð sérstök upphæð til þessa rekstrarverkefnis.

Hafnabótasjóður skiptist í tvær deildir, A-deild og B-deild. Hlutverk A-deildar sjóðsins er að fjármagna hlut ríkisins í ríkisstyrktum framkvæmdum en B-deildar að fjármagna viðgerðir tjóna á sömu mannvirkjum. Í fjárlögum 2004 var tekin sú stefna að fjármagna rekstur Hafnabótasjóðs með því að ganga á eigið fé sjóðsins. Hér er við það miðað að unnt sé að halda því áfram til og með ársins 2008 en eftir það verði að koma fjárveiting til að standa undir rekstrinum.

**Siglingavernd.**

Lög um siglingavernd, nr. 50/2004, komu til framkvæmda 1. júlí 2004. Markmið með siglingavernd er að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega, farms og hafnaraðstöðu fyrir hvers kyns ógn af hryðjuverkum og öðrum ólöglegum aðgerðum. Hlutverk Siglingastofnunar Íslands er að yfirfara og samþykkja verndaráætlanir og framkvæma úttektir á hafnaraðstöðum í samræmi við alþjóðasamþykktir. Stofnunin heldur námskeið fyrir verndarfulltrúa hafna, hafnagæslumenn, starfsmenn útgerða og fyrirtækja sem vinna að útskipun og hafa þar af leiðandi hlutverki að gegna í siglingaverndinni. Þá annast stofnunin erlent samstarf tengt siglingaverndinni sem eðli máls samkvæmt er allmikið.

Gert er ráð fyrir að framlög til þessa verkefnis muni vaxa á tímabilinu. Stafar það af aukinni umferð erlendra skipa, sem er afleiðing mikils vaxtar stóriðju, og að komum skemmtiferðaskipa hefur fjölgað.

**Skipamál.**

Á stjórnáætlunum Siglingastofnunar er unnið að undirbúningi og kynningu á laga- og reglugerðarsetningu á sviði siglinga-, vita- og hafnamála og fylgir því erlent samstarf, m.a. við Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO), Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA), Evrópu-sambandið (ESB) og fleiri aðila. Unnið er að innleiðingu alþjóðasamninga og EES-gerða með þýðingu þeirra og undirbúningi viðeigandi lagafrumvarpa og reglugerða.

Fundir siglingaráðs eru undirbúnir og drög að nýjum lögum og reglum lögð fyrir ráðið.

Haldin er skrá yfir skip og báta samkvæmt lögum um skráningu skipa, nr. 115/1985, og gefin út mælibréf, skrásetningarskírteini og þjóðernisskírteini fyrir íslensk skip. Í skipaskrá eru tilteknar grunnupplýsingar um skip og hvaða öryggisbúnaður sé um borð og þar er haldið utan um skoðanir á skipum og útgáfu haffærisskírteina. Úthlutað er umdæmisnúmerum fyrir skip og veitt einkaleyfi fyrir skipsnöfnum. Starfræktur er gagnagrunnur fyrir skipaskrá sem hýstur er hjá SKÝRR.

Gefin eru út alþjóðleg atvinnuskírteini til íslenskra sjómanna sem starfa á farþegaskipum og flutningaskipum (STCW), atvinnukafaraskírteini og skírteini fyrir leiðsögumenn og hafnsögumenn skipa.

Starfræktur er gagnagrunnurinn „Lög- og réttindaskráning sjómanna“ sem hefur að geyma upplýsingar um menntun og þjálfun íslenskra sjómanna, atvinnuskírteini, undanþágur og lögskráningar þeirra og lögskráningar á einstök skip. Í gagnagrunninn færa sýslumenn upplýsingar um útgáfu skírteina til sjómanna og lögskráningar, en gagnagrunnurinn er hýstur hjá SKÝRR. Siglingastofnun færir inn upplýsingar um undanþágur til sjómanna og frávik frá mönnum fiskiskipa í framhaldi af ákvörðunum undanþágunefndar og mönnunarnefndar, en stofnunin annast skrifstofuhald fyrir þær nefndir. Siglingastofnun hefur eftirlit með lögskráningu sjómanna.

Gefin eru út starfsleyfi til smábátaleiga, flúðasiglinga, kajakleiga og fyrirtækja í ferðaþjónustu á sjó, ám og vötnum.

Haft er eftirlit með því að menntun sjómanna sem veitt er hér á landi sé í samræmi við alþjóðakröfur.

Veittar eru lögboðnar umsagnir um dómsmál er varða skip og skipaútgerð.

**Vöktunarkerfi og skipaumferðarþjónusta.****Vitar og leiðsögukerfi.**

Undir þennan lið fellur rekstur vitakerfisins ásamt rekstri vöktunar- og upplýsingakerfa fyrir siglingar og fiskveiðar í íslensku efnahagslögsögunni. Auk landsvitakerfisins er um að

ræða rekstur leiðréttingastöðva fyrir GPS, svonefnt DGPS, rekstur sjálfvirks auðkenniskerfis skipa AIS og frá árinu 2008 móttaka upplýsinga frá LRIT (Long Range Identification and Tracking) um gervihnetti. Einnig er um að ræða umsjón með rekstri rafræns tilkynningakerfis skipa (SafeSeaNet) og rekstur upplýsingakerfisins um veður og sjólag. Með SafeSeaNet kerfinu er tekið á móti tilkynningum um komu skipa, hættulegan farm o.fl. og upplýsingunum er á sjálfvirkan hátt miðlað til Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA). Einnig er þannig frá kerfinu gengið að allar tilkynningar til lögbærra aðila hér á landi (til tollayfirvalda, Schengen-tilkynningar, vegna hafnaríkiseftirlits o.s.frv.) eru innifaldar í því. Siglingastofnun Íslands sér um innleiðingu þessa kerfis í samvinnu við Vaktstöð siglinga sem tekur á móti tilkynningum og miðlar þeim til viðeigandi aðila. Innleiðingu SafeSeaNet á að ljúka fyrir árslok 2007. Verið er að undirbúa innleiðingu upplýsingakerfis (GIS-kerfis) um siglingar skipa sem eru innan sviðs sjálfvirka auðkenniskerfisins AIS. Kerfi þetta hefur verið þróað af Kystverket í Noregi. Í kerfi þessu er hægt að fylgjast með skipum við strendur landsins á sjókorti og fá fram upplýsingar um þau úr alþjóðagagnagrunnum. Kerfi þetta gerir Siglingastofnun kleift að veita höfnum, útgerðum og öðrum hagsmunaaðilum aðgang að þessum upplýsingum yfir internetið.

Vegna stóraukinnar umferðar erlendra skipa um íslenska efnahagslögsögu verður ýtt úr vör verkefni þar sem unnið verður áhættumat og tillögur lagðar fram um afmörkun siglingaleiða. Jafnframt þarf samhliða að vinna að aðgerðaáætlun varðandi það hvernig bregðast skuli við óhöppum sem gætu orðið vegna siglinga flutningaskipa. Nú er unnið að undirbúningi og útnefningu neyðarhafna og lýkur því verkefni á árinu 2007. Þessi vinna getur nýst í framtíðinni ef af olíuvinnslu verður innan íslensku efnahagslögsögunnar.

### ***Vaktstöð siglinga.***

Vaktstöð siglinga var sett á fót með lögum nr. 41/2003 og hóf starfsemi í ágúst 2004. Framlög ríkissjóðs til rekstrar Vaktstöðvar siglinga falla undir fjárlagalið Siglingastofnunar Íslands og stofnunin hefur fjárhagslegt og faglegt eftirlit með rekstrinum og sinnir samskiptum við stjórnvöld vegna verkefna vaktstöðvarinnar. Einnig sinnir stofnunin alþjóðlegu samstarfi er snýr að lögum um vaktstöðina svo sem við Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO) og Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA).

Í þjónustusamningi sem Siglingastofnun Íslands gerði við Landhelgisgæslu Íslands, Neyðarlínuna og Slysavarnafélagið Landsbjörg er þessum aðilum falið að annast sameiginlega rekstur vaktstöðvarinnar. Landhelgisgæslan fer með faglega forustu í vaktstöðinni og hefur með höndum daglegan almennan rekstur.

Hlutverk Vaktstöðvar siglinga er að fylgjast með allri umferð á sjó í efnahagslögsögu Íslands og vera miðstöð upplýsinga fyrir skipaumferð, bæði erlenda og innlenda. Vaktstöðin hefur einnig það hlutverk að reka siglingaöryggisþjónustu við skip (Maritime Assistance Service, MAS) sem felur í sér m.a. að hafa afskipti af skipum sem virðast eiga í erfiðleikum og vísa skipum sem verða fyrir áföllum í skipaafdrepp/neyðarhafnir. Einnig rekur vaktstöðin fjarskiptiþjónustu við skip ásamt Navtex-þjónustu. Forusta Landhelgisgæslunnar í Vaktstöð siglinga gerir hana að leitar- og björgunarmiðstöð á hafinu (MRCC) í samræmi við alþjóðasamninga þar að lútandi.

### ***Eftirlitsstörf.***

#### ***Skipaeftirlit – eftirlit með íslenskum skipum.***

Öll íslensk skip, 6 metrar að lengd og lengri, eru skráningar- og skoðunarskyld. Skipin eru flokkuð í tvo meginflokk, opna vélbáta og þilfarsskip. Fjöldi opinna vélbáta á skrá er tæplega

1200 og þilfarsskip eru rúmlega 1.100. Skoðunaraðilar skipa eru viðurkennd flokkunarfélög, faggiltar skoðunarstofur skipa og Siglingastofnun Íslands. Viðurkennd flokkunarfélög skoða þau skip sem eru undir þeirra eftirliti í samræmi við samninga þeirra við Siglingastofnun Íslands og reglugerð þar um. Faggiltum skoðunarstofum skipa er í meginatriðum heimilt að skoða þau skip sem eru ekki undir eftirliti viðurkenndra flokkunarfélaga og eru minni en 400 brúttótonn fyrir utan farþegaskip sem eru yfir 24 m að lengd, í samræmi við reglugerð þar um. Siglingastofnun Íslands skoðar þau skip sem ekki eru undir eftirliti viðurkenndra flokkunarfélaga eða faggiltra skoðunarstofa skipa.

Siglingastofnun Íslands ber stjórnvaldslega ábyrgð á framkvæmd eftirlits með skipum og hefur eftirlit með starfsemi A- og B-faggiltra skoðunarstofa skipa og búnaðar, viðurkenndra flokkunarfélaga og annarra starfsleyfishafa. Siglingastofnun Íslands annast upphafsskoðun á nýsmíði, breytingum og innflutningi á skipum, framkvæmir skyndiskoðanir, fer yfir teikningar og önnur gögn vegna nýsmíði skipa og breytinga á þeim, sinnir markaðseftirliti með skemmtibátum og skipsbúnaði, sér um útgáfu skipsskírteina og útgáfu og uppfærslu á skoðunarhandbókum sem skoðunarstofur nota við vinnu sína.

#### ***Hafnarríkiseftirlit – eftirlit með erlendum skipum.***

Í samræmi við ákvæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit og ákvæði í ýmsum öðrum alþjóðasamþykktum, sem Ísland á aðild að, annast Siglingastofnun Íslands eftirlit með ástandi og mönnum erlendra kaupskipa sem taka höfn hér á landi. Samkomulagið gerir ráð fyrir að 25% erlendra farþega- og flutningaskipa, sem koma til hafnar í hverju aðildarríki, séu tekin til skoðunar með það að markmiði að draga úr siglingum undirmálsskipa um heimshöfin. Reiknað er með að framlög til þessa verkefnis aukist á tímabilinu vegna vaxandi skipaumferðar til og frá landinu.

#### **Rannsóknir og öryggismál.**

##### ***Rannsóknir og þróun.***

Kostnaður við rannsóknir og þróun á árinu 2007 er áætlaður 50 millj. kr. og fer hækkandi í 53 millj. kr. árið 2010.

Með rannsóknum er átt við öflun ýmissa grunnupplýsinga, mælingar og rannsóknir sem stuðla að öryggi sjófarenda og réttum ákvörðunum við val á lausnum við mannvirkjagerð.

Helstu verkefnisflokkar eru:

##### ***Hafna- og strandrannsóknir.***

Kostnaður við þessar rannsóknir er áætlaður 17–21 millj. kr. á ári.

Þessar rannsóknir tengjast höfnum og hafnargerð en eru óháðar einstökum mannvirkjum og felast m.a. í öldufarsreikningum og rannsóknum á efnisflutningum.

*Öldufarsrannsóknir.* Unnið verður að öldufarsrannsóknum á Grynnslnum utan Hornafjarðar, við Jökulsárlón á Breiðamerkursandi, Vík í Mýrdal, Surtsey auk öldufarsrannsókna við suðvesturströndina.

*Ferjulægi við Bakkafjöru.* Haldið verður áfram að fylgjast með öldufari og botnbreytingum undan Bakkafjöru.

*Vík í Mýrdal.* Auk öldufarsreikninga verður fylgst áfram með botnbreytingum.

Breiðamerkursandur. Unnið verður áfram að öldufarsrannsóknum og fylgst er með rofi niður á um 20 m dýpi með dýptarmælingum á nokkurra ára bili. Fyrir liggja tillögur að strandvörnum við Jökulsárlónið. Þessar tillögur byggjast m.a. á því að rofið nái niður á 10 til 15 m dýpi. Til að kanna betur strandrofið er stefnt að könnun á efnisburði meðfram ströndinni. Í

dag er aðgengi bæði að öldugögnum og eins tækni til að framkvæma slíkt mat. Þessi verkefni eru unnin í samvinnu við Vegagerðina.

*Öldufarsrannsóknir og siglingaöryggi stærri fiskiskipa á grunnsævi.* Skip fara stækkandi og eru því djúpristari sem aftur veldur erfiðleikum við að viðhalda nægu dýpi í aðsiglingu að höfnum og í höfnum. Sérstaklega er þetta bagalegt á stöðum eins og Grynnslnum utan Hornafjarðar, Þorlákshöfn, Sauðárkrókshöfn og við fleiri hafnir. Stefnt er að því að mæla lóðréttar hreyfingar skipa þegar þau sigla yfir Grynnslin. Við mælingarnar verður notaður mælibúnaður Siglingastofnunar. Á grundvelli þessara mælinga verður leitast við að meta við hve háa sjávarstöðu og ölduhæð viðkomandi fiskiskip getur siglt yfir Grynnslin og til annarra hafna án þess að taka niðri.

*Kennsla í strandverkfræði.* Siglingastofnun og Háskóli Íslands hafa samið um að stofnunin komi að kennslu í strandverkfræði á meistarastigi í byggingaverkfræði.

### **Umhverfisrannsóknir.**

Kostnaður á ári við umhverfisrannsóknir er áætlaður 16–20 millj. kr. á ári.

Lögð verður sérstök áhersla á verkefni er tengjast siglingum stórra skipa í íslenski efnahagslögsögu. Stefnt er að rannsóknum til að fá yfirlit yfir sjólag og veðurfar á Norður-Atlantshafi með það að markmiði að kanna rek stórra skipa sem er forsenda áhættumats siglinga þeirra. Helstu verkefni eru:

*Upplýsingakerfi um veður og sjólag.* Siglingastofnun er stöðugt að byggja upp upplýsingakerfið um veður og sjólag. Ölduspá Siglingastofnunar, sem er unnin í samvinnu við Evrópsku veðurmiðstöðina og Veðurstofu Íslands, er talin vera með um það bil 8% óvissumörk fyrir næstu tvo daga á hafsvæðinu umhverfis Ísland sem er með því besta sem gerist. Á heimasíðu Siglingastofnunar er nú hægt að fá ölduspá fyrir næstu daga með því að smella á „ölduhæð á stað“ á korti yfir Íslandsmið. Þannig má líta á staðbundnar ölduspár eins og gögn frá öldudufnum Siglingastofnunar. Ákveðið hefur verið í samvinnu við Norðmenn að ölduspá Siglingastofnunar nái yfir allt hafsvæðið milli Noregs og Íslands. Siglingastofnun mun halda áfram að þróa ölduspár fyrir hafnir, grunnsævi og rastir og viðvörðunarkerfi fyrir aftakaveður og sjávarflóð.

*Sjávarföll og sjávarflóð.* Sjávarfallalíkan Siglingastofnunar nær yfir um 5,7 milljón ferkílómetra svæði með 10 x 10 km upplausn á Norður-Atlantshafi og 2 x 2 km upplausn umhverfis landið þar sem hver fjórðungur nær yfir um 90.000 ferkílómetra svæði. Í samvinnu við Hafrannsóknastofnunina og verkfræðistofuna VST er hafin vinna við söfnun gagna um sjávarföll á landgrunninu. Markmiðið er að kvarða betur sjávarfallalíkan Siglingastofnunar á landgrunninu og fá þar með betri nákvæmni við þróun kerfis sem staðsetur DST (sérútbúin mælitæki) merktan fisk út frá sjávarföllum. Hagnýtt gildi þessa verkefnis er m.a. við veiðistjórnun og stofnmat en ekki síst öryggismál á sjó. Þessi kvörðun mun nýtast vel fyrir reklíkan Siglingastofnunar sem verður notað til að spá fyrir um rek og útbreiðslu olíumengunar, rek gúmmibáta og stórra olíuskipa. Í samvinnu við VST og Háskóla Íslands er unnið að því að gera spá um rek hafíss hér við land. Í tengslum við auknar siglingar olíuskipa innan efnahagslögsögu Íslands og hugsanlega olíuleit og olíuvinnslu á Drekasvæðinu verður unnið að úrvinnslu á veður- og öldugögnum fyrir Norður-Atlantshaf og reklíkanið notað til að segja fyrir um líkur á að stór vélvana olíuflutningaskip reki að landinu.

*Neyðarviðbrögð fyrir skip í erfiðleikum á norðurslóðum.* Um er að ræða samstarfsverkefni um umsókn til EB sem unnið er af Siglingastofnun og norskum og rússneskum rannsóknastofnunum á vegum verkefnisins „Öryggi sjófarenda á norðurslóðum“ (Northern Periphery Programme) og verður unnið á árinu 2007. Markmiðið með verkefninu er að safna saman

viðbragðsáætlunum fyrir Norðvestur-Rússland, Norður-Noreg, Ísland, Kanada og austurströnd Bandaríkjanna, taka saman yfirlit um staðsetningu dráttarbáta og gera yfirlit yfir neyðaráætlanager stjórnvalda.

*Könnun á sjávarflóðum.* Nauðsynlegt er að takast á við afleiðingar aftakaveðra á sjó, við ströndina og í höfnum landsins og eins afleiðingar veðurfarsbreytinga sem kunna að verða í framtíðinni. Við þessi verkefni verður beitt nýjum og fullkomnum hugbúnaði til að reikna öldufar og sjávarflóð.

*Rannsóknir á hækkun sjávarborðs af völdum veðurfarsbreytinga.* Markmið verkefnisins er að safna öllum tiltækum sjávarborðsmælingum í íslenskum höfnum og gervitunglagögnum, leiðrétta þau fyrir sjávarföllum og túlka mismun á sjávarföllum hvað varðar breytta sjávarstöðu, jarðskorpuhreyfingar, þ.e. landris og landsig og hafstrauma. Verkefnið er unnið í samvinnu við Jarðvísindastofnun Háskóla Íslands. Á grundvelli þessara verkefna verður lagt mat á hugsanlega hækkun sjávarborðs hér við land og hættu á sjávarflóðum í náinni framtíð.

### ***Rannsóknir sem tengjast öryggi skipa og áhafna.***

Kostnaður við þessar rannsóknir er áætlaður 15 millj. kr. á ári.

Áhersla verður lögð á að vinna úr niðurstöðum rannsókna á sjóslysum og kappkostað að sá lærdómur, sem af þeim má draga, skili sér inn í reglur um öryggi skipa og áhafna. Helstu verkefni eru:

*Áhættumat minni fiskiskipa í hættulegum öldum.* Til að varast að fiskiskip verði fyrir áföllum eða þeim hvolfi er brýnt að þekkja tengslin milli stöðugleika skipsins og hæfni þess til að bregðast við áhrifum frá umhverfinu. Rannsóknir Siglingastofnunar á hreyfistöðugleika og á áhættustjórnun skipa í samvinnu við innlendar verkfræðistofur og erlenda aðila hafa leitt til einfaldari útfærslu á stöðugleikagögnum fyrir fiskiskip og þróuð hafa verið tengsl milli hreyfistöðugleika skipa og áhættumats á brotöldum sem fyrir liggur í upplýsingakerfi stofnunarinnar.

*Stöðugleiki skipa.* Samspil öldu og hreyfinga skips verður kannað með tilliti til stöðugleika skipa. Farið verður yfir gögn um skip sem sokkið hafa og lagt mat á áhrif öldu við þessa atburði.

*Nýting andveltigeyma.* Til að gera vinnu um borð í fiskiskipum öruggari er grundvallaratriði að draga úr veltungi eins og hægt er. Þetta er gert m.a. með andveltigeymi og í þróun er búnaður til að hámarka nýtingu andveltigeyma.

*Rannsóknir á sjóveiki og þreytu um borð í fiskiskipum.* Talið er að sjóveiki og þreyta valdi óbeint slysum á sjó og mun Siglingastofnun í samvinnu við Landspítala – Háskólasjúkrahús, verkfræðistofur, áhafnir og útgerðir skipa fara af stað með rannsóknarverkefni þar sem í fyrsta sinn verða mældar hreyfingar sjómanna við vinnu og álag á þá auk mælinga á hreyfingum skipanna sjálfra. Notaður verður hreyfímælíbúnaður Siglingastofnunar til að mæla hreyfingar skipa og sænskur búnaður til að mæla hreyfingar sjómanna. Stefnt er að því að verkefnið geti hafist haustið 2007 og það verði doktorsverkefni við Landspítala – Háskólasjúkrahús, LHS. Verkefnið mun taka nokkur ár.

*Hleðsla og ofhleðsla smábáta.* Unnið verður að könnun á leyfilegri hleðslu smábáta og ofhleðslu þeirra almennt. Skoðað verður hvort stefna beri að því að leyfileg hámarkshleðsla smábáta verði skráð í haffærisskírteini þeirra eða jafnvel skráð á plötu á áberandi stað á stýrishúsi þeirra. Kannaðar verða einnig almennar stöðugleikakröfur til smábáta og hvort það rekstrarumhverfi sem smábátar búa við geti haft áhrif á öryggi þeirra.

*Lofthæði til aðalvéla skipa.* Kannaðar verða tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, einnig loftinntök og eldsneytissúr. Almennt ástand verður kannað með

tilliti til kerfisgreiningar á eldsneyti, loftinntökum, að- og frárennislögnum, afgasi, kælikerfi og gangráði skipavéla. Unnið verður að upplýsingaöflum er varðar laga- og reglugerða-umhverfi. Einnig verður hugað að kröfum um menntun og þekkingu vélstjóra sem stjórna tölvustýrðum skipavélum.

*Viðhorfskönnun meðal sjómanna um aukna öryggisvitund.* Viðhorfskönnunin er samstarfsverkefni Siglingastofnunar og skosku systurstofnunar hennar á vegum verkefnis um öryggi sjófarenda á norðurslóðum (Northern Periphery Programme). Lagðar verða fyrir sjómenn allt að 100 spurningar sem reynsla er fyrir að auka öryggisvitund þeirra. Verkefnið verður unnið veturinn 2006–2007 og er stefnt að því að niðurstöður liggi fyrir á árinu 2007.

*Umhverfissvænir orkugjafar.* Íslenska samgöngukerfið og skipaflotinn brenna árlega rúmlega 500.000 tonnum af bensíni og olíu en það samsvarar 90.000 tonnum af vetni ef það væri notað í stað þessara hefðbundnu orkugjafa. Einnig þarf að taka til athugunar að efla rannsóknir sem beinast að orkusparnaði í skipum sem eru og verða í íslenska fiskiskipaflotanum næsta áratug.

*Loftræstikerfi skipa.* Rannsóknir Siglingastofnunar á vatnspéttleika skipa og loftgæðum í skipum hafa sýnt að rými sem eiga að vera lokuð á sjó vegna vatnspéttleika skipsins þurfa að vera vel loftræst því að annars eru þau höfð opin og rýra þannig öryggi skipsins. Farið verður yfir íslenskt og alþjóðlegt regluumhverfi loftræstingar í skipum, hönnunarforsendur, hreinsun loftræstikerfa og nauðsynlegar ráðstafanir til úrbóta.

*Eigin skoðanir skipa.* Á síðustu árum hefur það fæst í vöxt að erlend stjórnvöld hafa heimilað útgerðum minni skipa að framkvæma eftirlit með skoðun skipa sinna. Þannig ber útgerð skipsins fulla ábyrgð á eftirliti og skoðunum skipsins og fyllir út skoðunarskýrslur og sendir þær til þess aðila sem fer með stjórnvaldseftirlitið. Litið er svo á að eigendur skipa, útgerð þeirra og áhöfn þekki skip sín best og leggi því metnað sinn í að sinna eftirlitshlutverkinu á sem öruggastan og hagkvæmastan hátt. Stjórnvaldseftirlitið framkvæmir áfram upphafsskoðanir skipa og skyndiskoðanir eftir því sem við á og jafnvel almenna skoðun á fimm ára fresti. Farið verður yfir kosti og galla þessa kerfis með því að kanna upplýsingar frá innlendum og erlendum útgerðum um framkvæmd þessa eftirlitskerfis.

*Hávaði í skipum.* Rannsókuð verði hávaðamörk um borð í skipum. Rannsakað verður sérstaklega hver sé örsök hávaða um borð í skipum og hvaða áhrif hávaði hefur á hvíld skipverja.

*Loftgæði í skipum.* Tilgangur verkefnisins er í fyrsta lagi að komast að raun um hver loftgæði eru um borð í íslenskum skipum sem vinnustöðum, og þá sérstaklega í vélarrúmum skipa og vistarverum áhafna, og gera mælingar á CO, CO<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>S og NO<sub>x</sub> ásamt aðskotaögnum og fá þannig fram gögn með niðurstöðum til úrvinnslu.

### **Áætlun um öryggi sjófarenda.**

Árlegur kostnaður við áætlun um öryggi sjófarenda er áætlaður 22 millj. kr. Markmið áætlunar um öryggi sjófarenda er m.a. að treysta og auka öryggi íslenskra skipa og áhafna þeirra sem og farþega, fækka slysum á sjó og draga úr tjóni vegna þeirra. Helstu verkefni áætlunarinnar eru menntun og þjálfun sjómanna, gerð fræðsluefnis og leiðbeininga, söfnun og miðlun upplýsinga, gæða- og öryggiskröfur um borð í skipum og rannsóknir. Siglingastofnun Íslands annast framkvæmd áætlunarinnar.

Verkefni sem eru nú í vinnslu og áætlað er að verði unnin árið 2007 eru viðhorfskönnun sjómanna, læknisfræðilegt mat sjóslysa, handbók fyrir áhafnir fiskiskipa, fræðslupésar um neyðarþúnað skipa og fyrir skemmtibáta, eigin skoðun skipa, veðurfræði fyrir sjómenn,

áhættumat vegna siglinga farþegaskipa og -báta og styrkir til ýmissa rannsókna er varða öryggi.

*Framtíðarsýn um þróun næstu ára.* Í áætlun um öryggi sjófarenda 2007–2010 eru lagðar til breytingar á áherslum verkefna. Breytingarnar fela það í sér að öryggisstjórnun um borð í skipum mun fá meira vægi í verkefnum en áður.

Tilgangur öryggisstjórnunar um borð í skipum er að tryggja sem best að öryggisþættir séu undir öruggri stjórn og að búnaður skips og hæfni skipverja sé eins góð og mögulegt er hverju sinni. Virk öryggisstjórnun hjá útgerðum og í skipum þeirra mun hafa í för með sér aukna öryggisvitund allra starfsmanna á landi sem á sjó sem aftur mun leiða af sé aukið öryggi þeirra. Virk öryggisstjórnun er undanfari þess að útgerð og áhafnir framkvæmi sjálf skoðun og eftirlit með skipum sínum því að þessir aðilar þekkja skip sín best. Slík aðferðafræði kallast „eigin skoðun skipa“ og mundi í þessu tilfelli Siglingastofnun hafa eftirlit með því að skoðunin fari rétt fram.

Undir öryggisstjórnun falla öryggisstjórnunarkerfi og áhættumat. Einnig flokkast hér undir skipuleg fræðsla og þjálfun áhafnar ásamt skráningu slysa og atvika („næstum-því-slys“) og greining á orsökum þeirra.

Á vegum áætlunar um öryggi sjófarenda 2003–2006 hófst vinna að undirbúningi þess að formleg öryggisstjórnun verði almennt viðhöfð í íslenskum fiskiskipum. Má hér nefna útgefið fræðsluefni um hættumat í skipum og notkun þjónustu-, þjálfunar- og vinnuöryggishandbóka í fiskiskipum.

Lögð verður áhersla á að hættumat verði gert í hverju skipi með það að markmiði að greina hættu við störfín og koma í veg fyrir eða minnka hana.

Einnig er lagt til að tekið verði upp öryggisstjórnunarkerfi í öllum íslenskum fiskiskipum. Vegna krafna Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) starfa öll farþegaskip, olú- og efnaflutningaskip og önnur flutningaskip stærri en 500 BRT eftir öryggisstjórnunarkerfum byggðum á svokölluðum ISM kóða. Þörfín á formlegri stjórnun öryggismála í öðrum skipum er ekki minni en í kaupskipunum. Undirbúningur að þessu verkefni hefur staðið yfir um tíma og verður hægt meðal annars að byggja á öryggisstjórnunarkerfi sem þróað hefur verið fyrir fiskiskip en samgönguráðuneytið styrkti gerð þess kerfis á sínum tíma.

Samhliða þessum verkefnum er áhugi á að láta fara fram tryggingafræðilega úttekt á sjóslysum og kostnaði vegna þeirra og bera úttektina saman við það sem er að gerast í nágrenna-löndum okkar.

Nýjar áherslur verða settar fram hvað varðar greiningu helstu verkefna og útgjalda til þeirra. Í áætlun um öryggi sjófarenda 2001–2003/2005–2008 var verkefnum skipt upp í níu áhersluatriði en þau verða dregin saman í fjögur áhersluatriði og þá með tilliti til samræmingar og þeirrar reynslu sem fengist hefur frá árinu 2001. Grunnur að áætluninni, sem lagður var árið 2000, verður endurmetinn. Reynt verður að leggja mat á viðhorf sjómanna til sinna öryggismála og áætlunarinnar með skoðunarkönnun eins og gert var í lok árs 2005 og einnig árið 2000 þegar áhersluatriði langtímaáætlunarinnar voru fyrst ákveðin. Einnig er stefnt að fræðilegu mati á slysum, alvarlegum slysum og dauðaslysum.

*Helstu málaflokkar áætlunar um öryggi sjófarenda 2007–2010 eru:*

**A. Menntun og þjálfun.**

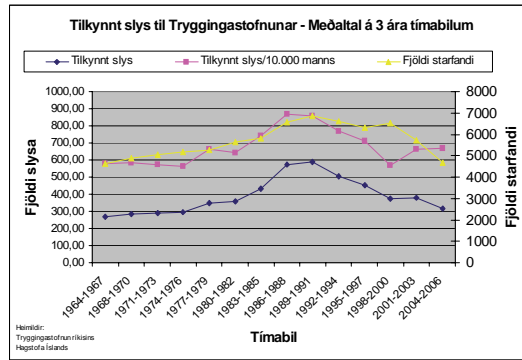
**B. Fræðsluefni og miðlun upplýsinga.**

**C. Öryggisstjórnun.**

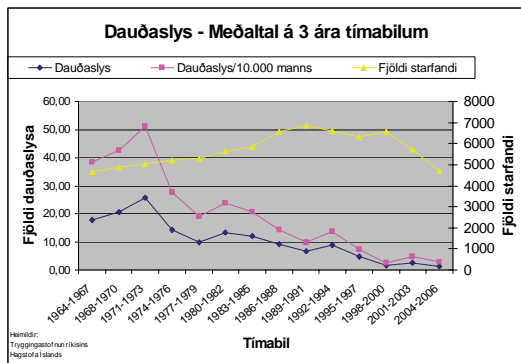
**D. Rannsókn- og þróunarverkefni.**

*Skilgreining stefnumótandi áherslna og markmiða.* Meginmarkmið áætlunar um öryggi sjófarenda er að fækka slysum á sjó. Stefnt skal að því að öryggi íslenskra skipa verði eins og

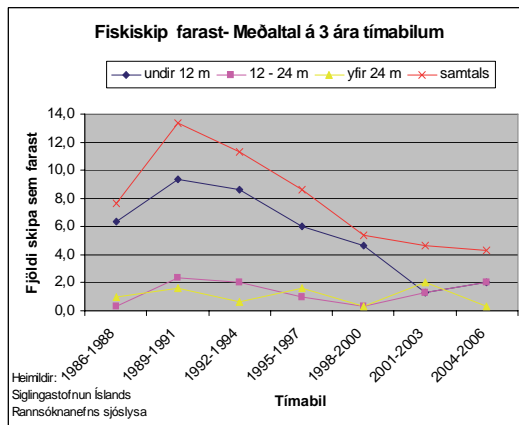
Það gerist best með öðrum þjóðum. Hafin er úrvinnsla er varðar skilgreiningu á stefnumótandi áherslum og markmiðum og eru eftirfarandi myndir fyrsti liður í þessari úrvinnslu.



Mynd 1: Tilkynningar um slys.



Mynd 2: Banaslys á sjó.



Mynd 3: Fjöldi skipa sem hafa farist.

Mynd 1 sýnir þriggja ára meðaltalsfjölda tilkynntra slysa á sjómönnum til Tryggingastofnunar ríkisins og mynd 2 fjölda banaslysa. Þessar tilkynningar eru frá öllum skipum en fjöldi starfandi sjómanna á eingöngu við um fiskveiðar. Fjöldi starfandi sjómanna á kaupskipum á fyrri hluta tímabilsins var talsverður en er hverfandi á seinni hlutanum þannig að tilkynnt slys og dauðaslys per 10.000 manns eru marktæk á seinni hlutanum. Aukninguna á tilkynningum um slys frá tímabilinu 1984–1986 má skýra að hluta með breytingum á lögum um slysabætur.

*Mælanleg undirmarkmið.* Á vegum Landsspítala – háskólasjúkrahúss (LSH) er unnið að heilsufræðilegum upplýsingum um slys á sjómönnum. Hér er um viðamikil verkefni að ræða sem þegar er hafið. Siglingastofnun mun koma að þessari vinnu og nýta þær upplýsingar sem fram munu koma til að fullgera neðangreind markmið.

*Markmið 1:* Stefnt verður að því að árin 2007–2018 muni dauðaslysum enn fækka en tíðni dauðaslysa er 2,85 af hverjum 10.000 starfandi sjómönnum á ári að meðaltali á þriggja ára tímabili (2004–2006). Hin síðari ár hefur dauðaslysum fækkað mjög.

*Markmið 2:* Stefnt verður að því að á árabílinu 2007–2018 muni skipasköðum fækka en skipskaðar hafa verið fimm af hverjum 10.000 fiskiskipum á ári að meðaltali á þriggja ára tímabilum árána 1998–2006.

*Markmið 3:* Stefnt verður að fækkun alvarlegra slysa hjá sjómönnum og að þau verði færri með hverju ári þegar miðað er við skráningar LSH og Slysaskrá Íslands. Þegar skráning þessara aðila liggur fyrir er hægt að takast á við þetta verkefni af fullum krafti.

### ***Minjavernd og saga.***

Þær stofnanir sem mynduðu Siglingastofnun Íslands árið 1996 gegndu veigamiklu hlutverki í framþróun íslensks samfélags á 20. öld og er saga þeirra og viðfangsefni mikilvægur þáttur þjóðarsögunnar. Einnig eru varðveittar hjá stofnuninni minjar og skjöl af ýmsu tagi frá fyrri tímum. Siglingastofnun Íslands er ljós sú ábyrgð sem á henni hvílir gagnvart söguritun og minjavernd. Þegar hefur verið skráð saga íslenskra vita og nú stendur yfir ritun sögu hafnargerðar á Íslandi. Að því loknu þarf að takast á við skrásetningu á sögu annarra verkefna sem stofnunin fæst við.

Siglingastofnun Íslands hefur einnig hug á að kynna sjó- og strandminjar með því að setja upp upplýsingaskilti til dæmis um merka vita, verstöðvar, lendingarstaði og hafnarmannvirki í samvinnu við áhugasama aðila. Þá hafa nokkrir vitar verið friðaðir og má búast við að veita þurfi eitthvert fé til viðhalds þeim í samræmi við friðunarskilmála.

### ***Þjónustuverkefni.***

Hér er um að ræða ýmis verkefni sem seld eru viðskiptavinum Siglingastofnunar Íslands og greiðslur koma fyrir veitta þjónustu í formi sértekna. Kaupendur þjónustunnar eru fyrst og fremst hafnarsjóðir, útgerðir og sjómenn. Undir þennan lið falla t.d. hönnun, umsjón og eftirlit með hafnarframkvæmdum og sjóvörnum, tækjaleiga, rekstrarvörur vegna innsiglingarljósa í eigu hafnarsjóða, yfirferð gagna vegna nýsmíði og breytinga á skipum, útgáfa skipsskírteina, starfsleyfa og atvinnuréttindaskírteina, námskeiðahald og sala á fræðsluefni fyrir sjómenn.

### **3.1.4 Stofnkostnaður.**

#### ***Vitar og leiðsögukerfi.***

Miðað er við að framlög til stofnkostnaðar aukist heldur frá því sem verið hefur. Aukin umferð skipa innan íslensku efnahagslögsögunnar verður til þess að nauðsynlegt er að efla eftirlits- og upplýsingakerfi í samræmi við nýjustu og bestu tækni sem völ er á.

**Hafnamannvirki.**

Mat á áætluðum kostnaði ríkissjóðs við að ná framkvæmdamarkmiðum í höfnum miðast við að greiðsluþátttaka ríkissjóðs haldist óbreytt samkvæmt eldri hafnalögum til ársloka 2008, sbr. lög nr. 11/2006, um breytingu á hafnalögum, nr. 61/2003. Fram að þeim tíma verður áhersla lögð á jafnsetningu hafna í framkvæmdalegu tilliti eins og löggin kveða á um.

Frá 1. janúar 2009 verður kostnaðarþátttaka ríkissjóðs í hafnarframkvæmdum eins og kveðið er á um í 24. gr. hafnalaga, nr. 61/2003. Innan skilgreinds byggðasvæðis samkvæmt byggðakorti Eftirlitsstofnunar EFTA, sem gildir frá 1. janúar 2008 til 31. desember 2013, eru 36 hafnasjóðir sem falla undir a-, b- og c-liði 24. gr.

Fyrir b-lið er framreiknað tekjuviðmið nú  $\leq 23$  millj. kr. og aflaviðmið  $\leq 693$  millj. kr. Undir þessi mörk falla eftirtaldir hafnasjóðir:

Stykkishólmshöfn

Dalabyggðarhafnir

*Búðardalur, Skarðsstöð*

Reykholahöfn

Tálknafjarðarhöfn

Súðavíkurhöfn

Norðurfjarðarhöfn

Drangsneshöfn

Hólmavíkurhöfn

Hvammstangahöfn

Blönduóshöfn

Grimseyjarhöfn

Borgarfjarðarhöfn

Breiðdalsvíkurhöfn

Að auki eru eftirtaldir hafnir sem hafa sameinast stærri hafnarsjóðum en eiga rétt á ríkisstyrk skv. b-lið í fimm ár frá sameiningu, sbr. 14. gr. hafnalaganna:

Norðurþing, Kópaskershöfn (júní 2011)

Norðurþing, Raufarhöfn (júní 2011)

Langanesbyggð, Bakkafjarðarhöfn (júní 2011)

Fjarðabyggð, Stöðvarfjarðarhöfn (Austurbyggð okt. 2008)

Fyrir c-lið er framreiknað tekjuviðmið nú  $\leq 46$  millj. kr. og aflaviðmið  $\leq 1.733$  millj. kr. Undir þessi mörk falla eftirtaldir hafnasjóðir:

Vesturbyggðarhafnir

*Brjánslækur, Patreksfjörður, Bíldudalur*

Skagastrandarhöfn

Siglufjarðarhöfn

Norðurþing, Húsavíkurhöfn

Langanesbyggð, Þórshöfn

Vopnafjarðarhöfn

Djúpavogshöfn

Aðrar hafnir sem rétt eiga á ríkisstyrk skv. a-lið 24. gr. eru:

Hafnir Snæfellsbæjar

*Arnarstapi, Rifshöfn, Ólafsvík*

Grundarfjarðarhöfn

Bolungarvíkurhöfn

Ísafjarðarhafnir

*Pingeyri, Flateyri, Suðureyri, Ísafjörður*

Skagafjarðarhafnir

*Sauðárkrókur, Hofsó, Haganesvík*

Hafnasamlag Eyjafjarðar

*Ólafsfjörður, Dalvík, Árskógssandur, Hauganes, Hrísey*

Hafnasamlag Norðurlands

*Hjalteyri, Akureyri, Svalbarðseyri, Grenivík*

Seyðisfjarðarhöfn

Fjarðabyggðarhafnir

*Neskaupstaður, Eskifjörður, Reyðarfjörður, Fáskrúðsfjörður*

Hornafjarðarhöfn

Vestmannaeyjahöfn

Þorlákshöfn

Grindavíkurhöfn

Sandgerðishöfn

Reykjaneshöfn

Vogahöfn

Siglingastofnun Íslands hefur skilgreint staðalkröfur fyrir fiskiskipahafnir og flokkað hafnir í fjóra flokka eftir umfangi þeirrar starfsemi sem þar fer fram. Fyrir hvern flokk hafna eru annars vegar gerðar ákveðnar tæknilegar kröfur er lúta að gæðum hafnar og hafnarmannvirkja og hins vegar miðað við reglur um nýtingu mannvirkja. Jafnsetning hafnanna felur í sér að þær séu svipað á vegi staddar hvað það varðar að uppfylla staðalkröfur.

Allar óskir sem bárust um framkvæmdir á áætlunartímabilinu voru kostnaðarreiknaðar og þeim forgangsraðað samkvæmt reiknilíkani sem Siglingastofnun hefur notað frá árinu 2000.

Jafnsetning felur einnig í sér að endurbyggja viðlegukanta sem eru orðnir gamlir og úr sér gengnir. Um leið og endurnýjun á sér stað er mannvirkið aðlagð þeim breytingum sem orðið hafa í sjávarútvegi, m.a. djúpristari skipum og meira álagi á hafnarbakka. Í sumum höfnum hefur starfsemi dregist saman svo að ekki er þörf á að endurbyggja gamla viðlegukanta en nauðsynlegt getur reynst að fjarlægja slík mannvirki vegna öryggissjónarmiða.

Framkvæmdir sem áætlaðar eru árin 2007 og 2008 eru styrktar samkvæmt bráðabirgða-ákvæði hafnalaga, nr. 61/2003, með síðari breytingum. Eftir það tekur 24. gr. laganna gildi en samkvæmt henni takmarkast þátttaka ríkisins í framkvæmdum grunnnetshafnanna nær eingöngu við viðhaldsdýpkanir og viðhald skjólgarða.

Í allmörgum höfnum standa yfir framkvæmdir sem hófust árið 2006 eða fyrr. Búið var að ráðstafa fjármunum í þessi verkefni sem færast yfir á árið 2007. Í eftirfarandi töflum er sýnt hvernig þetta lækkar fjárveitingarþörf til nýframkvæmda hjá viðkomandi höfnum árið 2007.

Að auki er óbundið fé frá árinu 2006 eða fyrr 585 millj. kr. sem ráðstafað verður í nýjar framkvæmdir á árinu 2007. Þeir fjármunir eru til komnir ýmist vegna þess að verk hafa orðið ódýrari en áætlað var eða hafnarsjóðir hafa ekki ráðist í þau verkefni sem samgönguáætlun gerði ráð fyrir.

## Hafnir í grunnneti – fjárveitingar. Fylgiskjal með töflu 3-2.

\*) Ráðstafað í verklok skv. yfirliti dags. 14.12.2006

Kjördæmi	2007		2008	2009	2010	Samtals 2007 - '10
	Ríkishl. í nýfram- kvæmdum (1)	*) Verk í gangi. (2)	Fjárveiting til nýfram- kvæmda (1) - (2)	Fjárveiting til nýfram- kvæmda	Fjárveiting til nýfram- kvæmda	
Höfn						
<b>Norðvesturkjördæmi</b>						
Snæfellsbær	155,2	41,6	113,6	26,6	0,0	29,9
Grundarfjörður	61,4	16,5	44,9	17,2	0,0	0,0
Stykkishólmur	0,0		0,0	0,0	10,8	13,3
Vesturbyggð	63,3	2,0	61,3	14,5	50,1	28,3
Ísafjarðarbær	79,4	13,0	66,4	47,0	0,0	0,0
Bolungarvík	67,7		67,7	0,0	27,1	0,0
Skagaströnd	54,9		54,9	11,1	0,0	10,7
Skagafjörður	0,0		0,0	63,3	16,9	0,0
	<b>481,9</b>	<b>73,1</b>	<b>408,8</b>	<b>179,7</b>	<b>104,9</b>	<b>82,2</b>
<b>Norðausturkjördæmi</b>						
Siglufjörður	54,2		54,2	0,0	36,5	18,5
Hafnasamlag Eyjafjarðar	47,4	1,2	46,2	5,6	14,5	16,9
Hafnasamlag Norðurlands	90,1	3,5	86,6	32,8	0,0	0,0
Grímsey	38,1		38,1	0,0	0,0	26,1
Norðurþing (Húsav. Raufarh.)	60,9	52,4	8,5	86,7	6,8	7,0
Langanesbyggð (Þórsh.)	58,7		58,7	12,5	0,0	0,0
Vopnafjörður	54,0	18,1	35,9	0,0	0,0	5,5
Seyðisfjörður	2,7	2,5	0,2	19,0	0,0	0,0
Fjarðabyggð (Nesk., Esk., Rey., Fáskfj.)	145,3	136,9	8,4	0,0	0,0	0,0
Djúpivogur	3,4	3,4	0,0	17,5	0,0	0,0
	<b>554,8</b>	<b>218,0</b>	<b>336,8</b>	<b>174,1</b>	<b>57,8</b>	<b>74,0</b>
<b>Suðurkjördæmi</b>						
Hornafjörður	65,4	8,2	57,2	49,3	0,0	0,0
Vestmannaeyjar	66,2	49,6	16,6	44,8	0,0	0,0
Þorlákshöfn	154,8	84,1	70,7	0,0	0,0	0,0
Grindavík	92,5	14,2	78,3	69,3	0,0	0,0
Sandgerði	5,9		5,9	7,2	0,0	10,2
Reykjanesbær	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0
	<b>384,8</b>	<b>156,1</b>	<b>228,7</b>	<b>170,6</b>	<b>0,0</b>	<b>10,2</b>
<b>Óskipt</b>						
Viðhaldsdýpk./skjólög.	43,4	12,8	30,6	44,8	88,9	73,0
Til slysavama o.fl.	12,0	9,1	2,9	9,6	9,6	7,2
<b>Alls í grunnneti:</b>	<b>1.476,9</b>	<b>469,1</b>	<b>1.007,8</b>	<b>578,8</b>	<b>261,2</b>	<b>246,6</b>

## Hafnir utan grunnnets – fjárveitingar. Fylgiskjal með töflu 3-4.

\*) Ráðstafað í verklok skv. yfirliti dags. 14.12.2006

Kjördæmi	2007		2008	2009	2010	Samtals 2007 - '10	
	Ríkishl. í nýfram- kvæmdum (1)	*) Verk í gangi. (2)	Fjárveiting til nýfram- kvæmda (1) - (2)	Fjárveiting til nýfram- kvæmda	Fjárveiting til nýfram- kvæmda		Fjárveiting til nýfram- kvæmda
Höfn							
<b>Norðvesturkjördæmi</b>							
Snæfellsbær	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dalabyggð	2,4	1,7	0,7	0,0	0,0	0,0	0,7
Reykhólar	9,3	6,8	2,5	0,0	0,0	38,6	41,1
Tálknafjörður	8,5		8,5	0,0	81,0	18,8	108,3
Ísafjarðarbær	17,1		17,1	43,5	0,0	0,0	60,6
Súðavík	2,2		2,2	1,7	8,9	0,0	12,8
Norðurkjörður	3,9		3,9	0,0	0,0	0,0	3,9
Drangsnæs	5,1		5,1	0,0	6,0	0,0	11,1
Hólavík	4,3		4,3	0,0	66,5	28,2	99,0
Húnaþing vestra	0,0		0,0	0,0	0,0	16,3	16,3
Blönduós	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skagafjörður	0,0		0,0	9,6	0,0	0,0	9,6
	<b>52,8</b>	<b>8,5</b>	<b>44,3</b>	<b>54,8</b>	<b>162,4</b>	<b>101,9</b>	<b>363,4</b>
<b>Norðausturkjördæmi</b>							
Hafnasamlag Eyjafjarðar	0,0		0,0	7,8	0,0	0,0	7,8
Hafnasamlag Norðurlands	7,6	1,0	6,6	0,0	0,0	0,0	6,6
Norðurþing (Tjörn., Kópask.)	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Langanesbyggð (Bakkafj.)	1,3		1,3	0,0	0,0	0,0	1,3
Borgarfjörður eystri	0,9	0,7	0,2	0,0	0,0	12,4	12,6
Fjarðabyggð (Mjóifj., Stöðvarfj.)	0,0		0,0	2,5	0,0	0,0	2,5
Fljótsdalshérað	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Breiðdalsvík	0,0		0,0	0,0	0,0	66,5	66,5
	<b>9,8</b>	<b>1,7</b>	<b>8,1</b>	<b>10,3</b>	<b>0,0</b>	<b>78,9</b>	<b>97,3</b>
<b>Óskipt</b>	0,0						
Viðhaldsdýpk./skjólög.	3,7		3,7	2,5	8,4	4,6	19,2
Til slysavarna o.fl.	4,8		4,8	3,6	3,0	3,0	14,4
<b>Alls utan grunnnets:</b>	<b>71,1</b>	<b>10,2</b>	<b>60,9</b>	<b>71,2</b>	<b>173,8</b>	<b>188,4</b>	<b>494,3</b>

**Lendingarbætur.**

Hér er um að ræða styrki til einstaklinga, fyrirtækja eða sveitarfélaga til framkvæmda utan skilgreindra hafnasvæða. Styrkir þessir eru fyrst og fremst til framkvæmda á stöðum þar sem útgerð og/eða ferðapjónusta er stunduð í atvinnuskyni.

**Ferjubryggjur.**

Undir þennan lið falla framlög til viðhalds og endurbyggingar hafnarmannvirkja utan skilgreindra hafnasvæða þar sem ríkið styrkir ferjusiglingar, svo sem í Breiðafjarðareyjum og við Ísafjarðardjúp. Stærstu einstöku verkefni eru endurbygging og lenging bryggju í Flatey á Breiðafirði 2007 og bætt aðstaða á Stað í Reykhólahreppi og í Vigur.

**Sjóvarnargarðar.**

Framkvæmdum er ráðað í forgangsröð miðað við tiltekna forgangsflokka, A, B og C (sbr. „Yfirlitsskýrslu um sjóvarnir árið 2006“ útgefna af Siglingastofnun í desember 2006). A-framkvæmdum er lokið og flestum B-framkvæmdum. Eru því í þessari áætlun aðallega B–C-framkvæmdir og C-framkvæmdir.

Sjóvarnarframkvæmdum verður ekki lokið með þessari áætlun. Bæði er töluvert af sjóvörnum 15–20 ára og eldri er þarfnast styrkingar sem ekki eru í þessari áætlun. Svo er á hitt að líta að um 17 ár eru frá síðasta stórflóði suðvestanlands, en 10–12 ár á Norðurlandi og Vestfjörðum. Nýtt stórflóð mundi skapa nýja framkvæmdaþörf. Búast má við stórflóðum á 10–20 ára fresti sé tekið mið af reynslu.

Fjárveitingar til sjóvarna. Gert er ráð fyrir að vinna að sjóvörnum í 32 sveitarfélögum á áætlunartímabilinu fyrir samtals 649 millj. kr. Að auki er óráðstafað 68 millj. kr. sem hægt verður að grípa til ef mannvirki eru talin í hættu. Alls er því reiknað með að vinna að sjóvörnum fyrir 717 millj. kr. árin 2007–2010. Af þeirri upphæð greiðir ríkið 600 millj. kr. en sveitarfélög/landeigendur 117 millj. kr.

Samkvæmt bráðabirgðauppgjöri sjóvarnarframkvæmda í desember 2006 er gert ráð fyrir að ónotaðar séu 107 millj. kr. af fjárveitingum ársins 2006 og fyrr sem verða nýttar í ný verkefni innan sömu sveitarfélaga. Fjárveiting í ný sjóvarnarverkefni árin 2007–2010 er því alls 493 millj. kr. Ef ekki eru fyrirhugaðar framkvæmdir í viðkomandi sveitarfélagi á árunum 2005–2008 er ónotuð fjárveiting flutt yfir á óskiptan lið.

Í töflunni hér að neðan er yfirlit um ráðstöfun ónotaðra fjárveitinga.

## Fylgiskjal með töflu 3-7.

Sveitarfélög, yfirlit yfir ríkishlut í nýframkvæmdum við sjóvarnir.

Kjördæmi Sveitarfélag	2007			2008	2009	2010	Alls fjárv. 2007 - 2010
	Ríkishl. í nýfram- kvæmd (1)	Ónotuð fjárv. (2)	Fjárveiting til nýframkv. (1) - (2)	Ríkishl. í nýfram- kvæmd	Ríkishl. í nýfram- kvæmd	Ríkishl. í nýfram- kvæmd	
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>							
Akraneskaupstaður	25,8	24,0	1,8			22,9	24,7
Hvalfjarðarsveit				2,6	12,3	4,9	19,8
Snæfellsbær	19,6	12,5	7,1	11,2		5,7	24,0
Dalabyggð	3,1		3,1				3,1
Reykholahreppur					4,6		4,6
Vesturbyggð	4,6	3,2	1,4				1,4
Ísafjarðarbær	17,7	16,0	1,7		9,7		11,4
Súðavíkurreppur	4,4	4,4			5,8		5,8
Bæjarhreppur	9,5	6,7	2,8				2,8
Húnaþing vestra	11,4	7,0	4,4			3,2	7,6
Blönduós bær	13,1	9,2	3,9	15,1			19,0
Höfðahreppur				11,7		7,5	19,2
Skagabyggð						9,4	9,4
Skagafjörður, svf.	2,0		2,0			5,0	7,0
	<b>111,2</b>	<b>83,0</b>	<b>28,2</b>	<b>40,6</b>	<b>32,4</b>	<b>58,6</b>	<b>159,8</b>
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>							
Fjallabyggð	29,3	5,3	24,0			3,8	27,8
Dalvíkurbyggð				11,8			11,8
Akureyrarkaupstaður (Hrísey)	11,2		11,2				11,2
Arnarneshreppur	3,8		3,8				3,8
Svalbarðsstrandarhr.	4,4	3,9	0,5				0,5
Húsavíkurkaupstaður					11,0		11,0
Borgarfjarðarhreppur	6,5	4,2	2,3				2,3
	<b>55,2</b>	<b>13,4</b>	<b>41,8</b>	<b>11,8</b>	<b>11,0</b>	<b>3,8</b>	<b>68,4</b>
<b>SUÐURKJÖRDÆMI</b>							
Mýrdalshreppur	0,9	0,9		0,9	8,8	26,3	36,0
Vestmannaeyjabær	4,7	4,7					
Árborg, svf.					29,4	17,4	46,8
Ölfus, svf.	1,8	1,8			9,7		9,7
Grindavíkurkaupstaður	11,5		11,5		4,4		15,9
Sandgerðisbær	5,9	3,2	2,7		6,8		9,5
Gerðahreppur	5,0	4,7	0,3	5,1			5,4
Reykjanesbær	1,2		1,2	4,4			5,6
Vogar svf.	36,3	27,7	8,6			3,2	11,8
	<b>67,3</b>	<b>43,0</b>	<b>24,3</b>	<b>10,4</b>	<b>59,1</b>	<b>46,9</b>	<b>140,7</b>
<b>SUÐVESTURKJÖRDÆMI</b>							
Hafnarfjörður	6,5		6,5	24,6			31,1
Alftanes svf.	13,3	6,1	7,2			11,1	18,3
Seltjarnarneskaupstaður				7,3			7,3
	<b>19,8</b>	<b>6,1</b>	<b>13,7</b>	<b>31,9</b>		<b>11,1</b>	<b>56,7</b>
<b>REYKJAVÍK</b>				17,7	19,5	2,9	40,1
<b>ÓSKIPT</b>	7,0	7,0		8,6	10,0	8,7	27,3
<b>Samtals allt landið</b>	<b>260,5</b>	<b>152,5</b>	<b>108,0</b>	<b>121,0</b>	<b>132,0</b>	<b>132,0</b>	<b>493,0</b>

\*) Ónotuð fjárveiting í árslok 2006 samkvæmt bráðabirgðauppgjöri Siglingastofnunar dags. 27. desember 2006.

**Hafnabótasjóður framlag.**

Hér er átt við framlag til B-deildar sjóðsins sem veitt hefur styrki til lítilla hafnarsjóða til að aðstoða þá við að fjármagna hluta hafna í nýframkvæmdum og styrki til tjónaviðgerða. Verulega hefur gengið á eigið fé B-deildarinnar undanfarin ár þar sem ekki hafa komið fjárveitingar til sjóðsins frá því árið 2003. Hér er við það miðað að frá og með árinu 2009 verði ekki lengur gengið á sjóðinn og frá þeim tíma komi að nýju fjárveitingar til sjóðsins. Upphæðin er fengin úr kostnaðarmati fjármálaráðuneytisins, sem fylgdi frumvarpi til hafnala, er varð að lögum nr. 61/2003, tölur framreiknaðar til verðlags 2007.

**Höfn í Bakkafjöru.**

Vestmannaeyjar hafa sérstöðu í samgöngum að því leyti að þar er einungis um almennings-samgöngur að ræða á sjó og í lofti, en ekki hefðbundnar vegasamsöngur. Reglubundnar siglingar eru á milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar. Farnar eru tvær ferðir á dag og tekur siglingin aðra leiðina um þrjár klst. Allir vöruflutningar og meiri hluti fólksflutninga fer fram sjóleiðis. Reglubundnar flugferðir eru einnig milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur og Vestmannaeyja og Bakkafflugvallar. Á ríkisstjórnarfundum í lok júní 2006 var lögð fram tillaga samgönguráðherra þess efnis að ferjuhöfn í Bakkafjöru verði framtíðartenging milli Vestmannaeyja og lands. Tillagan fól í sér að lokið yrði við nauðsynlegar rannsóknir og undirbúning svo að unnt væri að taka ákvörðun um að framkvæmdir gætu hafist svo fljótt sem verða má. Áætlað er að á árinu 2007 fari fram umhverfismat, hönnun og öflun leyfa vegna framkvæmdarinnar. Til þess að gera það kleift var í fjárlögum 2007 samþykkt framlag að upphæð 200 millj. kr. til þessa undirbúnings ferjuhafnar í Bakkafjöru. Gert er ráð fyrir að heildarframkvæmdatími við ferjuhöfn og tengd mannvirki sé 2–2½ ár frá því að lokahönnun og umhverfismat liggur fyrir. Áætlaður smíðatími nýrrar ferju er 15–18 mánuðir. Miðað við þessar tímaáætlanir verður hægt að taka höfnina í notkun árið 2010.

Heildarkostnaður við gerð ferjuhafnar á Bakkafjöru og byggingu nýrrar ferju er áætlaður 4.900 millj. kr. á verðlagi fjárlaga 2007. Byggðir verða tveir 600 m langir brimvarnargarðar út frá Bakkafjöru, grafið verður út skipalægi innan garðanna og byggður þar 65 m langur viðlegukantur ásamt ekjubrú. Í verkinu felst einnig að byggðir verða upp fyrirstöðugarðar meðfram Markarfljóti og sjóvarnargarða frá ósum Markarfljóts að ferjuhöfninni. Einnig er innifalin í verkinu gerð rúmlega 3 km vegar frá Bakkafflugvelli að ferjuhöfninni, jarðvegsmanir og uppgræðsla til varnar sandfoki.

Í kostnaðaráætlun er gert ráð fyrir 20% álagi til að mæta ófyrirséðum kostnaði og umsjón. Virðisaukaskattur er meðtalinn nema í kostnaði við ferju en skipsmíði er undanþegin virðisaukaskatti. Heildarkostnaðurinn er færður sem útgjöld í siglingamálakafli samgönguáætlunar þar sem ekki liggur ljóst fyrir eftir hvaða leiðum ferjuhöfnin verður fjármögnuð. Sjá nánar 6. kafla, Sérstök fjármögnun.

Verði sú leið valin, að ferjuhöfnin falli undir ákvæði hafnala, yrði um ákveðna kostnaðarskiptingu að ræða milli ríkissjóðs og hafnarsjóðs Bakkafjöruhafnar. Framlög úr ríkissjóði umfram það hámark sem hafnlög kveða á um yrðu þá að byggjast á heimildum í öðrum lögum og þá væntanlega vegalögum. Ríkið mun væntanlega kosta alfarið varnargarðana meðfram Markarfljóti, sjóvarnargarðana, landgræðsluna og veginn niður að höfn.

**Vestmannaeyjaferja.**

Áætlun um nýtt skip miðast við smíði bíla- og farþegaferju sem verði um 60 m löng og allt að 15 m breið með 3,3–3,5 m djúpristu. Gert er ráð fyrir að hún geti flutt um 250 farþega í

hverri ferð og um 45–50 bíla. Siglingatími ferjunnar verður um 35 mínútur hver ferð milli lands og Eyja. Hugmyndir eru um að bjóða út smíði og rekstur ferjunnar sem einkaframkvæmd.

### 3.2 Flokkun hafna.

Siglingastofnun hefur skilgreint staðalkröfur fyrir fiskihafnir. Staðalkröfurnar greinast í tvennt:

- Tæknikröfur sem lúta að skipulagi hafna og hafnasvæða, gæðum innsiglingar og kyrrð í höfninni.
- Notendakröfur sem eru reglur varðandi mat á nýtingu á bryggjuplássi, þ.e. hvort höfn annar þeim fjölda skipa sem þar leggur að og landar. Enn fremur hvort aðstaða þarf að vera fyrir farmskip og viðmiðunarreglur varðandi ýmsan búnað hafna.

Þróun fiskiskipaflotans hefur síðustu áratugi verið í átt að stærri og djúpristari skipum. Siglingastofnun hefur aðlagð staðalkröfur til fiskiskipahafna að þessari þróun og er nú t.d. krafist meira dýpis í stórskipahöfnum en áður var. Einnig hafa kröfur um burðarþol hafnarbakka aukist. Fyrir um tveimur áratugum var algengast að miða leyfilegt álag við 1–3 t/m<sup>2</sup>. Nú er krafa um notaálag 4 t/m<sup>2</sup> á hafnarbökkum þar sem losun og lestun flutningaskipa fer fram og búast má við notkun gámalýftara.

Höfnum er skipt niður í fjóra flokka og eru mismunandi staðalkröfur gerðar í hverjum þeirra. Flokkun þessi hefur verið nýtt við að forgangsraða framkvæmdum með tilliti til ríkisframlags á hafnaáætlun. Flokkunin er unnin með hjálp reiknilíkans sem tekur mið af eftirfarandi:

- Þjónustustigi sem höfn veitir.
- Aflamagni sem landað er í viðkomandi höfn.
- Verðmæti afla sem landað er.
- Magni sem unnið er í viðkomandi verstöð.
- Vöruflutningum sem fara um höfnina.
- Aðstæðum til hafnargerðar á viðkomandi stað.

Allar hafnir í flokkum I og II eru í grunnneti. Auk þess eru í grunnneti ferjuhafnir þar sem eru reglubundnar ferjusiglingar og iðnaðarhöfnin á Grundartanga. Utan grunnnets eru flestar fiskihafnir í flokki III og IV og iðnaðarhöfnin við þörungaverksmiðjuna á Reykhólum. Flokkunin er endurskoðuð á fjögurra ára fresti, um leið og 12 ára áætlunin.

### Tafla 3-4. Flokkun hafna.

Flokkur I, stórar fiskihafnir:

*Akraneshöfn	*Akureyrarhöfn	*Eskifjarðarhöfn
*Fáskrúðsfjarðarhöfn	Grindavíkurhöfn	Hafnarfjarðarhöfn
*Hornafjarðarhöfn	Ísafjarðarhöfn	*Neskaupstaðarhöfn
Reykjavíkurhöfn	*Reykjaneshöfn	Sauðárkrókhöfn
*Seyðisfjarðarhöfn	*Siglufjarðarhöfn	*Vestmannaeyjahöfn
*Þorlákshöfn		

\* Þær hafnir eru stjórnumerktar þar sem löndun er á uppsjávarfiski.

## Flokkur II, meðalstórar fiskihafnir:

*Bolungarvíkurhöfn	Dalvíkurhöfn	Djúpavogshöfn
Grundarfjarðarhöfn	Húsavíkurhöfn	Kópavogshöfn
Ólafsfjarðarhöfn	Ólafsvíkurhöfn	Patreksfjarðarhöfn
Reyðarfjarðarhöfn	Rifshöfn	Sandgerðishöfn
Skagastrandarhöfn	*Vopnafjarðarhöfn	*Þórshöfn

\* Þær hafnir eru stjörnumerktar þar sem löndun er á uppsjávarfiski.

## Flokkur III, bátahafnir:

Bíldudalshöfn	Flateyrarhöfn	Hólmavíkurhöfn
Hvammstangahöfn	Raufarhöfn	Stykkishólmsöfn
Stöðvarfjarðarhöfn	Suðureyrarhöfn	Súðavíkurhöfn
Tálknafjarðarhöfn	Þingeyrarhöfn	

## Flokkur IV, smábátahafnir:

Arnarstapahöfn	Árskógssandshöfn	Bakkafjarðarhöfn
Blönduóshöfn	Borgarfjarðarhöfn eystri	Breiðdalsvíkurhöfn
Brjánslækjarhöfn	Drangsneshöfn	Grenivíkurhöfn
Grímseyjarhöfn	Hjalteyrarhöfn	Hofsóshöfn
Hríseyjarhöfn	Kópaskershöfn	Mjóafjarðarhöfn
Norðurfjarðarhöfn	Vogahöfn	

Auk þeirra 59 fiskihafna sem tilgreindar eru í framantöldum fjórum flokkum eru nokkrir minni löndunarstaðir.

Fyrir hvern flokk er miðað við hönnunarskip sem skilgreint er út frá lengd, breidd og djúpristu (sjá töflu 3-5).

**Tafla 3-5. Skilgreining á hönnunarskipum eftir flokkum hafna.**

	Flokkur I	Flokkur II	Flokkur III	Flokkur IV
	Stórar fiskihafnir	Meðalstórar fiskihafnir	Bátahafnir	Smábátahafnir
	<b>Fiskiskip</b>	<b>Fiskiskip</b>	<b>Fiskiskip</b>	<b>Fiskiskip</b>
	70–80 m löng	50–60 m löng	40–50 m löng	10–15 m löng
	12–16 m breið	10–12 m breið	7–9 m breið	3–4 m breið
<b>Hönnunarskip</b>	8,0–9,0 m djúprista	6,0–8,0 m djúprista*)	5–6 m djúprista *)	2–3 m djúprista
	<b>Flutningaskip</b>	<b>Flutningaskip **)</b>		
	100–130 m löng,	80–110 m löng,		
	14–20 m breið	12–16 m breið		
	6–7 m djúprista	5–6 m djúprista		

\*) Ef löndun á uppsjávarfiski er yfir 10.000 tonnum að meðaltali miðað við þriggja ára tímabil er tekið mið af flokki I, stórar fiskihafnir.

\*\*) Ekki er þörf á aðstöðu fyrir flutningaskip ef samgöngur við nálæga flutningahöfn eru greiðar allt árið.

Tafla 3-6. Helstu staðalkröfur fyrir fjóra flokka hafna.

	Flokkur I Stórar fiskihafnir	Flokkur II Meðalstórar fiskihafnir	Flokkur III Bátahafnir	Flokkur IV Smábátahafnir
<b>Innsigling, breidd rennu</b>	Breidd siglingarennu 2,0 - 5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum	Breidd siglingarennu 2,0 - 5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum	Breidd siglingarennu 2,0 - 5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum	Breidd siglingarennu 2,0 - 5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum
<b>Sæflötur hafnar</b>	Stærri en 10 ha	Stærri en 5 ha	Hafnarkví stærri en 1 ha með öruggu skjóli fyrir báta	Hafnarkví stærri en 70 m <sup>2</sup> x fjöldi smábáta sem notar höfnina >5% tímans
<b>Snúnings- svæði</b>	<i>Flutningaskip</i> D > 1,5 x lengd hönnunarskips. Sé snúið við bryggju eða ef dráttarbátur er til aðstoðar telst vera í lagi þó þvermál snúnings sé um 15% minna  <i>Fiskiskip</i> D > 1,2 x lengd hönnunarskips	<i>Flutningaskip</i> D > 1,5 x lengd hönnunarskips. Má þó vera allt að 20% minna snúningsþvermál sé snúningur við bryggju eða ef dráttarbátur er til staðar.  <i>Fiskiskip</i> D > 1,2 x lengd hönnunarskips	D > 1,2 x lengd hönnunarskips	D > 1,2 x lengd hönnunarskips
<b>Dýpi:</b>	> 9,5 m á smástr.fj. háð kenniöldu	> 8 m á smástr.fj. háð kenniöldu	6,5 m á smástr.fj. háð kenniöldu	4 m á smástr.fj. háð kenniöldu
<b>Innsigling</b>	> 9 m á smástr.fj.	> 7,5 m á smástr.fj.	> 6 m á smástr.fj.	> 3 m á smástr.fj.
<b>Snúningsv.</b>	> 9 m á smástr.fj.	> 7,5 m á smástr.fj.	> 6 m á smástr.fj.	> 3 m á smástr.fj.
<b>Löndunarbr.</b>	> 9 m á stórstr.fj.	> 8 m á stórstr.fj.	> 6,5 m á stórstr.fj.	> 2,5 m á stórstr.fj.
<b>Kyrrð, gæði viðlegukanta</b>	A - B	A - B	A - B	A - B
<b>Landrymi við kanta</b>	Athafnasvæði við flutninga- og löndunarkanta > 30 m á breidd. Ef athafnasvæði er minna og lestun/ losun krefst notkunar ökutækja skerðist nýting viðkomandi löndunarkants	Athafnasvæði við löndunarkanta > 25 m á breidd. Ef athafnasvæði er minna og lestun/ losun krefst notkunar ökutækja skerðist nýting viðkomandi löndunarkants	Athafnasvæði við löndunarkanta > 20 m á breidd. Ef athafnasvæði er minna og lestun/ losun krefst notkunar ökutækja skerðist nýting viðkomandi löndunarkants	Smábátar landa við krana. Akstursbreidd við krana > 12 m

#### 4. VEGÁÆTLUN

##### Inngangur.

Í mars árið 2003 var í fyrsta skipti samþykkt á Alþingi samgönguáætlun til fjögurra ára (2003–2006) og til tólf ára (2003–2014). Með því voru vegáætlun, sem löng hefð er fyrir því að gera, og langtímaáætlun um vegagerð felldar inn í áætlanagerð annarra samgöngugreina. Í lögum um samgönguáætlun er kveðið á um að tólf ára áætlunina skuli endurskoða á fjögurra ára fresti og fjögurra ára áætlunina á tveggja ára fresti. Nú stendur yfir endurskoðun tólf ára áætlunarinnar í samræmi við þetta og sú endurskoðun fjögurra ára áætlunarinnar sem hér er fjallað um er einnig í samræmi við áður nefnd lög. Hún tekur mið af þeim stefnumiðum sem sett eru fram í tólf ára áætluninni og er í samræmi við fyrsta tímabil hennar.

Upphæðir áætlunarinnar á árinu 2007 eru í samræmi við samþykkt fjárlög fyrir það ár. Í því sambandi þarf að hafa í huga að frestað er framkvæmdum sem áður voru fyrirhugaðar á því ári fyrir 3.500 millj. kr. og eru þá fjárveitingar af söluandvirði Símans meðtaldar. Gert er ráð fyrir að fjárveitingar til þessara verkefna komi til baka á árinu 2008.

Umferðaröryggisáætlun er nú hluti af samgönguáætlun eins og verið hefur undanfarin ár. Gerð er grein fyrir þeim útgjöldum í viðkomandi köflum hér á eftir.

#### 4.1 Fjármál.

##### Heildarfjármagn.

Heildarfjármagn til vegamála á árinu 2007 er 18.464 millj. kr. Af því fara 314 millj. kr. í greiðslu skulda við ríkissjóð. Ráðstöfunarfé Vegagerðarinnar verður þá 18.150 millj. kr.

Tæplega 69% fjáris koma frá mörkuðum tekjustofnum, eða 12.520 millj. kr. Aðrar sértekjur eru um 10 millj. kr. Til viðbótar þessu koma framlög úr ríkissjóði. Skipta má þeim í þrennt. Í fyrsta lagi er ráðstöfun á söluandvirði Símans, 1.500 millj. kr. Í öðru lagi er ríkisframlag 2.694 millj. kr. og í þriðja lagi framlag til jarðgangagerðar 1.750 millj. kr.

Áætlað er að ríkisframlag umfram markaðar tekjur aukist frá núgildandi áætlun og verði alls rúmlega 44.000 millj. kr. á tímabilinu 2007–2010. Gert er ráð fyrir að markaðir tekjustofnar verði hækkaðir til samræmis við verðlagshækkunar á tímabilinu, svo og ríkisframlög, þannig að áætlunin haldi verðgildi sínu.

Síðasta endurgreiðsla af láni vegna ferjunnar Herjólfss er á árinu 2007 og afborgunum af lánum vegna vegtenginga Hvalfjarðarganga lýkur á árinu 2008. Þegar afborgunum af ferjulánum er lokið taka við afborganir af 500 millj. kr. viðbótarframlagi úr ríkissjóði frá árinu 1999 og lýkur þeim á árinu 2010.

Í áætluninni er að þessu sinni gert ráð fyrir sérstakri fjáröflun til að standa straum af kostnaði við nokkrar framkvæmdir sem gerð verður grein fyrir síðar.

##### Verðlagsgrundvöllur.

Allar tölur í tillögunni eru settar fram á verðlagi fjárlaga 2007. Gert er ráð fyrir að við meðferð málsins á Alþingi verði tölur árána 2008–2010 hækkaðar til áætlaðs verðlags 2008.

#### 4.1.1 Tekjur og framlög.

##### Markaðar tekjur.

Vegagerðin hefur samkvæmt lögum tekjur af mörkuðum tekjustofnum. Þeir eru bensínjald, olúgjald og þungaskattur á bifreiðar yfir 10 tonn að leyfðum heildarþunga.

Jafnan hefur verið miðað við byggingarvísitölu þegar upphæð bensínjalds hefur verið ákveðin. Bensínjald var síðast hækkað 1. júlí 2005 um 6,7%. Það var gert í tengslum við það að þungaskattskerfið var lagt niður og í staðinn tekið upp olúgjald. Hækkun bensínjaldsins átti að vega upp á móti þeirri lækku tekna til vegamála sem áætluð var vegna þessara kerfisbreytinga.

Áfram dregur í sundur með gjaldskrá bensínjalds og byggingarvísitölu, þ.e. breytingar á gjaldskránni fylgja ekki lengur þróun byggingarvísitölu. Í ársbyrjun 2006 var slaki í bensínjaldi 26,9%. Í tillögunni er gert ráð fyrir að þess verði gætt að þróun bensínjalds fylgi verðlagsþróun á tímabili áætlunarinnar.

Olúgjald er nú 41 kr./l. Það tók gildi með lögum nr. 87/2004 og var þar ákveðið 45 kr./l en var svo lækkað til bráðabirgða um 4 kr./l vegna aðstæðna á heimsmarkaði.

Áfram er lagður þungaskattur eða kílómetragjald á bifreiðar sem eru yfir 10 tonn að leyfðum heildarþunga.

Hér á eftir fer tafla yfir áætlaða álagningu markaðra tekna á árunum 2007–2010. Allar upphæðir eru í milljónum króna á verðlagi fjárlaga 2007.

**Tafla 4-1. Áætluð álagning markaðra tekna 2007–2010, millj. kr.**

Ár	Bensíngjald	Olúgjald	Pungaskattur, km-gjald	Leyfisgjöld flutninga	Leyfisgjöld leigubifreiða	Alls
2007	6.590	4.920	1.000	4	6	12.520
2008	6.656	5.481	1.020	4	6	13.167
2009	6.722	5.563	1.040	4	6	13.335
2010	6.790	5.647	1.061	4	6	13.508

*Bifreiðaeign.*

Frá 1995 hefur bifreiðaeign landsmanna aukist jafnt og þétt. Nýskráningar bifreiða voru í nokkurri lægð á árunum 2001 og 2002 en jukust þá aftur og hafa aldrei verið fleiri en á árinu 2005 þegar nýskráningar voru tæplega 26.000 talsins. Í árslok 2004 komst bifreiðaeign landsmanna yfir 200.000 bifreiðar og í ársbyrjun 2006 var hún alls 214.885 bifreiðar.

**Tafla 4-2. Bifreiðaeign landsmanna frá 1960–2006.**

Ársbyrjun	Fólksbílar	Fólksbílar á 1.000 íbúa	Hópförða- bílar	Vörubílar	Bifreiðar alls
1960	14.228	89	325	5.703	20.256
1970	37.304	183	555	5.727	43.586
1980	81.025	357	1.117	7.873	90.015
1988	120.153	488	1.238	11.757	133.148
1999	125.226	499	1.298	12.078	138.602
1990	124.273	490	1.328	12.177	137.778
1991	119.731	468	1.328	13.122	134.181
1992	120.862	466	1.389	14.623	136.874
1993	120.146	459	1.157	14.845	136.148
1994	116.195	439	1.193	14.451	131.839
1995	116.243	435	1.249	14.348	131.840
1996	119.232	445	1.295	14.757	135.284
1997	124.909	463	1.363	15.260	141.532
1998	132.468	487	1.483	16.027	149.978
1999	140.372	510	1.544	16.550	158.466
2000	151.409	543	1.621	17.807	170.837
2001	158.936	562	1.673	19.432	180.041
2002	159.865	558	1.711	19.990	181.566
2003	161.721	561	1.699	20.278	183.698
2004	166.869	574	1.709	21.235	189.813
2005	175.427	598	1.762	23.035	200.224
2006	187.442	625	1.899	25.544	214.885

*Tekjur af bensíni.*

Síðastliðin fimmtán ár hefur sala á bensíni aukist um rétt rúmlega 1% á ári að meðaltali. Á árinu 2005 fór salan í um 200 milljónir lítra sem var 1,8% aukning frá árinu á undan. Bensínsala ársins 2006 var svipuð og árið 2005. Gert er ráð fyrir að bensínsala aukist um 1% á ári í líturum talið, á tímabili áætlunarinnar.

Bensíngjald var síðast hækkað þegar lög um olúgjald tóku gildi um mitt ár 2005. Hækkunin nam 6,7% og er gjaldið núna 32,95 kr./l af blýlausu bensíni. Slaki í bensíngjaldi er nú

26,9%. Reiknað er með að bensíngjald hækki miðað við verðlagsþróun á vegáætlunartímabilinu.

#### *Tekjur af þungaskatti.*

Þungaskattur er innheimtur af öllum bifreiðum sem eru yfir 10 tonnum að leyfðum heildarþunga. Einungis er um að ræða kílómetragjald en það er stíghækkandi frá 0,29 kr./km í flokki bifreiða 10–11 tonn, upp í 12,89 kr./km, fyrir bifreiðar sem eru 31 tonn eða meira. Gert er ráð fyrir að tekjur af kílómetragjaldi verði um 1.000 millj. kr. á árinu 2007 og aukist um 2% á ári vegna aukins aksturs þungra bifreiða með vaxandi þungaflutningum á vegum.

#### *Tekjur af olúgjaldi.*

Lög um olúgjald tóku gildi 1. júlí 2005 og í þeim var gert ráð fyrir að gjaldið yrði 45 kr./l. Vegna breytinga á verðlagi dísilólú á heimsmarkaði var sett inn bráðabirgðaákvæði um að lækka gjaldið í 41 kr./l tímabundið í hálf t. Sú lækking hefur verið framlengd þrisvar sinnum og nú síðast til ársloka 2007. Í áætlunum var gert ráð fyrir að tekjur Vegagerðarinnar mundu lækka talsvert frá því sem verið hafði. Þess vegna var bensíngjaldið hækkað á sama tíma til að vega upp á móti áætluðu tekjutapi. Reynslan á fyrsta ári olúgjaldsins er sú að tekjur hafa orðið mun meiri en áætlað var. Gert var ráð fyrir að salan gæti numið um 74 milljónum lítra á ári en sölutölur á fyrsta árinu sýna að salan var rúmlega 125 milljónir lítra, eða tæplega 70% meiri en áætlað hafði verið.

Í forsendum þeirrar áætlunar sem nú er lögð fram er því gert ráð fyrir að salan verði um 120 milljónir lítra á árinu 2007 og aukist um 1,5% á ári vegna aukinnar umferðar.

#### *Tekjur af leyfisgjöldum flutninga og leigubifreiða.*

Aðrar tekjur eru, annars vegar leyfisgjöld flutninga og hins vegar leyfisgjöld leigubifreiða. Vegagerðin sér um útgáfu leyfa til fólks- og vöruflutninga samkvæmt lögum nr. 73/2001 og um útgáfu atvinnuleyfa til leigubílstjóra samkvæmt lögum nr. 134/2001 og innheimtir gjald fyrir leyfin samkvæmt lögnum. Áætlaðar tekjur af leyfisveitingum eru 10 millj. kr. á ári á tímabili áætlunarinnar.

#### **Ríkisframlag.**

Gert er ráð fyrir stórauknum framlögum úr ríkissjóði. Heildarframlag á tímabili áætlunarinnar er rúmlega 44 milljarðar króna. Framlagið er þrískipt. Í fyrsta lagi er ráðstöfun á söluandvirði Símans að upphæð 15.000 millj. kr. Í öðru lagi er framlag vegna jarðgangaáætlunar, alls 11.392 millj. kr., og í þriðja lagi almennt framlag úr ríkissjóði, 17.653 millj. kr.

#### **Sérstök fjáröflun.**

Gert er ráð fyrir að nokkrar framkvæmdir, sem síðar verður gerð grein fyrir, verði fjármagnaðar með sérstakri fjáröflun. Þar getur verið um að ræða einkafjármögnun í einhverri mynd eða beina lántöku. Hér er ekki tekin afstaða til þess með hvaða hætti fjár verður aflað til þessara framkvæmda. Sjá nánar í 6. kafla, Sérstök fjármögnun.

#### **4.1.2 Viðskiptahreyfingar.**

Á árinu 2007 verður lokið við að greiða afborganir af ferjulánum og nemur sú afborgun 274 millj. kr. það ár. Endurgreiðslum láns sem tekið var vegna veltenginga Hvalfjarðarganga lýkur á árinu 2008 en sú greiðsla hefur verið 40 millj. kr. á ári. Á árunum 2008 til 2010 verða

afborgarnir af 500 millj. kr. láni úr ríkissjóði frá árinu 1999. Gert er ráð fyrir að greiða 140 millj. kr. árið 2008 og 180 millj. kr. hvort ár 2009 og 2010.

#### 4.1.3. Rekstur og þjónusta.

Uppsetning áætlunarinnar er í samræmi við uppsetningu samgönguáætlunar og annarra stofnanaáætlana og er að mestu leyti eins og í vegáætlun fyrir árin 2005–2008.

#### Yfirstjórn.

Til þessa liðar telst eftirfarandi starfsemi: Yfirstjórn Vegagerðarinnar, framkvæmdasvið, stjórnsýslusvið og þróunarsvið. Þessi svið sjá um stjórnun stofnunarinnar, fjármál hennar, bókhald og almennt skrifstofuhald í Reykjavík, fjárhags- og rekstraráætlanir, kostnaðareftirlit, lögfræði- og starfsmannamál, umferðareftirlit, upplýsingaþjónusta, hönnun verka, stjórnun verka og eftirlit með þeim, gerð áætlana, setningu staðla og ýmsar rannsóknir.

Verkefni á þessu sviði hafa orðið æ umfangsmeiri með árunum. Stafar það ekki síst af því að framkvæmdirnar sem ráðist er í hafa stöðugt orðið stærri og flóknari. Þá þarf að leita umsagnar og samráðs við fleiri aðila en áður. Undirbúningur verkanna verður því tímafrekari og dýrari. Þá vex stöðugt þörfin fyrir gerð staðla og annarra grunnagagna, svo og gerð áætlana, tæknilegra og fjárhagslegra, og eftirlit með þeim. Vinna við stjórn og eftirlit verkefna varðandi fólks- og vöruflutninga og umsjón og eftirlit með almenningssamgöngum er orðin mjög umfangsmikil. Loks má nefna að kröfur um upplýsingagjöf og þjónustu til vegfarenda auka kostnaðinn.

Lagt er til að fjárveiting til þessa liðar verði 332 millj. kr. árið 2007 og fari hækkandi, verði 385 millj. kr. 2008, 399 millj. kr. 2009 og 405 millj. kr. 2010.

#### Umsýslugjald til ríkissjóðs.

Umsýslugjaldið er 0,5% af mörkuðum tekjum til vegagerðar. Á árinu 2007 er áætlað að gjaldið nemi 59 millj. kr. og 60 millj. kr. á árunum 2008–2010.

#### Upplýsingaþjónusta.

Upplýsingasöfnun um ástand vegakerfisins og umferð hefur farið mjög vaxandi á undanförunum árum. Jafnframt hefur þörf á upplýsingagjöf til vegfarenda vaxið hröðum skrefum. Lagt er til að fjárveitingar verði 91 millj. kr. 2007, 97 millj. kr. 2008, 101 millj. kr. 2009 og 101 millj. kr. 2010.

#### Umferðareftirlit.

Eftirlitsstörf Vegagerðarinnar með umferðinni hafa aukist á undanförunum árum. Kemur þar hvort tveggja til að samgönguráðuneytið hefur fært verkefni úr ráðuneytinu til stofnana í samræmi við stjórnsýslulög og svo hitt að umferðareftirlit Vegagerðarinnar hefur fengið auknar heimildir og ný eftirlitsverkefni.

Verkefnum sem falla undir þennan lið fjölgar því stöðugt. Frá ársbyrjun 1994 hefur umferðareftirlit Vegagerðarinnar annast eftirlit með þungaskatti sem áður var í höndum fjármálaráðuneytis. Frá árinu 1996 annast umferðareftirlit eftirlit með ökuritum og að reglum um hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita sé fylgt. Árið 2001 var bætt við eftirliti með atvinnuleyfishöfum í fólks-, vöru- og efnisflutningum og árið 2002 eftirliti með leyfishöfum fyrir leigubifreiðar. Á árinu 2005 bættist við eftirlit vegna innheimtu olfugjalds og kílómetragjalds. Nýjasta verkefnið er eftirlit með frágangi á hleðslu og frágangi farms. Þessi þróun hefur kallað á aukið vinnuframlag Vegagerðarinnar og sérhæfingu á sviði eftirlits með stórum

ökutækjum, sem hefur haft í för með sér aukinn kostnað. Í framtíðinni þarf að leggja aukna áherslu á innra eftirlit flutningsfyrirtækjanna sjálfra og að þau noti aðferðir gæðastjórnunar í rekstri sínum. Eftirlit með fyrirtækjunum yrði þá fyrst og fremst í formi gæðaeftirlits. Fram til ársins 2005 var eftirlitið í samvinnu við lögreglu og samningur við hana var greiddur af fjárveitingu til umferðaröryggis af viðhaldsfé. Fjárveitingar til þessa liðar hafa ekki verið hækkaðar þrátt fyrir fjölgun verkefna og þá staðreynd að nú annast umferðaeftirlitið hluta af þeim verkefnum sem lögreglan sinnti áður. Í ljósi framangreindra atriða er lagt til að fjárveitingar til þessa liðar verði hækkaðar verulega á árinu 2008.

Lagt er til að fjárveitingar verði 70 millj. kr. 2007 og 115 millj. kr. 2008, 2009 og 2010.

### **Þjónusta.**

Þjónusta tekur til þeirrar viðhalds- og viðgerðarvinnu á vegum, vegamannvirkjum og vegsvæðum sem gera þarf til að viðhalda ástandi þeirra og að uppfylla þau markmið sem sett eru varðandi greiða umferð og almennt umferðaröryggi.

Áætlað hefur verið að fjárþörf til almennrar þjónustu sé um 3.100–3.500 millj. kr. á ári. Kostnaður við vetrarþjónustu hefur verið 1.000–1.250 millj. kr. á ári undanfarin fimm ár. Kröfur um aukna þjónustu fara vaxandi og þar með fjárþörf. Lagt er til að fjárveitingar verði 3.091 millj. kr. árið 2007, 3.278 millj. kr. 2008, 3.369 millj. kr. 2009 og 3.465 millj. kr. 2010.

Verkefnum þessum er skipt í sex meginflokka, þ.e. til þjónustusvæða, til vega og vegyfirborðs, til brúa og vegganga, til merkinga og vegbúnaðar, til þjónustu á þjóðvegum innan þéttbýlis og loks til vetrarþjónustu.

### *Þjónustusvæði.*

Lagt er til að fjárveitingar verði 316 millj. kr. 2007 og verði varið til þess að greiða kostnað á svæðum Vegagerðarinnar við stjórnun, upplýsingamiðlun og eftirlit með vegum auk margis annars sem stuðlar að því að fólk komist leiðar sinnar á öruggan og þægilegan hátt. Ýmis sameiginleg og ófyrirséð verkefni verða einnig greidd af þessum lið. Lagt er til að fjárveiting verði 330 millj. kr. 2008, 331 millj. kr. 2009 og 338 millj. kr. 2010.

### *Vegir og vegyfirborð.*

Lagt er til að fjárveiting verði 533 millj. kr. árið 2007 en helstu kostnaðarliðir eru viðgerðir á bundnu slitlagi og malarvegum, vegheflun, rykbinding, lagfæring á öxlum (hliðarsvæði við akbraut) og aðrir þættir sem tengdir eru þjónustu á vegum. Lagt er til að 569 millj. kr. verði varið til þessa liðar 2008, 583 millj. kr. 2009 og 590 millj. kr. 2010.

### *Brýr og veggöng.*

Lagt er til að fjárveiting verði 87 millj. kr. árið 2007 og henni verði varið til þess að greiða kostnað við umhirðu og minni háttar viðgerðir á brúm, ristarhliðum og undirgöngum, stærri vegræsnum og jarðgöngum, svo og vegskálum og öðrum hrun- og snjóflóðavörnum. Lagt er til að fjárveitingar verði 94 millj. kr. 2008, 101 millj. kr. 2009 og 104 millj. kr. 2010.

### *Vegmerkingar og vegbúnaður.*

Lagt er til að fjárveiting verði 592 millj. kr. á árinu 2007 og verði henni varið til þess að greiða kostnað við lýsingu með fram vegum, endurnýjun og viðhald á kantstikum, umferðarmerkjum og vegriðum, yfirborðsmerkingar á vegum og gerð og viðhald áningarstaða. Sá hluti umferðaröryggisáætlunar sem snýr að merkingum greiðist af þessum lið. Fjárþörf til þessara verkefna hefur aukist verulega á undanförunum árum, m.a. vegna aukinnar lýsingar og vaxandi

krafna um yfirborðsmerkingar. Lagt er til að fjárveiting þessi verði 620 millj. kr. 2008 en hækki síðan í 639 millj. kr. 2009 og 651 millj. kr. 2010.

#### *Þéttbýlisvegir.*

Fjárveitingum á þessum lið er varið til að greiða kostnað við þjónustu á þjóðvegum í þéttbýli.

Vegagerðin hefur í flestum tilfellum samið við viðkomandi sveitarfélög um að annast þessa þjónustu og er það ástæða þess að hagkvæmt þykir að halda þessum þætti sem sérstökum lið en í eðli sínu er þjónusta á þessum vegum á engan hátt frábrugðin þjónustu á öðrum vegum.

Lagt er til að fjárveiting verði 356 millj. kr. árið 2007, 378 millj. kr. árið 2008, 377 millj. kr. árið 2009 og 390 millj. kr. 2010.

#### *Vetrarþjónusta.*

Vetrarþjónusta tekur, auk snjómoksturs og hálkuvagnar, til kostnaðar á svæðum Vega-gerðarinnar við eftirlit og upplýsingaþjónustu við vegfarendur, viðgerða á minni háttar snjóvarnarvirkjum, svo og viðhalds á snjóstikum, merkinga og annars er varðar öryggi vegfarenda að vetrarlagi. Kröfur til þessarar þjónustu aukast ört og þá ekki síst kröfur um auknar hálkuvagnir. Mun kostnaður því fara vaxandi.

Eins og áður kom fram hefur meðalkostnaður við vetrarþjónustu verið milli 1.000 og 1.250 millj. kr. á ári undanfarin fimm ár, lægstur um 1.000 millj. kr. 2001 en hæstur um 1.250 millj. kr. 2005.

Töluverð skuld hafði safnast á þennan lið á árunum fyrir 2001 en léttari vetur undanfarið hafa gert mögulegt að greiða þessa skuld verulega niður, þó var enn um 190 millj. kr. skuld um síðustu áramót. Mjög brýnt er að auka við vetrarþjónustu og þá einkum hálkuvörn sem telja verður með því brýnasta sem unnt er að gera til að auka umferðaröryggi. Auknar hálkuvagnir eru hins vegar kostnaðarsamar og má því búast við að fjárþörf til þessa liðar vaxi mjög verulega á næstu árum. Lagt er til að fjárveiting verði 1.207 millj. kr. á árinu 2007, 1.287 millj. kr. árið 2008, 1.338 millj. kr. árið 2009 og 1.392 millj. kr. árið 2010.

#### **Almenningssamgöngur.**

Lagt er til að fjárveiting til þessa liðar verði 1.182 millj. kr. árið 2007, 1.230 millj. kr. 2008, 1.203 millj. kr. 2009 og 904 millj. kr. 2010.

#### *Ferjur og flóabátar.*

Af þessum lið eru greiddir rekstrarstyrkir til ferjurekstraraðila á leiðum sem falla undir ákvæði vegalaga, svo og annar kostnaður þeirra vegna, afborganir af lánnum og vextir vegna nýsmíði eða kaupa á ferjunum og búnaði þeirra.

Áætlað er að greiðslur rekstrarstyrkja verði um 450 millj. kr. á ári en síðasta afborgun af lánnum fer fram á árinu 2007, 274 millj. kr.

Með aukinni þjónustu á undanförunum árum hafa styrkgreiðslur hækkað og kostnaður við þennan lið þar með aukist. Sérstaklega á þetta við vegna fjölgunar ferða Herjólfis á milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar. Töluverð skuld hefur safnast á ferjuliðinn vegna þessa og er nauðsynlegt að mæta henni með auknum framlögum.

Alls eru sex ferjuleiðir greiddar af þessum lið og hefur rekstur þeirra allra verið boðinn út.

*Áætlunarflug.*

Alls eru styrkt áætlunarflug til átta áfangastaða á landinu. Þeir eru Gjögur, Bíldudalur, Sauðárkrókur, Grímsey, Þórshöfn, Vopnafjörður, Höfn og nú síðast Vestmannaeyjar. Á árinu 2006 fór fram útboð á flugi til allra þessara staða nema Vestmannaeyja og tóku samningar samkvæmt útboðunum gildi 1. janúar 2007. Um er að ræða samninga til þriggja ára. Gerður var bráðabirgðasamningur um áætlunarflug til Vestmannaeyja í október 2006 þegar áætlunarflug þangað lagðist af. Áætlað er að bjóða þá flugleið út á árinu 2007.

Gera má ráð fyrir að kostnaður vegna þessa liðar verði á bilinu 240–250 millj. kr. á ári á tímabili áætlunarinnar.

*Sérleyfi á landi.*

Af þessum lið eru greiddir styrkir til sérleyfishafa. Allur sérleyfisakstur var boðinn út á árinu 2005 og tóku samningar samkvæmt því útboði gildi 1. janúar 2006 nema vegna aksturs á Suðurlandi þar sem ekki náðust samningar. Það svæði var því boðið út aftur á árinu 2006 og hófst akstur samkvæmt því útboði 1. október 2006. Gert er ráð fyrir að kostnaður vegna þessa liðar verði um 190 millj. kr. á ári.

**Rannsóknir.**

Fjárveiting til þessa liðar er 1% af mörkuðum tekjum til vegagerðar í samræmi við 24. grein vegalaga. Fram til ársins 2006 var lögð sérstök áhersla á umferðaröryggismál og var þeim rannsóknum stýrt af Rannsóknarráði umferðaröryggismála (RANNUM) sem Vegagerðin var í forsvari fyrir. Á árunum 2007–2010 verður lögð áhersla á umhverfismál og upplýsingatækni í rannsóknum.

Nú hefur verið lögð fram sérstök rannsóknastefna Vegagerðarinnar. Megináhersla verður lögð á verkefni sem Vegagerðin skilgreinir sjálf og fær sérfræðinga til að vinna. Áfram er þó einnig gert ráð fyrir að aðilar utan stofnunar geti sótt um fjárveitingar og styrki til afmarkaðra verkefna sem þeir skilgreina sjálfir. Rannsóknum Vegagerðarinnar er nú skipt í fjóra flokka: Mannvirki, umferð, umhverfi og samfélag, sjá nánar hér á eftir. Þrjár fagnefndir verða til ráðgjafar um rannsóknarflokkana, ein um mannvirki, önnur um umferð og sú þriðja um umhverfi og samfélag. Nefndirnar verða skipaðar starfsmönnum Vegagerðarinnar og aðilum utan stofnunarinnar verður einnig boðið að sitja í nefndunum.

Reiknað er með að árið 2007 skiptist rannsóknafé nokkuð jafnt á framangreinda flokka. Þetta er svipuð skipting og verið hefur sl. tvö ár. Verkefni um upplýsingatæknimál tengjast öllum flokkunum og lögð verður áhersla á slík verkefni auk þess sem gera má ráð fyrir að hlutur umhverfisrannsóknaverkefna aukist á tímabilinu.

Á vegáætlun 2007–2010 er stefnt að því að vinna einkum að eftirtöldum verkefnum, skipt eftir flokkuninni í rannsóknarstefnunni. Í seinni tveimur flokkunum verða unnin verkefni í samvinnu við Flugmálastjórn og Siglingastofnun eftir því sem tilefni verða til.

*Mannvirki.*

Undir þennan flokk falla rannsóknir sem snúa að veginum sjálfum og þeim mannvirkjum sem tengjast honum, svo sem brýr og jarðgöng. Hér getur verið um að ræða rannsóknir á uppbyggingu vegakerfi, rannsóknir varðandi brýr og steinsteypu, jarðfræði og jarðtækni, áhrif jarðskjálfta á mannvirki, nýjar hönnunaraðferðir, hagkvæmari framkvæmdir og þess háttar. Einnig fellur undir þennan flokk fastur búnaður sem fylgir veginum eins og vegrið o.fl.

*Umferð.*

Í þessum flokki eru rannsóknir sem snúa að umferð á vegum, svo sem öryggi vegfarenda, þjónustu, umferðarstjórnun, upplýsingum til vegfarenda og þess háttar. Unnið verður að því að koma niðurstöðum RANNUM samstarfsins í notkun þar sem það á við. Rannsóknir munu einnig beinast að atriðum sem vegfarendur gera helst athugasemdir við, svo sem að hálkuvörnum á þjóðvegum.

*Umhverfi.*

Undir þennan flokk falla rannsóknir sem snúa að ytra umhverfi vegarins, svo sem umhverfisáhrifum framkvæmda og umferðar, veðurfars, náttúruvá og þess háttar. Áhersla verður áfram lögð á rannsóknir á áhrifum vegagerðar á votlendi og endurheimt votlendis, uppgræðslu, frágang eldri efnistökuastaða og almennan frágang við framkvæmdir. Einnig verður áfram stutt við rannsóknir á snjóflóðum og jökulhlaupum og áhrifum slíkra atburða á öryggi mannvirkja og vegfarenda. Þá verða unnin verkefni á sviði landnotkunar og skipulags.

*Samfélag.*

Í þessum flokki eru rannsóknir sem snúa að samfélaginu í víðara samhengi, svo sem rannsóknir á samfélagslegum áhrifum samgangna, arðsemi, kostnaði, flutningum, hreyfanleika og þess háttar. Gjaldtaka af umferð verður skoðuð. Áfram verður unnið að rannsóknum á viðmiðum til að meta samgöngukerfið og árangur af samgönguáætlun.

Fjárveiting til rannsókna og þróunar á hverju ári er eins og áður sagði 1% af mörkuðum tekjum til vegagerðar, en í drögum að breytingum á vegalögum er lagt til að þetta hlutfall verði hækkað í 1½%, enda þáttur rannsókna- og þróunarstarfs sífellt mikilvægari í starfsemi Vegagerðarinnar og vega- og samgöngumálum almennt.

**Minjar og saga.**

Aukin áhersla hefur á síðustu árum verið lögð á varðveislu gamalla muna, tækja og mannvirkja hjá Vegagerðinni. Sérstakur samningur er í gildi við Samgöngusafn Íslands að Skógum undir Eyjafjöllum varðandi sýningarhald á hluta af þeim tækjum og munum sem eru í eigu Vegagerðarinnar. Miðað er við að þetta fyrirkomulag verði áfram í gildi, auk þess sem reiknað er með viðbótarsamningi varðandi þátttöku Vegagerðarinnar í fjármögnun geymsluskemmu fyrir tæki sem ekki eru á sýningu hverju sinni. Þáttur Vegagerðarinnar í þeim kostnaði verður greiddur af andvirði áhaldahúss á Hvolsvelli sem nú hefur verið selt, en var síðustu árin notað sem geymsluhúsnæði fyrir gömul tæki í eigu stofnunarinnar. Á næstu árum er fyrirhugað að rita sögu Vegagerðarinnar.

Lagt er til að fjárveiting í þennan lið verði 15 millj. kr. árið 2007 og 24 millj. kr. 2008, 2009 og 2010.

**4.1.4. Viðhald.**

Viðhald vega miðar að því að varðveita verðmæti þeirra og hæfni til að bera þann umferðarþunga sem þeim er ætlaður.

Viðhald vega tekur til endurnýjunar bundinna slitlaga, endurnýjunar malarslitlaga, styrkinga og endurbóta vega með bundnu slitlagi og vega með malarslitlagi, viðhalds brúa, varnargarða og vegganga, öryggisaðgerða, umferðaröryggisáætlunar, vatnaskemmda, viðhalds girðinga og frágangs gamalla efnisnáma.

Í árslok 2006 var komið bundið slitlag á um 4.800 km af vegakerfinu. Stærsti hluti bundinna slitlaga er á stofn- og tengivegum eða um 4.400 km. Þeir vegir eru flestir byggðir upp

fyrir þunnt og ódýrt slitlag, klæðingu, en einungis umferðarmestu vegirnir eru byggðir upp fyrir malbiksslitlag. Uppbygging vegakerfisins með bundnu slitlagi hófst að verulegu marki um 1979 og hafa vegir með bundnu slitlagi lengst um nálægt 160 km að meðaltali á ári frá þeim tíma, mest fyrstu árin, en nokkuð hefur dregið úr lengingunni á síðari árum.

Þær forsendur sem lágu til grundvallar við hönnun vega fyrir 20–30 árum hvað varðar magn umferðar, umferðarpunga og umferðarhraða voru allt aðrar en raunveruleikinn er nú. Þess vegna er ekki nægilegt að gera ráð fyrir að varðveita einungis það ástand sem var í upphafi, heldur þarf að gera ráð fyrir verulegum endurbótum á vegakerfinu til að uppfylla þarfir dagsins í dag og nánustu framtíðar.

Uppbygging vega með bundnu slitlagi var mest á árunum 1985–1988 eða 266 km að meðaltali á ári. Gera má ráð fyrir að meðalendingartími efsta hluta burðarlags þessara vega sé um 20 ár. Með hliðsjón af þeim miklu verðmætum sem liggja í vegum með bundnu slitlagi, aukinni þungaumferð og kröfum vegfarenda um betra vegyfirborð er nauðsynlegt að leggja aukna áherslu á styrkingu vega með bundnu slitlagi. Slík verkefni verða að falla undir viðhald meðan ekki fæst nýbyggingafjármagn til þeirra endurbóta.

Með þeim endurbótum sem gera þarf á vegakerfinu til að uppfylla þær kröfur sem gerðar eru hefur þörf fyrir fé til viðhalds verið áætluð um 4.800–5.000 millj. kr. á ári. Hér er lagt til að fjárveiting verði 3.114 m.kr. árið 2007, 3.227 millj. kr. 2008, 4.065 millj. kr. 2009 og 4.375 millj. kr. árið 2010.

### **Endurnýjun bundinna slitlaga.**

Endurnýjun bundinna slitlaga er mjög þýðingarmikil aðgerð vegna þeirra miklu verðmæta sem í þeim eru og vegna hins margþætta hlutverks sem slitlagið gegnir bæði fyrir umferðina og einnig til að verja undirliggjandi lög veganna. Gert er ráð fyrir að auka þurfi yfirlagnir með malbiki á umferðarmestu vegina vegna aukins álags frá umferðinni, til að auka umferðaröryggi og þægindi umferðarinnar.

Þar sem bundið slitlag í vegakerfinu eykst á hverju ári eykst þörf fyrir fé til viðhalds þess. Hér þarf því að ná mestum hluta af áætlaðri þörf. Lagt er til að fjárveiting verði 1.130 millj. kr. 2007. Árið 2008 er lagt til að fjárveiting verði 1.183 millj. kr., 1.250 millj. kr. 2009 og 1.315 millj. kr. 2010.

### **Malarvegir.**

Stofn- og tengivegir með malar slitlagi eru um 3.800 km í árslok 2006. Með áframhaldandi uppbyggingu vega með bundnu slitlagi stytast malarvegirnir og stöðugt minni hluti umferðarinnar þarf að aka á malar slitlagi. Gert er ráð fyrir að í lok áætlunartímabilsins verði stofn- og tengivegir með malar slitlagi innan við 3.500 km og að umferðin á þeim verði minna en 6 % af heildarumferðinni. Verulega vantar á að unnt sé að sinna viðhaldi malarvega með því fjármagni sem er til staðar í dag. Hluti malarvega er án raunverulegs slitlags þar sem fjármagn til endurnýjunar þeirra hefur einungis verið um 60% af áætlaðri þörf, en þar sem malarvegir stytast í takt við lengingu vega með bundnu slitlagi ætti fjárþörf til þeirra að fara minnkandi til lengri tíma lítið. Hér er lagt til að fjárveitingar til þessa liðar nái bæði til endurnýjunar malar slitlaga og styrkinga malarvega. Malarvegirnir eru margir hverjir mjög gamlir og byggðir fyrir minni og léttari umferð en nú er. Til þess að halda þessum malarvegum í viðunandi ástandi er gert ráð fyrir að þurfi um 500 millj. kr. á ári, en þörfin fer minnkandi með endurbyggingu veganna með bundnu slitlagi. Þegar núverandi malarvegir eru styrktir er nauðsynlegt að taka tillit til þeirrar umferðar sem um þá fer og skoða hverju sinni möguleika á að setja bundið slitlag samhliða styrkingu á vegi með umferð yfir 80 bifreiðar á dag.

Hér er lagt til að fjárveiting verði 240 millj. kr. árið 2007, 249 millj. kr. 2008, 270 millj. kr. 2009 og 290 millj. kr. 2010.

### **Styrkingar og endurbætur.**

Þessum lið er ætlað að kosta styrkingar og endurbætur á stofn-, og tengivegum með bundnu slitlagi og á malarvegum eða á um 8.200 km. Fyrst og fremst er um að ræða styrkingu á efsta hluta burðarlags veganna sem brotnar niður undan aukinni og sífellt þyngri umferð en einnig er um að ræða eðlilegt slit og niðurbrot. Fyrir um 25 árum hófst að verulegu marki uppbygging vegna með bundnu slitlagi en 20 ár eru talin eðlilegur endingartími burðarlaga. Nú þegar er komin fram veruleg þörf fyrir endurbætur á þessum vegum og mun hún fara vaxandi á næstu árum, sérstaklega þegar horft er til þeirrar miklu lengingar á vegum með bundnu slitlagi sem varð á 9. áratug síðustu aldar. Samhliða styrkingu þarf að breikka þessa elstu vegi og lagfæra umhverfi þeirra og öryggisbúnað. Um 2.100 km af stofn- og tengivegum með bundnu slitlagi uppfylla ekki þá staðla sem nú er unnið eftir við byggingu nýrra vegna. Stærstur hluti þessara vegna er byggður í 6,5 m breidd en ættu samkvæmt núgildandi reglum að vera 7,5 m breiðir. Einhver hluti vegakerfisins er byggður í 7,5 m breidd en ætti samkvæmt stöðlum að vera 8,5 m. Þegar gamall vegur er breikkaður er í mörgum tilfellum jafnframt nauðsynlegt að endurbæta burðarlag hans til þess að lengja um leið endingartíma þess. Eðlilegt er að leggja malbik í stað klæðingar á þá vegi sem hafa mesta umferð. Við breikkun veganna þarf einnig að taka tillit til þess að auka umferðaröryggi með ýmsum öðrum aðgerðum, svo sem flatari fláum, uppsetningu vegriða og hreinsun umhverfis veganna. Til þessa verkefnis er áætlað að þurfi um 2.100 millj. kr. á ári eða 8.400 millj. kr. á hverju fjögurra ára tímabili.

Hér er lagt til að fjárveiting verði aukin í þrepum þannig að í lok áætlanatímabilsins verði fjárveiting um 85% af ætlaðri þörf, eða 890 millj. kr. árið 2007, 921 millj. kr. 2008, 1.600 millj. kr. 2009 og 1.800 millj. kr. 2010.

### **Brýr, varnargarðar og veggöng.**

Á þjóðvegum eru í notkun 1.245 brýr lengri en 4 m og er heildarlengd þeirra rúmlega 30 km. Af þessum brúm eru 802 einbreiðar og 443 með tveimur eða fleiri akreinum. Endurstofnverð brúa er um 39.500 millj. kr., en vegna þess að meðalaldur þeirra er um 34 ár er verðmæti þeirra metið á um 22.800 millj. kr. að teknu tilliti til afskrifta. Mikil þörf er því fyrir endurnýjun á brúm á þjóðvegum bæði vegna aldurs og þess að margar þeirra uppfylla ekki þær kröfur sem gerðar eru í dag til umferðaröryggis og burðarþols. Auk þess að viðhalda brúm er þessum fjárveitingalið ætlað að viðhalda varnargarðum og veggöngum. Í viðhaldi varnargarða liggja fyrir allstór verkefni sem eiga meðal annars þá skýringu að rennsli vatnsfalla frá jöklum er að aukast vegna bráðunar þeirra og jafnframt eru farvegir jökulvatna að breytast. Veggöngum fjölgar og má búast við að viðhaldsþörf þeirra aukist nokkuð.

Lagt er til að fjárveiting til þessa liðar verði 290 millj. kr. árið 2007, 298 millj. kr. 2008, 350 millj. kr. 2009 og 370 millj. kr. 2010.

### **Öryggisáðgerðir.**

Fjárveitingum samkvæmt þessum lið er varið til að auka öryggi í umferðinni. Að undanfögnu hefur verið unnið að endurbótum á hættulegum stöðum og sérstök áhersla lögð á svokallaða svartbletti. Unnið er að endurbótum á slysastöðum eftir sérstakri framkvæmdaáætlun í samræmi við umferðaröryggisáætlun. Full þörf er á að auka þessa starfsemi verulega. Lagt er til að fjárveiting verði 185 millj. kr. 2007, 189 millj. kr. árið 2008 og 200 millj. kr. árin

2009 og 2010, en töliverður hluti af því fé fer til að fjármagna aðra liði í umferðaröryggisáætlun en svartbletti.

#### **Umferðaröryggisáætlun.**

Eins og getið var um í inngangi greinargerðar um vegáætlun er sérstök umferðaröryggisáætlun hluti samgönguáætlunar. Árlegur heildarkostnaður við áætlunina er 441 millj. kr. Af þessari upphæð koma um 321 millj. kr. af vegáætlun.

Sérstakar fjárveitingar til áætlunarinnar eru því 109 millj. kr. á árunum 2007 og 2008 og 110 millj. kr. á árunum 2009 og 2010. Þær rúmlega 210 millj. kr. sem á vantar á hverju ári verða teknar af liðunum vegmerkingar og vegbúnaður, öryggisaðgerðir og girðingar. Þetta skýrist af því að gert er ráð fyrir sérstökum aðgerðum við vegmerkingar, lagfæringu hættulegra staða (svartbletta) og nýjum girðingum meðfram vegum í umferðaröryggisáætluninni.

#### **Vatnaskemmdir.**

Fjárþörf þessa liðar er eðlilega breytileg. Lagt er til að fjárveiting verði 170 millj. kr. árið 2007 og 179 millj. kr. 2008 og 180 millj. kr. árin 2009 og 2010.

#### **Viðhald girðinga.**

Árlegur meðalfjöldi búfjárslýsa á vegum hefur verið um 230 undanfarin ár. Viðhald girðinga og hvernig því er sinnt hefur áhrif á fjölda slíkra slýsa. Kostnaður Vegagerðarinnar við viðhald girðinga er tvíþættur. Annars vegar er um að ræða að Vegagerðin er skuldbundin til þess að greiða helming áætlaðs viðhaldskostnaðar girðinga með stofn- og tengivegum á móti landeigendum þar sem girðingum er haldið við og eru í lagi, samkvæmt úttekt. Hins vegar er um að ræða heimild Vegagerðarinnar til þess að taka að sér viðhald girðinga meðfram vegum þar sem sumarumferð er meiri en 300 bifreiðar á dag, enda sé lausaganga búfjár á viðkomandi vegarkafli bönnuð. Til þess að geta nýtt sér þá heimild er þörf á auknum fjárveitingum til viðhalds girðinga.

Lagt til að fjárveiting verði 67 millj. kr. árin 2007 og 2008, 70 millj. kr. árið 2009 og 75 millj. kr. 2010.

#### **Frágangur gamalla efnisnáma.**

Á árinu 2004 gaf Vegagerðin út langtímaáætlun um námufrágang. Í henni kemur fram að Vegagerðin stefnir að því að ljúka við frágang á eldri efnisnámunum, sem stofnunin ber ábyrgð á. Gert var ráð fyrir að verkið yrði unnið á 15 árum frá 2004 til 2018. Í áætluninni kemur fram að um er að ræða um 900 námur og gert ráð fyrir að ganga frá um 60 námum á ári. Þar sem ekki hafa verið sérstakar fjárveitingar til verkefnisins hefur það sóst hægar en til stóð.

Mun heppilegra er að til þessa verkefnis sé ákvörðuð sérstök upphæð árlega og er hér lagt til að á árinu 2007 verði varið 33 millj. kr. til verkefnisins, 32 millj. kr. árið 2008 og 35 millj. kr. á ári 2009 og 2010.

#### **4.1.5 Stofnkostnaður.**

Útgjöldum er skipt í samræmi við skiptingu samgönguáætlunar og vegflokka samkvæmt gildandi vegalögum. Lengd vega eftir vegflokkum er sýnd á fskj. (4.3).

### Grunnet.

Til grunnnetsins teljast samkvæmt skilgreiningum samgönguáætlunar allir stofnvegir nema Heydalsvegur og tengivegir og landsvegir sem falla undir skilyrði grunnnetsins. Samtals teljast um 5.200 km vega til grunnnetsins, þar af um 4.250 km af stofnvegum.

Lagt er til að skipting fjárveitinga til einstakra verkefnaflokka verði eins og sýnt er á eftirfarandi töflu:

	2007	2008	2009	2010
	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.	millj. kr.
1. Almenn verkefni	571	578	518	518
2. Verkefni á höfuðborgarsvæði	1.002	3.308	2.213	2.213
3. Verkefni á landsbyggð	3.300	3.581	2.846	2.847
4. Söluandvirði Símans	1.500	7.200	3.700	2.600
5. Jarðgöng	1.750	3.222	3.235	3.185
6. Landsvegir í grunnneti	60	60	60	60

#### Almenn verkefni.

Fjárveitingar á árunum 2007 og 2008 eru í samræmi við vegáætlun fyrir árin 2005–2008 að teknu tilliti til breytinga á verðlagi. Fjárveiting árána 2009 og 2010 er samkvæmt því sem gert var ráð fyrir í samgönguáætlun fyrir árin 2003–2014. Fjárveitingum er skipt til einstakra verkefna við vinnslu áætlunarinnar á Alþingi.

#### Verkefni á höfuðborgarsvæði.

Hér er miðað við að höfuðborgarsvæðið nái frá Hafnarfirði (vegamótum Krýsuvíkurvegar) í suðri og að Hvalfjarðargöngum í norðri. Til austurs er miðað við vegamót Hringvegar og Hafravatnsvegar. Á þessu svæði er þjóðvegaumferð langmest og slys tíðust. Þörf fyrir úrbætur hefur vaxið ört á undanförunum árum og ýmsar kostnaðarsamar aðgerðir aðkallandi. Á þessu svæði er einnig unnt að fækka umferðarslysum mest. Nokkur tilfærsla er á fjárveitingum milli árána 2007 og 2008 og eru fjárveitingar 1.002 millj. kr. 2007, 3.308 millj. kr. 2008 og 2.213 millj. kr. hvort árána 2009 og 2010.

#### Verkefni á landsbyggð.

Í þessum verkefnaflokki eru allar helstu framkvæmdir á grunnnetinu utan höfuðborgarsvæðisins. Fjárveitingar 2007 og 2008 eru í samræmi við vegáætlun 2005–2008 þar sem greidd er til baka frestun frá árunum 2005 og 2006. Fjárveitingar 2009 og 2010 eru í samræmi við samgönguáætlun fyrir árin 2003–2014.

#### Söluandvirði Símans.

Fjárveitingar til þessa liðar eru í samræmi við sérstök lög um ráðstöfun söluandvirðis Símans.

#### Jarðgöng.

Fjárveitingar til þessa liðar miðast við að lokið verði við Héðinsfjarðargöng síðari hluta árs 2009. Til viðbótar er gert ráð fyrir að unnið verði að gerð jarðganga á milli Hnífsdals og Bolungarvíkur og þeim lokið árið 2010. Núverandi göng um Oddsskarð eru löngu ófullnægjandi og vegna stækkunar atvinnusvæðis á Austurlandi með tilkomu nýs álvers og nauðsynlegra samgöngubóta í Fjarðabyggð í tengslum við það, þarf að hefja framkvæmdir við Norðfjarðargöng eins fljótt og auðið er. Rannsóknir, hönnun og annar undirbúningur Norð-

fjarðarganga fer fram 2007 og 2008 og verða göngin boðin út á árinu 2009. Jafnframt verður, vegna nauðsynlegra samgöngubóta milli norður- og suðurhluta Vestfjarða, unnið að rannsóknum, hönnun og öðrum undirbúningi að Arnarfjarðargöngum árin 2007 og 2008. Göngin verða boðin út þannig að hefja megi framkvæmdir strax að lokinni vinnu við Óshlíðargöng.

Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir jarðgöngum undir Vaðlaheiði sem einkaframkvæmd. Er í því sambandi miðað við þær heimildir sem gert er ráð fyrir í frumvarpi til nýrra vegalaga, sbr. 17. gr. þess. Vegagerðinni verði falið strax á árinu 2007 að hefja viðræður við hagsmunaaðila. Þar verði fjallað um framkvæmdir, fjármögnun og þátt ríkisins í verkefninu.

Vegna hugmynda um önnur jarðgöng er á áætlunartímabilinu gert ráð fyrir að unnið verði að frumrannsóknum og áætlunum vegna jarðganga á höfuðborgarsvæðinu, til Vopnafjarðar og á Miðausturlandi. Gert er ráð fyrir að kostnaður við þessar rannsókir og áætlanagerð verði fjármagnaður af heildarfjárveitingu til jarðganga.

#### *Landsvegir í grunnneti.*

Samkvæmt skilgreiningum grunnnetsins falla landsvegirnir Sprengisandsleið, Kjalvegur, Fjallabaksleið nyrðri og Kaldadalsvegur undir grunnnetið. Uppbygging þessara vega krefst mikils fjármagns og er ljóst að þær fjárveitingar sem hér er gerð tillaga um nægja aðeins til örlítillar byrjunar á verkefninu.

#### **Tengivegir.**

Lagt er til að fjárveiting til tengivega verði 640 millj. kr. árið 2007, 1.151 millj. kr. árið 2008 og 1.144 millj. kr. árin 2009 og 2010. Fjárveitingar til þessara vega hafa að undanförunu verið mun lægri en þær þyrftu að vera en nú er gert ráð fyrir verulegri hækkun. Eins og fram hefur komið hér á undan falla nokkrir tengivegir undir skilgreiningu grunnnetsins og ætti það að létta nokkuð á þessum lið þegar fram í sækir. Einnig er verulegum hluta fjármagns til ferðamannaleiða varið til tengivega.

#### **Til brúargerðar.**

Lagt er til að gerð einnar brúar sem endurbyggja átti 2007 verði frestað til 2008. Fjárveitingar verða þá 317 millj. kr. 2007, 523 millj. kr. árið 2008 og 346 millj. kr. hvort áranna 2009 og 2010. Þessu til viðbótar koma fjárveitingar til brúargerðar af liðnum verkefni á landsbyggð. Gert er ráð fyrir að fjárveitingin skiptist eins og áður á milli brúa 10 m og lengri og smábrúa.

Að undanförunu hefur mest áhersla verið lögð á breikkun eða endurbyggingu einbreiðra brúa og endurbyggingu brúa sem ekki þola þá þyngd ökutækja sem heimiluð hefur verið í samræmi við reglur sem í gildi eru á Evrópska efnahagssvæðinu. Gert er ráð fyrir að áfram verði megináhersla lögð á þessi atriði. Fjöldi einbreiðra brúa er sýndur á fskj. (4.3.1).

#### **Ferðamannaleiðir.**

Lagt er til að fjárveitingar verði 195 millj. kr. árið 2007, 196 millj. kr. árið 2008 og 192 millj. kr. hvort áranna 2009 og 2010.

Við skiptingu fjár milli kjördæma er tekið mið af lengd vega og akstri í viðkomandi kjördæmi. Skipting fyrir árin 2007 og 2008 er í samræmi við vegáætlun 2005–2008. Fyrir árin 2009 og 2010 eru reiknuð ný hlutföll.

**Þjóðgarðavegir.**

Þessi liður var fyrst tekinn upp í vegáætlun 2005–2008 og er lagt til að honum verði haldið enn um sinn. Lagt er til að sömu vegir og áður fái fjárveitingar af þessum lið, þ.e. Uxa-hryggjavegur í og við Þingvallabþjóðgarð, Útnesvegur í Snæfellsjökulsþjóðgarði og Hólmatungnavegur í og við þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum.

**Girðingar.**

Eins og fram kom í umfjöllun um viðhald girðinga er, með tilliti til umferðaröryggis, mikil þörf á að loka vegsvæðum betur en nú er gert og þyrfti að auka fjármagn til þessa liðar verulega. Lagt er til að fjárveiting verði 75 millj. kr. árið 2007, 80 millj. kr. 2008, 90 millj. kr. 2009 og 95 millj. kr. 2010. Hluta þessara fjárveitinga er varið í samræmi við umferðaröryggisáætlun.

**Landsvegir utan grunnnets.**

Landsvegir eru vegir yfir fjöll og heiðar, þar á meðal vegir sem tengja saman landshluta og ekki teljast stofnvegir eða tengivegir auk vega innan þjóðgarða og vega til nokkurra fjöl-sóttra ferðamannastaða.

Sumir þessara vega teljast til grunnnetsins eins og kom fram hér að framan. Gert er ráð fyrir að viðhald og almenn þjónusta þess hluta þessara vega sem opnir eru fyrir allri almennri umferð verði greidd af liðunum þjónusta og viðhald.

Lagt er til að fjárveiting verði 119 millj. kr. á ári nema 120 millj. kr. árið 2008.

**Safnvegir.**

Safnvegir nú svara að mestu til sýsluvega áður. Lagt er til að fjárveiting verði 350 millj. kr. 2007, 358 millj. kr. árið 2008 en 357 millj. kr. árin 2009–2010.

**Styrkvegir.**

Styrkvegir eru ýmsir vegir sem áður gátu verið sýsluvegir eða aðrir fjallvegir, sbr. 16. gr. vegalaga.

Lagt er til að fjárveiting verði 70 millj. kr. árin 2007 og 2008 og 72 millj. kr. hvort áranna 2009–2010.

**Reiðvegir.**

Lagt er til að fjárveiting verði 60 millj. kr. á ári.

**4.2 Sundurliðun einstakra gjaldaliða.**

Hér að framan er gerð tillaga um skiptingu fjárveitinga til almennra verkefna í grunnneti til tengivega og til ferðamannaleiða á milli kjördæma. Gert er ráð fyrir að nánari skipting til einstakra verkefna á þessum vegum verði gerð við meðferð tillögunnar á Alþingi.

Einnig er gerð tillaga um sundurliðun framkvæmda við verkefni á höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggð í grunnneti. Við gerð þessara tillagna er eftir því sem unnt er fylgt skiptingu samgönguáætlunar fyrir árin 2003–2014 á fjármagni til einstakra verkefna á árunum 2007–2010.

Hér á eftir verður gerð stutt grein fyrir tillögum þessum.

#### 4.2.1 Framkvæmdir í grunnneti.

##### Almenn verkefni.

Við gerð vegáætlunar fyrir árin 2005–2008 var fjármagni til almennra verkefna á stofnvegum skipt á milli kjördæma með eftirfarandi reiknilíkingu:

$$\frac{L + U + M}{3}$$

þar sem

- L = hlutfall lengdar stofnvega í kjördæminu af heildarlengd stofnvega á landinu,
- U = hlutfall umferðar (aksturs) í kjördæminu af umferð á öllum stofnvegum,
- M = hlutfall af lengd malarslitlags á stofnvegum í kjördæminu af heildarlengd malarslitlags á stofnvegum á öllu landinu.

Lagt er til að þessi aðferð verði notuð áfram. Fyrir árin 2007 og 2008 eru notuð sömu hlutföll og áður en ný hlutföll sem taka mið af breytingum sem orðið hafa á síðustu árum eru notuð fyrir árin 2009 og 2010.

##### Verkefni á höfuðborgarsvæði.

###### Hringvegur.

Reiknað er með því að hafin verði vinna við breikkun Hringvegar bæði til austurs frá Reykjavík og á Kjalarnesi. Þessi verk verði fjármöggnuð með sérstakri fjáröflun. Þar getur bæði verið um að ræða einkaframkvæmd í einhverri mynd eða lántökur.

Að auki eru lagðar til fjárveitingar til að ljúka breikkun Vesturlandsvegar upp í Mosfellsbæ og til minni háttar endurbóta á gatnamótum.

###### Hafnarfjarðarvegur.

Lagt er til að hafist verði handa við gerð mislægra gatnamóta Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar árið 2009. Gatnamót við Nýbýlaveg verði endurgerð árin 2008 og 2009.

###### Reykjanesbraut.

Lagt er til að lokið verði greiðslu kostnaðar við endurbætur á Sæbraut 2007. Árið 2008 verði hafist handa við gerð mislægra gatnamóta við Bústaðaveg, 2007 verði hafin bygging mislægra gatnamóta við Arnarnesveg, gatnamót við Vífilsstaðaveg verði gerð á árunum 2008 og 2009 og lokið verði að greiða kostnað við gatnamót við Urriðaholtsveg árið 2008. Loks verði vegurinn breikkaður í fjórar akreinar frá Kaldárselsvegi að Krýsuvíkurvegi á árunum 2008 til 2010 ásamt gerð mislægra gatnamóta við Krýsuvíkurveg. Til þess verks verði einnig varið fjármagni af söluandvirði Símans.

###### Krýsuvíkurvegur.

Lagt er til að gerðar verði endurbætur á Krýsuvíkurvegi næst Reykjanesbraut í tengslum við gerð mislægra gatnamóta sem fjallað var um hér að framan.

###### Nesbraut.

Þær fjárveitingar sem lagðar eru til eru til að ljúka greiðslu á framkvæmdum sem lokið er við.

**Hlíðarfótur.**

Hlíðarfótur er hluti Fossvogsbrautar. Lagt er til að á árinu 2007 verði fjárveiting í nýja tengingu frá Hringbraut að flugstjórnarmiðstöð og hugsanlegri samgöngumiðstöð. Verkefnið fékk einnig fjárveitingu árið 2006.

**Arnarnesvegur.**

Fjárveiting sem lögð er til 2007 er til að greiða kostnað við gatnamót við Fífuhvammsveg. Lagt er til að á árunum 2008–2010 komi fjárveitingar til að halda áfram gerð vegarins austan Reykjanesbrautar að Breiðholtsbraut en mjög mikil þörf er á því vegna þróunar byggðar í Kópavogi.

**Álftanesvegur.**

Lagt er til að Álftanesvegur verði endurbyggður frá Hafnarfjarðarvegi að Bessastaðavegi á árunum 2007 og 2008.

**Sundabraut.**

Lagt er til að fjárveiting verði 100 millj. kr. árið 2007 en síðan eru fjárveitingar af söluandvirði Símans á árunum 2008–2010 samtals 8.000 millj. kr. Enn hefur ekki verið tekin ákvörðun um endanlega legu vegarins og verður það tæpast gert fyrr en í lok árs 2007 þar eð ákveðið hefur verið að meta umhverfisáhrif eins valkosta til viðbótar.

**Göngubrýr og undirgöng.**

Lagt er til að áfram verði haldið gerð göngubrúa og undirganga á mestu umferðarvegnum til að auka öryggi gangandi vegfarenda.

**Smærri verk og ófyrirséð.**

Samkvæmt reynslu fellur á þessu svæði til mikið af smærri verkefnum sem erfitt er að áætla þannig að lagt er til að höfð sé ósundurliðuð upphæð til að sinna þeim.

**Verkefni á landsbyggð.****Hringvegur á Suðurlandi.**

Lagt er til að á árunum 2008–2010 séu fjárveitingar til að gera nýjan veg og brú yfir Hornafjarðarfljót en einnig er fjárveiting til þessa verkefnis af söluandvirði Símans. Á árinu 2007 er lögð til fjárveiting til að auka umferðaröryggi á milli Reykjavíkur og Hveragerðis. Gert er ráð fyrir að framhald þess verkefnis verði fjármagnað með sérstakri fjáröflun og getur þar verið um að ræða einkafjármögnun í einhverri mynd eða lántökur.

**Bakkavegur.**

Lagt er til að á árunum 2009 og 2010 séu fjárveitingar til að byggja nýjan veg frá Bakkaflugvelli að væntanlegri ferjuhöfn í Bakkafjöru.

**Bræðratunguvegur.**

Lagt er til að fjárveitingar komi til að gera nýjan veg og brú á Hvítá nálægt Flúðum á árunum 2007–2010. Til þessa verkefnis eru einnig fjárveitingar af söluandvirði Símans á árunum 2008 og 2009.

**Suðurstrandarvegur.**

Fjárveiting sem lögð er til á árinu 2010 kemur til viðbótar fjárveitingum af söluandvirði Símans 2008 og 2009. Lagt er til að næsti áfangi sem tekinn verður fyrir verði kaflinn milli Þorlákshafnar og Selvogs.

**Lyngdalsheiðarvegur.**

Lagt er til að fjárveitingar til verksins verði 2007 og 2008 og koma þær til viðbótar fjárveitingu 2006. Gert er ráð fyrir að nýr vegur verði lagður milli Laugarvatns og Þingvallavegar nálægt Miðfelli.

**Reykjanesbraut, Hafnarfjörður – Keflavík.**

Lagðar eru til fjárveitingar á árunum 2007 og 2008 og koma þær til viðbótar fjárveitingum af söluandvirði Símans á árunum 2007–2009. Gert er ráð fyrir að lokið verði kaflanum Strandaheiði–Reykjanesbær. Í framhaldinu verði hafist handa við breikkun vegarins frá Hafnarfirði eins og greint var frá í kaflanum um höfuðborgarsvæðið hér að framan. Ekki er í þessari áætlun gert ráð fyrir kostnaði ríkisins vegna breytingar á legu Reykjanesbrautar sem leiðir af hugsanlegri stækkun álvers Alcan í Straumsvík þar sem ekki liggur fyrir aðalskipulag sem sýnir færslu vegarins. Þegar breytt aðalskipulag liggur fyrir verða teknar upp viðræður við þá er málið varðar.

**Keflavíkurvegur.**

Lagt er til að fjármagn verði veitt í nýja tengingu af Reykjanesbraut inn í Keflavík.

**Hringvegur á Norðvesturlandi.**

Lokið verði við að greiða lán og aðrar skuldbindingar sem stofnað var til vegna tenginga Hvalfjarðarganga. Á árinu 2008 er fjárveiting til endurbóta á veginum um Borgarnes. Þá verði lokið endurbyggingu vegarins í Stafholtstungum í Borgarfirði (Grafarkot–Brekkuvegur), í botni Hrutafjarðar og um Norðurárdal í Skagafirði. Hluti af framkvæmdunum í Hrutafirði og í Norðurárdal er endurbygging síðustu einbreiðu brúna á leiðinni milli Akureyrar og Reykjavíkur.

**Snæfellsnesvegur.**

Haldið verði áfram uppbyggingu vegar yfir Fróðárheiði árið 2010 og lokið við að greiða kostnað við gerð vegar og brúar yfir Kolgrafafjörð árið 2007.

**Vestfjarðavegur.**

Þær fjárveitingar sem lagt er til að veittar verði til Vestfjarðavegar koma til viðbótar fjárveitingum af söluandvirði Símans. Með þessu fjármagni á að vera unnt að ljúka endurbyggingu vegarins frá Þorskafirði í Kollafjörð.

**Djúpvegur.**

Lagt er til að endurbyggður verði kaflinn Heydalsá–Þorpar sunnan Hólmavíkur, lokið verði endurbyggingu vegar í Ísafirði og yfir Mjóafjörð. Þessu verki á að vera að fullu lokið 2009 en stefnt er að því að umferð komist á veginn haustið 2008. Loks verði haldið áfram endurbótum á veginum milli Súðavíkur og Bolungarvíkur.

**Þjóðbraut.**

Lagt er til að fjármagn verði veitt í gerð nýrrar tengingar inn í Akranes.

**Vegur um Arnkötludal.**

Að undanfögnu hefur verið unnið að undirbúningi vegagerðar um Arnkötludal milli Króksfjarðar og Steingrímsfjarðar. Þær fjárveitingar sem hér eru lagðar til koma til viðbótar fjárveitingum af söluandvirði Símans. Miðað er við að vegurinn verði opnaður til umferðar haustið 2008 og honum verði að fullu lokið 2009.

**Þverárfjallsvegur.**

Þær fjárveitingar sem lagðar eru til miðast við, ásamt fjárveitingum af söluandvirði Símans, að ljúka gerð vegarins.

**Hringvegur á Norðausturlandi.**

Lagt er til að fjármagn verði veitt til endurbóta á gatnamótum á Akureyri, til að ljúka gerð vegar um Skjöldólfsstaðafjall sem er síðasti malarkaflinn á milli Akureyrar og Egilsstaða, haldið verði áfram endurbyggingu vegarins um Skriðdal, hafin endurbygging vegar í Berufjarðarbotni, lokið endurbyggingu kaflans frá Valtýskambi að Sandbrekku og lokið endurbótum á veginum um Þvottár- og Hvalnesskriður.

**Snjóflóðavarnir á Ólafsfjarðarvegi.**

Lagt er til að gerðar verði varnir gegn snjóflóðum við Ólafsfjarðarveg hjá Sauðanesi.

**Norðausturvegur.**

Með þeim fjárveitingum sem hér er lagt til að komi til Norðausturvegar og eru til viðbótar fjárveitingum af söluandvirði Símans ætti að vera unnt að leggja nýjan veg milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar og að ljúka tengingu frá Vopnafirði að Hringvegi.

**Kísilvegur.**

Lagt er til að áfram verði unnið að endurbyggingu Kísilvegar.

**Orku- og iðjuvegir.**

Þessar framkvæmdir voru sérstakur liður í vegáætlun 2005–2008 en eru hér teknar með öðrum framkvæmdum á landsbyggð. Um er að ræða lok þeirra endurbygginga á vegum sem ákveðið var að ráðast í í sambandi við uppbyggingu orkuvers og stóriðju á Austurlandi. Lokið verður við endurbyggingu Norðfjarðarvegar um Hólmaháls milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar.

**Samgöngurannsóknir.**

Lagt er til að fjárveitingar til þessa liðar verði 15 millj. kr. á ári. Fjárveitingarnar verði notaðar til ýmissa samgöngurannsókna svo sem verið hefur á undanfögnu áætlunartímabili.

**Söluandvirði Símans.**

Samtals er varið 15 milljörðum kr. til ýmissa vegagerðarverkefna samkvæmt sérstökum lögum þar um. Gerð hefur verið grein fyrir þessum verkefnum í umfjöllun um áætlaðar framkvæmdir hér að framan.

#### 4.2.2 Framkvæmdir utan grunnnets.

##### Tengivegir.

Við skiptingu fjármagns til tengivega á milli kjördæma hefur verið notuð reiknilíking þar sem tekið er tillit til heildar lengdar tengivega í viðkomandi kjördæmi, og þeirrar umferðar sem á þeim er. Líkingin er eftirfarandi:

$$\frac{L + U}{2}$$

þar sem

- L = hlutfall lengdar tengivega í kjördæminu af heildarlengd tengivega á öllu landinu.
- U = hlutfall umferðar (akstur) á tengivegum í kjördæminu af heildarumferð á öllum tengivegum á landinu.

Lagt er til að þessi aðferð verði notuð áfram. Fyrir árin 2007 og 2008 eru notuð sömu hlutföll og notuð voru við gerð vegáætlunar fyrir árin 2005–2008. Fyrir árin 2009 og 2010 eru notaðar nýjustu upplýsingar um lengdir og umferð.

#### 4.2.3 Sérstök fjáröflun.

Gert er ráð fyrir að breikkun og aðskilnaður akstursstefna á helstu umferðaræðum út frá höfuðborgarsvæðinu verði fjármagnaður að hluta til með sérstakri fjáröflun.

Þær framkvæmdir sem hér er um að ræða eru Hringvegurinn milli Selfoss og Reykjavíkur og frá Kjalarnesi í Borgarnes.

#### 4.3. Um flokkun vega.

*Stofn- og tengivegir eftir kjördæmum.*

Í þessum tillögum eru vegir flokkaðir eftir 8. gr. vegalaga. Gerðar eru tillögur um nokkrar breytingar frá fyrri vegáætlun og verður gerð grein fyrir þeim hér á eftir í viðkomandi flokkum.

Þar sem tengivegur endar við bæ er lengd hans miðuð við vegamót heimreiðar en hún telst safnvegur eða einkavegur.

Í fskj. (4.3) eru sýndar í töfluformi vegalengdir hinna ýmsu vegflokka.

##### Stofnvegir.

Lagðar eru til eftirfarandi breytingar á þeim vegum sem töldust stofnvegir samkvæmt vegáætlun 2005–2008.

96 Suðurfjarðavegur: Af Norðfjarðarvegi í Reyðarfirði, um Fáskrúðsfjarðargöng, út Daladal, um Sævarendaströnd, Gvendarnes, Stöðvarfjörð, Kambanes, á Hringveg við Breiðdalsvík.

Leggja vegar breyttist og hann styttist. Hann liggur nú um Fáskrúðsfjarðargöng í stað þess að fara fyrir Vattarnes.

365 Lyngdalsheiðarvegur.

Vegur óbreyttur. Vegheiti breytt, var áður Gjábakkavegur.

955 Vattarnesvegur: Af Suðurfjarðarvegi á Sléttuströnd í Reyðarfirði, um suðurströnd Reyðarfjarðar, fyrir Vattarnes, um Búðir, á Suðurfjarðarvegi í Fáskrúðsfjarðarbotni.

Nýtt vagnúmer og heiti. Var áður sá hluti Suðurfjarðarvegar sem féll út með tilkomu Fáskrúðsfjarðarganga.

Vegurinn er tengivegur nema syðsti kaflinn, sem tengir Búðakauptún við Suðurfjarðarvegi í Fáskrúðsfjarðarbotni, sá er stofnvegur.

**Tengivegir.**

Lagðar eru til eftirfarandi breytingar á þeim vegum sem töldust tengivegir samkvæmt veg-  
áætlun 2005–2008.

281 Sumarliðabæjarvegur.

Vegur óbreyttur og vegheiti en vegnúmeri var breytt, var áður 2907.

410 Elliðavatnsvegur: Af Arnarnesvegi í Leirdal, vestan Vífilsstaðavatns, á Reykjanes-  
braut ofan Hafnarfjarðar.

Vegna breytingar á byggð styttist vegurinn og legga hans breytist nokkuð. Hann  
hófst áður á Breiðholtsbraut við Dimmu og lá um Vatnsenda.

(430 Úlfarsfellsvegur: Af Hringvegi norðan brúar á Úlfarsá sunnan Úlfarsfells, á Hafra-  
vatnsveg.)

Vegur fellur niður, sem þjóðvegur, vegna breytingar á byggð.

435 Nesjavallaleið

Vegur óbreyttur. Vegheiti lagfært, var áður Nesjavallavegur.

813 Möðruvallavegur: Af Ólafsfjarðarvegi hjá Hofi, um Möðruvelli, á Ólafsfjarðarveg  
niður undan Möðruvöllum.

Suðurendi vegar breytist. Lá áður frá Möðruvöllum á Hörgárdalsveg.

862 Dettifossvegur.

Vegur óbreyttur. Vegheiti breytt, var áður Hólmatungnavegur.

955 Vattarnesvegur: Af Suðurfjarðarvegi á Sléttuströnd í Reyðarfirði, um suðurströnd  
Reyðarfjarðar, fyrir Vattarnes, um Búðir, á Suðurfjarðarvegi í Fáskrúðsfjarðarbotni.

Nýtt vegnúmer og heiti. Var áður sá hluti Suðurfjarðarvegur sem féll út með  
tilkomu Fáskrúðsfjarðarganga.

Vegurinn er tengivegur nema syðsti kaflinn, sem tengir Búðakauptún við Suður-  
fjarðarveg í Fáskrúðsfjarðarbotni, sá er stofnvegur.

(956 Dalavegur: Af Suðurfjarðarvegi norðan Dalsár, að Hólagerði.)

Vegur fellur niður sem nafn og númer. Suðurfjarðarvegur sunnan Fáskrúðsfjarðar-  
ganga leysti hann af hólmi.

*Fskj. (4.3).*

**Þjóðvegir 30. júní 2006.**

Kjördæmi	Stofnvegir Tengivegir Safnvegir Landsvegir Samtals				
	km	km	km	km	km
Suðurkjördæmi	936	1.105	558	957	3.555
Suðvesturkjördæmi	127	100	33	14	274
Reykjavíkurborg (bæði)	72	11	23	8	115
Norðvesturkjördæmi	1.756	1.753	956	626	5.091
Norðausturkjördæmi	1.339	1.037	655	972	4.003
Alls	4.230	4.006	2.225	2.577	13.038

Fskj. (4.3.1).

**Brýr á stofnvegum, 10 m og lengri.**  
Breidd brúa flokkuð eftir umferð.\*  
(Fjöldi brúa.)

Meðalumferð á dag (ÁDU)	6 m breiðar og breiðari	Mjórri en 6 m	Alls
0- 100	3	37	40
101- 500	58	123	181
501-1000	34	12	46
1001-2000	37	1	38
> 2000	62	3	65
Samtals	194	176	370

\* Heimild: Brúaskrá Vegagerðarinnar 2006.

## 5. UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN

Framkvæmd umferðaröryggismála hefur nú verið hjá samgönguráðuneyti frá 1. janúar 2004. Á þeim tíma hefur verið starfandi sérstakur stýrihópur sem var m.a. falið að móta heildarstefnu í umferðaröryggismálum og um leið stilla saman krafta stofnana og annarra aðila sem fara með umferðaröryggismál.

Mótuð var umferðaröryggisáætlun þar sem sett voru fram markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi til ársins 2016 en þau eru að:

- Fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2016.
- Fjöldi látinna og alvarlegra slasaðra í umferð lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2018.

Markmiðin skulu metin út frá meðaltali undangenginna 5 ára.

Þegar þessi stefna var mótuð var m.a. lögð til grundvallar skýrsla og tillögur starfshóps um umferðaröryggisáætlun til ársins 2012 – markmið og aðgerðir. Þar var að finna um 130 tillögur að aðgerðum í umferðaröryggismálum. Valdar voru aðgerðir til frekari skoðunar með hliðsjón af virkni þeirra til fækkunar slysa og lækkunar slysakostnaðar.

Við mat á forsendum um ávinning af fækkun óhappa og slysa var stuðst við skýrslu Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands um kostnað vegna umferðarslysa á Íslandi sem gefin var út árið 1996. Fjöldi slysa og óhappa miðast við skrár Umferðarstofu sem unnar eru á grundvelli lögregluskýrslna. Þess ber að geta að fjölmörg óhöpp í umferð á Íslandi eru ekki skráð af lögreglu. Við mat á forsendum um virkni aðgerða var í flestum tilfellum stuðst við erlendar rannsóknir og ber þar sérstaklega að nefna handbók Transportøkonomisk Institutt í Noregi um virkni umferðaröryggisáætlun.

Aðgerðum hefur verið skipt í eftirfarandi meginflokka: Ökumaður og farartæki, fræðsla og áróður, öruggari vegir og umhverfi þeirra og samstarf og þróun. Gerð verður frekari grein fyrir einstökum verkefnum síðar í þessum kafla.

Sérfræðingar í umferðaröryggismálum eru almennt sammála um að umferðarmál hafi sérstöðu að því leyti að sýnilegt eftirlit og viðurlög eru afgerandi þættir í því að hafa áhrif á hegðun ökumanna. Þess vegna hefur verið lögð veruleg áhersla á þessa þætti. Í áætluninni kemur þetta m.a. fram í áherslu á hið sérstaka eftirlit lögreglu með umferðarhraða og ölvunarakstri og fjölgun hraðamyndavéla. Auk þess hafa viðurlög og sektir vegna brota á umferðarlögum verið hert verulega ásamt því að sektarmörk hafa verið lækkuð.

Fjöldi alvarlega slasaðra í umferð á Íslandi var 112 fyrstu tíu mánuði ársins 2006 og ljóst er að þessar tölur eru töluvert hærrí er árið þar á undan og stefnir í að vera töluvert yfir meðaltölum síðustu ára. Hið sama er að segja um fjölda látinna í umferðinni sem voru 30 á árinu 2006. Leita þarf til ársins 2000 til að finna hærrí tölur. Ef horft er hins vegar til ársins 2005 þá er það eitt besta árið í umferðinni hvað varðar fjölda alvarlega slasaðra og látinna. Meðalfjöldi látinna í umferð á síðustu 10 árum er um níu á hverja 100.000 íbúa. Til samanburðar má nefna að í þeim löndum sem náð hafa hvað bestum árangri á sama tímabili létust einungis sex af hverjum 100.000 íbúum í umferð. Ísland er nálægt Finnum sem eru með svipaða dánartíðni og eru að mörgu leyti í svipaðri stöðu með dreifbýlt land þar sem ungt fólk fær ökuréttindi snemma og einkabílinn er allsráðandi samgöngutæki. Sjálfsgagt væru aðrir mælikvarðar sanngjarnari fyrir okkur, t.d. ef miðað væri við ekna kílómetra eða fjölda bifreiða á hvern íbúa, en eftir sem áður er fjöldi banaslysa óásættanlegur.

Slæm útkoma síðasta árs gefur tilefni til að staldra við og huga að áherslum. Ljóst er af tölum úr umferðargreinum Vegagerðarinnar að umferðarhraði hér á landi er of mikill og verulegt áhyggjuefni. Brugðist hefur verið við þessu með umtalsverðri hækkun sekta og annarra viðurlaga. En háttarlag ökumanna er augljóslega að töluverðu leyti síðferðislegur vandi.

Brugðist hefur verið við slæmri útkomu síðasta árs með breyttum áherslum í áróðri þar sem horft verður frekar til vitundarvakningar með meiri áherslu á fræðslu og upplýsingar. Einnig verður horft til þess að beita öðrum áherslum til að ná til ungs fólks með öðrum hætti en í gegnum sjónvarp og blöð. Þá verður farið í heildarendurskoðun á ökunámi og ökukennslu og leitast við að tengja hana námi í efri bekkjum grunnskóla og fyrsta ári í framhaldsskóla. Jafnframt verði lögð ríkari áhersla á síðferðileg gildi í umferðinni. Þá er ákveðið að skylda nýja ökunema til náms á aksturskennslusvæði frá ársbyrjun 2008.

#### Yfirlit yfir slasaða og látna 1996–2006.

	Látinir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Slasaðir alls
1996	10	229	1335	1574
1997	15	203	1293	1511
1998	27	229	1349	1605
1999	21	222	1483	1726
2000	32	168	1316	1516
2001	24	158	1120	1302
2002	29	164	1321	1514
2003	23	145	1076	1244
2004	23	115	1041	1179
2005	19	129	884	1032
2006	30	150	1197	1377

#### 5.1 Fjármál.

Gert er ráð fyrir að til umferðaröryggisáætlunarinnar verði varið alls 1.763 millj. kr. á tímabili áætlunarinnar, 381 millj., 484 millj., 453 millj. og 445 millj. árin 2007–2010. Gert er ráð fyrir lægri fjárhæð vegna ársins 2007 þar sem enn eru ónýttar fjárheimildir frá fyrra ári, aðallega vegna tafa sem orðið hafa á uppsetningu á myndavélabúnaði og frestun á sérstöku eftirliti með ölvunarakstri.

Fjármagnið kemur að hluta af vegáætlun eða alls 1.283 millj. Af sérstöku umferðaröryggisgjaldi koma 70 millj. kr. árlega, sem er tvöföldun frá fyrri áætlun, og auk þess er gert ráð fyrir

sérstakri 50 millj. kr. árlegri fjárveitingu til umferðaröryggismála, samtals 480 millj. kr. á tímabilinu.

## 5.2 Framkvæmdaáætlun í umferðaröryggi.

Áfram verði unnið að framkvæmd í umferðaröryggismálum í samræmi við umferðaröryggisáætlun með það að markmiði að auka öryggi vega, bifreiða og ökumanna.

Áfram verði unnið markvisst að rannsóknum og upptöku nýrrar tækni sem stuðlar að auknu öryggi í samgöngum.

Eflid verði söfnun og úrvinnsla upplýsinga um hvers konar atvik og atburði til að nýta megi til að koma í veg fyrir frekari óhöpp og stuðla þannig að auknu öryggi.

Áhersla verði lögð á vitundarvakningu með það að markmiði að byggja upp öryggismenningu í umferðinni með sérstaka áherslu á unga ökumenn.

Sérstök áhersla verði lögð á aukið samstarf og samvinnu samgönguyfirvalda við önnur yfirvöld, sveitarfélög og hagsmunaaðila á sviði samgöngumála með bætt öryggi að leiðarljósi.

Við uppbyggingu nýrra vega og endurbætur á eldri vegum verði tekið sérstakt tillit til umferðaröryggis. Stefnt skal að því að akstursstefnur verði aðgreindar á umferðarmestu vegunum.

Við val á aðgerðum til aukins umferðaröryggis er byggt á áætlaðri arðsemi einstakra aðgerða. Gert er ráð fyrir að á áætlunartímabilinu verði unnið að eftirtöldum verkefnum og er jafnframt sýnt það fjármagn sem áætlað er að verja til þeirra (verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.).

Heildarfjárframlag til umferðaröryggismála er 1.763 millj. kr. yfir fjögurra ára tímabil og verður fjármunum fyrir árin 2007–2010 skipt niður milli verkefna á grundvelli tillagna samráðshóps vegna umferðaröryggisáætlunar.

Verkefni sem miða að fækkun slysa í umferðinni hafa í meginatriðum verið felld undir eftirfarandi meginflokka:

- 1 Ökumaður og farartæki.
- 2 Fræðsla og áróður.
- 3 Öruggeri vegir og umhverfi þeirra.
- 4 Samstarf og þróun.

Áhersla verði lögð á eftirfarandi verkefni í áætluninni:

Heiti verkefna	Flokkur	Millj. kr.
Hraðakstur og bílbeltanotkun	1–2	486
Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum	3	15
Eyðing svartblettu	3	447
Umhverfi vega	3	289
Ölvun/fíkniefni við akstur – eftirlit, fræðsla, áróður	1–2	146
Umferðaröryggi í umferðarstjórnun fyrirtækja	2	8
Umferðaröryggi í námskrá grunn- og leikskóla	2	100
Ýmis fræðslu- og áróðursverkefni		64
Forvarnir fyrir erlenda ökumenn	2	28
Takmörkun á lausagöngu búfjár	3	140
Kynningar og rannsóknir	4	40
Samtals		1.763

Heiti verkefna	Flokkur	Millj. kr.
1 Ökumaður og farartæki		392
2 Fræðsla og áróður		440
3 Öruggeri vegir og umhverfi þeirra		891
4 Samstarf og þróun		40
<b>Samtals</b>		<b>1.763</b>

Ljóst er að einhver tilflutningur getur orðið á fjármagni milli einstakra verkefna við framkvæmd áætlunarinnar.

### 5.2.1. Ökumaður og farartæki.

Eins og áður er lögð áhersla á að draga úr hraða með auknu eftirliti sem annars vegar felst í eftirliti lögreglu og hins vegar í uppsetningu eftirlitsmyndavéla. Stefnt er að því að koma í veg fyrir ofsaakstur og jafnframt að því að allir farþegar og ökumenn noti öryggisbelti.

#### 5.2.1.1 Samningur milli ríkislögreglustjóra (RLS) og Umferðarstofu (US).

Samningur verður gerður til tveggja ára um eftirlit lögreglu vegna hraðaksturs, bílbeltanotkunar og aksturs undir áhrifum áfengis og/eða fíkniefna. Hluti af kostnaði er vegna kaupa á ratsjártækjum með myndavélum í lögreglubíla (eyewitness búnaði), öndunarsýnamælum og vélhjólum til afnota fyrir lögreglu.

Eftirlit verður aukið á þeim stöðum í vegakerfinu þar sem kostnaður vegna slysa gefur tilefni til. Yfir sumarmánuðina verður lögð áhersla á eftirlit við þjóðvegi í dreifbýli. Reiknað er með að stofnkostnaður verði m.a. vegna búnaðar fyrir hraðaeftirlit auk þess sem fjármögnun verða nokkur vélhjól en þau eru nánast eingöngu notuð í umferðareftirlit. Gert ráð fyrir rekstrarkostnaði vegna eftirlits, áróðurs og úrvinnslu gagna úr hraðamyndavélum.

Þá er áfram gert ráð fyrir sérstöku ölvunareftirliti lögreglu en í um 10% banaslysa er aðalorsök talin vegna áfengis- eða vímuefnanotkun og 2,4% allra umferðarslysa má rekja til ölvunaraksturs. Gert er ráð fyrir verulega auknum afskiptum lögreglu af ökumönnum. Áhersla verður áfram á áróður og kynningarefni ásamt fræðsluefni fyrir skóla. Rekstrarkostnaður verður m.a. sérstakt framlag til ölvunareftirlits og úrvinnslu, fræðslu og þjálfunar á vegum Umferðarstofu og birtingarkostnaður áróðursefnis.

#### 5.2.1.2 Samningur um sjálfvirkt myndavélaeftirlit milli ríkislögreglustjóra, Vegagerðarinnar og Umferðarstofu.

Sérstök áhersla verður lögð á að auka sjálfvirkt myndavélaeftirlit en þessi aðferð hefur gefið góða raun víða í Evrópu. Frakkland hefur verið í fararbroddi í sjálfvirku hraðaeftirliti með myndavélum og hefur banaslysum þar fækkað um þriðjung frá því átak hófst þar árið 2003.

Þegar er búið er að setja upp tvær myndavélar á Vesturlandsvegi en lagnir að vélunum og tengingar hafa reynst tafsamari og kostnaðarsamari en áætlað var. Gert er ráð fyrir uppsetningu á 16 vélum í næsta áfanga en reikna má með að þær verði allt að 30 í lok áætlunartímans. Fjölgun myndavéla kemur til viðbótar við sérstakt eftirlit lögreglu en kallar á vinnu við úrvinnslu gagna frá vélunum. Samið hefur verið til tveggja ára um sjálfvirkt myndavélaeftirlit og úrvinnslu gagna úr þeim. Gert er ráð fyrir allt að tveimur stöðugildum vegna úrvinnslunnar.

### 5.2.1.3 Aukin verði áhersla á nýtingu upplýsingatækni á sviði umferðaröryggismála.

Mikil þróun hefur orðið á tæknibúnaði bifreiða og nýir bílar eru að verulegu leyti tölvustýrðir. Þetta hefur opnað fyrir möguleika til nýtingar tölvu- og upplýsingatækni í ríkara mæli til að auka öryggi í umferðinni. Hér má nefna þróun neyðarbúnaðar eins og neyðarsenda (eCall), ökurita, hraðatakmarkara, hraðastýringu umferðar (Intelligent Speed Adaption) og áfengisskynjara o.fl. Í áætluninni er gert ráð fyrir að fylgst verði náið með þessari þróun og þessi nýja tækni nýtt til að bæta öryggi og til eftirlits hér á landi.

### 5.2.2. Fræðsla og áróður.

Gert er ráð fyrir að framlag til áróðursmála verði óbreytt en með breyttum áherslum á fræðslu og upplýsingatengdan áróður. Áróðri verði sérstaklega beitt sem leið til „vitundarvakningar“ með áherslu á umferðarmenningu. Með vitundarvakningu er átt við að fræðsla og upplýsingar verði ríkari þáttur áróðursins, að unnið sé að áróðri sem miðar að því að breyta viðhorfi þess hóps öikumanna sem telja áhættuhegðun í umferðinni vera til fyrirmyndar. Dregin verði upp sú mynd af einstaklingum sem ástunda áhættuhegðun í umferðinni að til verði almennt það viðhorf að hegðun þeirra sé ámælisverð. Þá þarf að skoða sérstaklega hvernig hægt verði að hafa áhrif á umfjöllun fjölmiðla um umferðarslys en t.d. er talið að breyting á umfjöllun fjölmiðla í Danmörku, þar sem áhersla var lögð á nánari upplýsingar um þá sem lentu í slysum og afleiðingar þeirra, hafi haft áhrif á viðhorf og háttsemi öikumanna þar í landi. Þá verði lögð meiri áhersla á að áróður tengist framkvæmd og áföngum einstakra verkefna.

Aukning fjármagns til þessa hluta áætlunarinnar verði til fræðslu.

#### 5.2.2.1 Sérstök „áróðurs“-verkefni.

Gerð verði könnun í aðdraganda stærri „áróðurs“-verkefna og aftur að þeim loknum svo að hægt sé að leggja mat á árangur. Sett verði markmið og sýnt fram á mælanlegan árangur. Helstu áhersluatriði í áróðri verði eftirfarandi:

#### *Hraðakstur.*

Lögð verður sérstök áhersla á unga öikumenn og vélhjólamenn, en vélhjóláslysum hefur fjölgað um 260% frá 2002 til ársins 2006 en tekið skal fram að þá er aðeins miðað við fyrstu 10 mánuði ársins 2006. Þessi aukning er samstiga auknum fjölda vélhjóla. Stefnt skal að því að efla samstarf við hagsmunasamtök vélhjólamanna, t.d. með uppsetningu sérstakrar forvarnarsíðu á vefnum.

#### *Ölvun/fíkniefni við akstur.*

Leita þarf nýrra og sértækra leiða í því skyni að uppræta ölvunarakstur hjá fólki sem á við áfengisvandamál að etja. Líkur eru á því að áróður og almenn fræðsla nái takmarkað til fólks sem eru virkir alkóhólistar. Skoða þarf hvort hægt sé að koma á samstarfi um hugmyndir og leiðir til aðgerða í þessum efnum með t.d. SÁÁ og heilbrigðisstofnunum sem sérhæfa sig í meðferð á þessu sviði. Í meðferð við áfengisvanda verði m.a. lögð áhersla á fræðslu um alvarleika ölvunaraksturs.

#### *Bílbelti, aukin notkun öryggisbelta.*

Áfram verði almenningur hvattur til að nota öryggisbelti, aukið verði eftirlit lögreglu með beltanotkun og eflað kynning á mikilvægi þess að nota öryggisbelti og aukinn áróður í skólum

fyrir notkun öryggisbelta. Lögð verði einnig áhersla á bílbeltanotkun í hópbílum. Styrkt verði verkefni sem miða að því að hvetja til eflingar öryggisbeltanotkunar.

#### *Áhrif þreytu á akstur.*

Ljóst er að syfja og þreyta hafa mikil áhrif á akstur og að alvarleg slys hér á landi hafa verið rakin til þessa. Hafist verði handa við gerð fræðsluefnis og áhersla lögð á kynningu í framhaldinu.

#### 5.2.2.3 Erlendir ökumenn (nýbúar), áróður, fræðsla, efni á móðurmálinu, skilti.

Sérstakt átak er í gangi til að kynna fyrir erlendum ferðamönnum hættur og sérstök atriði sem hafa ber í huga við akstur á landinu. Efni á fjórum tungumálum er dreift á bílaleigur, hótél og víðar. Þetta hefur skilað góðum árangri því að verulega hefur dregið úr fjölda óhappa þar sem erlendir ferðamenn hafa átt hlut að máli. Minna hefur farið fyrir efni og leiðbeiningum fyrir útlendinga sem búsettir eru hér á landi. Verkefnið miðar annars vegar að því að kanna hvort breyta þurfi skráningaráðferðum þannig að greint sé á milli erlendra ökumanna sem eru ferðamenn og þeirra sem búsettir eru hér á landi. Jafnframt verði hugað að kynningar-efni þ.m.t. þýðing á meginreglum umferðarlaga á móðurmál stórra innflytjendahópa (tengist verkefni um útgáfu fræðsluefnis). Þá þarf að huga að því að þar sem sett eru skilti með leiðbeiningartexta vegna vegaframkvæmda sé hann jafnframt á ensku og e.t.v. fleiri erlendum tungumálum.

#### 5.2.2.4 Kennsluefni, umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla.

Eflid verði enn frekar gerð kennsluefnis fyrir leik-, grunn- og framhaldsskóla. Samhæfa þarf það við efni um umferðarfræðslu sem Grundarskóli, í samvinnu við Námsgagnastofnun og Umferðarstofu, vinna að. Einnig verði kannað hvort og hvernig námsefni lögreglunnar í umferðarfræðslu geti nýst í gerð þessa námsefnis. Markmiðið er að efla kennslu um umferðaröryggi og gera að föstum lið í námskrá grunnskóla og leikskóla. Gert er ráð fyrir að sérfræðingur verði ráðinn til Umferðarstofu með áherslu á umferðaröryggi.

#### 5.2.2.5 Samþætting umferðarfræðslu í grunn- og framhaldsskóla við ökunám.

Með verkefninu verður settur á fót starfshópur til að gera úttekt á og fara ofan í saumana á ökunámi og ökukennslu hér á landi. Markmiðið er að mynda samfellu í ökunámi og ökukennslu frá síðustu bekkjum grunnskóla og á fyrsta ári í framhaldsskóla með áherslu á siðferðilega þætti. Jafnframt verði skoðað fyrirkomulag og kennsla ökukennara. Vinnan verði tengd heildarendurskoðun umferðarlaga. Gert er ráð fyrir að ráðinn verði starfsmaður til eins árs til að vinna að þessu verkefni með starfshópnum.

#### 5.2.2.6 Útgáfa fræðsluefnis.

Hugað verði að útgáfu bæklinga og/eða að gerð fræðslumynda fyrir sjónvarp og netmiðla með sértækum upplýsingum um umferðaröryggismál til að auðvelda aðgang almennings og atvinnulífsins að þessum upplýsingum. Gerð verði þarfagreining á því hvaða upplýsingum er mikilvægast að koma á framfæri í þessu formi. Í þessu sambandi má nefna möguleika á gerð 20–30 sek. langra fræðslumynda sem fjallað geta um margt það sem betur má fara í umferðinni en fellur ekki undir helstu áhersluatriði umferðaráróðurs. Nefna má stefnuljósanotkun, akstur í hringtorgum, loftþrýsting í hjólbörðum o.s.frv.

Sérstakt átak verði gert í því að skýra gildandi reglur fyrir atvinnubílstjórum, t.d. varðandi ökurita, stærð og þyngd ökutækja, akstur og hvíld o.fl.

Enn fremur verði markhópar skilgreindir og fræðsluefni útbúið eftir þörfum, t.d. fyrir aldraða í umferðinni, gangandi vegfarendur og hjólreiðamenn.

Gerðar verði heimildarmyndir um tiltekin umferðarslys og í þeim fjallað á fræðandi hátt um aðdraganda, orsakir og afleiðingar á hreinskilinn og opinskáan hátt. Slysinn sem um ræðir hafa orðið vegna hraðaksturs, ölvunaraksturs og skorts á notkun bílbelta. Myndirnar yrðu sýndar í sjónvarpi auk þess sem þær yrðu notaðar í ökkunnslu og forvörnum t.d. í framhaldsskólum. Myndirnar lúta hefðbundnum lögmálum heimildarmynda en þessari aðferð hefur t.d. verið beitt á beinan og óbeinan hátt í áróðri gegn reykingum víða erlendis.

#### 5.2.2.7 Sjálfvirkt umferðarútvarp.

Sjálfvirkt umferðarútvarp er þekkt víða. Flest nýleg útvarpsviðtæki í bifreiðum eru búin þeim möguleika að hægt sé að rjúfa útsendingar FM útvarps með umferðarupplýsingum ef bifreiðareigandi velur þá stillingu. Þessari aðferð yrði beitt þegar nauðsyn ber til vegna umferðar, t.d. vegna upplýsinga um slys eða lokanir vega burtséð frá því hvaða bylgjulengd stillt er á. Verkefnið miðar að því að hafist verði handa við að innleiða tæknina hér á landi. Huga þarf að sendum og öðrum fjarskiptamálum, þ.m.t. heimildum til þess að rjúfa útsendingar útvarps. Umferðarstofa hefur þegar á að skipa starfsfólki til framkvæmdarinnar og aðstöðu sem til þarf.

#### 5.2.2.8 Ungir ökumenn.

Farið verður í könnun á viðhorfi og skoðunum ungra ökumanna til alls þess sem varðar umferðarmál. Niðurstöður þeirrar könnunar verði grundvöllur verkefna sem ætlað er að efla umferðarhegðun ungra ökumanna.

#### 5.2.2.9 Umferðaröryggi í öryggisstjórnun fyrirtækja.

Verkefnið lýtur að sérstakri fræðslu meðal bifreiðastjóra fyrirtækja. Horft er til fyrirtækja sem hafa umsjón með 15 bifreiðum eða fleiri. Talið er að um 185 fyrirtæki á Íslandi falli í þennan flokk. Verkefnið er nokkuð á veg komið og er enn á reynslustigi. Reiknað er með að um 20 fyrirtæki taki þátt í þessu verkefni á ári. Kostnaður við það tengist gerð fræðsluefnis, bæklinga og auglýsinga, verkefnisstjórnun, námskeiðshaldi og birtingu auglýsinga.

#### 5.2.2.10 Umferðaröryggisvika og umferðaröryggisdagur.

Umferðaröryggisvika SP er haldin þriðja hvert ár og verður næst haldin 23.–29. apríl 2007. Evrópusambandið hefur einnig staðið fyrir umferðarviku og umferðardegi sem haldinn verður ár hvert. Gert er ráð fyrir að sambærilegir viðburðir verði haldnir hér á landi og lögð áhersla á að samræma áherslur, þ.m.t. áróður og fræðslu. Jafnframt verði í ríkara mæli reynt að virkja grasrótina til góðra verka í umferðarmálum. Stefnt er að því að styrkja sérstök verkefni er tengjast þessu.

### 5.2.3. Öruggeri vegir og umhverfi þeirra.

#### 5.2.3.1 Eyðing svartblettu.

Vegagerðin hefur staðið fyrir úttekt á slysastöðum um land allt og áfram verður unnið að því að bæta aðstæður þar sem slys eru tíð. Lögð verður aukin áhersla á vinnu við lagfæringar svartblettu af ýmsum toga. Vegagerðin leggur árlega fram áætlun um lagfæringu slysaastaða samkvæmt sérstakri verklagsreglu.

### 5.2.3.3 Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum.

Leiðbeinandi hraði er miðaður við akstursskilyrði á auðum blautum vegi eins og gert er ráð fyrir í forsendum hönnunarhraða í vegstöðlum og er því verið að upplýsa vegfarendur um öruggan hraða við þær aðstæður. Lokið hefur verið við að setja upp skilti með upplýsingum um leiðbeinandi ökuhraða á stofnvegum. Jafnframt hafa nokkrir tengivegir verið merktir með þessum hætti. Árið 2007 verður haldið áfram að setja upp leiðbeinandi hraðamerki á tengivegi og stefnt að því að ljúka merkingu sem flestra þeirra. Kostnaður við verkefnið er vegna innkaupa á skiltum auk rekstrarkostnaðar, m.a. vegna viðhalds merkja.

### 5.2.3.4 Takmörkun á lausagöngu búfjár, girðingar.

Áfram verður unnið að því að girða af vegi þar sem áhætta vegafarenda vegna lausagöngu búfjár er mest. Áætlað er að girða við helstu slysaðæði sem eru af þessum toga miðað við reynslu síðustu ára. Þetta verkefni hefur reynst flóknara en áætlað var í fyrstu og tregða hefur verið í sveitarfélögum á að banna lausagöngu búfjár.

### 5.2.3.5 Varúðarreglur við vegavinnu.

Farið verður í að skoða sérstaklega verklagsreglur Vegagerðarinnar og þær síðan notaðar sem fyrirmynd að setningu reglugerðar um varúðarreglur við vegavinnu.

### 5.2.3.6 Vetrarmerkingar við vegi (ökuhraði, breytileg hraðamörk).

Verkefnið miðar að því að skoða hagkvæmni þess að taka upp sérstök hraðamörk að vetrarlagi og hvernig standa ætti að framkvæmd og merkingum vegna þess.

### 5.2.3.7 Umhverfi vega og aukin notkun vegriða.

Safna þarf upplýsingum um umhverfi vega á samræmdan hátt:

1. Skrá hvar fláar eru of brattir
2. Skrá staðsetningu á stórgrýti meðfram vegum sem hægt er að fjarlægja
3. Skrá skurði sem eru of nálægt vegum

Meta þarf umfang nauðsynlegra aðgerða á hverjum stað. Í hverju ofangreindra tilvika þarf að meta hvort hægt er að bæta úr með því að draga úr bratta fláa, fjarlægja stórgrýti eða fylla í skurði. Þar sem ekki er hægt að bæta umhverfi er hugsanlegt að setja þurfi vegrið.

Safna þarf upplýsingum um hvar þurfi að setja ný vegrið miðað við nýjan vegriðsstaðal og hvar þurfi að lengja þau vegrið sem fyrir eru. Sérstaklega þarf að huga að vegriðum við brýr í þessu sambandi.

### Markmið fyrir árið 2007:

Safna skal framangreindum upplýsingum um umhverfi vega sem tilheyra stofnvegakerfinu (4.200 km).

Safna skal framangreindum upplýsingum um vegrið meðfram vegum sem tilheyra stofnvegakerfinu (4.200 km).

Í framhaldi af þessari upplýsingasöfnun þarf að forgangsraða aðgerðum.

### 5.2.3.8 Áningarstaðir við þjóðvegi.

Gerð verði áætlun um hvíldarsvæði vegna flutningabifreiða og hvernig hagkvæmast sé að fjármagna slíkt verk. Settur verði á laggirnar samstarfshópur í samráði við Vegagerðina sem hafi það verkefni að „kortleggja“ vegakerfið út frá reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og hvar æskilegt sé að setja niður aðstöðu til að leggja flutningabílum og koma

fyrir hvíldaraðstöðu fyrir ökumenn. Kannað verði hvort grundvöllur sé fyrir því að bjóða út einhvers konar þjónustustarfsemi á einhverjum af þeim stöðum sem til greina koma sem áningastaðir. Slíkt svæði mundi einnig nýtast vegna eftirlits og vigtunar.

#### 5.2.4. Samstarf og þróun.

##### 5.2.4.1 Úrbætur í löggjöf, endurskoðun umferðarlaga og reglugerða.

Ljóst er að fara þarf í heildarendurskoðun á umferðarlögum með áherslu á samræmingu viðurlaga, taka upp nýjar tegundir viðurlaga í ljósi nýrrar tækni, t.d. varðandi ökurita, hraðatakmarkara og ölvunarlása. Þá þarf að gera álagningu og innheimtu sekta skilvirkari, t.d. með því að breyta viðurlögum við minni háttar brotum á umferðarlögum í gjald í stað sekta og taka upp hlutlæga ábyrgð eiganda bifreiða sem einfaldar mjög innheimtu í tengslum við notkun hraðamyndavéla. Þá þarf að kanna hvort hagkvæmt sé að tekjutengja viðurlög. Þá þarf að láta hluta sekta, t.d. þær sem verða til með sjálfvirka myndavélaeftirlitinu, renna beint til umferðaröryggisaðgerða og lögreglu. Gert er ráð fyrir að endurskoðun laganna verði lokið á árinu 2008.

Skoða þarf framkvæmd eftirlits með þungaflutningum og atvinnurekstri í tengslum við flutninga á vegum. Leggja verður ríkari áherslu á innra eftirlit flutningafyrirtækjanna sjálfra og að opinbert eftirlit felist í gæðaeftirliti. Þetta hefur verið gert á sviði flugmála með góðum árangri.

##### 5.2.4.2 Aukin samræming og samstarf samgöngufirvalda við önnur yfirvöld, sveitarfélög og hagsmunaaðila á sviði samgöngumála með bætt öryggi að leiðarljósi.

Efla þarf samstarf samgöngufirvalda við önnur yfirvöld, sveitarfélög og hagsmunaaðila á sviði samgöngumála. Komid verði á samstarfshópi til að skoða samræmingu á sviði umferðaröryggismála. Starfshópur skoði samræmingu umferðarhraða og uppsetningu hraðahindrana eða annarra aðgerða þar sem nauðsynlegt er á „breiðstrætum“ með 30 km hraðahámarki.

##### 5.2.4.3 Alþjóðleg samvinna verði aukin, m.a. með þátttöku í samevrópskum átaksverkefnum á sviði öryggismála.

Umferðarmál eru fjölþjóðleg og mikilvægt er að samræma það sem gert er hér á landi við það sem gert er erlendis, sérstaklega í Evrópu og á Norðurlöndum. Efla þarf samstarf við aðrar þjóðir með þátttöku í fundum og ráðstefnum á sviði umferðaröryggismála.

##### 5.2.4.4 Söfnun tölfraeðiupplýsinga.

Til að hægt sé markvisst að fækka umferðarslysnum er nauðsynlegt að skilja orsakir þeirra, kringumstæður og afleiðingar, svo að hægt sé að koma í veg fyrir að þau endurtaki sig. Af þessu leiðir að gagnagrunnar um slys og meiðsli í umferðinni er afar mikilvægur til að meta hlutlægt hvers konar vandamál er við að eiga. Greina þarf hvaða upplýsingar eru mikilvægar og beita sömu aðferðum við mælingar til að sjá stöðu mála yfir visst tímabil. Gera þarf heildaryfirlit yfir söfnun tölfraeðiupplýsinga hér á landi og hvort ekki sé tilefni til að auka samstarf þeirra sem vinna að þessum málum.

## 6. Sérstök fjáröflun.

Í áætlun þessari er gert ráð fyrir að nokkrar framkvæmdir og verkefni á sviði flugmála, siglingamála og vegamála, sem áður hefur verið gerð grein fyrir, verði fjármöggnuð með sérstakri fjáröflun á áætlunartímabilinu. Ástæðan er sú að um er að ræða það viðamikla útgjalda-liði að í þá verður ekki ráðist innan heildarramma samgönguáætlunar 2007–2018.

Pau mikilvægu verkefni, sem um ræðir, eru bygging samgöngumiðstöðvar í Reykjavík, sem hefur verið talin falla vel að einkaframkvæmd, bygging og rekstur Bakkafjörufurju, sem einnig er talin ákjósanleg einkaframkvæmd, svo og sérstakt átaksverkefni í uppbyggingu vel skilgreindra flutningabrauta frá Reykjavík til Akureyrar annars vegar og frá Reykjavík að Markarfljóti hins vegar. Þá er gert ráð fyrir því að Vegagerðin hefji nú þegar viðræður við hagsmunaaðila um gerð Vaðlaheiðarganga og við það miðað að ljúka þeim viðræðum sem fyrst þannig að niðurstaða fáiast um fjármögnun og þátt ríkisins í verkefninu.

Hér er ekki tekin bein afstaða til þess með hvaða hætti hið sérstaka átaksverkefni í vegagerð verði boðið út, en þess í stað er vísað til álits nefndar um einkaframkvæmd í samgöngum sem fjallað er nánar um hér á eftir. Með einkaframkvæmd er hér átt við að einkaaðilum verði falið samkvæmt samningi hönnun, framkvæmd, rekstur og fjármögnun tiltekinnar verkefna sem almennt samkomulag er um að opinberir aðilar sinni í þágu almennings.

Sérstök fjáröflun eins og það hugtak er sett fram í þessari áætlun getur verið með ýmsum hætti. Þar getur verið um að ræða einkaframkvæmd, sem byggist á fjáröflun með notendagjöldum eða samblandi af notendagjöldum, ríkisframlagi og framlagi einkaaðila. Þar getur einnig verið um að ræða hefðbundnar framkvæmdir, sem byggðar eru á hefðbundnum útboðum, en í þeim tilvikum byggist sérstök fjáröflun þá alfarið á sérstöku ríkisframlagi eða lántöku sem felur í sér að ríkið greiðir framkvæmdina á lengri tíma en nú er venjan.

Nefnd um einkaframkvæmd, sem samgönguráðherra skipaði á síðasta ári, hefur nýlega skilað skýrslu til ráðherra þar sem m.a. er sett fram eftirfarandi álit:

- a. Markaðir tekjustofnar til samgöngumála standa að margra mati ekki undir brýnum framkvæmdum. Því er mikilvægt að finna fjáröflunarleiðir til þess að sinna slíkum samgönguframkvæmdum.
- b. Með einkaframkvæmd, sem byggist á veggjöldum, má auka tekjur til vegamála. Einkaframkvæmd er að mati nefndarinnar álitleg leið í samgönguframkvæmdum, ef hún að núvirði er ódýrari kostur en eiginframkvæmd, ef hagkvæm leið til gjaldtöku er fyrir hendi og annar kostur er um leiðarval, þegar sértækri gjaldtöku er beitt. Með þeim hætti hefur einkaframkvæmd ekki áhrif á röð annarra framkvæmda. Tryggt verði að jafnræðis og gagnsæis verði gætt við val á framkvæmdaraðilum.
- c. Til greina kemur að vinna einstök arðsöm eða brýn verkefni í einkaframkvæmd þótt veggjald og bein framlög þriðja aðila standi ekki undir öllum kostnaði. Nefndin telur koma til álita að uppfylltum tilteknum skilyrðum að ganga til samstarfs við áhugaaðila um einkaframkvæmd ef hann tryggir fjármagn til verksins í formi veggjalds eða beinna framlaga sem standa a.m.k. undir 90% framkvæmdakostnaðar. Þannig hefði einkaframkvæmd óveruleg áhrif á röð annarra framkvæmda. Tryggja verður að útboðsreglum ríkisins verði fylgt og jafnræðis og gagnsæis verði gætt við val á framkvæmdar- og/eða rekstraraðila.
- d. Auka þarf gagnsæi ákvarðana í samgönguframkvæmdum. Hugað verði að breyttu vinnulagi við röðun framkvæmda þar sem tvinnuð verði saman núverandi markmiðsáðferð annars vegar og kostnaðar-/ábatagreining hins vegar.

Í upphafi þessa kafla var staðhæft að ýmsum brýnum verkefnum í samgöngumálum verði ekki sinnt nema til komi aukin fjáröflun. Auk einkaframkvæmdar sem álitlegar leiðar til fjármögnunar er bent á nýja gjaldtöku af umferðinni er miðist við stund og stað notkunar vegakerfisins. Enn fremur er ástæða til þess að kanna þá leið til hlítar að taka langtímalán til arðbærra og sérstaklega skilgreindra brýnna samgönguverkefna. Gefi almenn staða efnahags- og atvinnumála tilefni til eru vandséð rök fyrir því að fresta arðbærum samgönguframkvæmdum þannig að samfélagið fari á mis við þann ábata sem af þeim hlýst.