

# Tillaga til þingsályktunar

## um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2013–2016.

(Lögð fyrir Alþingi á 143. löggjafarþingi 2013–2014.)

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 33/2008, að á árunum 2014–2016 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við eftirfarandi verkefnaáætlun sem er hluti af og innan ramma samgönguáætlunar fyrir árin 2011–2022 þar sem mörkuð er stefna og markmið sett fyrir allar greinar samgangna á gildistíma áætlunarinnar.

### 1. VEG- OG HAFNAÁÆTLUN.

#### 1.1. Vegagerðin, fjármál.

##### 1.1.1 Tekjur og framlög.

<i>Tekjur og framlög. Verðlag fjárlaga 2014, millj. kr.</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Samtals</b>
<b>06-651 Vegagerðin</b>				
Bensingjald	7.400	7.622	7.851	22.873
Þungaskattur, kílómetragjald	820	845	870	2.535
Olíugjald	7.000	7.210	7.426	21.636
Vitagjald	266	274	282	822
Viðskiptafærsla vegna afskrifta markaðra tekna	75	75	75	225
Viðskiptahreyfing	-752	0	0	-752
<b>Markaðar tekjur samtals</b>	<b>14.809</b>	<b>16.026</b>	<b>16.504</b>	<b>47.339</b>
Framlag til innanlandsflugs	262	338	348	948
Framlag til almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu	914	914	914	2.742
Framlag til Norðfjarðarganga	3.170	3.060	3.380	9.610
Framlag til Dýrafjarðarganga	0	0	200	200
Framlag til Seyðisfjarðarganga	30	50	70	150
Framlag til jarðganga undir Húsavíkurhöfða	850	850	0	1.700
Framlag til nýrrar Vestmannaeyjaferju	250	0	0	250
Framlag til sjóvarnargarða	106	109	113	328
Framlag til vitabygginga	29	30	30	89
Önnur framlög	0	1.931	1.711	3.642
<b>Bein framlög úr ríkissjóði alls</b>	<b>5.611</b>	<b>7.282</b>	<b>6.765</b>	<b>19.658</b>
<b>Greiðslur úr ríkissjóði samtals</b>	<b>20.420</b>	<b>23.308</b>	<b>23.269</b>	<b>66.997</b>

<i>Tekjur og framlög. Verðlag fjárlaga 2014, millj. kr.</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Samtals</b>
<b>Sértekjur</b>				
Almennar sértekjur	385	385	385	1.155
Tekjur af Landeyjahöfn	10	10	10	30
<b>Sértekjur samtals</b>	<b>395</b>	<b>395</b>	<b>395</b>	<b>1.185</b>
<b>Til ráðstöfunar alls</b>	<b>20.815</b>	<b>23.703</b>	<b>23.664</b>	<b>68.182</b>

## **06-662 Hafnarframkvæmdir**

<b>Framlag úr rikissjóði</b>	<b>1.186</b>	<b>1.030</b>	<b>1.093</b>	<b>3.309</b>
------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------

### **1.1.2 Skipting útgjalda.**

<i>Verðlag fjárlaga 2014. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Samtals</b>
<b>Gjöld</b>				
<b>06-651 Vegagerðin</b>				
<b>Rekstur Vegagerðarinnar</b>				
1.01 Almennur rekstur				
Yfirstjórn, skrifstofuhald o.fl.	418	431	444	1.293
Vaktstöð siglinga	289	297	306	892
Viðhald vita og leiðsögukerfa	143	147	152	442
1.02 Innheimtukostnaður markaðra tekna	81	81	81	243
<b>Rekstur samtals</b>	<b>931</b>	<b>956</b>	<b>983</b>	<b>2.870</b>
<b>1.41 Rekstur Landeyjahafnar</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>31</b>
<b>Þjónusta, styrkir, rannsóknir og viðhald</b>				
1.07 Þjónusta	3.447	4.050	4.200	11.697
1. Viðhald vegmerkinga				
2. Samningar við sveitarfélög				
3. Viðhaldssvæði				
4. Vetrarviðhald				
1.11 Styrkir til ferja og sérleyfishafa	1.480	1.525	1.570	4.575
1. Ferjur				
2. Sérleyfi á landi				
1.12 Styrkir til almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu	914	914	914	2.742
1.13 Styrkir til innanlandsflugs	262	338	348	948
1.21 Rannsóknir	146	150	155	451
<b>Þjónusta, styrkir og rannsóknir</b>	<b>6.249</b>	<b>6.977</b>	<b>7.187</b>	<b>20.413</b>

<i>Verðlag fjárlaga 2014. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Samtals</b>
5.10 Viðhald	5.000	5.450	5.500	15.950
1. Veggöng				
2. Viðhald, bundið slitlag				
3. Viðhald malarvega				
4. Styrkingar og endurbætur				
5. Brýr og varnargarðar				
6. Umferðaröryggi				
7. Vatnaskemmdir				
8. Viðhald girðinga				
9. Frágangur gamalla efnisnáma				
10. Minjar og saga				
<b>Viðhald samtals</b>	<b>5.000</b>	<b>5.450</b>	<b>5.500</b>	<b>15.950</b>
<b>Stofnkostnaður, vegir</b>				
6.10 Framkvæmdir (stofnkostnaður)				
<b>Stofn- og tengivegakerfi</b>				
1. Almenn verkefni	2.987	4.566	4.946	12.499
2. Tengivegir, malbik	750	930	950	2.630
3. Breikkun brúa		100	100	200
4. Jarðgöng	3.210	3.060	3.380	9.650
4.1 Jarðgöng, Bakki	650	1.050	0	1.700
5. Öryggisaðgerðir í jarðgöngum	180	0	0	180
<b>Stofn- og tengivegir samtals</b>	<b>7.777</b>	<b>9.706</b>	<b>9.376</b>	<b>26.859</b>
<b>Annað en stofn- og tengivegir</b>				
1. Héraðsvegir	70	70	70	210
2. Landsvegir utan stofnvegakerfis	100	100	100	300
3. Styrkvegir	50	50	50	150
4. Reiðvegir	60	60	60	180
5. Smábrýr	38	40	40	118
6. Girðingar	50	50	50	150
7. Samgöngurannsóknir	20	20	20	60
<b>Annað en stofn- og tengivegir samtals</b>	<b>388</b>	<b>390</b>	<b>390</b>	<b>1.168</b>
<b>6.60 Vitabyggingar</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>89</b>
<b>6.80 Sjóvarnargarðar</b>	<b>106</b>	<b>109</b>	<b>112</b>	<b>327</b>
<b>6.81 Vestmannaeyjaferja</b>	<b>250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>250</b>
<b>Afskrift markaðra tekna</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>225</b>
<b>Sértekjur</b>	<b>-395</b>	<b>-395</b>	<b>-395</b>	<b>-1.185</b>
	<b>Samtals 06-651</b>	<b>20.420</b>	<b>23.308</b>	<b>23.269</b>
				<b>66.997</b>
Greitt úr ríkissjóði	5.411	7.282	6.765	19.458
Innheimt af ríkistekjum	14.934	15.951	16.429	47.314
Viðskiptahreyfingar	75	75	75	225
<b>Samtals</b>	<b>20.420</b>	<b>23.308</b>	<b>23.269</b>	<b>66.997</b>

<i>Verðlag fjárlaga 2014. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Samtals</b>
<b>06-662 Hafnarframkvæmdir</b>				
1.01 Almennur rekstur	13	13	13	39
6.70 Hafnabótasjóður	215	421	460	1.096
6.72 Landeyjahöfn	607	353	382	1.342
6.73 Húsavíkurhöfn	348	238	233	819
6.76 Ferjubryggjur	3	5	5	13
<b>Samtals 06-662</b>	<b>1.186</b>	<b>1.030</b>	<b>1.093</b>	<b>3.309</b>
<b>Greitt úr ríkissjóði</b>	<b>1.186</b>	<b>1.030</b>	<b>1.093</b>	<b>3.309</b>

## 1.2 Stofn- og tengivegir.

Vegnr.	Kaflannr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Veg- tegund	Kostnaður millj. kr.	2014 VV 15.900	2015 VV 15.900	2016 VV 15.900	2017+ Framhald	Oryggi	Greiðfermi	Umhverfi	Bygðamál
<b>SUDURSVÆÐI I</b>													
Undirbúningur verka utan áætlunar													
1		Hringvegur			180	60	60	60					
v6-v9		Um Hornafjarðarfliót	16	C8	4.250			88	x	X	X	X	X
b2		Múlakvísl		C8	1.075	234				X	X	X	X
d4-d5		Norðaustan Selfoss, brú á Ölfusá	5	C8	4.500			100	x	X	X	X	X
d8		Um Hellisheiði		B15,5	2.100	140	800			X	X	X	X
249		Pórsmerkurvegur											
01		Breikkun brúar á Seljalandsá		C8	38			38		X	X		
286		Hagabraut											
01		Landvegur-Heiðarvegur	4	C7	200			200		X	X		
355		Reykjavegur											
01		Biskupstungnabraut-Laugarvatnsvegur	8	C8	700		250	450	x	X	X	X	X
3405		Grafarbakkavegur											
01		Hrunavegur-Hverabakki											
						40							
<b>Samtals Suðursvæði I</b>						<b>474</b>	<b>1.110</b>	<b>936</b>					

Vegnr.	Kaflarnir	Vegheiti Kafalaheiti	Lengd kafla [km]	Veg- tegund	Kostnaður millj. kr.	2014 VV 15.900	2015 VV 15.900	2016 VV 15.900	2017+ Framhald	Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Bygðamál
<b>SUDURSVÆÐI II (Reykjavík og Suðvestursvæði)</b>													
41	15	Undirbúningur verka utan áætlunar Reykjanesbraut			180	60	60	60					
48		Undirgöng í Kópavogi Kjósarskarðsvegur		A34	320		320				X		
411		Hvalfjörður-Þingvallavegur Arnarnesvegur		C7	750			300	x	X	X		
415		Reykjanesbraut-Fifuhvamsvegur Álfanesvegur			600		500	100		X	X		
04		Hafnarfjarðarvegur-Bessastaðavegur Sundabraut*	4,5	A22	900		106			X	X		X
450		Bætt umferðarfleði, almenningsamgöngur Umferðarstýring á höfuðborgarsvæðinu Öryggisaðgerðir Hjóla- og göngustígar Göngubrýr og undirgöng				100	200	200	x	X	X	X	
						0	50	30	x	X	X	X	
						100	100	100	x	X	X	X	
						200	250	250	x	X	X	X	
						100	100	100	x	X	X	X	
						<b>560</b>	<b>1.686</b>	<b>1.140</b>					

**Samtals Suðursvæði II**

\* Leitað verður leida til að fjármagna Sundabraut með aðkomu einkaafila.

Vegnr.	Kaflarnir	Vegheiti Kafilaheiti	Lengd kafila [km]	Veg- tegund	Kostnaður millj. kr.	2014 VV 15.900	2015 VV 15.900	2016 VV 15.900	2017+ Framhald	Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Bygðamáli
<b>VESTURSVÆÐI</b>													
		Undirbúningur verka utan áætlunar			180	60	60	60					
52		Uxahryggjavegur						200	x	X	X		
60		Ýmsir staðir		C8	900								
		Vestfjarðavegur											
25–28		Um Gufuldalssveit		C8	Óvíst	50		300	x	X	X		X
31–33		Eiði–Kjálkafljörður	16,1	C8	3.850	1.340	400			X	X		X
61		Djúpvegur											
36–39		Súðavíkurhlíð, snjóflóðavarnir		C8				130	x	X	X		X
643		Strandavegur											
02		Djúpvegur–Drangnesvegur				55							
04		Um Bjarnarfjarðarháls	3,8	C7	620		200	420	x	X	X		X
		<b>Samtals Vestursvæði</b>				<b>1.455</b>	<b>710</b>	<b>1.110</b>					
<b>NORÐUR- OG AUSTURSVÆÐI</b>													
		Undirbúningur verka utan áætlunar			180	60	60	60					
1		Hringvegur											
r6		Jökulsá á Fjöllum	0,0	C8	1.100		400	700		X	X		X
u4–u5		Um Berufjarðarbotn	4,7	C8	990		200	400	x	X	X		
85		Norðausturvegur											
40–43		Vopnafj. – Brunahvammsháls		C8		106							
862		Dettifossvegur											
02–04		Dettifossvegur vestri – Norðausturvegur	30,0	C8	1.800	200	400	600	x	X	X		X
		<b>Samtals Norður- og Austursvæði</b>				<b>366</b>	<b>1.060</b>	<b>1.760</b>					
		<b>SAMTALS STOFN- OG TENGIVEGIR</b>				<b>2.855</b>	<b>4.566</b>	<b>4.946</b>					

Vegnr.	Kaflannr.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Veg- tegund	Kostnaður millj. kr.	2014 VV 15.900	2015 VV 15.900	2016 VV 15.900	2017+ Framhald	Öryggi	Greiðfærni	Umhverfi	Bygðamál
<b>SAMEIGINLEGT OG ÓSKIPT</b>													
		Samgöngurannsóknir	20		20		20	20	x				
		Öryggisáðgerðir í jarðgöngum	180							X	X		
		Tengivegir, malbik	750		930		930	950	x	X	X	X	
		Breikkun brúa			100		100	100	x	X	X		
		Héraðsvegir	70		70		70	70	x				
		Landsvegir utan stofnvegakerfis	100		100		100	100	x				
		Styrkvegir	50		50		50	50	x				
		Reiðvegir	60		60		60	60	x				
		Smábrýr	38		40		40	40	x	X	X		
		Girðingar	50		50		50	50	x	X			
		<b>Samtals sameiginlegt og óskipt</b>	<b>1.318</b>		<b>1.420</b>		<b>1.420</b>	<b>1.440</b>					
<b>SAMTALS STOFNKOSTNAÐUR 4.173 5.986 6.386</b>													
<b>JARÐGANGAÁÆTLUN</b>													
60		Vestfjarðavegur						200	x	X	X		X
39		Dýrafjarðargöng	11,8	T8,5	7.500								
92		Norðfjarðarvegur						3.100	x	X	X		X
09		Norðfjarðargöng	16,0	T8,5	12.000	3.170	3.000						
93		Seyðisfjarðarvegur						50		X	X		X
02-03		Fjarðarheiðargöng		T8,5	20.000	30	50	70					
		Sameiginlegur jarðgangakostnaður				10	10	10	x				
		<b>Samtals jarðgangaáætlun</b>				<b>3.210</b>	<b>3.060</b>	<b>3.380</b>					
<b>UTAN ÞJÓDVEGAKERFIS</b>													
		Jarðgöng, Bakki				650	1.050						
		<b>Samtals utan þjóðvegakerfis</b>				<b>650</b>	<b>1.050</b>						
<b>SAMTALS STOFNKOSTNAÐUR, STOFN- OG TENGIVEGIR OG JARÐGÖNG 8.033 10.096 9.766 27.895</b>													



### 1.3 Hafnarframkvæmdir 2014–2016 Sundurlíðun einstakra gjaldaliða.

#### 1.3.1 Stofnkostnaður.

Tafla 1. Hafnamannvirki, heildarfjárveitingar (millj. kr.).

Kjördæmi	Hafnir /hafnasamlög	2014	2015	2016	Samtals
<b>Hafnamannvirki, ríkishluti framkvæmda</b>					
	Ríkishluti framkvæmda innan grunnnets, tafla 2	148,3	318,8	446,1	913,2
	Ríkishluti framkvæmda utan grunnnets, tafla 4	66,2	102,5	13,7	182,4
	<b>Ríkishluti framkvæmda alls</b>	<b>214,5</b>	<b>421,3</b>	<b>459,8</b>	<b>1.095,6</b>
<b>Fjárheimildir</b>					
	Fjárveiting á fjárlögum	214,5	421,3	459,8	1.095,6
	Ónotaðar fjárheimildir í upphafi tímabils				
	<b>Fjárveiting alls til rástöfunar</b>	<b>214,5</b>	<b>421,3</b>	<b>459,8</b>	<b>1.095,6</b>

#### Hafnir í grunnneti, ríkisstyrktar.

Tafla 2. Fjárveitingar til hafna í grunnneti, nýframkvæmdir (millj. kr.).

Kjördæmi	Hafnir/hafnasamlög	2014	2015	2016	Samtals	Skýringar
<b>Norðvesturkjördæmi</b>						
	Grundarfjörður	0,0	0,0	5,1	5,1	Dýpkun í Suðurrhöfn.
	Stykkishólmur	0,0	0,0	9,9	9,9	Dýpkun við flotbryggjur og víðar.
	Vesturbyggð (Patreksfjörður, Bíldudalur)	16,1	10,7	0,0	26,8	P. Griótörm við Oddann 2014, flotbryggja 2015. B: Lengja flotbryggju 2015.
	Ísafjarðarbær (Ísafjörður)	0,0	0,0	13,3	13,3	Viðhaldsdýpkun innsiglingarrennu.
	Bolungarvík	22,8	76,7	0,0	99,5	2014 og 2015: Endurbygging stálþils við Brjót. 2015: Grundargarður endurbygging.
	Skagaströnd	30,3	36,8	0,0	67,1	Endurbygging Ásgarðs.
	Skagafjörður (Sauðárkrókur)	0,0	0,0	22,2	22,2	Viðhaldsdýpkun, innsigling og höfn.
		<b>69,2</b>	<b>124,2</b>	<b>50,5</b>	<b>243,9</b>	

Kjördæmi	2014	2015	2016	Samtals	Skýringar
<b>Hafnir/hafnasamlög</b>					
<b>Norð austurkjördæmi</b>					
Hafnasamlag Norðurlands (Akureyri)	15,0	131,3	270,5	416,8	Hafnsögubátur.
Langanesbyggð (Þórshöfn)	37,0	0,0	0,0	37,0	Dýpkun á innsiglingu og höfn.
Djúpvogur	0,0	13,1	0,0	13,1	Trébryggja endurbyggð og lengd.
	<b>52,0</b>	<b>144,4</b>	<b>270,5</b>	<b>466,9</b>	
<b>Suðurkjördæmi</b>					
Hornafjörður	23,3	24,0	24,7	72,0	Viðhaldsdýpkun.
Vestmannaeyjar	0,0	0,0	82,5	82,5	Viðhaldsdýpkun í innsiglingu og höfn. Endurbygging Hörgeyrargarðs.
Þorlákshöfn	0,0	22,2	0,0	22,2	Viðhaldsdýpkun.
Sandgerði	0,0	0,0	15,2	15,2	Endurbygging Suðurgarðs.
	<b>23,3</b>	<b>46,2</b>	<b>122,4</b>	<b>191,9</b>	
<b>Óskipt</b>					
Viðhaldsdýpkanir og viðhald skjólgarða	3,8	4,0	2,7	10,5	
<b>Fjarveitingar til hafna í grunnneti alls</b>	<b>148,3</b>	<b>318,8</b>	<b>446,1</b>	<b>913,2</b>	

**Tafla 3. Sundurliðun framkvæmda í höfnum í grunnneti.**

*Skýringar:* Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn.

*Verðlag fjárlaga 2014. Fjárhæðir í millj. kr.*

Höfn Verkefni	2014	2015	2016	Hluttur ríkissj.
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>				
<b>Grundarfjörður</b>				
Dýpkun hafnarsvæðis í suðurhöfn, viðhaldsdýpkun (um 5.000 m <sup>3</sup> )			8,5	75%
<b>Stykkishólmur</b>				
Dýpkun hafnar við flotbryggjur og víðar (um 10.000 m <sup>3</sup> )			13,8	90%
<b>Vesturbyggð</b>				
<i>Patreksfjörður:</i>				
Grjótörn við Oddann endurbyggð og styrkt á um 160 m kafla (um 3.900 m <sup>3</sup> )	27,0			75%
Flotbryggja (50 m)		24,4		40%
<i>Bíldudalur:</i>				
Lengja flotbryggju (20 m)		9,3		40%
<b>Ísafjarðarbær</b>				
<i>Ísafjörður:</i>				
Viðhaldsdýpkun, innsiglingarrenna (um 15.000 m <sup>3</sup> )			22,3	75%
<b>Bolungarvík</b>				
Endurbygging stálþils við Brjót, fremri hluti (78 m, dýpi -9 m) undirbúningur, langir og þekja (2.300 m <sup>2</sup> )	71,6	109,6		40%
Grundargarður, endurbygging á u.þ.b. 300 m kafla (24.000 m <sup>3</sup> )		70,0		75%
<b>Skagatrönd</b>				
Endurbygging Ásgarðs, u.þ.b. 140 m þil, dýpi 4–6 m	95,0	115,4		40%
<b>Skagafjörður</b>				
<i>Sauðárkrókur:</i>				
Viðhaldsdýpkun, innsigling og höfn (um 25 þús. m <sup>3</sup> )			37,1	75%
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>				
<b>Hafnasamlag Norðurlands</b>				
<i>Akureyri:</i>				
Hafnsögubátur með a.m.k. 40 tonna togkrafti (upphæð án vsk.)	20,0	175,1	360,7	75%
<b>Langanesbyggð</b>				
<i>Þórshöfn:</i>				
Dýpkun í innsiglingu og innan hafnar, snúningssvæði 160 m (um 16.000 m <sup>2</sup> , 60.000 m <sup>3</sup> )	77,4			60%
<b>Djúpivogur</b>				
Flotbryggja		41,2		40%
<b>SUÐURKJÖRDÆMI</b>				
<b>Hornafjörður</b>				
Viðhaldsdýpkun í höfn (um 25.000 m <sup>3</sup> /ár)	39,0	40,2	41,4	75%
<b>Vestmannaeyjar</b>				
Viðhaldsdýpkun í innsiglingu og höfn (um 45.000 m <sup>3</sup> )			74,3	75%
Endurbygging Hörgaeyrargarðs			63,7	75%

*Verðlag fjárlaga 2014. Fjárhæðir í millj. kr.*

<b>Höfn</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Hluttur ríkissj.</b>
<b>Verkefni</b>				
<b>Þorlákshöfn</b>				
Viðhaldsdýpkun í innsiglingu og höfn (um 30.000 m <sup>3</sup> )		37,1		75%
<b>Sandgerði</b>				
Endurbygging Suðurgarðs (endurraða 150 m kafla fremst og bæta í grjóti – um 1.000 m <sup>3</sup> )			25,5	75%
<b>Óskipt</b>				
Viðhaldsdýpkanir og viðhald skjólgarða	6,4	6,7	4,6	75%
<b>Samtals áætlað í grunnneti</b>	<b>336,4</b>	<b>629,0</b>	<b>651,9</b>	

## Hafnir utan grunnnets, ríkisstyrktar.

Tafla 4. Fjárveitingar til hafna utan grunnnets, nýframkvæmdir (millj. kr.).

Kjördæmi	2014	2015	2016	Samtals	Skýringar
<b>Hafnir/hafnasamlög</b>					
<b>Norðvesturkjördæmi</b>					
Norðurfjörður	1,0	18,5	0,0	19,5	Dýpkun smábátahafnar. Garðsendaljós. Viðlega fyrir smábáta.
Drangsnes	15,8	0,0	0,0	15,8	Endurbygging austurenda bryggju í Kokkálsvík.
Hólmavík	0,0	66,5	13,7	80,2	Endurbygging stálþils. Fíjótandi öldubryjótur.
	16,8	85,0	13,7	115,5	
<b>Norðausturkjördæmi</b>					
Hafnasamlag Norðurlands (Hjalteyri)	4,8	0,0	0,0	4,8	Sandfangari
Norðurþing (Kópasker, Raufarhöfn)	22,5	0,0	0,0	22,5	K. Endurbygging skjólgarðs. R: Endurbygging trébryggju, smábátahöfn.
Borgarfjörður eystri	9,0	0,0	0,0	9,0	Endurbyggja brimvörn á garði út í Hafnarhólma.
Breiðdalsvík	12,2	16,6	0,0	28,8	Grijótvörn í bryggjustæði gömlu bryggju. Endurbygging skjólgarðs.
	48,5	16,6	0,0	65,1	
<b>Óskipt</b>					
Viðhaldsdýpkanir og viðhald skjólgarða	0,9	0,9	0,0	1,8	
<b>Fjárveitingar til hafna utan grunnnets alls</b>	<b>66,2</b>	<b>102,5</b>	<b>13,7</b>	<b>182,4</b>	

**Tafla 5. Sundurliðun framkvæmda í höfnum utan grunnnets.**

*Skýringar:* Frumáætlun Vegagerðarinnar um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisauka-skattur meðtalinn.

*Verðlag fjárlaga 2014. Fjárhæðir í millj. kr.*

Höfn Verkefni	2014	2015	2016	Hluttur ríkissjóðs
<b>Norðvesturkjördæmi</b>				
<b>Norðurfjörður</b>				
Dýpkun smábátahafnar, innsigling og innan hafnar um 700 m <sup>2</sup> svæði í -2,5 m		12,4		90%
Garðsendaljós á stóra garð	1,4			90%
Viðlega fyrir smábáta efst við stóra garð (20 m flotbryggja)		13,4		90%
<b>Drangsnæs</b>				
Bryggja Kókkálsvík, endurbryggja austurenda (12 m harðviðarbryggja, dýpi 4 m)	22,0			90%
<b>Strandabyggð, Hólmavík</b>				
Endurbýgging stálþils upp frá hausnum (50 m dýpi, 6 m), lagnir og þekja (1000 m <sup>2</sup> )		74,2	19,1	90%
Fljótandi öldubríjótur frá enda austurgarðs til að skýla smábátaaðstöðu (30 x 3 m flot)		18,5		90%
<b>Norðausturkjördæmi</b>				
<b>Hafnasamlag Norðurlands</b>				
<i>Hjalteyri:</i>				
Sandfangari til að draga úr viðhaldsdýpkun (20 m garður – 1.600 m <sup>3</sup> )	8,0			75%
<b>Norðurþing</b>				
<i>Kópasker:</i>				
Endurbýgging skjólgarðs, endurraða og bæta í 4–5 m <sup>3</sup> /m (um 2.000 m <sup>3</sup> )	11,0			75%
<i>Raufarhöfn:</i>				
Trébryggja smábátahöfn, austurhluti endurbýggður (50 m, dýpi 3 m)	50,0			40%
<b>Borgarfjörður eystri</b>				
Garður út í Hafnarhólma, endurbryggja brimvörn (um 55 m – 1.500 m <sup>3</sup> af stórgrýti)	15,0			75%
<b>Breiðdalsvík</b>				
Grjótvörn í bryggjustæði gömlu bryggju (1.000 m <sup>3</sup> ) og öldubríjótur (3 x 20 m flot)	17,0			90%
Endurbýgging skjólgarðs, endurraða og bæta í stórgrýti (um 3.000 m <sup>3</sup> )		27,8		
<b>Óskipt</b>				
Viðhaldsdýpkanir og viðhald skjólgarða	1,5	1,5		75%
<b>Samtals utan grunnnets</b>	<b>125,9</b>	<b>147,8</b>	<b>19,1</b>	

**Tafla 6. Fjárveitingar til sjóvarna (millj. kr.).**

<b>Kjördæmi</b>	<b>Sveitarfélag</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Samtals</b>
<b>Norðvesturkjördæmi</b>					
	Akraneskaupstaður	18,8			18,8
	Hvalfjarðarsveit	10,0			10,0
	Snæfellsbær	13,2			13,2
	Dalabyggð			10,1	10,1
	Reykholahreppur			9,8	9,8
	Vesturbyggð	6,0			6,0
	Strandabyggð	6,0			6,0
	Skagaströnd, sveitarfélag			11,2	11,2
	Skagabyggð			14,4	14,4
	Skagafjörður, sveitarfélag		8,5		8,5
		<b>54,0</b>	<b>8,5</b>	<b>44,4</b>	<b>106,9</b>
<b>Norðausturkjördæmi</b>					
	Dalvíkurbyggð		18,1		18,1
	Svalbarðsstrandarhreppur		5,4		5,4
	Grýtubakkahreppur	17,5			17,5
	Norðurþing (Húsavík)	20,1			20,1
	Borgarfjarðahreppur			9,6	9,6
		<b>37,6</b>	<b>23,5</b>	<b>9,6</b>	<b>70,7</b>
<b>Suðurkjördæmi</b>					
	Hornafjörður		17,5		17,5
	Mýrdalshreppur			43,8	43,8
	Árborg, sveitarfélag			9,7	9,7
	Sandgerðisbær		22,9		22,9
	Gerðahreppur		33,8		33,8
			<b>74,2</b>	<b>53,5</b>	<b>127,7</b>
<b>Suðvesturkjördæmi</b>					
	Álftanes, sveitarfélag	14,6			14,6
		<b>14,6</b>			<b>14,6</b>
<b>Óskipt</b>					
			3,2	5,2	8,4
<b>Sjóvarnir samtals</b>					
		<b>106,2</b>	<b>109,4</b>	<b>112,7</b>	<b>328,3</b>
<b>Sjóvarnir, fjárveiting</b>					
		<b>106,2</b>	<b>109,4</b>	<b>112,7</b>	<b>328,3</b>
<b>Fjárveiting alls til ráðstöfunar</b>					
		<b>106,2</b>	<b>109,4</b>	<b>112,7</b>	<b>328,3</b>

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

*Skýringar:* Frumáætlun Vegagerðarinnar um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisauka-skattur meðtalinn.

*Verðlag fjárlaga 2014. Fjárhæðir í millj. kr.*

<b>Sveitarfélag</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Hluttur ríkissj.</b>
<b>Verkefni, sjóvarnir</b>				
<b>Norðvesturkjördæmi</b>				
<b>Akraneskaupstaður</b>				
Langisandur, Merkjaklöpp – Sólmundarhöfði (hækkun/styrking 300 m, lenging 50 m – 4100 m <sup>3</sup> )	18,4			7/8
Hesthúsasvæði við Blautós austari hluti (100 m – 600 m <sup>3</sup> )	3,1			7/8
<b>Hvalfjarðarsveit</b>				
Ytri Hólmur I, við Býla I–V (60 m – 900 m <sup>3</sup> )	4,6			7/8
Skipanes í Leirársveit, vörn við bakkafót norðan á nesinu (150 m – 1000 m <sup>3</sup> )	6,8			7/8
<b>Snæfellsbær</b>				
Hellnar við Gróuhól (100 m – 1.200 m <sup>3</sup> )	6,2			7/8
Vestan Gufuskála, við Írskrabrunn (50 m – 900 m <sup>3</sup> )	4,6			7/8
Ólafsvík, norðan við Ólafsbraut 55 (90 m – 675 m <sup>3</sup> grjót)	4,3			7/8
<b>Dalabyggð</b>				
Sjövörn við Ægisbraut, styrking (250 m – um 2.000 m <sup>3</sup> )			10,9	7/8
<b>Reykhólahreppur</b>				
Flatey, sjövörn við gamla þorpið (um 25–30 m – 600 m <sup>3</sup> )			10,6	7/8
<b>Vesturbyggð</b>				
Bíldudalur, við Arnarbakka 8 (um 80 m – 1.000 m <sup>3</sup> )	6,9			7/8
<b>Strandabyggð</b>				
Hólmavík, sjövörn við Rifshaus framlengd (105 m – 1.300 m <sup>3</sup> )	6,9			7/8
<b>Skagaströnd, sveitarfélag</b>				
Norðan við Réttarholt, sjövörn við Landsendarétt (200 m – 2.200 m <sup>3</sup> )			12,8	7/8
<b>Skagabyggð</b>				
Víkur, milli fjárhúss og sögunarhúss (180 m – 2.000 m <sup>3</sup> )			11,3	7/8
Kálfshamarsvík, eiðið nær landi (80 m – 1.000 m <sup>3</sup> )			5,1	7/8
<b>Skagafjörður, sveitarfélag</b>				
Reykir á Reykjaströnd, við Grettislaug (70 m – 900 m <sup>3</sup> )		7,5		7/8
Hraun í Fljótum við Stakkgarðshólma (20 m – 300 m <sup>3</sup> )		2,2		7/8
<b>Norðausturkjördæmi</b>				
<b>Dalvíkurbyggð</b>				
Árskógssandur, vestan hafnar, lengja vörn í norður (80 m – 1.600 m <sup>3</sup> )		10,6		7/8
Árskógssandur, Brimnes, framan við fjárhús (80 m – 1.500 m <sup>3</sup> )		10,0		7/8
<b>Svalbarðsstrandahreppur</b>				
Norðan tjarnar (100 m – 1.000 m <sup>3</sup> )		6,2		7/8
<b>Grýtubakkahreppur</b>				
Grenivík, endurbyggja 80 m sjövörn og lengja í norður (80–150 m, 3.500 m <sup>3</sup> )	20,0			7/8



Verðlag fjárlaga 2014. Fjárhæðir í millj. kr.

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2014	2015	2016	Hluttur ríkissj.
<b>Norðurþing</b>				
Húsavíkurbakkar, endurbyggja sjóvörn suður frá sláturhúsi (400m – 4.000 m <sup>3</sup> )	23,0			7/8
<b>Borgarfjarðarhreppur</b>				
Við Merki í átt að Sæbakka (150 m – 2.000 m <sup>3</sup> )			11,0	7/8
<b>Suðurkjördæmi</b>				
<b>Hornafjörður</b>				
Suðurfjörur, rofvörn (um 175 m – 2.300 m <sup>3</sup> )		20,0		7/8
<b>Mýrdalshreppur</b>				
Sjóvörn austan Víkurár, sandfangari, undirbúningur (um 1/5 af framkvæmd)			50,0	7/8
<b>Árborg, sveitarfélag</b>				
Eyrbakki, endurbygging sjóvarnar móts við Eyrargötu 49 (80 m – 1.200 m <sup>3</sup> )			6,2	7/8
Flóðvörn neðan við Baugstaðarjómabúið (80 m – 1.600 m <sup>3</sup> )			4,9	7/8
<b>Sandgerðisbær</b>				
Norðurkotstjörn, endurbyggja og styrkja vörn við æðarvarp (300 m – 2.200 m <sup>3</sup> )		10,8		7/8
Eykjarhólmi – Hólkot, sunnan Setbergs (um 100 m – 1.500 m <sup>3</sup> )		7,7		7/8
Sunnan Hvalsnestorfu við Hrossatjörn (100 m – 1.500 m <sup>3</sup> )		7,7		7/8
<b>Gerðahreppur</b>				
Vestan bílaplans hjá Garðskagavita, endurbyggja vörnina (85 m – 1.300 m <sup>3</sup> )			6,2	7/8
Nesfiskur – Lambastaðavör, endurbyggja vörn á þremur stöðum (alls um 350 m – 3.500 m <sup>3</sup> )		17,5		7/8
Golfvöllur Leiru, endurb. vörn meðfram innri hluta 4. brautar (um 300 m – 3.000 m <sup>3</sup> )		15,0		7/8
<b>Suðvesturkjördæmi</b>				
Álfanes, sveitarfélag				
Endurygging sjóvarnar til móts við Hákotsvör, hækka og styrkja garð (75 m – 500 m <sup>3</sup> )	2,7			7/8
Endurbygging sjóvarnar til móts við Blikastíg (80 m – 800 m <sup>3</sup> )	4,3			7/8
Norður frá Kasthúsatjörn, styrkja sjóvörn og endurbyggja (um 200 m – 1.800 m <sup>3</sup> )	9,6			7/8
<b>Óskipt</b>				
Óskipt til sjóvarna		3,6	5,9	7/8
<b>Heildarkostnaður við sjóvarnir samtals</b>	<b>121,4</b>	<b>125,0</b>	<b>128,7</b>	

**2 FLUGMÁLAÁÆTLUN.****2.1 Flugvellir og flugleiðsögubjónusta, fjármál.**

<i>Verðlag fjárlaga 2014, millj. kr.</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Samtals</b>
<b>2.1.1 Tekjur og framlög</b>				
<b>Framlag af almennum skatttekjum</b>	<b>1.563,2</b>	<b>1.784,2</b>	<b>1.784,2</b>	<b>6.917,6</b>
<b>Tekjur og framlög alls</b>	<b>1.563,2</b>	<b>1.784,2</b>	<b>1.784,2</b>	<b>6.917,6</b>
<b>2.1.2 Gjöld</b>				
<b>Rekstur og þjónusta</b>				
Isavia ohf.	1.414,2	1.414,2	1.414,2	5.728,6
<b>Rekstur samtals</b>	<b>1.536,0</b>	<b>1.784,2</b>	<b>1.784,2</b>	<b>5.728,6</b>
<b>Stofnkostnaður og viðhald</b>				
Viðhald	120,0	209,0	197,0	677,0
Keflavíkurflugvöllur	0	0	0	0
Aðrir alþjóðaflugvellir í grunnneti	0	13,0	58,0	98,0
Aðrir flugvellir í grunnneti	0	89,0	46,0	198,0
Aðrir flugvellir og landingarstaðir	0	0	20,0	20,0
Sameiginleg verkefni	29,0	59,0	49,0	196,0
<b>Stofnkostnaður og viðhald samtals</b>	<b>149,0</b>	<b>370,0</b>	<b>370,0</b>	<b>1.189,0</b>
<b>Gjöld samtals</b>	<b>1.563,2</b>	<b>1.784,2</b>	<b>1.784,2</b>	<b>6.917,6</b>

<i>Verðlag fjárlaga 2014, millj. kr.</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>VIÐHALD</b>			
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundin slitlög)	97,0	188,0	165,0
Byggingar og búnaður	15,0	13,0	24,0
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávíka	8,0	8,0	8,0
<b>Samtals viðhald</b>	<b>120,0</b>	<b>209,0</b>	<b>197,0</b>
<b>STOFNKOSTNAÐUR</b>			
<b>AÐRIR ALÞJÓÐAFLUGVELLIR</b>			
<b>Reykjavík</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	21,0
Flugvernd	0,0	0,0	0,0
<b>Akureyri</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	8,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugvernd	0,0	0,0	0,0

<i>Verðlag fjárlaga 2014, millj. kr.</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Egilsstaðir</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	5,0	5,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	32,0
Flugvernd	0,0	0,0	0,0
<b>Aðrir alþjóðaflugvellir samtals</b>	<b>0,0</b>	<b>13,0</b>	<b>58,0</b>
<b>AÐRIR FLUGVELLIR Í GRUNNETI</b>			
<b>Vestmannaeyjar</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	10,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	4,0	0,0
<b>Ísafjörður</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	7,0	0,0
<b>Þingeyri</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	0,0
<b>Bíldadalur</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	0,0
<b>Gjögur</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	61,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	0,0
<b>Sauðárkrókur</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	0,0
<b>Grímsey</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	4,0
<b>Þórshöfn</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	0,0

<i>Verðlag fjárlaga 2014, millj. kr.</i>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>Vopnafjörður</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	17,0	32,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	0,0
<b>Hornafjörður</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	0,0
<b>Aðrir flugvellir í grunnneti samtals</b>	<b>0,0</b>	<b>89,0</b>	<b>46,0</b>
<b>AÐRIR LENDINGARSTAÐIR</b>			
Nýframkvæmdir vegna flugbrauta og öryggissvæða	0,0	0,0	0,0
Nýframkvæmdir vegna bygginga	0,0	0,0	0,0
Viðhald flugbrauta og hlaða	0,0	0,0	20,0
Viðhald bygginga	0,0	0,0	0,0
Ljósabúnaður	0,0	0,0	0,0
Flugleiðsögubúnaður	0,0	0,0	0,0
<b>Aðrir lendingarstaðir samtals</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>20,0</b>
<b>2.2.1 SAMEIGINLEG VERKEFNI</b>			
AIS/GPS/Flugprófanir/Upplýsingaþjónusta	9,0	9,0	9,0
Þróun og frumátlanir	0,0	16,0	8,0
Til leiðréttingar og brýnna verkefna	20,0	34,0	32,0
<b>Sameiginleg verkefni samtals</b>	<b>29,0</b>	<b>59,0</b>	<b>49,0</b>

### 3. SAMGÖNGUSTOFA. STJÓRNSÝSLA OG EFTIRLIT SAMGÖNGUMÁLA.

#### 3.1 Fjármál Samgöngustofu.

##### Samgöngustofa, fjármál.

<i>Verðlag fjárlaga 2014, millj. kr.</i>	2014	2015	2016	Samtals
<b>3.1.1. TEKJUR OG FRAMLÖG</b>				
<b>Framlag af almennum skatttekjum</b>	<b>684,0</b>	<b>723,1</b>	<b>763,4</b>	<b>2.170,6</b>
<b>Ríkistekjur</b>				
<b>Rekstrartekjur</b>	<b>242,1</b>	<b>242,1</b>	<b>242,1</b>	<b>726,3</b>
<b>Markaðar tekjur</b>	<b>378,1</b>	<b>378,1</b>	<b>378,1</b>	<b>1.134,3</b>
<b>Sértekjur</b>	<b>396,6</b>	<b>396,6</b>	<b>396,6</b>	<b>1.189,8</b>
<b>Til ráðstöfunar alls</b>	<b>1.700,8</b>	<b>1.739,9</b>	<b>1780,2</b>	<b>5.221,0</b>
<b>3.1.2 GJÖLD</b>				
<b>Rekstur og þjónusta</b>				
Rekstur	<b>1.700,8</b>	<b>1.739,9</b>	<b>1780,2</b>	<b>5.221,0</b>
Stjórnsýsla				
Eftirlit með innlendum aðilum				
Eftirlit með erlendum aðilum				
Öryggisáætlanir				
Verndarmálefni				
Skrár í umsjón Samgöngustofu				
Rannsóknir og þróun				
Umhverfismál				
Neytendamál				
<b>Gjöld samtals</b>	<b>1.700,8</b>	<b>1.739,9</b>	<b>1780,2</b>	<b>5.221,0</b>

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

#### INNGANGUR.

Samkvæmt lögum nr. 33/2008, um samgönguáætlun, skal innanríkisráðherra leggja fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar á fjögurra ára fresti um samgönguáætlun þar sem mörkuð skal stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna næstu tólf árin. Núgildandi samgönguáætlun tekur til árana 2011–2022. Jafnhliða skal leggja fram fjögurra ára áætlun sem lýsi fyrst og fremst fyrirhuguðum verkefnum sem unnin skulu innan ramma tólf ára samgönguáætlunar á næstu árum. Þessa áætlun skal endurskoða á tveggja ára fresti.

Tillaga þessi um samgönguáætlun fyrir árin 2013–2016 er endurskoðuð og uppfærð verkefnaáætlun fyrir seinni hluta fyrsta tímabils og fyrri hluta annars tímabils stefnumótandi samgönguáætlunar 2011–2022, lögð fram sem tillaga til þingsályktunar samkvæmt lögum.

Á árinu 2013 urðu miklar breytingar á stjórnskipulegri stöðu samgöngustofnana, þ.e. Flugmálastjórnar Íslands, Siglingastofnunar, Umferðarstofu og Vegagerðarinnar. Þær breytingar urðu að Flugmálastjórn, Siglingastofnun og Umferðarstofa voru sameinaðar í eina stofnun, Samgöngustofu. Jafnframt voru færð verkefni frá Vegagerðinni til Samgöngustofu er snúa að eftirliti og leyfisveitingum og frá Siglingastofnun til Vegagerðarinnar voru færð verkefni er snúa að hafnargerð. Tilgangurinn var að skilja á milli stjórnsýslu og eftirlits í samgöngumálum þannig að Samgöngustofa fer nú með stjórnsýslu og eftirlit samgöngumála og Vega-

gerðin fer með framkvæmdir í samgöngum, að undanskildum flugvöllum og flugleiðsögu sem sinnt er af Isavia ohf.

Þrátt fyrir að samgönguáætlun taki til árána 2013–2016 hafa verkefni ársins 2013 verið unnin samkvæmt áður samþykktri samgönguáætlun fyrir árin 2011–2014, að teknu tilliti til fjárlaga og fjáráukalaga þess árs. Gerð verður grein fyrir þeim verkefnum í skýrslu ráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar 2013.

Í greinargerð með tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022 (í 393. máli á 140. löggjafarþingi) er að finna ítarlega umfjöllun um stefnumótun í samgöngumálum, skipulag þeirra, forsendur, spár um þróun lykilstærða, grunnnet samgöngukerfisins og fjármál áætlunarinnar. Þau verkefni og áherslur sem nú eru sett fram í tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2013–2016 eru í samræmi við stefnu samgönguáætlunar 2011–2022.

## 1. VEG- OG HAFNAÁÆTLUN.

Eftir sameiningu samgöngustofnana 1. júlí 2013 eru fjárveitingar til Vegagerðarinnar á tveimur fjárlaganúmerum: 06-651 Vegagerðin og 06-662 Hafnarframkvæmdir. Eftir sameininguna sér Vegagerðin um framkvæmdahlið vega- og hafnamála á Íslandi en Samgöngustofa sér um stjórnsýsluhliðina. Frá gömlu Vegagerðinni eru farin verkefni eins og umferðar-efirlit og leyfisveitingar en í staðinn eru komin verkefni sem snúa að nýbyggingu, viðhaldi og rekstri hafna, vita og sjóvarnargarða.

Þau verkefni sem hér eru kynnt spanna árin 2014–2016 en verkefni ársins 2013 voru unnin samkvæmt áður samþykktri samgönguáætlun fyrir árin 2011–2014. Niðurstöðutölur veg- og hafnaáætlunar eru ekki fjarri tölum í tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2013–2016, sem lögð var fyrir Alþingi á 141. löggjafarþingi 2012–2013 (575. mál), en náði ekki fram að ganga. Töluverðar breytingar hafa þó verið gerðar á innbyrðis skiptingu milli verkefna. Þær helstu eru:

- Fjárfestingaáætlun fyrri ríkisstjórnar fellur út.
- Framlag til jarðgangagerðar er aukið.
- Framlag kemur til jarðganga undir Húsavíkurhöfða og framkvæmda við Húsavíkurhöfn.
- Framlag til almennra hafnaframkvæmda (Hafnabótasjóðs) er lækkað í fjárlögum á árinu 2014. Gerð er tillaga um að hluta lækkunarinnar verði mætt með flutningi fjármagns frá Landeyjahöfn.
- Framlag til viðhalds vega og þjónustu, einkum vetrarþjónustu, er hækkað á árunum 2015 og 2016.

### 1.1 Fjármál.

#### Fjármagn til vegagerðar og verðlagsforsendur.

Fjárhæðir veg- og hafnaáætlunar á árinu 2014 eru í samræmi við samþykkt fjárlög fyrir það ár.

Greiðslur úr ríkissjóði til Vegagerðarinnar samkvæmt lið 06-651 eru 20.420 millj. kr. á árinu 2014 og við þær bætast 395 millj. kr. sértekjur þannig að til ráðstöfunar eru 20.815 millj. kr. Samsvarandi tala fyrir árið 2015 er áætluð 23.703 millj. kr. og 23.664 millj. kr. fyrir árið 2016.

Framlög til liðarins 06-662 Hafnarframkvæmdir á árinu 2014 eru 1.186 millj. kr. Samsvarandi tala fyrir árið 2015 er áætluð 1.030 millj. kr. og 1.093 millj. kr. fyrir árið 2016.

Áætlunin er á verðlagi fjárlaga 2014 eða vísitölu áætlana 15.900. Nokkrir liðir eru þó hækkaðir um 3% milli ára. Nokkur óvissa er um verðlagsþróunina en væntingar eru um að árleg verðbólga fari ekki mikið yfir 3%

### 1.1.1 Tekjur og framlög.

Vegagerðin fær bæði fé af mörkuðum tekjustofnum og með beinum framlögum úr ríkissjóði. Í fjárlögum fyrir 2014 er gert ráð fyrir að innheimta markaðra tekna skili 15.561 millj. kr. en þar af fái Vegagerðin til ráðstöfunar 14.809 millj. kr. Samsvarandi tala fyrir 2015 er áætluð 16.026 millj. kr. og 16.504 millj. kr. á árinu 2016 og gert er ráð fyrir að öll innheimtan komi til ráðstöfunar þau árin.

Bein framlög úr ríkissjóði eru 6.797 millj. kr. á árinu 2014, 5.611 millj. kr. til Vegagerðarinnar en 1.186 millj. kr. til hafnarframkvæmda. Samsvarandi tala fyrir 2015 er áætluð 8.247 millj. kr. og 7.757 millj. kr. á árinu 2016.

Áætlaðar sértekjur Vegagerðarinnar eftir sameiningu stofnana eru 395 millj. kr. á ári.

### Markaðar tekjur.

Á árinu 2014 er áætlað að innheimta markaðra tekna verði sem hér segir: Bensíngjald 7.400 millj. kr., kílómetragjald (þungaskattur) 820 millj. kr., olíugjald 7.000 millj. kr. og vitagjald 266 millj. kr. Gert er ráð fyrir að 752 millj. kr. verði skildar eftir í ríkissjóði 2014. Reiknað er með 3% árlegri hækkun markaðra tekna 2015 og 2016.

Á undanförunum árum hafa gjaldskrár markaðra tekna ekki hækkað í takt við verðlag. Þetta hefur rýrt tekjustofna Vegagerðarinnar verulega. Ef gjaldskrár markaðra tekjustofna Vegagerðarinnar hefðu verið hækkaðar í takt við verðlag eins og flestar aðrar opinberar gjaldskrár væru tekjustofnarnir að skila hátt í 25 milljörðum kr. á ári í stað 16 milljarða kr.

### Framlag úr ríkissjóði.

Vegagerðin fær árlega til ráðstöfunar framlög úr ríkissjóði til viðbótar mörkuðum tekjum. Framlög þessi eru gjarnan eyrnamerkt ákveðnum verkefnum.

Skipting beinu framlaganna á árinu 2014 er í stórum dráttum eftirfarandi: Framlag til innanlandsflugs 262 millj. kr., framlag til almenningsamganga á höfuðborgarsvæðinu 914 millj. kr., framlag til jarðgangagerðar 3.200 millj. kr., framlag til Húsavíkurhafnar og jarðganga undir Húsavíkurhöfða 1.198 millj. kr., framlag til nýrrar Vestmannaeyjaferju 250 millj. kr. og önnur framlög, einkum til hafna, vita og sjóvarnargarða, 973 millj. kr.

Reiknað er með að önnur framlög þurfi að hækka á árunum 2015 og 2016 nema til komi hækkun á gjaldskrár markaðra tekna.

### Sértekjur.

Sértekjur koma einkum til af sölu á þjónustu og vörum til utanaðkomandi aðila. Reiknað er með að þóknun siglingasviðs fyrir umsjón og eftirlit með hafnaframkvæmdum verði um 205 millj. kr. en önnur sala verði 190 millj. kr. Samtals er reiknað með 395 millj. kr. sértekjum á ári.

### 1.1.2 Rekstur Vegagerðarinnar.

#### Almennur rekstur.

Fyrir sameiningu samgöngustofnana náði þessi liður eingöngu yfir yfirstjórn Vegagerðarinnar, skrifstofuhald og sameiginlegan undirbúningskostnað verkefna. Eftir sameiningu heyrir kostnaður vegna vaktstöðvar siglinga og viðhalds vita og leiðsögukerfa nú einnig undir þennan lið.

### Yfirstjórn Vegagerðarinnar, skrifstofuhald o.fl. (1.01.1).

Til þessa liðar telst eftirfarandi starfsemi: Yfirstjórn Vegagerðarinnar, mannvirkjasvið, fjármálasvið, þróunarsvið, stoðsvið og siglingasvið. Starfsfólk á þessum sviðum sér um stjórnun stofnunarinnar, fjármál hennar, bókhald, almennt skrifstofuhald, fjárhags- og rekstraráætlanir, kostnaðareftirlit, lögfræðileg málefni, starfsmannamál, gerð áætlana, gerð veghönnunarreglna og ýmsar rannsóknir.

Verkefnin sem undir þennan lið heyra 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 kostnaðarsamari. Þá vex stöðugt þörfin fyrir gerð viðmiðunarreglna og annarra grunnagna, 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 einnig orðin mjög umfangsmikil.

Með sameiningu stofnana og tilkomu siglingasviðs Vegagerðarinnar hafa bæst við rekstur hennar eftirfarandi verkefni:

*Hafnarannsóknir (hafnir, líkantilraunir og grunnkort):* Undir þennan lið falla frumrannsóknir. Þar er m.a. átt við gerð grunnkorta af hafnarsvæðum, dýptarmælingar, jarðvegsathuganir, straumfræðirannsóknir, undirstöðurannsóknir á sjólagi og strandbreytingum, líkantilraunir og hagkvæmniathuganir. Þegar rannsóknir eru komnar á það stig að unnt er að taka ákvörðun um staðsetningu mannvirkis, gerð og byggingarefni telst frumrannsókn lokið.

Næsta verkefni í líkantilraun tengist rannsóknnum á Landeyjahöfn. Um er að ræða sandburðar- og siglingalíkan.

Óskað hefur verið eftir frumrannsóknnum, m.a. á eftirtöldum stöðum:

- Bolungarvík, að mæla upp Grundargarð og meta þörf endurbyggingar.
- Sauðárkrókur, rannsóknarmæling til athugunar á virkni sandfangara.
- Norðurþing, athugun á möguleikum til að hefna sandburð í Húsavíkur- og Kópaskershöfn.
- Þórshöfn, athugun á stækkunarmöguleikum.
- Fjarðabyggð, rannsóknir vegna stækkunar og endurskipulagningar Norðfjarðarhafnar og á aðstæðum til hafnargerðar við Eyri í Reyðarfirði.
- Hornafjörður, kannaðir verði möguleikar á nýrri innsiglingu við Hornafjarðarós.

Á sumum stöðunum getur athugun leitt til þess að farið verði í líkantilraunir. Í samgönguáætlun er ekki gert ráð fyrir fjármunum til líkantilrauna á þessu tímabili og því þarf sérfrjávaitingur í slík verkefni.

*Strandrannsóknir:* Undir þennan lið fellur m.a. öflun ýmissa grunnupplýsinga, mælingar og rannsóknir sem stuðla að öryggi sjófarenda og íbúa á strandsvæðum og grunnrannsóknir sem nýtast við hönnun hafnarmannvirkja, sjóvarnargarða og annarra mannvirkja við stendur landsins. Að auki má nefna rannsóknir á umhverfissvænum og endurnýjanlegum orkugjöfum og rannsóknir sem stuðla eiga að minnkaðri losun gróðurhúsalofttegunda frá skipum. Helstu verkefnaflokkar eru:

- *Öldurannsóknir:* Þessar rannsóknir tengjast öldufarsreikningum og rannsóknnum á efnisflutningum og frumáætlunum. Helstu verkefni eru öldufars- og efnisburðarrannsóknir, landbrot við Vík í Mýrdal og við Jökulsá á Breiðamerkursandi og rannsóknir til að tryggja aukið dýpi fyrir stærri fiskiskip í innsiglingunni til Hafnar í Hornafirði.
- *Umhverfissrannsóknir:* Lögð verður sérstök áhersla á verkefni er tengjast siglingu stórra skipa í íslenskri efnahagslögsögu. Helstu verkefni eru: Upplýsingakerfi um veður og sjólag og sjávarföll. Rek stórra skipa, hafiss og mengandi efna ásamt könnun á sjávarflöð-



um. Rannsóknir á hækun sjávarborðs af völdum veðurfarsbreytinga og undirstöðukönnun á virkjun vinds, öldu og sjávarfalla.

- *Þjónustuverkefni*: Hér er um að ræða ýmis verkefni sem seld eru viðskiptavinum Vegagerðarinnar. Kaupendur þjónustunnar eru fyrst og fremst hafnarsjóðir og útgerðir. Undir þennan lið falla t.d. hönnun, umsjón og eftirlit með hafnarframkvæmdum og sjóvörnum, tækjaleiga og rekstrarvörur vegna innsiglingarljósa í eigu hafnarsjóða. Fjárveiting til þessa liðar er 418 millj. kr. á árinu 2014.

#### **Vaktstöð siglinga (1.01.2).**

Vaktstöð siglinga starfar samkvæmt lögum nr. 41/2003. Í gildi er þjónustusamningur við Neyðarlínuna ohf. um rekstur vaktstöðvarinnar. Vegagerðin hefur fjárhagslegt og faglegt eftirlit með rekstrinum og ber ábyrgð á starfseminni.

Fjárveiting til þessa liðar er 289 millj. kr. á árinu 2014

#### **Viðhald vita og leiðsögukerfa (1.01.3).**

Undir þennan lið fellur rekstur vitakerfisins ásamt rekstri vöktunar- og upplýsingakerfa fyrir siglingar og fiskveiðar í íslensku efnahagslögsögunni, þ.m.t. rekstur leiðréttingarstöðva fyrir GPS, rekstur sjálfvirkis auðkenniskerfis skipa, og móttaka upplýsinga frá LRIT (Long Range Identification and Tracking) um gervihnetti. Einnig umsjón með rekstri rafræns tilkynningakerfis skipa (SafeSeaNet) og rekstur upplýsingakerfisins um veður og sjólag.

Fjárveiting til þessa liðar er 143 millj. kr. á árinu 2014

#### **Innheimtukostnaður markaðra tekna (1.02).**

Vegagerðin skal greiða í ríkissjóð 0,5% af innheimtu markaðra tekna í ríkissjóð. Um er að ræða 81 millj. kr. á árinu 2014

#### **Rekstur Landeyjahafnar (1.41).**

Um er að ræða áætlaðan árlegan kostnað við rekstur hafnarmannvirkja og farþegaaðstöðu fyrir utan viðhaldsdýpkun hafnarinnar sem er inni í stofnkostnaði.

#### **1.1.3 Þjónusta, styrkir, rannsóknir og viðhald.**

##### **Styrkir til almenningsamgangna (1.11, 1.12 og 1.13).**

Fjárveiting til almenningsamgangna er samtals 2.656 millj. kr. samkvæmt fjárlögum fyrir árið 2014. Allir samningar um almenningsamgöngur eru gerðir til margra ára í senn og því verðbættir.

##### **Styrkir til ferja og sérleyfishafa (1.11).**

Fjárveiting til þessa liðar er 1.480 millj. kr. á árinu 2014.

##### **Ferjur (1.11.1).**

Af þessum lið eru greiddir rekstrarstyrkir til rekstraraðila ferja á leiðum sem falla undir ákvæði vegalaga svo og kostnaður við nýbyggingu og viðhald ferja sem eru í eigu ríkisins, lögboðnar tryggingar o.fl.

Alls eru fimm ferjuleiðir greiddar af þessum lið: Vestmannaeyjaferja, Breiðafjarðarferja, Hríseyjarferja, Grímseyjarferja og Mjóafjarðarferja.

Þessi liður hefur þurft á viðbótarfjárveitingum að halda frá árinu 2010 þegar ljóst varð að núverandi Vestmannaeyjaferja, Herjólfur, gæti ekki notað hina nýju Landeyjahöfn nema

hluta úr ári. Bæði er það vegna sandburðar inn í höfnina og einnig vegna þess að reiknað var með að nýtt grunnristara skip tæki við af gamla Herjólfri þegar höfnin yrði tekin í notkun. Nú er verið að skoða ýmsar mögulegar lausnir en líklega verður farið í að hanna nýja ferju á árinu 2014. Ljóst er að þessi aukni kostnaður verður viðvarandi þar til lausn finnst.

#### **Sérleyfi á landi (1.11.2).**

Af þessum lið eru greiddir styrkir til sérleyfisaksturs. Unnið hefur verið að endurskipulagningu á sérleyfisakstri undanfarin ár með það fyrir augum að sveitarfélög og samtök sveitarfélaga taki að sér skipulagningu og umsjón sérleyfisaksturs innan sinna svæða á grundvelli þjónustusamninga við Vegagerðina og fái til þess ákveðin framlög frá ríkinu. Búið er að ganga frá samningum og landshlutasamtök hafa nú þegar tekið við þessu verkefni.

#### **Styrkir til almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu (1.12).**

Samningur hefur verið gerður við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu og rekstur almenningsamgangna og markvissar stuðningsaðgerðir í 10 ára tilraunaverkefni en þess í stað komi frestun stórra vegaf framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Samningurinn gildir til ársins 2022.

Þessi liður er fjármagnaður af kolefnisgjaldi og er fjárveitingin 914 millj. kr. á árinu 2014. Reiknað er með sömu upphæð árin 2015 og 2016.

Samningar hafa einnig verið gerðir við samtök sveitarfélaga aðliggjandi landshluta um tilraunaverkefni um tengingu þeirra við höfuðborgarsvæðið með almenningsamgöngum sem gilda út árið 2014.

#### **Styrkir til innanlandsflugs (1.13).**

Áætlunarflug er styrkt til alls sex áfangastaða á landinu. Þeir eru Bíldudalur, Gjögur, Grímsey, Þórshöfn, Vopnafjörður og Höfn í Hornafirði.

Fjárveiting til þessa liðar er 262 millj. kr. á árinu 2014. Reiknað er með að nýtt útboð fari fram árið 2014.

#### **Upplýsingaþjónusta (1.01.2).**

Upplýsingasöfnun um ástand vegakerfisins og umferð hefur farið mjög vaxandi á undanförunum árum. Jafnframt hefur þörf á upplýsingagjöf til vegfarenda vaxið hröðum skrefum og kostnaður þar með. Samfara þessari þróun hefur viðamikil uppbygging á tækjabúnaði til gagnasöfnunar við vegi átt sér stað. Tækjabúnaðurinn sendir reglulega upplýsingar um veður og umferð, sem og myndir af aðstæðum á hverjum stað. Upplýsingarnar eru síðan nýttar af starfsmönnum Vegagerðarinnar til að ákveða aðgerðir í vetrarþjónustu, starfsmönnum upplýsingaþjónustu vegna upplýsingagjafar fyrir vegfarendur og síðan af vegfarendum sjálfum á netinu, textavarpinu og í upplýsinganúmeri til að greina og meta aðstæður vegna ferða um vegi landsins. Þróaður hefur verið öflugur skráningarhugbúnaður þar sem færð, ástand og aðstæður sem og itarupplýsingar fyrir viðkomandi stað eru skráðar og þeim miðlað til vegfarenda.

#### **Viðhald og þjónusta (5.10 og 1.07).**

*Lýsing:* Viðhald þjóðvegakerfisins felur í sér að varðveita þau verðmæti sem liggja bundin í vegakerfinu ásamt því að uppfylla gildandi reglur um burðarþol og vegbreiddir. Viðhald þjóðvega tekur einnig til þjónustu sem miðar að því að tryggja greiða og örugga umferð.

*Umfang:* Umfang verkefnisins tekur til verkefna á 12.945 km löngu þjóðvegakerfi (stofnvegir 4.929 km, tengivegir 3.006 km, héraðsvegir 3.174 km, landsvegir 1.936 km) og felur í sér eftirtalda þætti:

– Viðhald bundinna slitlaga	5.10
– Viðhald malarvega	5.10
– Styrkingar og endurbætur	5.10
– Brýr og varnargarðar	5.10
– Veggöng	5.10
– Viðhald vegmerkinga	1.07
– Samningar við sveitarfélög	1.07
– Viðhaldssvæði	1.07
– Vetrarviðhald	1.07
– Umferðaröryggi	5.10
– Vatnsskemmdir og ófyrirséð	5.10
– Viðhald girðinga	5.10
– Frágangur gamalla efnisnáma	5.10
– Minjar og saga	5.10

*Ástand:* Þjóðvegakerfið er byggt upp á löngum tíma og misvel í stakk búið til að gegna hlutverki sínu. Stöðug aukning umferðar, aukinn umferðarhraði og ekki síst aukin þungaumferð á þjóðvegum leiðir af sér sífellt meiri þörf fyrir öruggari og betur gerða vegi. Vegir sem byggðir voru fyrir 20–30 árum uppfylla ekki lengur þær kröfur sem gerðar eru til burðarþols, breiddar og umferðaröryggis. Kröfur vegfarenda eru einnig sífellt að aukast og ætlast er til að umferð geti gengið greiðlega allan sólarhringinn árið um kring.

*Fjárþörf:* Árleg fjárþörf til viðhalds og þjónustu þjóðvega er metin um 11.000 millj. kr. ef horft er til lágmarksaðgerða í styrkingum og endurbótum. Markmiðin voru að hægt væri að hverfa frá þungatakmörkunum á Hringvegi, fyrst á leiðinni Reykjavík–Akureyri, og síðan á öllum Hringveginum. Núverandi fjárveitingar nægja varla til að verja vegakerfið skemmdum og halda uppi viðunandi þjónustu. Frekari endurbótum er því frestað um sinn. Samkvæmt tillögu þessari er áætlað að hækka árlegar fjárveitingar til viðhalds og þjónustu um 1 milljarð kr. árið 2015 og 1,25 milljarða kr. árið 2016, miðað við fjárveitingu ársins 2014. Að öðru leyti er vísað til tólf ára samgönguáætlunar 2011–2022.

### **Viðhald á bundnu slitlagi.**

*Lýsing:* Verkefnið felur í sér endurnýjun og viðgerðir á bundnu slitlagi á stofnvegum, tengivegum og héraðsvegum. Verkefnið er bæði fólgið í viðgerðum á stökum skemmdum sem þarf að sinna með stuttum fyrirvara allt árið og yfirlögnum yfir eldri slitlög til að viðhalda verðmæti vegarins.

*Umfang:* Lengd bundins slitlags á þjóðvegum var um 5.368 km í árslok 2011 eða nálægt 35 milljónir m<sup>2</sup>. Yfir 95% af umferðinni aka nú á bundnu slitlagi sem að stærstum hluta er klæðing. Malbik er nú einungis á umferðarmestu vegunum eða aðeins á um 9% af flatarmáli bundins slitlags. Umferðarmörk milli klæðingar og malbiks eru um þrjú þúsund bílar á sólarhring (ÁDU). Um 50 km af vegum eru nú með klæðingarslitlagi en þyrftu að vera malbikaðir.

*Ástand:* Fram til ársins 2010 svaraði árleg endurnýjun bundinna slitlaga til 10–12% af flatarmáli eða 3,4–3,5 milljónum m<sup>2</sup>. Það samsvaraði því að slitlag væri endurnýjað á 8–10 ára fresti. Hækkun á verði asfalts umfram annað verðlag hefur gert það að verkum að fjárveitingar til viðhalds á bundnu slitlagi nægja nú einungis til endurnýjunar á um 6–7% af flatar-

máli á hverju ári og því einungis til endurnýjunar á 12–14 ára fresti, en það er langt umfram endingartíma slitlaganna. Niðurstaða árlegrar ástandsskoðunar sýnir að ástand slitlags hefur versnað undanfarin ár. Til þess að auka endingu er nauðsynlegt að vinna að tveimur markmiðum. Í fyrsta lagi að endurbæta klæðingarslitlag með því að nota betra og þar af leiðandi dýrara steinefni og vanda betur vinnubrögð við lögn slitlags. Í öðru lagi að leggja malbik í stað klæðingar á vegi sem eru með yfir þrjú þúsund bíla umferð. Malbik er 6–7 sinnum dýrara en klæðing sem yfirlögn, en á móti kemur lengri ending og auk þess eykst burðarþol veganna þar sem malbikið hefur meiri styrk en klæðingin.

### **Viðhald malarvega.**

*Lýsing:* Verkefnið felur í sér endurnýjun, viðgerðir, viðgerðir á vegöxlum (hliðarsvæðum við akbraut), heflun og rykbindingu á malarslitlagi á stofnvegum, tengivegum og héraðsvegum. Verkefnið felst bæði í viðgerðum á stökum skemmdum sem þarf að sinna með stuttum fyrirvara allt árið, viðhaldi á festu og sléttleika yfirborðsins með rykbindingu og heflun og endurnýjun slitlags og efnis í öxlum til að viðhalda verðmætum vegarins.

*Umfang:* Lengd stofnvega, tengivega og héraðsvega með malarslitlagi er um 5.690 km en innan við 5% af umferðinni aka eftir þeim. Auk þess eru landsvegir 1.680 km og fá minna en lágmarksviðhald.

*Ástand:* Á undanförunum árum hefur verið endurnýjað malarslitlag á um 9–10% af lengd malarvega árlega. Það samsvarar því að slitlag sé endurnýjað á 10–11 ára fresti. Niðurstaða ástandsskoðunar sýnir að ástand þessara slitlaga stendur engan veginn undir þeim kröfum sem vegfarendur gera.

### **Styrkingar og endurbætur.**

*Lýsing:* Þessum lið er ætlað að kosta styrkingar og endurbætur á stofnvegum, tengivegum og héraðsvegum. 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. Auk þess er um að ræða endurbætur víða á vegakerfinu vegna breyttrar og aukinnar notkunar og breytinga á umferðarmynstri. Liður þessi nær einnig til viðhalds og endurbóta á áningarstöðum.

*Umfang:* Fyrir rúmum 30 árum hófst að verulegu marki uppbygging vega með bundnu slitlagi á þeim leiðum þar sem umferð var mest. Eðlilegur endingartími burðarlags er talinn vera um 20 ár og vegna þeirra miklu verðmæta sem liggja í þessum vegum er nauðsynlegt að áhersla sé lögð á að viðhalda þeim. Þörfin fyrir endurbætur er því mikil og mun fara vaxandi, sérstaklega þegar horft er til þeirrar miklu lengingar á vegum með bundnu slitlagi sem varð á níunda áratug síðustu aldar. Samhliða styrkingu þarf að breikka þessa elstu vegi og lagfæra umhverfi þeirra og öryggisbúnað. Enn er stór hluti umferðarminni tengi- og héraðsvega með malarslitlagi og margir gerðir fyrir mjög litla og léttu umferð. Því er mikil þörf fyrir styrkingu þessara vega á meðan ekki fæst fjármagn til endurbyggingar þeirra.

*Ástand:* Í samræmi við markmið samgönguáætlunar hefur verið unnið að rannsóknum á aðferðum við styrkingu og breikkun vega á hagkvæman hátt. Samkvæmt samgönguáætlun er markmið viðhalds, auk þess að varðveita þau verðmæti sem bundin eru í vegakerfinu, að endurbæta þá vegi sem ekki uppfylla gildandi veghönnunarreglur um breidd, burðarþol og umferðaröryggi.

Um 2.100 km af stofn- og tengivegum með bundnu slitlagi uppfylla ekki veghönnunarreglur sem nú er unnið eftir við gerð nýrra vega. Stærsti hluti þessara vega er 6,5 m breiður en ætti samkvæmt núgildandi reglum að vera 8–9 m. Nokkur hluti vegakerfisins er 7,5 m

breiður en ætti samkvæmt stöðlum að vera 9–10 m. Þegar gamall vegur er breikkaður er í mörgum tilfellum jafnframt nauðsynlegt að endurbæta burðarlagið til þess að lengja um leið endingartíma þess. Eðlilegt er að leggja malbik í stað klæðingar á þá vegi þar sem umferð er mest. 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 á umhverfi veganna.

### **Brýr og varnargarðar.**

*Lýsing:* Í verkefninu felst að viðhalda öllum brúm á þjóðvegum og varnargörðum sem gerðir hafa verið til að leiða vatn undir brýrnar.

*Umfang:* Á þjóðvegum eru í notkun 1.194 brýr lengri en 4 m og er heildarlengd þeirra um 30,9 km. Af þessum brúm eru 698 einbreiðar og 496 með tveimur eða fleiri akreinum. Endurstofnverð brúa er um 70.000 millj. kr. en vegna þess að meðalaldur þeirra er ríflega 38 ár er verðmæti þeirra metið á um 32.000 millj. kr. að teknu tilliti til afskrifta (verðlag janúar 2013). Auk þess að viðhalda brúm er þessum fjárveitingalið ætlað að viðhalda varnargörðum við brýr.

*Ástand:* Mikil þörf er fyrir endurnýjun á brúm á þjóðvegum, bæði vegna aldurs og þess að margar þeirra uppfylla ekki kröfur sem nú eru gerðar til umferðaröryggis, sérstaklega vegna breiddar og burðarþols. Viðhald varnargarða hefur verið vaxandi verkefni, m.a. vegna þess að rennsli vatnsfalla frá jöklum er að aukast vegna bráðnunar þeirra og jafnframt eru farvegir jökulvatna að breytast.

### **Veggöng.**

*Lýsing:* Verkefnið felst í rekstri, endurbótum og viðhaldi á jarðgöngum og vegskálum, svo og vöktun, eftirliti og rekstri á öryggiskerfi og öðrum þeim þáttum er varða öryggi vegfaranda sem um þessi mannvirki fara.

*Umfang:* Heildarlengd jarðganga er nú 37,6 km (43,4 km með Hvalfjarðargöngum sem Spölur rekur).

*Ástand:* Ástand jarðganga á landinu er nokkuð mismunandi, búnaður er misumfangsmikill og þar af leiðandi er rekstur og viðhald einstakra ganga mjög breytilegur, m.a. milli ára.

*Fjárþörf:* Gerð er kostnaðaráætlun fyrir rekstur og viðhald hverra ganga. Eftir 2012 var áætluð árleg fjárþörf til reksturs þeirra og eðlilegs viðhalds 150–170 millj. kr. Samkvæmt reglugerð nr. 992/2007, um öryggiskröfur fyrir jarðgöng, skal Vegagerðin hafa lokið endurbótum á jarðgöngum sem voru í notkun við gildistöku reglugerðarinnar eigi síðar en 30. apríl 2014. Áætlaður kostnaður við endurbæturnar var í ársbyrjun 2012 400 millj. kr. Unnið var fyrir 145 millj. kr. á árinu 2013 og eru eftirstöðvar um 255 millj. kr. og mun sá kostnaður verða fjármagnaður af nýframkvæmdum.

### **Viðhald vegmerkinga.**

*Lýsing:* Undir þennan lið fellur allur stofn-, viðhalds- og rekstrarkostnaður við umferðarmerki og kantstíkur, svo og viðhalds- og rekstrarkostnaður við veglýsingu, götuvatna, yfirborðsmerkingar, vegrið og ristarhlið. Undir þennan lið falla einnig upplýsingaskilti, svo sem á áningarstöðum.

*Umfang:* Í vegakerfinu eru um 57 þúsund umferðarmerki, 290 þúsund kantstíkur og 27 þúsund snjóstíkur. Lengd vegriða er um 280 km utan Reykjavíkur og um 50 km innan höfuðborgarsvæðisins. Um 330 km vega eru lýstir upp með veglýsingu. Alls er um að ræða 10.300 ljósastaura og 11.000 lampa með uppsett aflu um 2 MW alls. Upplýst umferðarmerki eru um

200. Alls eru umferðarljós á 106 stöðum en ljósín eru alls um 1.250. Um 4.700 km þjóðvega eru með merktri miðlínu og kantlínur eru á 400 km (máluð lengd 750 km) en þyrftu að vera á 1400 km (máluð lengd 1.750 km). Fjöldi ristarhliða er um 2200. Á landinu eru yfir 800 vegamót með leiðamerkjum, 190 áningarstaðir, 36 vigtunarstaðir og 239 skráð útskot. Á áningarstöðunum eru 260 borð, 250 upplýsingatöflur og 180 söguskilti.

*Astand:* Nokkuð hefur áunnist í að bæta merkingar, þ.m.t. stikun og yfirborðsmerkingar, á undanförunum árum en nokkuð er í land til að viðunandi geti talist. Með bættum vegum, aukinni umferð, auknum hraða og settum markmiðum um bætt umferðaröryggi hafa kröfur aukist verulega. Yfirborðsmerkingar aukast á hverju ári með lengingu bundinna slitlaga og kröfur hafa aukist mjög um bætt umferðaröryggi, m.a. með auknum vegriðum á varasömum stöðum, svo og með betri sýnileika og endurskini vegmerkinga.

### **Samningar við sveitarfélög.**

*Lýsing:* Undir þennan lið fellur kostnaður við minni háttar viðhald og rekstur, þ.m.t. vetrarþjónustu og lýsingu þeirra vega sem skráðir eru sem þjóðvegir samkvæmt vegaskrá og eru í þéttbýli. Almenn er miðað við að veghald sé með sambærilegu sniði og í aðliggjandi vegakerfi, þ.e. með þeim hætti að gildandi öryggisstöðlum og reglugerðum sé fylgt, mannvirkjum sé haldið útlitslega og rekstrarlega í góðu ástandi og að viðhald safnist ekki upp til lengri tíma litið.

*Umfang:* Samkvæmt vegalögum er um að ræða tæplega 120 km af heildarlengd þjóðvega. Umfang verkefna nær m.a. yfir rekstur og viðhald á u.þ.b. 1300 þús. m<sup>2</sup> af slitlagi, a.m.k. 280 km af kantsteinum, 17.600 m<sup>2</sup> af hellulögnum, 97 km af veglýsingu, 540 gangbrautarmerkingum og 3.200 öðrum yfirborðsmerkingum, stærð fláka alls 9.200 m<sup>2</sup> og 1.150 þús. m<sup>2</sup> af grassvæðum, 6.700 umferðarmerkjum, 10.000 niðurföllum og brunnum, 160 km af regnvatnslögnum og önnur minni háttar verkefni sem falla undir annan búnað sem tilheyrir viðkomandi vegum.

*Ástand:* Ástand vega á ýmsum þéttbýlissvæðum er nokkuð mismunandi og er tekin sérstök ákvörðun um öll stærri viðhaldsverkefni sem sinna þarf hverju sinni.

### **Viðhaldssvæði.**

*Lýsing:* Undir þennan lið fellur kostnaður við umsjónar- og eftirlitsvinnu með vegamannvirkjum, hreinsun og umhirðu vega, vegsvæða, mannvirkja og búnaðar sem tengist vegunum, þ.m.t. mælabúnaðar, vegræsa, göngu- og hjólræðastíga, reiðvega og áningarstaða, svo og viðgerðir á minni háttar tilfallandi skemmdum á vegum og varnargörðum.

*Umfang:* Um er að ræða framangreinda vinnu á stofnvegum, tengivegum og héraðsvegum. Á þeim eru m.a. um 500 mælitæki af mismunandi gerðum, m.a. 100 veðurstöðvar, 115 staðir með um 430 myndavélinum sem skila myndum á heimasíðu á 15 mínútna fresti, 61 umferðargrein/teljari, 61 veðurskilti og um 17.100 vegræsi en við endurnýjun þeirra þyrfti að gera ráð fyrir um 30 ára líftíma eða um 600 ræsum á ári.

*Ástand:* Ástand vegræsa er víða orðið bágborið á eldri vegum og gert er ráð fyrir að á næstu árum þurfi að gera átak í endurnýjun þeirra, en ekki hefur verið fjárhagslegt svigrúm undanfarin ár til að hefja þetta átak fyrir alvöru.

### **Vetrarviðhald.**

*Lýsing:* Undir verkefnaflokkinn vetrarþjónustu fellur allur kostnaður við framkvæmd, framkvæmdaefirlit og verkstjórn við snjómokstur og hálkuvörnir, hreinsun á ís og krapa af vegi, úr vegrásum, ræsum og niðurföllum og frá umferðarmerkjum og öðrum mannvirkjum

við vegi. Undir þennan lið fellur einnig kostnaður við framleiðslu, efni og vörslu á sandi til hálkuvarna, salti og þækli, viðhald og rekstur á margvíslegum tækjabúnaði, geymslum undir hálkuvarnarefni, snjóflóðanetum, snjógrindum og öðrum minni háttar snjóvarnavirkjum.

*Umfang:* Alls eru um 5.200 km af vegakerfinu mokaðir reglulega, þar af eru um 3.520 km með þjónustu 6–7 daga vikunnar. Auk þess eru yfir 2.900 km af vegum mokaðir samkvæmt helmingamokstursreglum. Alls eru 760 km hálkuvardir í háliku og flugháliku og við það bætast 340 km af vegum sem eru hálkuvardir í flugháliku. Fyrir utan þetta er haldið utan um færðarskráningu á tæplega 2.500 km. Verkefni á sviði vetrarþjónustu hafa aukist hröðum skrefum. Frá 1977 til 2007 hefur vinnuumfang vetrarþjónustu Vegagerðarinnar u.þ.b. sjöfaldast en kostnaður og fjárveitingar hafa tvöfaldast. Það þýðir að nýtingarhlutfall vinnuframlagsins hefur skilað sér betur til vegfarandans sem þessu nemur og verður það að teljast góður árangur. Hann skýrist m.a. af betri vegum, bættum tækjakosti, endurbættri tækni og síðast og ekki síst öfluglu starfslíði sem byggt hefur á þekkingu og reynslu til margra ára. Á næstu tíu árum má búast við að kröfur um snjó- og hálkulaust vegakerfi, opið allan sólarhringinn, muni aukast mjög og gert er ráð fyrir að umfang þessara verkefna muni rúmlega þrefaldast á þessu tímabili.

*Astand:* Undanfarin ár hafa auknar kröfur kallað á meiri þjónustu en fjárveitingar hafa ekki aukist í takt við þær ákvarðanir sem teknar hafa verið um bættu þjónustu.

### Umferðaröryggi.

*Lýsing:* Unnið er samkvæmt umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar. Mest áhersla er lögð á endurbætur á hættulegum stöðum á vegakerfinu en jafnframt er unnið að fyrirbyggjandi aðgerðum með vöktun vegakerfisins og fræðslu til vegfarenda.

*Umfang:* Unnið er að endurbótum á slysstöðum og lagfæringum á umhverfi vega með það að markmiði að fækka slysum og draga úr alvarleika þeirra eftir sérstakri framkvæmdaáætlun í samræmi við umferðaröryggisáætlun. Nýlegar umferðaröryggisúttektir sýna að víða er mjög brýnt að setja upp vegrið meðfram vegum. Nauðsynlegt er að auka fjárframlög til þessa verkefnis í takt við það sem gert hefur verið varðandi umferðaröryggi á suðvesturhorninu. Frá ársbyrjun 2010 hefur sérstakt fjármagn af nýbyggingarlið vegáætlunar verið eyrnamerkt umferðaröryggi á suðvesturhorninu. Vegagerðin vinnur jafnframt að uppsetningu lög-gæslumyndavéla í vegakerfinu og annast rekstur myndavélakerfisins. Tilgangurinn með uppsetningu vélanna er að stemma stigu við hraðakstri í grennd við þekktu slysaðaði. Einnig hafa verið gerðir samningar við embætti ríkislögreglustjóra um að það annist þau verkefni umferðaröryggisáætlunar sem snúa að umferðareftirliti. Jafnframt hefur verið samið við Samgöngustofu um að annast þau verkefni umferðaröryggisáætlunar sem tengjast áróðri og fræðslu. Fyrir liggur að umferðaröryggisáætlun mun enn um sinn, a.m.k. árið 2014, verða alfarið kostuð af fjárveitingu til Vegagerðarinnar.

*Astand:* Vegakerfið er byggt upp á löngum tíma eftir þeim stöðlum sem giltu hverju sinni. Hluti vegakerfisins er því gerður fyrir allt aðra umferð og annan umferðarhraða en nú er. Þess vegna er mjög víða þörf fyrir úrbætur, bæði á einstökum stöðum þar sem slys eru tíð og einnig á umhverfi veganna.

### Vatnsskemmdir og ófyrirséð.

*Lýsing:* Verkefnið er fylgið í lagfæringum á skemmdum sem verða á vegakerfinu vegna úrkomu, sjávarflóða og annarra ófyrirséðra atburða.

*Umfang:* Umfang verkefnisins er mjög háð veðurfari en nauðsynlegt er að hafa jafnan til ráðstöfunar fjármagn til að unnt sé að ráðast án fyrirvara í aðgerðir til að tryggja öryggi vegfarenda.

*Ástand:* Víða um land er vegakerfið viðkvæmt fyrir flóðum í vatnsföllum og fyrir sjávarrofi. Aukin bráðnun jökla með hækkandi hitastigi hefur gert það að verkum að meira reynir á rofvarnir sem verja eiga vegi og önnur mannvirki. Auk þess eru síauknar kröfur um að vegakerfið sé alltaf opið sem gera það að verkum að nauðsynlegt er að hafa til ráðstöfunar fjármagn til að geta brugðist við áföllum án fyrirvara.

### **Viðhald girðinga.**

*Lýsing:* Verkefnið er fólgið í þátttöku í greiðslu kostnaðar við viðhald núverandi girðinga með þjóðvegum og á svæðum þar sem lausaganga búfjár hefur verið bönnuð og Vegagerðin hefur tekið að sér umsjón girðinga samkvæmt heimildarákvæði í vegalögum.

*Umfang:* Meðalfjöldi búfjárslýsa á hverju ári hefur verið um 200 og er því mikil þörf á að vinna að lokun vegsvæða fyrir búfé víða um land.

*Ástand:* Ástand girðinga meðfram stofn- og tengivegum er víða slæmt og með breyttri búsetu og nýtingu lands eykst þörfin fyrir að Vegagerðin taki að sér uppsetningu og viðhald girðinga.

### **Frágangur gamalla efnisnáma.**

*Lýsing:* Frágangur efnisnáma er lagaskylda skv. 49. gr. laga um náttúruvernd, nr. 44/1999, með síðari breytingum. Þar segir m.a. að efnistökusvæði skuli ekki standa ónotað og ófrágengið lengur en í þrjú ár. Í lögnum er einnig ákvæði til bráðabirgða sem kveður á um frágang eldri efnistökusvæða. Hér er um að ræða ófrágengnar námur sem voru í notkun á undanförunum áratugum og þar sem efnistöku er lokið. Á árinu 2004 gaf Vegagerðin út langtímaáætlun um námufrágang og var í framhaldi af því ákveðið að það yrði eitt af átaksverkefnum hennar. Í langtímaáætluninni kemur fram að Vegagerðin stefni að því að ljúka við frágang á eldri efnisnánum sem stofnunin ber ábyrgð á. Gert var ráð fyrir að verkið yrði unnið á 15 árum, 2004–2018.

*Umfang:* Í áætlun um námufrágang kemur fram að um er að ræða um 900 námur og gert er ráð fyrir að ganga frá um 60 námum á ári.

*Ástand:* Þar sem ekki voru sérstakar fjárveitingar til verkefnisins í vegáætlun fyrr en árið 2007 hefur það sóst hægar en til stóð og til þess að standa við áætlunina er þörf aukins fjármagns á hverju ári.

### **Minjar og saga.**

*Lýsing:* Verkefnið er fólgið í því að varðveita gamla muni, búnað, tæki, mannvirki og sögu vegagerðar í landinu.

*Umfang:* Ýmsar minjar um vegagerð og vegamannvirki eru til í landinu sem ástæða er til að endurgera, færa í upprunalegt horf og varðveita. Auk þess þarf að varðveita þær minjar sem þegar hafa verið endurgerðar. Ritun sögu Vegagerðarinnar er hafin og óskráð er saga eða upplýsingar um einstök mannvirki, vegi og hluti tengda vegagerð. Í einhverjum tilvikum getur verið hagkvæmt að styrkja aðila til varðveislu og sýninga á tækjum og búnaði til vegagerðar.

*Ástand:* Ritun sögu vegagerðar hófst á árinu 2008 og verður haldið áfram næstu árin. Á undanförunum árum hafa ýmsar minjar og vegamannvirki verið endurgerð og hluti minjanna verið til sýnis á Samgöngusafni Íslands að Skógum undir Eyjafjöllum.



### 1.1.4 Stofnkostnaður (6.10).

Útgjöldum er nú skipt á færri liði en áður. Stofnvegakerfi og tengivegir eru nú einn liður. Að öðru leyti er útgjöldum skipt eftir vegflokkum samkvæmt gildandi vegalögum. Lengd vega eftir vegflokkum er eftirfarandi:

*Tafla 1. Lengd vega eftir vegflokkum og svæðum í km.  
Þjóðvegir 1. desember 2013.*

	Stofnvegir alls	Stofnvegir um hálendi	Tengivegir	Héraðsvegir	Landsvegir	Samtals
Suðursvæði	1.016	299	799	863	579	3.556
Vestursvæði	1.349	40	847	804	217	3.257
Norðursvæði	1.166	164	968	1.015	670	3.983
Austursvæði	895		392	392	470	2.149
Alls	4.426	503	3.006	3.074	1.936	12.945

### Stofn- og tengivegakerfi.

Til stofnvegakerfisins teljast allir stofnvegir. Þeir skiptast í tvennt, stofnvegi, sem eru 4.426 km, og stofnvegi um hálendi, 503 km, samtals 4.929 km. Lengd tengivega er samtals 3.006 km. Fjárveiting til stofnvegakerfis og tengivega er nú einn liður. Undirliðir á framkvæmdaáætlun vegagerðar eru nú eins fáir og unnt er í því skyni að auka gagnsæi áætlunarinnar svo að sjá megi á einfaldan hátt fjárveitingar til einstakra vegaframkvæmda.

Handbært fé til þessa liðar verður 7.777 millj. kr. 2014, 9.706 millj. kr. 2015 og 9.376 millj. kr. 2016, og eru þá jarðgöng meðtalin, einnig jarðgöng á Bakka.

### Héraðsvegir.

Samkvæmt vegalögum, nr. 80/2007, svara héraðsvegir að mestu til safnvega áður. Lengd héraðsvega er um 3.074 km. Lagt er til að árleg fjárveiting til þeirra verði 70 millj. kr.

### Landsvegir utan stofnvegakerfis.

Landsvegir eru vegir yfir fjöll og heiðar og aflagðir byggðavegir á eyðilendum. Lengd þeirra er um 1.936 km. Á landsvegum skal einungis gera ráð fyrir árstímabundinni umferð og minna eftirliti og minni þjónustu en á öðrum vegum. Lagt er til að árleg fjárveiting til landsvega verði 100 millj. kr.

### Styrkir til samgönguleiða.

Heimilt er að styrkja tiltekna samgönguleiðir sem ekki falla undir skilgreiningar þjóðvega. Lagt er til að árleg fjárveiting til styrkvega verði 50 millj. kr. á tímabilinu.

### Reiðvegir.

Lagt er til að árleg fjárveiting til reiðvega verði 60 millj. kr. á tímabilinu.

### Girðingar.

Eins og fram kemur í umfjöllun um viðhald girðinga er með tilliti til umferðaröryggis mikil þörf á að loka vegsvæðum betur en nú er gert og auka þyrfti fjármagn til þessa liðar verulega. Lagt er til að árleg fjárveiting verði 50 millj. kr. á tímabilinu.

### Helstu framkvæmdir á stofn- og tengivegum.

Af fjármagni til framkvæmda á stofn- og tengivegum fer stærsti hlutinn til verkefna á landsbyggðinni. Eftirfarandi er lýsing á helstu verkefnum í áætluninni. Svæðaskiptingin er samkvæmt starfssvæðum Vegagerðarinnar.

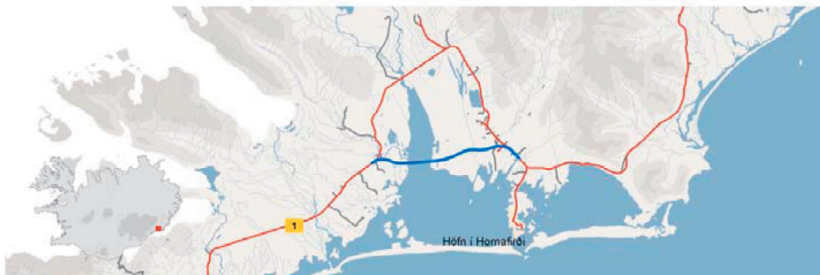
#### Suðursvæði.

*Undirbúningur verka utan áætlunar.*

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

#### *Hringvegur um Hornafjarðarfljót.*

Gert er ráð fyrir að núverandi legu Hringvegur verði breytt í samræmi við aðalskipulag Hornafjarðar og lagt er til að framkvæmdir hefjist árið 2016. Gera má ráð fyrir að framkvæmdir taki a.m.k. þrjú ár. Við þess framkvæmd mun Hringvegurinn stytta um 11 km.



#### *Hringvegur um Múlavísl.*

Í áætlun þessari er gert ráð fyrir að endurbyggja brúna á Múlavísl, sem tók af í jökulflóði árið 2011. Fjármagn úr Viðlagasjóði mun standa undir rúmlega 200 millj. kr. af heildarkostnaði, en afgangurinn, tæplega 900 millj. kr., kemur úr vegasjóði. Nýja brúin verður opnuð árið 2014.

#### *Hringvegur, norðaustan Selfoss, brú á Ölfusá.*

Lagt er til að gerður verði nýr vegur norðaustan Selfoss með nýrri brú á Ölfusá. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir geti hafist 2016 og framkvæmdatími verði um fjögur ár.



*Hringvegur um Hellisheiði.*

Lagt er til að vegurinn frá Hveragerði að Hellisheiðarvirkjun verði breikkaður og akstursstefnur verði aðgreindar með 2+1 vegi. Á kafla í Kömbum verður 2+2 vegur. Framkvæmdir hefjast árið 2013 og taki þrjú ár.

*Hagabraut.*

Lagt er til að um 4 km kafla á Hagabraut verði endurgerður og lagður bundnu slitlagi.

*Reykjavegur.*

Lagt er til að Reykjavegur milli Biskupstungnabrautar og Laugarvatnsvegar verði endurgerður og lagður bundnu slitlagi.



## Suðursvæði II – Reykjavík og Suðvestursvæði.

### Undirbúningur verka utan áætlunar.

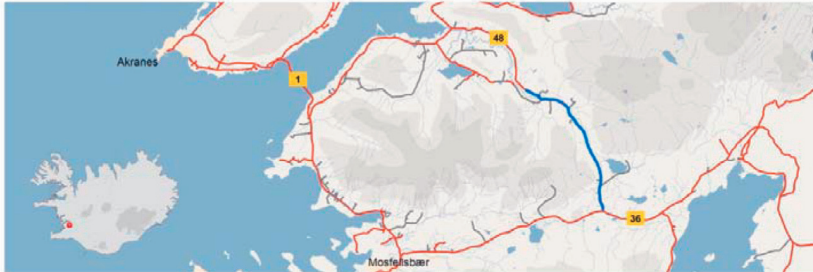
Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

### Reykjanesbraut, undirgöng í Kópavogi.

Gert er ráð fyrir greiðslu skuldar við Kópavogsbæ árið 2015 vegna undirganga við Lindir.

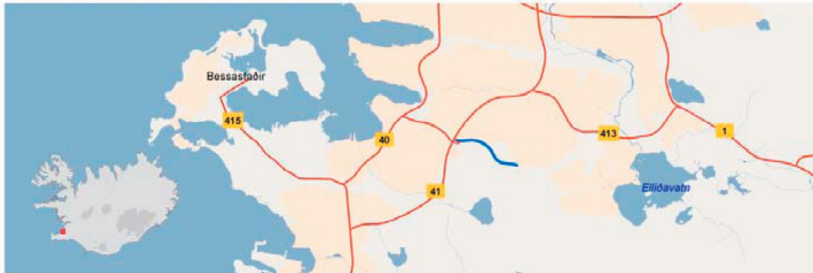
### Kjósarskarðsvegur.

Lagt er til að haldið verði áfram við endurgerð Kjósarskarðsvegar.



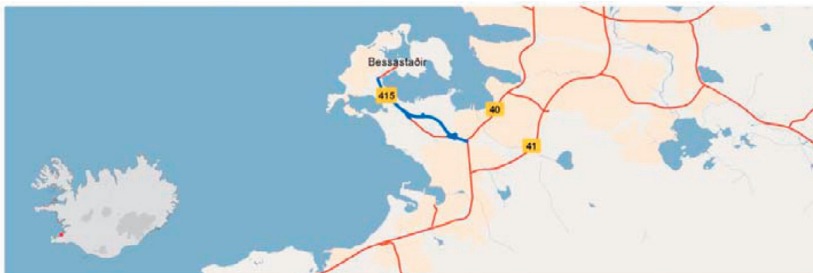
### Arnarnesvegur.

Lagt er til að kafli frá Reykjanesbraut að Fífuhammsvegi verði gerður 2015 og 2016.



### Álftanesvegur.

Lagt er til að kafli frá Hafnarfjarðarvegi að Bessastaðavegi verði lagður á árunum 2014–2015.



*Sundabraut.*

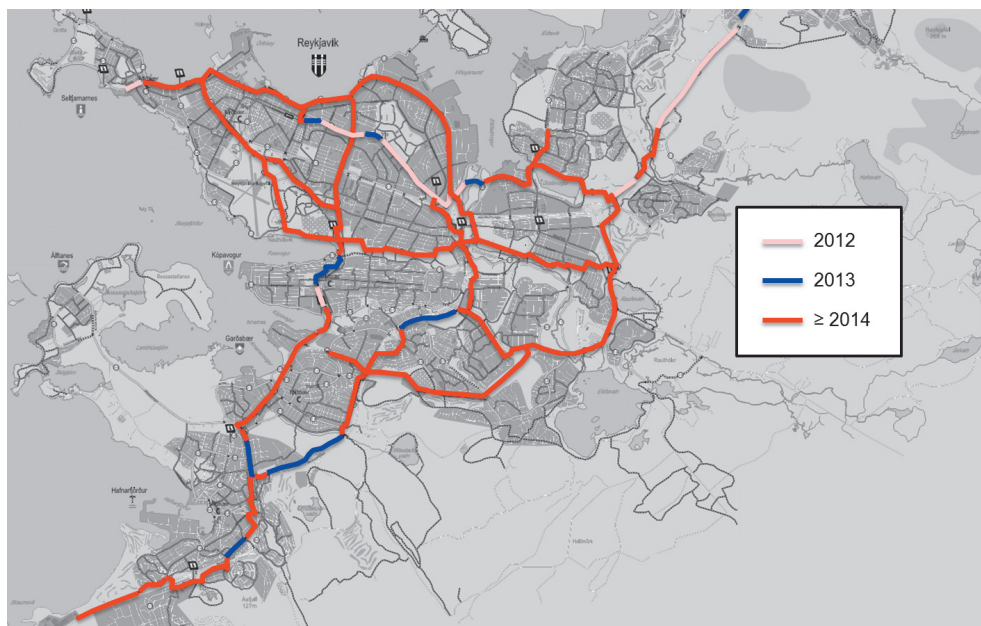
Ekki er fjárveiting til þessa verkefnis en fyrirhugað er að skoða kosti þess að Sundabraut verði einkaframkvæmd. Líkt og fram kom í athugasemdum með frumvarpi til fjárlaga fyrir yfirstandandi ár þarf umtalsvert fé til að viðhalda og byggja upp samgöngukerfi landsins á næstu árum og því er talið rétt að huga að aðkomu einkaaðila að því verkefni í samstarfi við opinbera aðila. Markmiðið er að styrkja innviði og halda uppi viðunandi framkvæmdastigi í hagkerfinu. Í því sambandi verður litið til góðrar reynslu margra nágrannaþjóða af slíku samstarfi fjárfesta, rekstraraðila og ríkisvalds. Innanríkisráðuneytið hefur þegar hafið athugun á því hvaða kostir í vegagerð gætu hentað til slíks samstarfs ríkis og einkaaðila

*Bætt umferðarflæði og almenningsamgöngur.*

Fjárveiting er ætluð til að greiða kostnað við ýmis smærri verk sem ætlað er að útrýma flöskuhálsum á einstaka stöðum og bæta þar með umferðarflæði, efla umferðaröryggi og bæta almenningsamgöngur með gerð sérreina fyrir strætisvagna og öðrum aðgerðum í þágu strætisvagna, svo sem við gatnamót. Aðgerðum er forgangsraðað og þær undirbúnar í samvinnu Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og suðvesturhorni landsins. Árlegar fjárveitingar eru 100–200 millj. kr.

*Hjólreiða- og göngustígar.*

Fjárveiting tekur mið af því að efla verulega möguleika á notkun hjólreiða sem samgöngugreinar á höfuðborgarsvæðinu með gerð áætlunar og framkvæmdum í stígagerð. Vísað er til heimildar í vegalögum, nr. 80/2007, til að veita fé af samgönguáætlun til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem skal gerð að höfðu samráði við sveitarfélög. Reiknað er með að viðkomandi sveitarfélög taki þátt í kostnaði að undangengnum samningum þar um. Miðað er við að þátttaka Vegagerðarinnar verði allt að helmingur kostnaðar nema á langleiðum utan höfuðborgarsvæðisins þar sem kostnaðarþátttaka getur orðið meiri. Með stígagerðinni er stefnt að því að umferð hjólandi ökumanna verði ekki leyfð á viðkomandi vegum.



Myndin sýnir framkvæmdir við hjólaleiðir á höfuðborgarsvæðinu á næstu árum, sem fjármagnaðar eru af Vegagerðinni að hluta og sveitarfélögum að hluta. Stofnleiðirnar byggjast á sameiginlegri sýn haustið 2012. Leiðir og forgangsröðun kunna að breytast við frekari viðræður hagsmunaaðila, áunna reynslu og þekkingu af hjólaleiðum.

#### *Öryggisaðgerðir.*

Fjárveiting er einkum ætluð til uppsetningar vegriða til að aðskilja akstursstefnur á 2+2 vegum á svæðinu.

#### *Göngubrýr og undirgöng.*

Fjárveiting er ætluð til að auka öryggi fótgangandi og hjólreiðafólks við umferðarmiklar stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu og Suðvestursvæði.

#### **Vestursvæði.**

##### *Undirbúningur verka utan áætlunar.*

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.



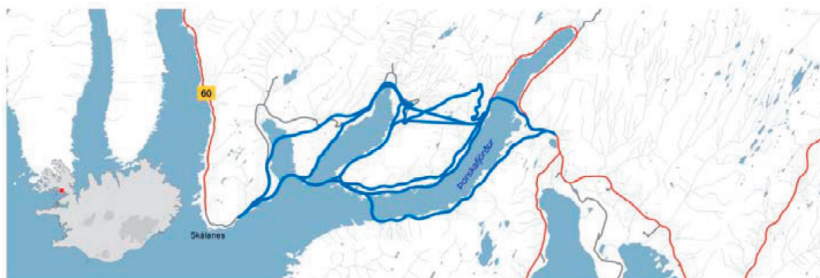
### *Uxahryggjavegur.*

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



### *Vestfjarðavegur um Gufudalssveit.*

Fjárveiting til þessa kafla er ætluð til framkvæmda frá Þorskaflirði að austan í utanverðan Gufufjörð að vestan. Að svo komnu máli er í áætlun þessari ekki tekin afstaða til leiðarvals á svæðinu, en gert er ráð fyrir að það fari fram að afloknu umhverfismati. Mismunandi leiðir sem til greina koma eru sýndar á meðfylgjandi mynd. Staða málsins er þannig að Reykhólahreppur hefur ákveðið í aðalskipulagi að Vestfjarðavegur skuli liggja um Teigsskóg. Vegagerðin hefur lagt fram nokkrar leiðir til umhverfismats, þar á meðal leið aðalskipulagsins, en Skipulagsstofnun telur að þeirri leið hafi þegar verið hafnað. Af þessu leiðir að ákveðin páttaða er í málinu en unnið er að lausn þess. Þegar lausnin liggur fyrir og umhverfismat hefur farið fram þarf að fara í verkhönnun og er hæpið að framkvæmdir geti hafist fyrr en í fyrsta lagi 2016.



*Vestfjarðavegur frá Eiði til Kjálkafjarðar.*

Fjárveitingin er ætluð til að ljúka framkvæmdum í Vattarfirði, Mjóafirði, Kerlingarfirði og Kjálkafirði.



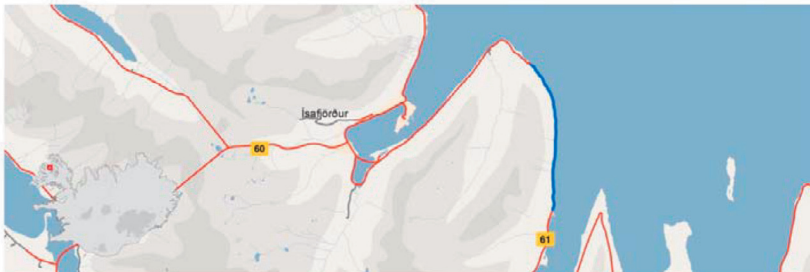
*Vestfjarðavegur – Dýrafjarðargöng.*

Lagt er til að framkvæmdir við jarðgöng milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar verði boðnar út árið 2016 og þeim ljúki árið 2019. Jarðgöngin munu stytta Vestfjarðaveg um 27 km.



*Djúpvegur um Súðavíkurhlíð.*

Lagt er til að unnið verði að snjóflóðavörnum á Súðavíkurhlíð á árinu 2016. Rekin verða niður stálþil sem mynda skápa þar sem snjóflóðin verða fänguð.





### *Strandavegur um Bjarnarfjarðarháls.*

Fjárveiting á Strandavegi er til lagfæringa á veginum um Bjarnarfjarðarháls á árunum 2016 og 2017.



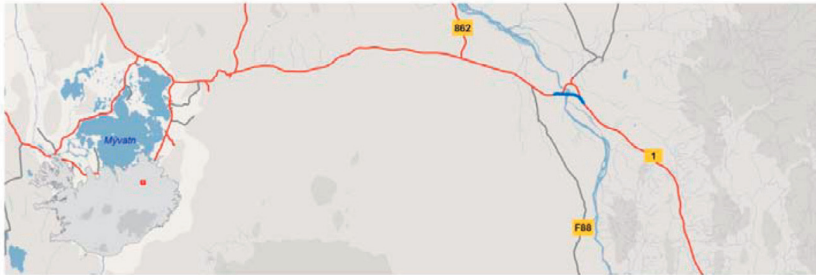
### **Norðursvæði.**

*Undirbúningur verka utan áætlunar.*

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

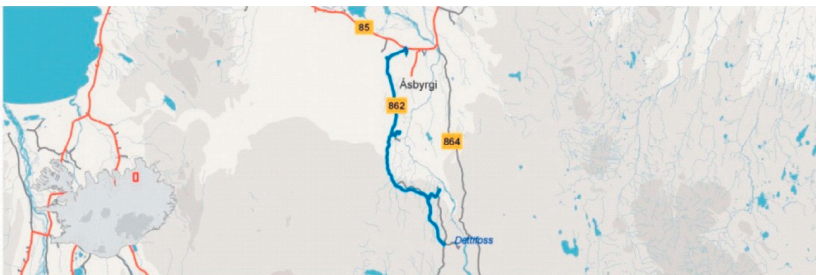
### *Hringvegur um Jökulsá á Fjöllum.*

Nauðsynlegt er að endurbyggja einbreiða brú á Jökulsá á Fjöllum en hún er veikasti hlekkurinn á norðurleiðinni ef suðurhluti Hringvegarins lokast vegna náttúruhamfara. Lagt er til að framkvæmdir hefjist árið 2014 og þeim ljúki 2016.



### *Dettifossvegur.*

Lagt er til að framkvæmdum verði haldið áfram á nyrðri hluta Dettifossvegar og ljúki 2017.



### *Vegur og jarðgöng að Bakka við Húsavík.*

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við veg og jarðgöng frá Húsavíkurhöfn að iðnaðarsvæðinu á Bakka. Framkvæmdin er utan þjóðvegakerfisins.

### **Austursvæði.**

#### *Undirbúningur verka utan áætlunar.*

Lögð er til fjárveiting til hönnunar verka utan áætlunar sem koma til framkvæmda síðar.

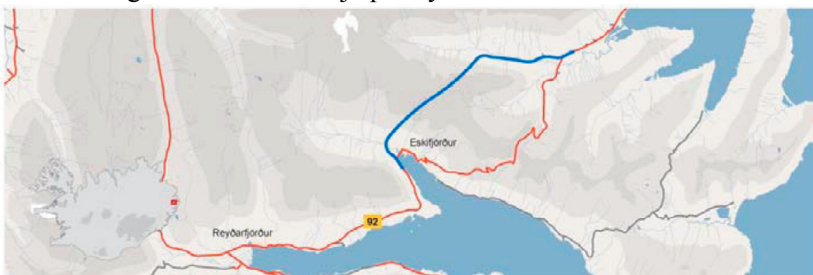
#### *Hringvegur um Berufjarðarbotn.*

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við endurgerð Hringvegur um Berufjarðarbotn á árunum 2015 og 2017.



#### *Norðfjarðarvegur – Norðfjarðargöng.*

Lagðar eru til framkvæmdir við Norðfjarðargöng á árunum 2013–2017. Göngin koma í stað Oddskarðsganga sem liggja hátt uppi í fjallinu og eru einbreið. Nýju göngin stytta Norðfjarðarveg um 4 km og leysa af hólmi brattan fjallveg með kröppum beygjum. Nýi vegurinn leiðir einnig umferðina framhá þéttbýlinu á Eskifirði.



#### *Seyðisfjarðarvegur – Fjarðarheiðargöng.*

Lagt er til að gerðar verði jarðfræðirannsóknir í gangastæði væntanlegra Fjarðarheiðarganga á árunum 2014–2016.

### **Sameiginlegt.**

#### *Tengivegir, malbik.*

Fjárveiting er ætluð til styrkingar og lagningar bundins slitlags á umferðarlitla tengivegi. Fyrir liggja verklagsreglur um hvernig staðið verður að því að leggja bundið slitlag á þessa vegi. Þeir eru oftast með takmarkað burðarþol, lega þeirra í hæð og plani er ekki fullnægjandi og svo mætti áfram telja. Ætlunin er að taka mið af vegum þar sem umferð er minni en 150

bílar á dag (ÁDU). Styrking veganna og burðarþol mun taka mið af algengri umferð um þá (mjólkurbílum og áburðarflutningum) og þar sem víkja þarf frá veghönnunarreglum, eins og í beygjum og blindhæðum, verður gripið til viðeigandi mótvægisáðgerða. Beygjur verða merktar með leiðbeinandi hraða og með stefnuörvum. Blindhæðir verða málaðar með heildreginni línu og merktar með viðeigandi umferðarmerki og leiðbeinandi hraða og þeim jafnvel skipt í einstaka tilvikum. Til greina kemur að lækka leyfilegan hámarkshraða ef hönnunarhraði á öllum veginum er almennt lágur eða ef um stuttan veg er að ræða. Reynt verður að fylgja veghönnunarreglum vegna öryggissvæða utan vega eftir megni. Breidd þessara vega verði skýr, annaðhvort verði þeir einbreiðir (4 m) eða tvíbreiðir (a.m.k. 6 m). Ekki á að leika vafi á hvort vegur er ein- eða tvíbreiður. Með þessum áðgerðum telur Vegagerðin að flýta megi lagningu bundins slitlags á umferðarlitla tengivegi án þess að gengið verði á öryggi þeirra og telur Vegagerðin að áðgerðirnar auki jafnframt öryggi. Með fjárveitingu þeirri sem lögð er til á tímabilinu má að öllum líkindum leggja bundið slitlag á um 120 km vega. Lagt er til að skipting fjárins fari eftir lengd tengivega á hverju svæði Vegagerðarinnar án bundins slitlags og umferð eins og verið hefur. Heimilt er einnig að nota fjárveitingu þessa til framkvæmda á héraðsvegum með tengivegahlutverk og eftir atvikum einnig á stofnvegum.

#### *Sameiginlegur jarðgangakostnaður.*

Fjárveiting er ætluð til greiðslu sameiginlegs kostnaðar við undirbúning framkvæmda við jarðgöng.

#### *Samgöngurannsóknir.*

Fjárveiting er ætluð til ýmissa samgöngurannsókna líkt og á undanförunum árum.

#### **Jarðgangaáætlun.**

Í fyrri samgönguáætlunum var við það miðað að aðeins væri unnið að einum jarðgöngum á hverjum tíma. Með samþykkt viðauka samgönguáætlunar fyrir árin 2007–2010 var ákveðið að unnið yrði að gerð tvennra jarðganga samtímis. Við hrun efnahagslífsins árið 2008 varð að draga úr þessum áformum en jarðgangaáætlun gerir ráð fyrir að jarðgöng séu fjármögnuð af ríkissjóði utan markaðra tekjustofna til vegagerðar.

Framkvæmdir við Norðfjarðargöng hófust árið 2013 og þeim lýkur væntanlega 2017. Fyrirhugað er að hefjast handa við Dýrafjarðargöng milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar árið 2017 og ljúka gerð þeirra árið 2019. Á árunum 2014–2016 er gert ráð fyrir að vinna að jarðfræðirannsóknum í væntanlegu gangastæði Fjarðarheiðarganga.

Fjárveiting til jarðganga utan þjóðvegakerfis, jarðganga við Bakka við Húsavík, er 850 millj. kr. samkvæmt fjárlögum fyrir árið 2014 og gert er ráð fyrir sömu fjárhæð árið 2015. Gerð er tillaga um að lána tímabundið 200 millj. kr. til Dettifossvegar á árinu 2014 sem verði endurgreiddar á árinu 2015, enda er ljóst að ekki verður unnt að framkvæma fyrir alla fjárveitinguna árið 2014.

#### **Vitabyggingar (6.60).**

Undir þennan lið fellur nauðsynleg endurnýjun á búnaði vita og upplýsingakerfis um veður og sjólag. Innan skamms má búast við að þörf verði á endurnýjun nokkurra vita.

**Sjóvarnargarðar (6.80).**

Gert er ráð fyrir að vinna að sjóvörnum á áætlunartímabilinu fyrir samtals 375 millj. kr. Af þeirri upphæð greiðir ríkið 328 millj. kr., en sveitarfélög/landeigendur 47 millj. kr. Stærsta verkefnið á tímabilinu er við Vík í Mýrdal en áætlað er að undirbúningur að strandvörn austan Víkurar hefjist árið 2016. Við útdeilingu fjármagns er notað forgangsröðunarlíkan fyrrum Siglingastofnunar. Framkvæmdaþörf gæti aukist ef sjávarflóð verða en búast má við stórflóðum á 10–20 ára fresti sé tekið mið af reynslu. Um 22 ár eru frá síðasta stórflóði suðvestanlands en 14–16 ár á Norðurlandi. Þá er töluvert um að sjóvarnir séu orðnar 15–20 ára gamlar og þarfnist endurbyggingar og styrkingar.

**Vestmannaeyjaferja (6.81).**

Fjárveiting er ætluð til hönnunar nýrrar Vestmannaeyjaferju. Hún er einnig ætluð til breytinga á núverandi Herjólfví til að hann fái leyfi til siglinga eftir 2015. Ekki hefur verið tekin endanleg ákvörðun um tilhögun útboðs á nýrri ferju eða um fjármögnun hennar.

**1.1.5 Hafnaframkvæmdir (06-662).****Almennur rekstur.**

Hér er um að ræða B-deild Hafnabótasjóðs sem ætlað er að fjármagna viðgerðir vegna tjóna á hafnamannvirkjum.

**Hafnabótasjóður (6.70).**

Mat á áætluðum kostnaði ríkissjóðs við framkvæmdir í höfnum miðast við að greiðsluþátttaka ríkissjóðs verði í samræmi við 24. gr. hafnalaga, nr. 61/2003. Bráðabirgðaákvæði þess efnis að ríkissjóði sé heimilt að styrkja framkvæmdir í höfnum, sbr. ákvæði um greiðsluþátttöku í eldri hafnalögum, nr. 23/1994, með síðari breytingum, féll úr gildi í árslok 2012.

Framreiknuð viðmið á heimild til ríkisstyrkja skv. 2. mgr. 24. gr. hafnalaga eru eftirfarandi miðað við verðlag 2012:

*A-liður:* Hafnir með heildartekjur yfir 70 millj. kr., verðmæti meðal afla síðustu þriggja ára yfir 2.602 millj. kr. eða vöruflutninga yfir 50 þús. tonnum. Hafnarsjóðir í þessum flokki eru Snæfellsbæjarhafnir, Grundarfjarðarhöfn, Ísafjarðarhafnir, Bolungarvíkurhöfn, Skagastrandarhöfn, Skagafjarðarhafnir, Fjallabyggðarhafnir, Hafnasamlag Norðurlands (Grímseyjarhöfn undanskilin vegna sameiningar til 2014, sbr. 14. gr. hafnalaga), Langaneshafnir, Vopnafjarðarhöfn, Seyðisfjarðarhöfn, Fjarðabyggðarhafnir, Hornafjarðarhöfn, Vestmannaeyjahöfn, Þorlákshöfn, Grindavíkurhöfn, Sandgerðishöfn og Reykjaneshöfn.

*C-liður:* Hafnir með heildartekjur 35–70 millj. kr., verðmæti meðal afla síðustu þriggja ára 1.041 til 2.602 millj. kr. og vöruflutninga undir 50 þús. tonnum. Hafnarsjóðir innan skilgreinds byggðasvæðis samkvæmt ákvörðunum Eftirlitsstofnunar EFTA (kort gildir 1. janúar 2008 til 31. desember 2013) eru í þessum flokki Vesturbyggðarhafnir, hafnir Norðurþings og Djúpavogshöfn.

*B-liður:* Hafnir með heildartekjur undir 35 millj. kr. og verðmæti meðal afla síðustu þriggja ára undir 1.041 millj. kr. Hafnarsjóðir innan skilgreinds byggðasvæðis í þessum flokki eru Stykkishólshöfn, Dalabyggðarhafnir, Reykhólahöfn, Tálknafjarðarhöfn, Súðavíkurhöfn, Norðurfjarðarhöfn, Drangsneshöfn, Hólmavíkurhöfn, Hvammstangahöfn, Blönduóshöfn, Grímseyjarhöfn (til 2014), Borgarfjarðarhöfn, Breiðdalsvíkurhöfn, Gerðahöfn og Vogahöfn.

Þrjár hafnir, Bolungarvíkurhöfn, Skagastrandarhöfn og Langaneshafnir, sem eru með verkefni árin 2013 og 2014 í samgönguáætlun fyrir árin 2011–2014, ættu að færast til um

greiðsluþáttökuflokk samkvæmt ákvæði í 24. gr. hafnalaga sem byggist á tekjum og aflaverðmæti. Sama gildir um Dalvíkurhöfn sem nýtur styrkja á tímabilinu. Hér er lagt til að styrkhæfni verkefna hjá þessum þremur höfnum haldist óbreytt frá því sem er í samgönguáætlun fyrir árin 2011–2014. Þessi tillaga byggist á heimildarákvæði í c-lið 2. mgr. 24. gr. hafnalaga en þar kemur fram að ríkissjóði sé heimilt að víkja frá viðmiðunarmörkum um tekjur og aflaverðmæti við sérstakar aðstæður. Sá fyrirvari er á tillögunni að staðfesting fái frá Samkeppnisstofnun um að styrkurinn skekki ekki samkeppnisstöðu hafna, sbr. ákvæði í sömu lagagrein.

#### **Landeyjahöfn (6.72).**

Á áætlunartímabilinu er gert ráð fyrir að framkvæmdakostnaður vegna Landeyjahafnar verði 1.382 millj. kr. Er þessari upphæð ætlað að standa undir kostnaði við rannsóknir og framkvæmdir sem eiga að draga úr sandburði við höfnina til frambúðar. Inni í þessari upphæð er einnig árlegt framlag til viðhaldsdýpkunar, 290 millj. kr. á ári þar til ný grunnristari ferja og botndælubúnaður hefur verið tekinn í notkun.

Við gerð fjárlaga fyrir árið 2014 var gert ráð fyrir niðurskurði til Hafnabótasjóðs árið 2014 að upphæð 70 millj. kr. frá fyrri drögum að samgönguáætlun. Hér er gerð tillaga um að á árunum 2014 og 2015 verði hluti þessarar upphæðar fluttur frá Landeyjahöfn yfir til Hafnabótasjóðs og framkvæmdamarkmið hans verði því óbreytt. Breytingu þessa þarf að gera í fjárukalögum fyrir árið 2014.

#### **Húsavíkurhöfn (6.73).**

Fjármagn til þessa liðar er ætlað til endurbóta á Húsavíkurhöfn í tengslum við iðnaðaruppbyggingu á Bakka.

#### **Ferjubryggjur (6.76).**

Undir ferjubryggjur falla framlög til viðhalds og endurbyggingar hafnarmannvirkja utan skilgreindra hafnarvæða þar sem ríkið styrkir ferjusiglingar, t.d. í Breiðafjarðareyjum og við Ísafjarðardjúp.

#### **1.1.6 Flokkun hafna.**

Vegagerðin 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.

Leitast er við að aðlaga staðalkröfur til fiskiskipahafna að þörfum eins og þær eru á hverjum tíma.

Þörf á hafnarbótum í hverri höfn er metin út frá því hvort og þá hve mikið vantar upp á að viðkomandi höfn uppfylli staðalkröfur. Mat á þörf fyrir hafnarbætur ásamt umsvifum í hafnarstarfsemi á hverjum stað er síðan notað við forgangsroðun hafnaframkvæmda inn á samgönguáætlun.

Fiskihöfnum er skipt í fjóra flokka og mismunandi staðalkröfur gerðar eftir stærð hönnunarskips og umsvifum í hverjum flokki. 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 tólf ára áætlun.

*Tafla 2. Flokkun hafna: Flokkur I, stórar fiskihafnir.*

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

\* Þær hafnir eru stjórnumerktar þar sem uppsjávarfiski var landað 2011.

*Tafla 3. Flokkun hafna: Flokkur II, meðalstórar fiskihafnir.*

Bolungarvíkurhöfn	Dalvíkurhöfn	Djúpavogshöfn
Grundarfjarðarhöfn	Húsavíkurhöfn	Kópavogshöfn
Ólafsfjarðarhöfn	Ólafsvíkurhöfn	Patrekshöfn
Reyðarfjarðarhöfn	Rifshöfn	Sandgerðishöfn
Siglufjarðarhöfn	Skagastrandarhöfn	Þórshafnarhöfn*

\* Þær hafnir eru stjórnumerktar þar sem uppsjávarfiski var landað 2008.

*Tafla 4. Flokkun hafna: Flokkur III, bátahafnir.*

Bildudalshöfn	Flateyrarhöfn	Hól mavíkurhöfn
Hvammstangahöfn	Raufarhafnarhöfn	Stykkishólms höfn
Stöðvarfjarðarhöfn	Suðureyrarhöfn	Súðavíkurhöfn
Tálknafjarðarhöfn	Þingeyrarhöfn	

*Tafla 5. Flokkun hafna: Flokkur IV, smábátahafnir.*

Arnarstapahöfn	Árskógssandshöfn	Bakkafjarðarhöfn
Blönduóshöfn	Borgarfjarðarhöfn eystri	Breiðdalsvíkurhöfn
Brjánslækjarhöfn	Drangsneshöfn	Grenivíkurhöfn
Grimseyjarhöfn	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 6).

Tafla 6. Skilgreining á hönnunarskipum eftir flokkum hafna.

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

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

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

Tafla 7. 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 2–5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum	Breidd siglingarennu 2–5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum	Breidd siglingarennu 2–5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum	Breidd siglingarennu 2–5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum
<b>Sæflötur hafnar</b>	Stærri en 10 ha	Stærri en 5 ha	Hafnarkví stærri en 1 ha með öruggu skjólí fyrir báta	Hafnarkví stærri en 70 m <sup>2</sup> x fjöldi smábáta sem notar höfnina >5% tímans
<b>Snúningssvæði</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>Flokkur I</b> <b>Stórar fiskihafnir</b>	<b>Flokkur II</b> <b>Meðalstórar fiskihafnir</b>	<b>Flokkur III</b> <b>Bátahafnir</b>	<b>Flokkur IV</b> <b>Smábátahafnir</b>
<b>Dýpi:</b> <b>Innsigling</b>	> 9,5 m á smástraumsfjöru háð kenniöldu	> 8 m á smástraumsfjöru háð kenniöldu	6,5 m á smástraumsfjöru háð kenniöldu	4 m á smástraumsfjöru háð kenniöldu
<b>Snúningssv.</b>	> 9 m á smástraumsfjöru	> 7,5 m á smástraumsfjöru	> 6 m á smástraumsfjöru	> 3 m á smástraumsfjöru
<b>Löndunarbr.</b>	> 9 m á stórstraumsfjöru	> 8 m á stórstraumsfjöru	> 6,5 m á stórstraumsfjöru	> 2,5 m á stórstraumsfjöru
<b>Kyrrð, gæði viðlegukanta</b>	A–B	A–B	A–B	A–B
<b>Landrými 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

## 2. FLUGMÁLAÁÆTLUN.

### Flugvellir og flugleiðsaga.

Isavia ohf. rekur flugvelli og flugleiðsögukerfi ríkisins samkvæmt lögum þar að lútandi. Flugvellirnir eru reknir í tveimur flugvallakerfum enda gilda um þau ólík regluverk.

Í öðru flugvallakerfinu er eingöngu Keflavíkurflugvöllur en hann fellur undir evrópskar ríkisstyrkja- og samkeppnisreglur sem stærsti flugvöllur landsins. Ákveðið hefur verið að þjónustugjöld standi undir rekstri flugvallar, turn- og aðflugsþjónustu og Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar. Þó er ríkinu heimilt að kosta með þjónustusamningi tiltekna starfsemi flugvallarins sem ekki er rekin á viðskiptalegum grunni. Þannig greiðir ríkið samkvæmt þjónustusamningi kostnað flugvallarins af ríkisflugi og af flugi samkvæmt alþjóðlegum skuldbindingum ríkisins, auk kostnaðar við flugverndarráðstafanir sem fellur til vegna flugs frá öðrum löndum en löndum á Evrópska efnahagssvæðinu og Bandaríkjunum.

Hitt flugvallakerfið er veigamikill hluti af almenningssamgöngukerfi landsins og samanstendur af öðrum flugvöllum og lendingarstöðum ríkisins. Áætlunarflugvellir eru skilgreindir í grunnneti samkvæmt þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022. Framkvæmdir og viðhald í þessu flugvallakerfi eru fjármagnaðar úr ríkissjóði. Rekstur innanlandskerfisins er einnig að mestu leyti fjármagnaður úr ríkissjóði samkvæmt þjónustusamningi við innanríkisráðuneytið en í auknum mæli með notendagjöldum. Þjónustustig flugvallanna er skilgreint í þjónustusamningi við innanríkisráðuneytið.



Núverandi þjónustusamningur Isavia og innanríkisráðuneytisins gildi til ársloka 2013 og er nýr samningur í undirbúningi. Þjónustusamningurinn er í samræmi við þessa samgönguáætlun og í honum er kveðið á um hvaða þjónustu skuli veita á flugvöllum. Í viðaukum með samningnum koma fram markmið um þjónustu og framkvæmdir.

## 2.1 Fjármál.

### 2.1.1 Tekjur.

Þjónustusamningur Isavia og innanríkisráðuneytisins felur í sér greiðslur á um 66% af rekstrarkostnaði við innanlandskerfi flugvalla. Aðrar tekjur, t.d. landingargjöld og önnur notendagjöld, þurfa að standa undir öðrum kostnaði við innanlandskerfið. Í takt við þá þróun að hverfa frá skattheimtu vegna reksturs flugvallarkerfisins og taka þess í stað upp gjaldtöku þar sem notandi greiðir fyrir þá þjónustu sem hann notar, hefur nú verið hætt að innheimta flugvallarskatt og varaflugvallagjald, en farþegagjald sem rennur beint til reksturs innanlandsflugvalla hefur verið tekið upp í staðinn.

Fastir tekjustofnar ríkisins til framkvæmda á flugvöllum eru ekki lengur fyrir hendi og koma framlög til framkvæmda á innanlandsflugvöllum nú beint úr ríkissjóði samkvæmt samþykktum Alþingis.

Breytingin frá skattheimtu í þjónustugjöld er mest áberandi í gjaldtöku á Keflavíkurflugvelli, en flugvöllurinn fellur undir tilskipun Evrópusambandsins nr. 2009/12/EB um gjaldtöku á flugvöllum, sem stærsti flugvöllur landsins. Í tilskipuninni er kveðið á um gagnsæi gjalda, samráð vegna gjaldtöku og jafnræði notenda. Í samræmi við þetta voru gerðar breytingar á loftferðalögum nr. 60/1998, sbr. lög nr. 15/2009 og nr. 87/2010. Í stað framlaga úr ríkissjóði innheimtir Keflavíkurflugvöllur nú þjónustugjöld sem standa þurfa undir rekstri flugvallarins og framkvæmdum á honum. Samkvæmt tilskipuninni skyldi Keflavíkurflugvöllur vera orðinn sjálfbær í rekstri árið 2012 og hefur það náðst. Ríkið styrkir þó tiltekna þjónustu í almannabágu á flugvellinum og er það í samræmi við reglur Evrópusambandsins.

Vegna verulegrar lækkunar á fjárframlögum ríkisins til innanlandskerfisins og þar með vegna fjárskorts voru notendagjöld á Reykjavíkurflugvelli hækkuð 2012 og aftur 2013. Þessari hækkun var ætlað að leiða til tekjuaukningar í kerfinu sem nemur 250 millj. kr. á ári. Með því að hækka gjöld á Reykjavíkurflugvelli var stefnt að því að flugvöllurinn og flugleiðsöguþjónusta þar yrði sjálfbær og nyti þar með ekki ríkisstyrkja í gegnum þjónustusamning við innanríkisráðuneytið. Þannig væri hægt að nýta fjármuni sem annars rynnu úr ríkissjóði til Reykjavíkurflugvallar til reksturs, nauðsynlegs viðhalds og framkvæmda á öðrum flugvöllum landsins. Notendagjöld á Reykjavíkurflugvelli yrðu þannig hliðstæð gjöldum á Keflavíkurflugvelli en stefnt er að því að halda gjöldum á öðrum flugvöllum í flugvallakerfinu í lágmarki. Ef fyrirséð væri að rekstur innanlandskerfisins yrði jákvæður mundu þeir fjármunir verða nýttir til framkvæmda innan kerfisins. Í fjárlögum fyrir árið 2013 var hins vegar skorið enn frekar niður í fjárframlögum ríkisins til innanlandskerfisins og nam niðurskurðurinn svipaðri upphæð og ráðgerðri tekjuaukningu á Reykjavíkurflugvelli 2013 með gjaldskrárhækkunum. Þannig myndaðist ekkert frekara svigrúm til framkvæmda og viðhalds flugvallarmannvirkja, þrátt fyrir hækkunir á gjaldskrá. Einnig hefur ekki orðið að fullu af þeirri áætluðu tekjuaukningu sem gjaldskrárhækkunir áttu að leiða af sér 2012 og 2013 vegna samdráttar í flugumferð.

Árið 2014 var enn skorið niður í fjárframlögum ríkisins til flugvalla og flugleiðsöguþjónustu og nú um 15% að raunvirði. Stærstur hluti niðurskurðarins er vegna endurgreiðslu ríkisins á fjármagni er tekið var að láni hjá ríkissjóði vegna lengingar á flugbrautinni á Akureyrarflugvelli árið 2008. Ekki reyndist svigrúm til frekari hagræðingar í rekstri þjónustunnar eftir

niðurskurð fyrri ára og til að tryggja nærri óbreytt þjónustustig á flugvöllum er því árið 2014 skorið niður það fjármagn sem rennur til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði.

Árlegt nauðsynlegt viðhald á núverandi flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði er metið 600–700 millj. kr. Því var ráðist í fyrrgreindar gjaldskrárhækkanir árin 2012 og 2013, enda stóð til að svigrúm til framkvæmda og viðhalds mundi aukast við þær hækkanir. Vegna niðurskurðar fjárveitinga síðustu ára til málaflokksins er nú svo komið að árið 2014 er eingöngu 149 millj. kr. varið til þessa viðhalds. Ljóst er að ekki verður hægt að tryggja notkun núverandi flugvallarmannvirkja og flugleiðsögubúnaðar með því fjármagni í mörg misseri í viðbót.

Isavia rekur leiðarflugsþjónustu, bæði í úthafssvæði og innanlandssvæði. Alþjóðaflugþjónustan nær yfir þjónustu á úthafssvæðinu og er reksturinn greiddur af notendum samkvæmt svokölluðum „joint finance“ samningi. Samningurinn byggist á svokölluðu „cost recovery“ kerfi, þar sem eingöngu er um endurgreiðslu útlagðs kostnaðar að ræða og ekki er heimilt að taka arð af starfseminni. Gjöld fyrir leiðarflugsþjónustu á innanlandssvæði voru tekin upp árið 2010 og nú greiða notendur fyrir þessa þjónustu sem ríkið greiddi áður að fullu.

## 2.1.2 Rekstrargjöld.

### Flugvellir.

Helsta breytingin á kostnaði milli tímabila felst í auknum útgjöldum vegna aukinna krafna samkvæmt reglugerðum um flugvelli og flugvernd. Þetta á sérstaklega við um flugvelli í innanlandskerfinu sem sinna millilandaflugi, aðallega vegna krafna um aukna mönnun í björgunar- og slökkviþjónustu. Í þjónustusamningi innanríkisráðuneytisins við Isavia er tilgreint þjónustustig á flugvöllum sem innanríkisráðuneytið kaupir sem verkkaupi og greitt er fyrir. Í samningnum er þó heimild til að endurskoða þjónustustig flugvalla og landingarstaða við tilteknar aðstæður. Áætlun þessi gerir ráð fyrir óbreyttu þjónustustigi á flugvöllum og landingarstöðum í grunnneti út áætlunartímabilið, að því undanskyldu að Húsavíkurflugvöllur varð áætlunarflugvöllur 2013 en hann hafði verið skilgreindur sem landingarstaður án áætlunarflugs. Áætlunarflugi var hætt frá Sauðárkróki 2012, það var aftur reynt 2013 en lagðist af í árslok sama ár og flugvöllurinn er því skilgreindur sem landingarstaður án áætlunarflugs. Einnig er flugbraut Siglufjarðarflugvallar nú talin ónýtt og flugvöllinum hefur því verið lokað.

### Flugleiðsaga.

Öll starfsemi flugleiðsögu á Íslandi er hjá Isavia. Innan flugleiðsögusviðs er þjónusta við alþjóðaflug og flugleiðsögu innanlands ásamt flugumferðarstjórn og flugupplýsingaþjónustu. Þjónusta við alþjóðaflug ásamt uppbyggingu þeirra kerfa sem hún byggist á er ekki hluti af samgönguáætlun heldur samningnum um alþjóðaflugþjónustuna.

Flugleiðsaga og flugumferðarstjórn er veitt frá flugstjórnarmiðstöðinni og flugturnunum á Keflavíkur-, Reykjavíkur- og Akureyrarflugvelli. Helstu fyrirsjáanlegar breytingar á starfseminni á tímabilinu tengjast GPS-tækninni sem mun í auknum mæli verða nýtt til aðflugs- og leiðarflugsþjónustu.

## 2.2 Stofnkostnaður og viðhald.

Eftir því sem staðalkröfum í uppbyggingu flugvalla er náð verður viðfangsefnið fyrst og fremst að viðhalda mannvirkjum sem ella munu ganga úr sér. Dýrustu framkvæmdir á þessu sviði á áætlunartímanum eru viðhald á yfirborði flugbrauta og annarra athafnasvæða flugvéla.

Málun flugbrauta og viðhald bygginga falla undir þennan lið. Markmið viðhaldsverkefna á vegum Isavia er að áætlunarflugvelli uppfylli fyrirbyggjandi kröfur til flugvalla og að mannvirki séu í fullnægjandi ástandi og haldi verðmæti sínu.

Vegna niðurskurðar í ríkisfjármálum og vegna þess að engir fastir tekjustofnar eru lengur til staðar til framkvæmda, verður svigrúm til viðhalds og framkvæmda óverulegt næstu árin.

Við gerð þessarar áætlunar er lagt upp með að forgangsraða á eftirfarandi hátt:

- Mestan forgang hefur viðhald flugbrauta því þar hefst flug og því lýkur.
- Brýnasti flugöryggisbúnaður, aðflugs- og radióbúnaður til að tryggja flugöryggi, að og frá flugvöllum.
- Ljósabúnaður til að tryggja nákvæmni í landingu utan dagsbirtu og í slæmu skyggni.

Ekki er svigrúm til að ráðast í neinar nýjar framkvæmdir í innanlandskerfinu á tímabilinu. Einnig tekst ekki að framkvæma endurbætur á öryggissvæðum nokkurra flugvalla til að mæta kröfum reglugerðar.

Í áætlun þessari er viðhalds- og framkvæmdarkostnaður innanlandsflugvalla áætlaður 1.189 millj. kr. á árunum 2014–2016. Í þessum tölum eru ekki taldar framkvæmdir á Keflavíkurflugvelli, enda eru þær framkvæmdir fjármagnaðar að fullu af notendagjöldum og eigin aflafé og því ekki hluti af samgönguáætlun.

### 3. SAMGÖNGUSTOFA.

Samgöngustofa tók til starfa 1. júlí 2013, með sameiningu Flugmálastjórnar Íslands, stjórnslu- og eftirlitshluta Siglingastofnunar, Umferðarstofu og stjórnslu- og eftirlitshluta Vegagerðarinnar. Hjá sameinaðri stofnun vinna um 160 starfsmenn. Starfsemin er rekin á þremur stöðum en vonir standa til að hægt verði að flytja í sameiginlegt húsnæði á árinu 2014. Í upphafi tók skipurit mið af þeirri starfsemi og því formi sem stofnanirnar unnu í fyrir sameiningu en markmiðið er að endurskoða skipuritið reglulega með það að markmiði að samþætta starfsemi og verkefni frekar.

#### 3.1 Fjármál Samgöngustofu.

*Almennt um fjármál og rekstraráætlun Samgöngustofu.*

Framlögð áætlun fyrir árin 2014–2016 byggist á fjárlögum 2014 á áætluðu verðlagi þess árs. Um árið 2013 fer samkvæmt samþykktri samgönguáætlun fyrir árin 2011–2014 að teknu tilliti til fjár- og fjáraukalaga ársins. Gert er ráð fyrir 3% hækkun á fjárlögum milli ára á tímabilinu 2014–2016. Heildarfjármagn til reksturs Samgöngustofu fyrir sama tímabil verði 4.031,2 millj. kr.

Í þriggja ára rekstraráætlun Samgöngustofu er gert ráð fyrir 147,2 millj. kr. hallarekstri árið 2014. Um er að ræða rekstraráætlun sem gerð er við erfiðar aðstæður, óvissuþættir eru margir þessi fyrstu ár í rekstri stofnunarinnar og gera má ráð fyrir að leggja þurfi fram uppfærða áætlun á tímabilinu. Áætlaður hallarekstur er fyrst og fremst vegna launakostnaðar þeirra starfsmanna sem njóta biðlaunaréttar þar sem störf hafa verið lögð niður eða þar sem störf hafa tekið umtalsverðum breytingum við sameiningu stofnana á miðju ári 2013 sem og vegna kostnaðar við flutninga í sameinað húsnæði á árinu. Einnig fellur til talsverður kostnaður vegna aðlögunar og samræmingar, t.d. á kerfum og gagnagrunnum, vegna ýmissa starfsmannamála o.fl. sem tengist sameingarferlinu.

Verulega er þrengt að rekstri stofnunarinnar þar sem ekki er gert ráð fyrir að fyrrgreindum óhjákvæmilegum kostnaði við sameiningu stofnana sé mætt með öðru en hagræðingu í rekstri til viðbótar hagræðingarkröfu í fjárlögum um 115,2 millj. kr. á árinu 2014.

Til að mæta hallarekstri er mikilvægt að heimild fái til að nýta höfuðstól stofnunarinnar og nauðsynlegt er að gjaldahluti stofnunarinnar verði leiðréttur með endurskoðun gjaldskrár strax á árinu 2014. Að auki verður hallanum mætt með aðhaldi í rekstri, m.a. með því að fresta ráðningu í störf sumra þeirra sem njóta biðlauna. Ekki er mögulegt að fresta ráðningu í öll störf því að verkefni þarf að vinna og því mikilvægt að stöðugildin verði fyllt á tímabili áætlunarinnar.

Leiðréttning gjaldskrár felst fyrst og fremst í gjalddöku ákveðinna lögbundinna verkefna stofnunarinnar sem ekki hefur verið innheimt gjald fyrir áður en heimild fyrir gjalddöku liggur fyrir í lögum. Ekki er stefnt að flatri hækkun á gjaldskrárlíðum. Áætlað er að leiðréttningin skili stofnuninni ríkistekjum að fjárhæð 24,2 millj. kr. á ári en stofnunin mun leggja fram tillögu um nýja gjaldskrá á fyrsta ársfjórðungi 2014. Þá gerir áætlunin ráð fyrir því að stofnunin mæti kostnaði biðlauna að hluta til með frestun á ráðningu og spari þannig um 40% biðlauna. Hluti þess sparnaðar hefur nú þegar átt sér stað en ekki hefur verið ráðið í hluta þeirra starfa sem lögð voru niður við sameininguna.

Árinu 2014 verður umferðaröryggisáætlun fjármögnuð með framlagi frá Vegagerðinni en fjármögnunin verður endurskoðuð með tilliti til stefnumótunar samhliða vinnu við samgönguáætlun fyrir árin 2015–2026, þannig að fjármagn til aðgerða og endurbóta á vegakerfinu komi af vegáætlun en fé til löggæslu og verkefna Samgöngustofu, sem snúa að öikumönnu og ökutækjum við fræðslu, kynningar og upplýsingagjöf og áróður, verði tryggt af öðrum tekjustofnum eins og reiknað var með í upphafi.

### 3.1.1 Tekjur og framlög.

#### Markaðar tekjur.

Markaðar tekjustofnar Samgöngustofu samkvæmt fjárlögum eru umferðaröryggisgjald, leyfis- og eftirlitsgjöld af flutningum á landi, leyfisgjöld vegna leigubifreiða, útgáfa loft-hæfisskírteina og skráningargjöld ökutækja.

Áætlunin gerir ráð fyrir að markaðar tekjur verði 1.582,8 millj. kr. á tímabilinu en þar af verði 448,5 millj. kr. skilað í ríkissjóð. Markaðar tekjur eru áætlaðar með eftirfarandi skiptingu:

Umferðaröryggisgjald er innheimt samkvæmt lögum um Samgöngustofu, nr. 119/2012. Einingarverð umferðaröryggisgjalds er 500 kr.

Gjöld vegna útgáfu lofthæfisskírteina eru innheimt samkvæmt lögum um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum, og lögum um Samgöngustofu, nr. 119/2012, og þau eru áætluð 30,0 millj. kr.

Leyfis- og eftirlitsgjöld af flutningum á landi eru innheimt samkvæmt lögum um fólksflutninga og farmflutninga á landi, nr. 73/2001, og áætluð 12,0 millj. kr.

Leyfisgjöld vegna leigubifreiða sem innheimt eru samkvæmt lögum um leigubifreiðar, nr. 134/2001, eru áætluð 18,0 millj. kr.

Skráningargjöld ökutækja sem innheimt eru samkvæmt lögum nr. 119/2012 eru áætluð 1.103,1 millj. kr. en þar af verði 448,5 millj. kr. skilað í ríkissjóð.

Nauðsynlegt er að gerð verði leiðréttning í fjárlögum á tekjuflokkun stofnunarinnar í samræmi við niðurstöðu tekjuhóps ríkisreikningsnefndar í aðdraganda stofnunar Samgöngustofu. Gjaldheimild í lögum um Samgöngustofu, nr. 119/2012, byggist á niðurstöðum tekjuhópsins og eru einu mörkuðu tekjustofnarnir útgáfa lofthæfisskírteina og umferðaröryggisgjald. Í fjárlögum er gert ráð fyrir að tekjur af mörkuðum tekjustofnum nemi samtals 449,7 millj. kr. á ári.

**Aðrar rekstrartekjur.**

Aðrar rekstrartekjur eru áætlaðar 726,3 millj. kr. á tímabilinu. Aðrar rekstrartekjur myndast vegna þjónustu þeirra lögbundnu verkefna sem stofnunin sinnir utan þeirra sem tilheyra mörkuðum tekjustofnum og þeirra sem framlagi ríkisins er ætlað að standa undir.

**Framlag úr ríkissjóði.**

Gert er ráð fyrir að framlag ríkissjóðs til Samgöngustofu standi undir lögbundnum verkefnum í þágu almannaheilla. Þessi málaflökkur fer vaxandi og því er mikilvægt að framlag ríkisins fylgi umfangi málaflökksins. Meðal verkefna eru skoðanir á erlendum skipum og loftförum og neytendamál sem eru sístækkandi málaflökkur. Framlag ríkisins á tímabili áætlunarinnar er 2.170,6 millj. kr.

**Sértekjur.**

Sértekjur Samgöngustofu eru m.a. tekjur sem innheimtar eru fyrir útselda vinnu samkvæmt tímagjaldi í gjaldskrá. Sértekjur eru t.d. vegna nýsmíða og breytinga á skipum, veitinga nýrra heimilda, breytinga á áður útgefnum heimildum og annarra sérstakra verkefna, svo sem gagnauðræðing og ýmissar útgáfu skirteina fyrir skip og áhafnir. Gert ráð fyrir að sértekjur á tímabilinu verði 1.189,8 millj. kr.

**3.1.2 Gjöld.**

Gjöld Samgöngustofu eru fyrst og fremst rekstrargjöld en engin gjöld eru vegna framkvæmda. Laun og launatengd gjöld nema um 71% af heildargjöldum.

**3.2 Stjórnsýsla.**

Samgöngustofa fer með stjórnsýslu samgöngumála er lýtur að flugmálum, hafnamálum og málum er varða sjóvarnir, siglingamálum, umferðarmálum og vegamálum.

Samgöngustofa hefur eftirlit með fyrirtækjum í flugtengdum rekstri og einstaklingum sem þurfa á starfsleyfum eða sérstökum heimildum að halda til að stunda rekstur og þjónustu. Ítarlegar alþjóðlegar kröfur eru um stjórnsýslu þessara verkefna sem markast af kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO), Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) og Evrópusambandsins í formi reglugerða sem taka gildi á grundvelli EES-samningsins. Þetta krefst öflugrar stjórnsýslu til að halda uppi eftirliti og sinna þjónustu við atvinnuveg í miklum vexti. Einnig eru í gildi íslenskar reglugerðir um flug sem kröfur EASA ná ekki til.

Í flugleiðsögu er sérstök áhersla á að tryggja farsæl samskipti varðandi stjórnsýslu og framkvæmd flugleiðsöguþjónustu á Norður-Atlantshafi. Ísland sinnir mun stærra loftrými en sem nemur lofthelgi Íslands og byggist það annars vegar á samningum við Dani og hins vegar á samningi á vegum ICAO. Mikil verðmætasköpun á sér stað vegna þessarar þjónustu en framkvæmdin og stjórnsýslan er fjármögnuð á grundvelli svokallaðs „joint finance“ samnings. Samningurinn fjallar um rekstur og fjármögnun á búnaði og þjónustu sem Ísland og Danmörk veita fyrir borgaraleg loftför á ferð yfir Norður-Atlantshaf. Ásamt því að vinna að þróun nýrra reglna í flugleiðsögu er nú unnið að greiningu á kostum og göllum við aðild Íslands að Eurocontrol. Samgöngustofa tekur fyrir hönd Íslands virkan þátt í starfsemi sameiginlegrar skrifstofu Norðurlandanna (Nordica) hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni í Montreal. Frekar er fjallað um flugöryggismál í kafla um öryggisáætlanir.

Á sviði siglinga annast Samgöngustofa skráningar, leyfisveitingar og eftirlit með skipaflota landsins. Gefin eru út skirteini til einstaklinga og veittar heimildir til hvers konar reksturs. Samgöngustofa annast stjórnsýsluverkefni hafnalaga, laga um sjóvarnir, laga um

vitamál og laga um vaktstöð siglinga. Líkt og í flugi eru kröfur til laga og reglna á sviði siglingamála markaðar af erlendum kröfum og samstarfi, t.d. við Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO), Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA), Evrópusambandið (ESB) og fleiri aðila. Þá sér stofnunin um útgáfu skirteina til íslenskra sjómanna, atvinnukafaraskirteina og skirteina fyrir leiðsögumenn og hafnsögumenn skipa. Samgöngustofa hefur umsjón með lögskráningu sjómanna og gefur út undanþágur og veitir starfsleyfi vegna fyrirtækja í ferðaþjónustu á sjó, ám og vötnum.

Samgöngustofa annast stjórnsýslu og eftirlit er lýtur að stefnumótun í umferðarmálum og vegamálum. Kröfur til stjórnsýslu umferðarmála eru að miklu leyti byggðar á evrópskum reglugerðum þótt einnig séu í gildi séríslenskar reglur. Samgöngustofa annast skráningu og aðra umsýslu ökutækja, gerð þeirra og búnað. Stofnunin gefur út starfsleyfi til skoðunarstöðva og hefur eftirlit með starfsemi þeirra. Þá er einnig starfrækt ytra eftirlit, en í því felst eftirlit með fulltrúum umboðanna og skoðunarstofum. Samgöngustofa hefur umsjón og eftirlit með ökunámi og ökukennslu, þ.m.t. útgáfu námskrár auk þess að annast ökuþróf og veita ökuskólum starfsleyfi. Samgöngustofa ákveður jafnframt kröfur um öryggi samgöngumannvirkja og hefur eftirlit með að þeim kröfum sé fylgt.

### **Eftirlit með innlendum aðilum.**

Samgöngustofa hefur eftirlit með og framkvæmir úttektir á þeim aðilum sem hafa útgefin starfsleyfi frá stofnuninni. Eftirlitsskyldir starfsleyfishafar eru m.a. í flugstarfsemi þar sem fram fer eftirlit með flugrekendum, viðhaldsstöðvum og flugskólum. Í flugleiðsögu fer fram eftirlit með starfsleyfishöfum flugleiðsöguþjónustu, þ.e. Isavia ohf. og Veðurstofu Íslands. Í siglingum er m.a. haft eftirlit með skipum með úttektum og skyndiskoðunum sem og nýsmíði- og breytingaskoðun á bátum og skipum; eftirlit er með starfsemi A- og B-faggiltra skoðunarstofa skipa og búnaðar, viðurkenndra flokkunarfélaga og annarra starfsleyfishafa, svo sem í farþegaflutningum og hjá bátaleigum. Í umferðarmálum er eftirlit með skoðunarstöðvum, bílaumboðum, ökunámi og ökukennslu svo eitthvað sé nefnt. Við sameiningu samgöngustofnana færðust verkefni er varða eftirlit með leyfisskyldum aðilum t.d. leigubílum og eftirlit með hvíldartíma ökumanna, frá Vegagerðinni til Samgöngustofu. Umferðareftirlit og eftirlit með hleðslu, frágangi og merkingu farms er einnig meðal verkefna stofnunarinnar. Samgöngustofa hefur eftirlit með að fylgt sé kröfum um öryggi samgöngumannvirkja og öryggisstjórnun við rekstur þeirra og annast öryggisúttektir á samgöngumannvirkjum.

Hvað varðar gæði eftirlits, t.d. í flugi og siglingum, þá gilda gjarnan um það alþjóðlegar kröfur. Starfsemi Samgöngustofu er því eftirlitsskyld og auka jákvæðar niðurstöður úttekta á stofnuninni m.a. samkeppnishæfni íslenskra fyrirtækja í alþjóðlegu umhverfi. Meðal aðila er hafa eftirlit með starfsemi Samgöngustofu eru Eftirlitsstofnun EFTA (ESA), Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO), Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA).

Strangar kröfur eru gerðar til eftirlitsmanna stofnunarinnar sem sinna þessum verkefnum.

### **Eftirlit með erlendum aðilum.**

Samgöngustofa annast svokallað hafnarríkiseftirlit, sem gengur út á að haft er eftirlit með ástandi og mönnun erlendra kaupskipa sem taka höfn hér á landi. Markmiðið er að draga úr siglingum undirmálsskipa um heimshöfin. Sambærilegt eftirlit, svokallað SAFA-eftirlit (Safety Assessment of Foreign Aircrafts) fer fram á erlendum flugrekendum sem hafa viðkomu á íslenskum flugvöllum. Strangar kröfur um þjálfun og þekkingu eru gerðar til eftirlits-

manna stofnunarinnar sem sinna þessum verkefnum þar sem niðurstöður eru skráðar í sam-  
evrópska gagnagrunna.

### 3.3 Öryggisáætlanir.

Með skipulagsbreytingum og sameiningu samgöngustofnana, þ.e. Flugmálastjórnar Ís-  
lands, Siglingastofnunar að hluta, Umferðarstofu og hluta Vegagerðarinnar, hafa öryggis-  
áætlanir í samgöngumálum nú verið færðar undir einn hatt hjá Samgöngustofu. Markmið  
stofnunarinnar er að samræma verklag eins og hægt er milli þessara áætlana og læra af því  
sem vel hefur verið gert hjá hverri stofnun. Ein áætlun er þó enn rekin fyrir hverja tegund  
samgangna í öryggisáætlanadeild stofnunarinnar. Samstarf er við Rannsóknarnefnd sam-  
gönguslysa um allar samgöngugreinarnar.

Samgöngustofa heldur skrá yfir öll umferðarslys sem skráð eru af lögreglu. Flugrekendum  
og starfsleyfishöfum flugleiðsögu ásamt skírteinishöfum ber að tilkynna til stofnunarinnar  
öll atvik (sem skilgreind eru sérstaklega) sem henda í flugi eða flugleiðsögu. Tilgangurinn  
með skráningunni er sá að komast að því hvers konar atvik eða slys eiga sér stað og hver vett-  
vangurinn og aðstæður eru svo að hægt sé að stuðla að því að sambærileg slys/atvik endurtaki  
sig ekki. Hvað varðar skráningu á flugatvikum eru slys mjög fátíð en skráningarskyld flug-  
atvik nokkuð mörg sem draga þarf lærdóm af til að bæta þau kerfi sem fyrir eru. Slys- og  
atvikaskráning Samgöngustofu er mikilvægt tæki til að fylgjast með þróun mála í umferð, í  
lofti og á láði. Hvað varðar slys á sjó er haldið utan um skráningar atvika og slysa hjá Rann-  
sóknarnefnd samgönguslysa. Hins vegar heldur stofnunin utan um öryggisáætlun sjófarenda  
(sjá hér á eftir).

Samgöngustofa leitast við að skapa sem mest öryggi í samgöngum fyrir alla hópa notenda  
í lofti, á láði og legi, m.a. með því að ná fram hugarfarsbreytingu og auka virðingu fyrir lög-  
um og reglum. Samgöngustofa stýrir fræðslu og miðlun upplýsinga um öryggismál sam-  
gangna og stuðlar að þátttöku og samstarfi allra aðila sem vilja vinna að framgangi þeirra.

#### 3.3.1 Flugöryggisáætlun Íslands.

Flugöryggisáætlun Íslands er útfærð hjá Samgöngustofu og er í samræmi við flugöryggis-  
áætlun Evrópu og viðkomandi staðla frá ICAO. Megináherslan á tímabilinu er lögð á innleið-  
ingu og eftirfylgni nýrra regla ESB og verkefna EASA á þessu sviði og um leið er áfram lögð  
áhersla á innleiðingu öryggisstjórnunarkerfa (SMS) á öllum sviðum flugmála. Í samræmi við  
ICAO-viðauka nr. 19 er gögnum um flugatvik, alvarleg flugatvik og flugslys safnað hjá Sam-  
göngustofu. Þessi gögn eru skráð í ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident  
and Incident Reporting Systems), samevrópskan gagnagrunn sem auðveldar aðildarríkjum  
að safna og deila flugatvikagögnum. Gögnin eru síðan greind og m.a. sett fram í árlegu  
öryggisriti, Annual Safety Review, sem aðgengilegt er flugrekendum. Reiknaðir eru flug-  
öryggisvísar til þess að hægt sé að vakta og setja markmið er varða öryggi í flugi. Með  
þessum hætti er hægt að forgangsraða, móta og marka áherslur í eftirliti með hjálp flug-  
öryggisáætlunarinnar.

#### 3.3.2 Áætlun um öryggi sjófarenda.

Samgöngustofa fer með framkvæmd öryggisáætlunar sjófarenda en markmið áætlunarinn-  
ar 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 rannsókn- og þróunarverkefni.

Í áætlun um öryggi sjófarenda eru nú lagðar megináherslur á öryggisstjórnun um borð í skipum. Tilgangur öryggisstjórnunarinnar 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.

Helstu verkefnisflokkar áætlunarinnar eru:

*Menntun og þjálfun sjómanna:* Áhersla verður lögð á námsgagnagerð, þ.e. kennsluefni fyrir sjómenn, útgáfu fræðsluefnis um menntun og þjálfun sjómanna og námskeið þeim tengd.

*Fræðsluefni og miðlun upplýsinga:* Helstu verkefni undir þessum lið eru átaksverkefni með málfundum og ráðstefnum, fræðslupésar, myndefni og handbækur um öryggismál sjómanna og veggspjöld með leiðbeiningum og merkingum, svo og upplýsingar á heimasíðu Samgöngustofu um öryggisreglur fyrir skip, breytingar á þeim og upplýsingar um öryggismál almennt.

*Öryggisstjórnun:* Öryggisstjórnun um borð í skipum fær meira vægi í verkefnum en áður. Verkefnunum verður skipt niður í almenna öryggisstjórnun þar sem skilgreiningar og leiðbeiningar um öryggisstjórnun verða settar á vef Samgöngustofu. Hugað verður að öryggisstjórnunarkerfum bæði í fiskiskipum og farþegaskipum ásamt hættumati og slysaskráningu.

*Rannsókn- og þróunarverkefni:* Meðal meginverkefna áætlunarinnar eru styrkveitingar með það að markmiði að hvetja hugvitsmenn til að koma með hugmyndir og tillögur að nýjum lausnum í öryggismálum sjófarenda. Á grundvelli niðurstaðna rannsókna Háskóla Íslands og Landspítala verður leitast við að hafa upplýsingar um slys um borð í skipum aðgengilegar á vef rannsóknarnefndar samgönguslysa og hugmyndin er að í framhaldinu verði hægt að gera átaksverkefni til að koma í veg fyrir slys um borð í skipum. Reynt verður að auka og festa í sessi samstarf við nágrannaþjóðir okkar í rannsókn- og þróunarverkefnum sem tengjast öryggismálum sjómanna.

*Skilgreining stefnumótandi áherslna og markmiða:* Meginmarkmið áætlunar um öryggi sjófarenda er að fækka slysum á sjó. Engin dauðaslys urðu árin 2008 og 2011. Stefnt skal að því að öryggi íslenskra skipa verði eins og það gerist best með öðrum þjóðum.

*Mælanleg undirmarkmið:*

- *Að fækka dauðaslysum:* Dauðaslysum á sjó hefur fækkað mjög hin síðari ár. Á þriggja ára tímabili 2010–2012 urðu að meðaltali 4,5 dauðaslys á hverja 10.000 starfandi sjómenn. Stefnt verður að því árin 2013–2016 að dauðaslysum fækki enn frekar og að dauðaslysum fækki um 5% á ári á tímabilinu 2011–2022.
- *Að fækka skipssköðum:* Skipsskaðar voru að meðaltali fimm árlega yfir þriggja ára tímabil mæld á árunum 1998–2006. Á þriggja ára tímabilunum 2007–2009 og 2010–2012 fórst að meðaltali eitt skip á ári. Stefnt er að því að skipssköðum fækki enn frekar, eða um 5% á ári á tímabilinu 2013–2022.
- *Að fækka slysum á sjó:* Stefnt verður að fækkun alvarlegra slysa hjá sjómönnum og að þau verði færri með hverju ári þegar miðað er við skráningar Landspítala og Slysaskrá Íslands. Þegar skráning þessara aðila liggur fyrir er hægt að takast á við þetta verkefni af fullum krafti. Stefnt er að því að slysum tilkynntum til Sjúkratrygginga Íslands fækki um 5% á ári á tímabilinu 2013–2022.



### 3.3.3 Umferðaröryggisáætlun.

Framkvæmd umferðaröryggismála er á forræði innanríkisráðuneytisins. Fyrstu tólf ára umferðaröryggisáætlunina er að finna í samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022. Yfirmarkmið umferðaröryggisáætlunar til ársins 2022 eru:

- Að fjöldi látinna í umferð á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2022.
- Að látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2022.

Fyrra markmiðið þýðir í raun að í samanburði við aðrar þjóðir viljum við vera sem allra neðst. Síðustu ár hefur það tekist en hins vegar verður áskorun að halda þeirri stöðu við vegna þess að slysatíðni um alla Evrópu er nú á niðurleið og þeirri þróun þarf að fylgja. Síðara markmiðið miðast í grunninn við meðaltal árána 2006–2010 sem var 201,2 alvarlega slasaðir og látnir. Til þess að ná settu markmiði má þessi tala ekki vera hærri en 109 árið 2022. Síðara markmiðinu til stuðnings hafa verið sett undirmarkmið sem gera kleift að fylgjast nánar með þróuninni, sjá hvað gengur vel og hvar úrbóta er þörf.

Yfirflokkar verkefna eru þeir sömu og þeir voru í síðustu áætlun og eru eftirfarandi: Vegfarendur, vegakerfið, ökutækið og stefnumótun, rannsóknir og löggjöf. Ítarlega umfjöllun um markmið og stefnu í umferðaröryggismálum er að finna í greinargerð með tólf ára samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022.

Samgöngustofa beitir sér fyrir að auka umferðaröryggi, t.d. með því að umferðarfræðsla í landinu verði eflað, bæði innan skólakerfisins og meðal almennings. Unnið er að gerð náms-efnis við hæfi hvers skólastigs og upplýsingum er komið á framfæri í fjölmiðlum og á heimasíðu Samgöngustofu. Upplýsingum er einnig komið á framfæri við erlenda öikumenn hér á landi.

#### *Rekstur umferðaröryggisáætlunar.*

Árið 2014 er 375 millj. kr. á ári varið til umferðaröryggisáætlunar, þar af 45 millj. kr. hjá Samgöngustofu, 52 millj. kr. hjá Ríkislögreglustjóra og 278 millj. kr. hjá Vegagerðinni, en allt fé til ráðstöfunar kemur af viðhaldsfé Vegagerðarinnar.

Til stendur að endurskoða fjármögnun umferðaröryggisáætlunar við endurskoðun stefnu fyrir samgönguáætlun 2015–2026 þannig að fjármagn til aðgerða og endurbóta á vegakerfinu komi af vegáætlun en fé til löggæslu og til verkefna Samgöngustofu, sem snúa að öikumönn-um og ökutækjum (fræðsla, kynning, áróður o.fl.), verði tryggt af öðrum tekjustofnum eins og reiknað var með í upphafi.

Árin 2015–2016 er gert ráð fyrir 385 millj. kr. á hvoru ári.

#### *Framkvæmdaáætlun í umferðaröryggi.*

Unnið verður að umferðaröryggismálum í samræmi við umferðaröryggisáætlun með það að markmiði að auka öryggi vega, bifreiða og ökumanna. Vegagerðin ber ábyrgð á úrbótum í vegakerfinu og miða helstu verkefni að eyðingu svartbletta og lagfæringum á hættulegum stöðum í vegakerfinu. Samgöngustofa ber ábyrgð á verkefnum er lúta að hegðun fólks og viðmóti og snúa helstu verkefni því að áróðri og fræðslu. Ríkislögreglustjóri ber ábyrgð á umferðareftirliti, þ.m.t. úrvinnslu gagna úr hraðamyndavélum.

Verkefnum sem miða að fækkun slysa í umferðinni er skipt í eftirfarandi verkefnaflokka:

1. Vegfarendur.
2. Vegakerfið.
3. Ökutækið.
4. Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf.

Tafla 8 sýnir verkefni sem unnin verða á tímabilinu, ásamt verkefnaflokki og fjárhæð sem áætluð er til þeirra á hverju ári. Ekki hafa enn verið áætluð verkefni í flokkinn Ökutækið.

Tafla 8. Fjármagn til umferðaröryggisáætlunar 2013–2016.

	2014	2015	2016
<b>Vegfarendur</b>	<b>124,5</b>	<b>130</b>	<b>125,5</b>
Eftirlit lögreglu (þ.m.t. vinnsla í Stykkishólmi)	52	52	52
Sjálfvirkt eftirlit	30	35	30
Áróður (birting og framleiðsla)	20	20	20
Beltanotkun	5	5	5
Hraðakstur	5	5	5
Ölvunar- og fikniefnaakstur	7	5	5
Annað	3	5	5
Samskiptavefir og aðrir nýir miðlar	3,5	5	5
Fræðsla í skólum	7,5	7,5	7,5
Í grunnskólum	7	5,5	5,5
Í framhaldsskólum	0,5	2	2
Fræðsla til erlendra ökumanna	3,5	2	2
Framleiðsla og birting fræðsluefnis	7	7	7
Önnur verkefni	1	1,5	2
<b>Vegakerfið</b>	<b>248</b>	<b>252</b>	<b>257</b>
Eyðing svartbletta	112	113	115,5
Umhverfi vega og vegrið	111	113	115,5
Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi	10	10	10
Ýmis verkefni	15	16	16
<b>Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf</b>	<b>2,5</b>	<b>3</b>	<b>2,5</b>
Könnun á aksturshegðun almennings	2,5	2,5	2,5
Umferðarkönnun		0,5	
Önnur verkefni			
<b>Alls</b>	<b>375</b>	<b>385</b>	<b>385</b>

#### Vegfarendur.

Verkefni í þessum flokki miða að því að ná fram æskilegri hegðun og viðhorfi hjá öku- mönnum og öðrum vegfarendum. Um er að ræða eftirlit lögreglu, sjálfvirkt eftirlit með myndavélum og fræðslu- og áróðursverkefni Umferðarstofu.

#### Sérstakt eftirlit lögreglu.

Lögreglan sinnir sérstöku hraðaeftirliti yfir sumartímann og fær til þess fjármagn af umferðaröryggisáætlun. Þetta eftirlit er hugsað sem viðbót við hefðbundið eftirlit sem lögreglan sinnir alla jafna. Einnig mun lögreglan stefna að því að halda uppi ölvunareftirliti.

#### Úrvinnsla úr löggæslumyndavélum.

Lögreglan fær fjármagn til þess að sinna úrvinnslu gagna úr löggæslumyndavélum. Í raun er um að ræða rekstrarkostnað og má ætla að þessu verkefni verði í framtíðinni tryggður annar fjárstofn.

#### Sjálfvirkt eftirlit.

Vegagerðin sér um uppsetningu og rekstur sjálfvirkra löggæslumyndavéla. Nú eru 24 mælistaðir fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit í vegakerfinu en virkar myndavélar eru 15 og verið er

að vinna að því að koma tveimur til viðbótar í gagnið. Kostnaðarhlutur Vegagerðarinnar í þessu samstarfsverkefni hefur að hluta verið greiddur af umferðaröryggisáætlun.

#### *Áróðursauglýsingar.*

Fram til ársins 2008 var talsvert af áróðursefni framleitt en eftir efnahagshrunið hefur minna verið gert af því að framleiða efni. Mikið af því efni sem þegar er til hefur verið endurbirt nokkrum sinnum og kominn er tími á nýjar auglýsingar í flestum málaflokkum. Ætlunin er að framleiða eitthvert efni, helst á hverju ári. Undirmarkmið áætlunarinnar munu gefa vísbendingu um hvaða málefni og hvaða hegðun öikumanna þarf helst að bæta og efnistöð nýrra auglýsinga taka mið af því. Auk nýrrar framleiðslu verða eldri auglýsingar gegn hraðakstri og ölvunarakstri og til stuðnings beltanotkun áfram birtar.

#### *Samskiptavefir og aðrir nýir miðlar.*

Samgöngustofa mun standa fyrir auglýsingum og upplýsingagjöf á nýjum miðlum sem hafa verið að ryðja sér rúms undanfarið með það að markmiði að ná betur til yngri öikumanna. Samfélagsmiðlar á borð við Facebook og Twitter verða nýttir ásamt YouTube og öðrum miðlum sem munu líta dagsins ljós á næstu árum, m.a. fyrir snjallsíma. Leitað verður leiða til þess að fá meiri aðkomu og þátttöku almennings í miðlun þess efnis sem Samgöngustofa vill koma á framfæri þar sem ýmsar vísbendingar eru um að efni sem dreift er af vinum, kunningjum og öðrum jafningjum er líklegra til að ná til fólks og hafa áhrif á það heldur en efni sem dreift er af ríkisstofnun eða einkafyrirtæki. Einnig þykir sýnt að erfitt er orðið að ná til ungs fólks í gegnum hefðbundna miðla eins og sjónvarp og dagblöð og því þörf á að nýta miðla sem ungt fólk notar til þess að koma efni til þess.

#### *Fræðsla í grunnskólum.*

Samningur hefur verið í gildi við Grundaskóla á Akranesi síðustu ár þess efnis að skólinn fái greiðslur af umferðaröryggisáætlun fyrir að annast framkvæmd umferðarfræðslu í grunnskólum landsins. Samkvæmt samningnum kynna starfsmenn Grundaskóla það námsefni sem er til fyrir skólastjórnendum, brýna fyrir þeim mikilvægi umferðarfræðslu og aðstoða og hvetja grunnskóla landsins til þess að sinna umferðarfræðslu. Við upphaf áætlunarinnar er þessi samningur enn í gildi en ekki hefur verið tekin ákvörðun um allt tímabilið.

#### *Fræðsla í framhaldsskólum.*

Frá árinu 2009 hefur Umferðarstofa framleitt og kynnt fræðsluefni fyrir framhaldsskóla varðandi slys þar sem ungir öikumenn hafa orðið öðrum að bana. Þetta eru kvikmyndir, 15–30 mínútna langar, þar sem farið er yfir aðdragandann, slysið sjálft og síðast en ekki síst afleiðingarnar, bæði fyrir öikumanninn og aðstandendur hans sem og aðstandendur þess látna. Í upphafi árs 2013 hafa verið framleiddar sex myndir og þær kynntar í framhaldsskólum. Ætlunin er að framleiða tvær til þrjár nýjar myndir á tímabili áætlunarinnar ásamt því að halda kynningarstarfi áfram.

#### *Fræðsla til erlendra öikumanna.*

Umferðarstofa, Vegagerðin og Landsbjörg hafa á undanförunum árum, undir merkjum SafeTravel-verkefnisins, verið í samvinnu við ferðaþjónustufyrirtæki um upplýsingamiðlun til útlendinga sem taka bíla á leigu hér á landi. Framleitt hefur verið kynningarefni á nokkrum tungumálum um séríslensk umferðarmerki, svo sem merki um einbreiðar brýr, blindhæðir og

merki um að malbik endi. Gert er ráð fyrir uppfærslu á kynningarmynd og öðru efni sem og áframhaldandi samstarfi á þessum vettvangi.

#### *Fræðslumyndir í sjónvarpi.*

Rúmlega 40 fræðslumyndir (30 sek. – 3 mín. að lengd) hafa á síðustu árum verið framleiddar hjá Umferðarstofu. Sjónvarpsstöðvum hefur verið greitt fyrir að sýna þessar myndir sem uppfyllingarefni, þó á þeim tímum þegar ætla má að áhorf sé ágætt. Ætlunin er að halda þessu fyrirkomulagi áfram. Stefnt er að því að framleiða fleiri slíkar fræðslumyndir á tímabilinu.

#### *Önnur verkefni.*

Ýmis fræðsluverkefni eru á döfinni á tímabilinu. Má þar nefna fræðsluefni fyrir leikskóla, framleiðslu ýmiss konar bæklinga og fleiri verkefni sem eftir er að ákveða nánar. Fylgst verður vel með þróun undirmarkmiða áætlunarinnar og verða verkefni valin að einhverju leyti út frá stöðu undirmarkmiða, þ.e. hver þeirra eru ekki að nást eða stefna í ranga átt.

#### **Vegakerfið.**

Málefni sem varða vegakerfið, svo sem umhverfi vega, uppsetning vegriða, eyðing svartblettu, hvíldarsvæði við þjóðvegi og mál sem varða búfé við vegi, eru á forræði Vegagerðarinnar.

#### **Ökutækið.**

Engin verkefni hafa verið sett í þennan verkefnisflokk ennþá. Þó má ætla að verkefni muni miða að því að koma nýjum öryggisbúnaði bifreiða í almenna notkun á Íslandi. Er þá aðallega horft til umferðarsnjalltækni (ITS, Intelligent Transport System) sem býður upp á margvíslegar leiðir til að koma í veg fyrir slys, draga úr meiðslum ef slys verður og flýta fyrir komu viðbragðsaðila á slysstað.

#### **Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf.**

Verkefni í þessum flokki miða að því að nýta tölfræði og önnur gögn til þess að greina núverandi ástand og meta áhrif breytinga. Einnig að gera tillögur að breytingum á lagaumhverfinu þannig að lög og reglur um umferðaröryggi séu í samræmi við stefnu stjórnvalda. Dæmi um brýnt verkefni er endurskoðun reglugerðar um umferðarmerki.

#### *Könnun á aksturshegðun almennings og viðhorfi til umferðar og umferðaröryggis.*

Umferðarstofa lét árlega kanna viðhorf og aksturshegðun almennings og er ætlunin að halda því áfram. Árleg könnun af þessu tagi er gríðarlega mikilvæg því hún nýtist við að greina þróun í aksturshegðun landsmanna og sýnir hvar bregðast þarf við. Um er að ræða spurningakönnun sem áður var gerð í síma en allra síðustu ár hefur hún verið gerð á netinu.

#### *Umferðarkönnun.*

Til viðbótar við netkönnun sem gerð er árlega verður framkvæmd talning í umferðinni. Það gefur mun betri mynd en netkönnun af ákveðnum hlutum eins og beltanotkun, farsímanotkun og ljósanotkun. Slík könnun var fyrst gerð árið 2011 og aftur árið 2013 og er ætlunin að halda því áfram annað hvert ár, sem þýðir árið 2015 á tímabili áætlunarinnar.

### *Öryggi óvarinna vegfarenda.*

Sjónum verður beint að öryggi óvarinna vegfarenda á tímabilinu. Hér er átt við gangandi vegfarendur, hjólreiðamenn og öikumenn mótorhjóla. Nú þegar er góð samvinna milli Vegagerðarinnar og samtaka bifhjólamanna og hafa þessir aðilar nýlega gefið út handbók um bifhjól, vegbúnað og umferðaröryggi. Auknar fjárveitingar til gerðar hjólastíga ættu að auka öryggi þar sem góðir stígar ættu að fækka hjólreiðamönnum á vegum og götum. Þar sem slíkir stígar eru aðgreindir frá göngustígum ætti öryggi einnig að aukast þar sem líkur á að hjólað sé á gangandi vegfaranda minnka. Full ástæða er þó til að vera á varðbergi þar til tekist hefur að byggja upp samfellt kerfi innviða fyrir hjólandi umferð. Með tilkomu rafknúinna reiðhjóla er gangandi vegfarendum hættu búin en notkun rafknúinna reiðhjóla á gangstígum er takmörkuð við hámarks hraðann 25 km/klst. Skráningu slysa sem verða á göngu- og hjólastígum er ábótavant og leita þarf allra leiða til að bæta hana svo að unnt sé að greina hvort einhverjir staðir á þessum stígum séu hættulegri en aðrir og grípa til viðeigandi ráðstafana í kjölfarið. Í því sambandi þarf einnig upplýsingar um hversu mikið er hjólað. Nauðsynlegt er að hafa samráð við sveitarfélög um aðgerðir sem snúa að öryggi óvarinna vegfarenda.

#### **3.3.4 Verndarmálefni.**

Markmið flug- og siglingaverndar er að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega, farms og hafnaraðstöðu fyrir hvers kyns ógn af hryðjuverkum og öðrum ólöglegum aðgerðum. Á sviði flug- og siglingaverndar verður áfram unnið að áætlunum Íslands og þeim fylgt eftir, svo og nýjum reglugerðum Evrópusambandsins á þessu sviði. Samgöngustofa fer með forystu í flugverndarráði Íslands og annast beint eftirlit með framkvæmd flugverndar.

Lögð er áhersla á að flug- og siglingavernd hér á landi standist kröfur Evrópusambandsins svo ekki komi til takmarkana á flugi eða siglingum héðan.

#### **3.3.5 Skrár í umsjón Samgöngustofu.**

Hjá Samgöngustofu eru haldnar lögbundnar skrár um farartæki á Íslandi. Þetta eru loftfaraskrá, aðalskipaskrá og ökutækjaskrá. Skrár þessar geyma ýmsar upplýsingar, t.d. um skrásetningarskírteini farartækja og ýmsar tæknilegar upplýsingar. Jafnframt má sjá upplýsingar um veðbönd ökutækja og ferilskrá farartækja.

Samgöngustofa annast skráningu og rekstur NorType-gagnagrunnsins, sem er samstarfsverkefni skráningaraðila ökutækja á Íslandi og í Noregi, Svíþjóð og Finnlandi. NorType-gagnagrunnurinn inniheldur upplýsingar um tæknilegar útfærslur fólksbifreiða samkvæmt evrópskum heildargerðarviðurkenningum. Við nýskráningu heildargerðarviðurkenndra ökutækja eru upplýsingar úr NorType-gagnagrunninum notaðar sem tryggja að eingöngu eru skráð ökutæki sem uppfylla evrópskar kröfur um gerð og búnað.

#### **3.3.6 Rannsóknir og þróun.**

Samgöngustofa framfylgir rannsókn- og þróunaráætlun í samræmi við markmið stofnunarinnar. Á áætlun eru m.a. verkefni er snúa að öflun ýmissa grunnupplýsinga og rannsóknir sem stuðla að öryggi sjófarenda. Að auki má nefna rannsóknir á umhverfissvænum og endurnýjanlegum orkugjöfum og rannsóknir sem stuðla eiga að minni losun gróðurhúsalofttegunda frá skipum. Aðrir verkefnaflokkar eru meðal annars umhverfisrannsóknir þar sem lögð verður sérstök áhersla á verkefni er tengjast siglingu stórra skipa á norðausturleiðinni svokölluðu og í íslenskri efnahagslögsögu. Einnig verkefni um rek stórra skipa, hafiss og mengandi efni ásamt könnun á sjávarflóðum, rannsóknum og undirstöðukönnun á virkjun vinds, öldu og sjávarfalla. Þá er unnið að verkefnum er snúa að loftgæðum og loftræstikerfum

skipa, eigin skoðunum skipa, umhverfsvænum og endurnýjanlegum orkugjöfum í samgöngum, afgashreinsun frá aðalvélum skipa auk verkefna um veiðar og orkugreiningu skipa.

Stundaðar eru rannsóknir og unnar greiningar sem tengjast öryggi farartækja, stjórnenda þeirra og farþega. Áhersla verður lögð á að vinna úr niðurstöðum rannsókna á samgönguslysum og kappkosta að sá lærdómur sem af þeim má draga skili sér inn í lög og reglugerðir um öryggi skipa og áhafna og í umferð á vegum og í lofti. Jafnframt tekur Samgöngustofa þátt í rannsóknum á áhrifum eldgosa og ösku með tilliti til samgangna.

### 3.3.7 Umhverfismál.

Umhverfismál eru stækkandi málaflokkur hjá Samgöngustofu. Tæknileg þekking varðandi farartæki í samgöngum er mjög sérhæfð og leita aðrar stofnanir gjarnan eftir ráðgjöf hjá sérfræðingum stofnunarinnar. Veittar eru tæknilegar upplýsingar um útbúnað og útblástur farartækja, t.d. vegna viðskiptakerfis Evrópusambandsins með losunarheimildum (ETS) í flugi. Væntanlegar eru svipaðar kröfur í siglingum. Kröfur hafa t.d. verið gerðar varðandi hávaða á flugvöllum og umgengni í höfnum. Umhverfisstofnun fer gjarnan með hluta eftirlits sem og sveitarfélög en góð samvinna er milli stofnana. Ber þá Samgöngustofu að upplýsa um gildandi kröfur sem fram koma í alþjóðlegum reglum er settar eru og gilda um eftirlitsskylda aðila.

### 3.3.8 Neytendamál.

Samgöngustofa framfylgir evrópskum reglum um réttindi farþega í samgöngum með það markmið að tryggja sömu réttindi og aðgang fyrir alla í almenningssamgöngum. Í flugi er komin nokkur reynsla á rekstur þessa málaflokks með reglugerð um réttindi farþega en væntanlegar eru sambærilegar reglur fyrir farþega með langferðabílum og fyrir farþega sem ferðast á sjó. Hvað varðar flugfarþega hefur Samgöngustofa sinnt upplýsingaþjónustu og meðhöndlun kvartana og gert er ráð fyrir áframhaldandi þróun með auknum reglum sem taka munu gildi fyrir samgöngugreinar.

## 4. RANNSÓKNA-, ÚTTEKTAR- OG ÞRÓUNARVERKEFNI Í SAMGÖNGUM.

Á árunum 2014–2016 verður haldið áfram að vinna að rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefnum sem falla undir stefnu og meginmarkmið samgönguáætlunar fyrir árin 2011–2022 og voru skilgreind í henni. Nánari upplýsingar um bakgrunn hvers verkefnis er að finna í stefnumótunarkafla athugasemda með tillögu að samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022.

Þau verkefni sem snúa að þróun almenningssamgangna á landi og þróun annarra samgöngumáta, sérstaklega í þéttbýli, eru nú í framkvæmd. Samningar við samtök sveitarfélaga hafa verið undirritaðir og ganga samkvæmt áætlun. Verkefni, bæði rannsóknir og stefnumótandi verkefni, sem snúa að loftslagsmálum, loftgæðum og umhverfi eru í vinnslu. Markmið annarra verkefna eru að rannsaka ákveðna þætti í samgöngum, uppbyggingu, viðhaldi og notkun og þeim er ekki hvað síst ætlað að afla haldgóðra gagna og upplýsinga sem nýtast við vinnu við næstu langtímasamgönguáætlun. Flestum þessara verkefna er nú lokið eða þau eru í vinnslu, þar á meðal nokkur sem snúa að undirbúningi, ákvarðanatöku og forgangsroðun framkvæmda og byggjast á félagshagfræðilegum greiningum.

Samgöngustofnanirnar og samstarfsaðilar þeirra leggja til vinnu- og fjárframlög í rannsóknar-, úttektar- og þróunarstefnumótunarverkefni í samræmi við ábyrgð og hlutverk í hverju verkefni samkvæmt nánara samkomulagi þeirra á milli. Stefnt er að því að niðurstöður liggi fyrir í sem flestum verkefnum eigi síðar en um mitt ár 2014 þannig að þau nýtist sem best við endurskoðun samgönguáætlunar.