

# Tillaga til þingsályktunar

## um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018.

(Lögð fyrir Alþingi á 145. löggjafarþingi 2015–2016.)

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 33/2008, að á árunum 2015–2018 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.

Fjárhæðir ársins 2015 eru á nafnverði en aðrar fjárhæðir eru á verðlagi fjárlaga fyrir árið 2016 í milljónum króna.

### 1. VEG- OG HAFNAÁÆTLUN 2015–2018.

#### 1.1. Fjármál.

##### 1.1.1 Tekjur og framlög.

<i>Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2015	2016	2017	2018	Samtals
<b>06-651 Vegagerðin</b>					
Bensíngjald	7.310	7.600	8.233	9.150	32.293
Þungaskattur, kílómetragjald	770	820	904	1.004	3.498
Olúgjalld	8.140	8.200	8.930	9.925	35.195
Vitagjald	274	285	317	354	1.230
Viðskiptahreyfing	1.173	922	1.400	830	4.325
<b>Markaðar tekjur samtals:</b>	<b>17.667</b>	<b>17.827</b>	<b>19.784</b>	<b>21.263</b>	<b>76.541</b>
Framlag til innanlandsflugs	313	306	310	310	1.239
Framlag til almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu	896	989	996	996	3.877
Framlag samkvæmt tillögu ríkisstjórnar	1.800		3.000	3.000	7.800
Framlag til jarðganga – Norðfjarðargöng	3.000	3.000	2.230		8.230
Framlag til jarðganga – Dýrafjarðargöng			1.500	3.000	4.500
Framlag til jarðganga – Seyðisfjarðargöng			70	70	140
Jarðgangarannsóknir			10	10	20
Framlag til jarðganga undir Húsavíkurhöfða	850	1.490	670		3.010
Framlag til sjóvarnargarða	106	146	106	106	464
Framlag til vitabygginga	29	29	29	29	116
<b>Bein framlög úr ríkissjóði alls</b>	<b>6.994</b>	<b>5.960</b>	<b>8.921</b>	<b>7.521</b>	<b>29.396</b>
<b>Greiðslur úr ríkissjóði samtals</b>	<b>24.661</b>	<b>23.787</b>	<b>28.705</b>	<b>28.784</b>	<b>105.937</b>

<i>Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Samtals</b>
<b>Sértekjur</b>					
Almennar sértekjur	385	385	385	385	1.540
Tekjur af Landeyjahöfn	10	10	10	10	40
<b>Sértekjur samtals</b>	<b>395</b>	<b>395</b>	<b>395</b>	<b>395</b>	<b>1.580</b>
<b>Til ráðstöfunar alls</b>	<b>25.056</b>	<b>24.182</b>	<b>29.100</b>	<b>29.179</b>	<b>107.517</b>
<b>06-662 Hafnarframkvæmdir</b>					
<b>Tekjur og framlög</b>					
<b>Framlag úr ríkissjóði</b>	<b>839</b>	<b>1.246</b>	<b>1.104</b>	<b>1.137</b>	<b>4.326</b>

### 1.1.2 Skipting útgjalda.

<i>Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Samtals</b>
<b>06-651 Vegagerðin. Gjöld.</b>					
<b>Rekstur Vegagerðarinnar</b>					
1.01 Almennur rekstur	833	839	856	856	3.384
Yfirstjórn, skrifstofuhald o.fl.	407		414	414	
Vaktstöð siglinga	284		297	297	
Viðhald vita og leiðsögukerfa	142		145	145	
1.02 Innheimtukostnaður markaðra tekna	81	81	81	81	324
<b>Rekstur samtals</b>	<b>914</b>	<b>920</b>	<b>937</b>	<b>937</b>	<b>3.708</b>
<b>1.41 Rekstur Landeyjahafnar</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>40</b>
<b>Þjónusta, styrkir, rannsóknir og viðhald</b>					
1.07 Þjónusta	4.787	4.420	4.500	4.500	18.207
1. Viðhald vegmerkinga					
2. Samningar við sveitarfélög					
3. Viðhaldssvæði					
4. Vetrarviðhald					
1.11 Styrkir til ferja og sérleyfishafa	1.498	1.521	1.725	1.725	6.469
1.12 Styrkir til almenningsgangna á höfuðborgarsv.	896	989	996	996	3.877
1.13 Styrkir til innanlandsflugs	313	306	310	310	1.239
1.21 Rannsóknir					
1. Rannsóknasjóður	144	142	150	150	586
2. Rannsóknir, Fjarðarheiðargöng	70	80			150
3. Rannsóknir, Grynslin við Hornafjörð		5			5
<b>Þjónusta, styrkir og rannsóknir</b>	<b>7.708</b>	<b>7.463</b>	<b>7.681</b>	<b>7.681</b>	<b>30.533</b>

<i>Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Samtals</b>
5.10 Viðhald	6.350	5.850	7.000	7.000	26.200
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>6.350</b>	<b>5.850</b>	<b>7.000</b>	<b>7.000</b>	<b>26.200</b>
<b>Stofnkostnaður, vegir</b>					
<b>Stofn- og tengivegakerfi</b>					
1. Almenn verkefni	4.384	3.156	6.770	7.730	22.040
2. Tengivegir malbik	910	918	967	976	3.771
3. Breikkun brúa	100	100	300	300	800
4. Hjóla- og göngustígar	200	200	300	300	1.000
5. Viðbót í fjárlögum 2016		235			235
6. Jarðgöng	3.010	3.180	3.810	3.580	13.580
6.1 Jarðgöng, Bakki	850	1.490	670		3.010
<b>Stofn- og tengivegir samtals</b>	<b>9.454</b>	<b>9.279</b>	<b>12.817</b>	<b>12.886</b>	<b>44.436</b>
<b>Annað en stofn- og tengivegir</b>					
1. Héraðsvegir	70	70	90	90	320
2. Landsvegir utan stofnvegakerfis	120	120	120	120	480
3. Styrkvegir	50	50	50	50	200
4. Reiðvegir	60	60	60	60	240
5. Smábrýr	40	40	50	50	180
6. Girðingar	50	50	50	60	210
7. Samgöngurannsóknir	20	20	20	20	80
<b>Annað en stofn- og tengivegir samtals:</b>	<b>410</b>	<b>410</b>	<b>440</b>	<b>450</b>	<b>1.710</b>
<b>6.60 Vitabyggingar</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>118</b>
<b>6.80 Sjóvarnargarðar</b>	<b>106</b>	<b>146</b>	<b>110</b>	<b>110</b>	<b>472</b>
<b>6.81 Vestmannaeyjaferja</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Afskrift markaðra tekna</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>300</b>
<b>Sértekjur</b>	<b>-395</b>	<b>-395</b>	<b>-395</b>	<b>-395</b>	<b>-1.580</b>
<b>Samtals greitt af fjárlagalið 06-651</b>	<b>24.661</b>	<b>23.787</b>	<b>28.705</b>	<b>28.784</b>	<b>105.937</b>
Greitt úr ríkissjóði	6.994	5.960	8.921	7.521	29.396
Innheimt af ríkistekjum	17.592	17.752	19.709	21.188	76.241
Viðskiptahreyfingar	75	75	75	75	300
<b>Samtals</b>	<b>24.661</b>	<b>23.787</b>	<b>28.705</b>	<b>28.784</b>	<b>105.937</b>

<i>Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Samtals</b>
<b>06-662 Hafnarframkvæmdir</b>					
1.01 Almennur rekstur	13	14	4	4	35
6.70 Hafnabótasjóður	168	612	752	898	2.430
6.72 Landeyjahöfn	387	384	345	232	1.348
6.73 Húsavíkurhöfn	238	233			471
6.76 Ferjubryggjur	3	3	3	3	12
	<b>839</b>	<b>1.246</b>	<b>1.104</b>	<b>1.137</b>	<b>4.326</b>
<b>Greitt úr ríkissjóði</b>	<b>839</b>	<b>1.246</b>	<b>1.104</b>	<b>1.137</b>	<b>4.326</b>

## 1.2 Stofn- og tengivegir.

Vegnr.	Kaflant.	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Veg tegund	Kostnaður millj. kr.	2015 VV 15.800	2016 VV 15.800	2017 VV 15.800	2018 VV 15.800	2019+ Framhald	Oryggi	Greiferni	Umhverfi	Bygðamál
<b>SUBURSVAÐI I</b>														
Undirbúningur verka utan áætlunar														
1		Hringvegur			200	50	50	50	50	+				
d4-d5		Norðautan Selfoss, brú á Ölfusá	5	C8	4.500		50	50	50	+	X	X	X	X
d6		Selfoss-Hveragerði	10	B15,5	5.000		100	500	1.200	+	X	X	X	X
d8		Um Helliheiði		B15,5/ A22	2.100	880	70				X	X	X	X
249		Pórsmerkurvegur												
01		Breikkun brúar á Seljalandsá		C8	38		38				X	X	X	X
355		Reykjavegur												
01		Biskupstungnabraut-Laugarvatnsvegur	8	C8	700			250	450		X	X	X	X
550		Kaldidalur	13	C8	300	300					X	X	X	X
<b>Samtals Suðursvæði I</b>						<b>1.230</b>	<b>308</b>	<b>850</b>	<b>1.750</b>					

Vegnr.	Katflani	Vegheiti Kaflehti	Lengd kafla [km]	Veg tegund	Kostnaður millj. kr.	2015 VV 15.800	2016 VV 15.800	2017 VV 15.800	2018 VV 15.800	2019+ Framhald	Öryggi	Greifarni	Umhverfi	Bygðamál
<b>SUÐURSVÆÐI II (Reykjavík og Suðvestursvæði)</b>														
		Undirbúningur verka utan áætlunar												
1		Hringvegur			160	40	40	40	40	+				
f3		Skarhólabraut–Langitangi							510					
f5		Um Kjalarnes							700	+	X	X		
40		Hafnarfjarðarvegur									X	X		
		Gatnamót við Víflsstaðaveg					350				X	X		
41		Reykjanesbraut												
15		Undirgöng í Kópavogi		A34	320		100	100	200			X		
14–15		Sunnan Hafnarfjarðar	9	A34	6.300			1.000		+	X	X		
48		Kjósarskarðsvegur									X	X		
		Hvalfjörður–Þingvallavegur	13,2	C7	750	400								
411		Arnamesvegur												
		Reykjanesbraut–Fífuhvamsvegur		A22	700	320	380	100			X	X		
415		Álftanesvegur												
04		Hafnarfjarðarvegur–Bessastaðavegur	4,5	A22	900	276					X	X		X
427		Suðurstrandarvegur												
450		Sundabraut*				6								
		Bætt umferðarflæði, almenningssamgöngur				200	200	200	200		X	X	X	
		Umferðarstýring á höfuðborgarsvæðinu				50	30	30	30		X	X	X	
		Öryggisaðgerðir				100	100	100	100		X	X	X	
		Göngubrýr og undirgöng				100	100	130	130		X	X	X	
		<b>Samtals Suðursvæði II</b>				<b>1.492</b>	<b>950</b>	<b>2.050</b>	<b>1.910</b>					

\* Leitað verði leiða til að fjármagna Sundabraut með aðkomu einkaaðila

Vegnr.	Kaflarnir	Vegheiti Kafleheiti	Lengd kafla [km]	Veg tegund	Kostnaður millj. kr.	2015 VV 15.800	2016 VV 15.800	2017 VV 15.800	2018 VV 15.800	2019+ Framhald	Öryggi	Greifarni	Umhverfi	Bygðamal
<b>VESTURSVÆÐI</b>														
		Undirbúningur verka utan áætlunar												
52		Uxahryggjavegur			200	50	50	50	50					
05		Ýmsir staðir		C8	800	200		300		+	X	X		
60		Vestfjarðavegur												
25-28		Um Gufudalssveit	Óvíst	C8	Óvíst	50	300	1.200	1.200	+	X	X	X	
31-33		Eiði-Kjálkafljörður	16,1	C8	3.850	450					X	X	X	
35-37		Dynjandiheiði	32,0	C8	4.500			400	450	+	X	X	X	
39		Dýrafjarðargöng, sjá jarðgangaaætlun												
61		Djúpvegur							150	+				X
34		Hestfjörður-Seyðisfjörður					130	120			X	X		
36-39		Súðavíkurið, snjóflóðavarnir		C8										
68		Innstrandavegur			235				50	+	X	X		
10		Heydalsá-Porpar												
643		Strandavegur			650	200	280	170			X	X	X	
04		Um Bjarnarfjarðarháls	7,0	C7	700				200	+	X	X		X
04		Um Veðileysuháls												
		<b>Samtals Vestursvæði</b>				<b>950</b>	<b>760</b>	<b>2.240</b>	<b>2.100</b>					
<b>NORÐURSVÆÐI</b>														
		Undirbúningur verka utan áætlunar												
1		Hringvegur			200	50	50	50	50					
		Akureyri, öryggisaðgerðir			200		100	100			X	X	X	X
74		Jökulsá á Fjöllum og Skjálfafljóti		C8			50	50	50		X	X	X	X
		Skagastrandarvegur												
		Hringvegur-Laxá							50	+	X	X	X	X
862		Dettifossvegur												
02-04		Dettifossvegur vestri – Norðausturvegur	30,0	C8	2.400	612	500			+	X	X	X	X
		<b>Samtals Norðursvæði</b>				<b>662</b>	<b>700</b>	<b>200</b>	<b>150</b>					

Vegnr.	Kaflarnir	Vegheiti Kafleheiti	Lengd kafla [km]	Veg tegund	Kostnaður millj. kr.	2015 VV 15.800	2016 VV 15.800	2017 VV 15.800	2018 VV 15.800	2019+ Framhald	Öryggi	Greifarni	Umhverfi	Bygðamál
<b>AUSTURSVÆÐI</b>														
		Undirbúningur verka utan áætlunar												
1		Hringvegur			200	50	50	50	50					
t7		Skríðuvatn-Axarvegur	6,0	C8	350				350		X	X		X
u4-u5		Um Berufjarðarbotn	4,7	C8	970		200	400	170	+	X	X		
v6-v9		Um Hornafjarðarfjót	18	C8	4.250		88	750	900	+	X	X		
y0		Morsá (Skeiðará)		C8	430			230			X	X		
85		Norðausturvegur												
31-33		Sunnan Brekkaheiðar							100	+				
92		Norðfjarðarvegur												
09		Norðfjarðargöng, sjá jarðgangaaætlun												
93		Seyðisfjarðarvegur									X			X
		Öryggisaðgerðir					100							
		Seyðisfjarðargöng, sjá jarðgangaaætlun												
94		Borgarfjarðarvegur							250	+	X	X		
<b>Samtals Austursvæði</b>						<b>50</b>	<b>438</b>	<b>1.430</b>	<b>1.820</b>					
<b>SAMTALS STOFN- OG TENGIVEGIR</b>						<b>4.384</b>	<b>3.156</b>	<b>6.770</b>	<b>7.730</b>					



Vegnr.	Kaflarnir	Vegheiti Kaflaheiti	Lengd kafla [km]	Veg tegund	Kostnaður millj. kr.	2015 VV 15.800	2016 VV 15.800	2017 VV 15.800	2018 VV 15.800	2019+ Framhald	Öryggi	Greifarnir	Umhverfi	Bygðamál
<b>SAMEIGINLEGT OG ÓSKIPT</b>														
		Stofn- og tengivegir												
		Tengivegir, malbik												
		Brekkun brúa				910	918	967	976	+	X	X	X	
		Hjóla- og göngustígar				100	100	300	300	+	X	X	X	
		Víðbót í fjárlögum 2016				200	200	300	300	+	X	X	X	
		Annað					235							
		Samgöngurannsóknir				20	20	20	20	+				
		Héraðsvegir				70	70	90	90	+				
		Landsvegir utan stofnvegakerfis				120	120	120	120	+				
		Styrkvegir				50	50	50	50	+				
		Reiðvegir				60	60	60	60	+				
		Smábrýr				40	40	50	50	+	X	X		
		Girðingar				50	50	50	60	+	X			
		<b>Samtals sameiginlegt og óskipt</b>				<b>1.620</b>	<b>1.863</b>	<b>2.007</b>	<b>2.026</b>					
<b>SAMTALS STOFNKOSTNAÐUR ÁN JARÐGANGA</b>														
						<b>6.004</b>	<b>5.019</b>	<b>8.777</b>	<b>9.756</b>					

Vegnr.	Kaflarnir	Vegheiti Kaflehti	Lengd kafla [km]	Veg tegund	Kostnaður millj. kr.	2015 VV 15.800	2016 VV 15.800	2017 VV 15.800	2018 VV 15.800	2019+ Framhald	Orýggi	Greiðfermi	Umhverfi	Bygðamál
<b>JARÐGANGAÁÆTLUN</b>														
60		Vestfjarðavegur												
39		Dýrafjarðargöng	11,8	T8,5	9.200		100	1.500	3.500	+	X	X	X	X
92		Norðfjarðarvegur												
09		Norðfjarðargöng	16,0	T8,5	12.500	3.000	3.000	2.230			X	X	X	X
93		Seyðisfjarðarvegur												
02-03		Fjarðarheiðargöng		T8,5	(22.000)*	10	70	70	70	+	X	X	X	X
		Sameiginlegur jarðgangakostnaður												
		<b>Samtals jarðgangnaáætlun</b>				<b>3.010</b>	<b>3.180</b>	<b>3.810</b>	<b>3.580</b>					
* Mikil óvissa er enn um kostnaðinn sem nú er áætlaður 22-25 milljarðar kr. Auk fjárframlaga hér eru framlög til rannsóknna á fjárlagalið 06-651-1.21 (70 millj. kr. 2015, 80 millj. kr. 2016).														
<b>UTAN ÞJÓÐVEGAKERFIS</b>														
		Jarðgöng, Bakki			3.100	850	1.490	670						
		<b>Samtals utan Þjóðvegakerfis</b>				<b>850</b>	<b>1.490</b>	<b>670</b>						
<b>SAMTALS STOFNKOSTNAÐUR OG JARÐGÖNG</b>						<b>9.864</b>	<b>9.689</b>	<b>13.257</b>	<b>13.336</b>					

### 1.3 Hafnarframkvæmdir og sjóvarnir 2015–2018.

Sundurliðun einstakra gjaldaliða.

#### 1.3.1 Stofnkostnaður.

##### Tafla 1. Hafnamannvirki, heildarfjárveitingar.

Verðlag fjárlaga 2015. Fjárhæðir í millj. kr.	2015	2016	2017	2018	Samtals
<b>Hafnamannvirki, ríkishluti framkvæmda</b>					
Ísafjarðarhöfn vegna ársins 2014*	20,0				20,0
Ríkishluti framkvæma innan grunnnets, tafla 2	104,8	563,3	743,5	824,4	2.236,0
Ríkishluti framkvæma utan grunnnets, tafla 3	42,6	49,3	8,5	73,6	174,0
<b>Ríkishluti framkvæmda alls</b>	<b>167,4</b>	<b>612,6</b>	<b>752,0</b>	<b>898,0</b>	<b>2.430,0</b>
<b>Fjárheimildir</b>					
Fjárveiting á fjárlögum	167,4	612,6	752,0	898,0	2.430,0
Ónotaðar fjárheimildir í upphafi tímabils					
<b>Fjárveiting alls til ráðstöfunar</b>	<b>167,4</b>	<b>612,6</b>	<b>752,0</b>	<b>898,0</b>	<b>2.430,0</b>

\* Sbr. nefndarálit meiri hluta fjárlaganefndar við aðra umræðu um fjárukalög fyrir árið 2015.

### Hafnir í grunnneti, ríkisstyrktar.

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

Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.	2015	2016	2017	2018	Samtals	Skýringar
<b>Kjördæmi</b>						
<b>Hafnir/hafnasamlög</b>						
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>						
Snæfellsbær (Rifshöfn)		103,7	110,4	95,3	309,4	Endurbygging Norðurkants
Grundarfjörður				100,2	100,2	Lenging Norðurgarðs
Stykkishólmur			8,4		8,4	Stofndýpkun hafnar
Vesturbyggð (Bíldudalur, Brjánslækur)	4,5	14,5	44,3	73,6	136,9	Lenging flotbyggju 2015, dýpkun á Brjánslæk, lenging stórskipakants 2017–2018
Bolungarvík			49,8	77,8	127,6	Endurbygging Brjóts 2017–18, endurbygging Grundargarðs 2018
Ísafjarðarbær (Ísafjörður)		24,0			24,0	Innsiglingarmerki í Skutulsfirði og stuðpúði við Mávagarð
Skagaströnd	2,6		94,5		97,1	Endurbygging Ásgarðs.
Skagafjörður (Sauðárkrókur)		10,2			10,2	Varnargarður við smábátahöfn
	<b>7,1</b>	<b>152,4</b>	<b>307,4</b>	<b>346,9</b>	<b>813,8</b>	
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>						
Fjallabyggð (Siglufjörður)		100,4	92,5		192,9	Endurnýjun hafnarbyggju
Hafnasamlag Norðurlands (Akureyri)		24,0	72,1	188,8	284,9	Hafnsögubátur
Vopnafjörður			5,4	27,3	32,7	Dýpkun og breikkun rennu
Djúpivogur	19,9				19,9	Flotbyggja
	<b>19,9</b>	<b>124,4</b>	<b>170,0</b>	<b>216,1</b>	<b>530,4</b>	

Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.

Kjördæmi Hafnir/hafnasamlög	2015	2016	2017	2018	Samtals	Skýringar
<b>SUÐURKJÖRDÆMI</b>						
Hornafjörður	19,5				19,5	Viðhaldsdýpkun
Vestmannaeyjar				30,8	30,8	Dýpkun við Hörgaeyrargarð
Þorlákshöfn	57,9	105,4	121,0	12,1	296,4	Dýpkun og stækkun 2015, dýpkun 2016–17, endurbýgging
						Svartaskersbryggju 2018
Grindavík		103,0	67,2	87,6	257,8	Endurbýgging Miðgarðs
Sandgerði		44,3		58,7	103,0	Endurnýjun Suðurbryggju
	<b>77,4</b>	<b>252,7</b>	<b>188,2</b>	<b>189,2</b>	<b>707,5</b>	
<b>Óskipt</b>						
Frumrannsóknir	0,0	3,0	10,0	20,0	33,0	
Viðhaldsdýpkanir og viðhald skjólgarða	0,4	30,8	67,9	52,2	151,3	
<b>Fjárveitingar til hafna í grunnneti alls</b>						
	<b>104,8</b>	<b>563,3</b>	<b>743,5</b>	<b>824,4</b>	<b>2.236,0</b>	

### Hafnir utan grunnnets, ríkisstyrktar.

#### Tafla 3. Fjárveitingar til hafna utan grunnnets, nýframkvæmdir.

Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.

Kjördæmi Hafnir / hafnasamlög	2015	2016	2017	2018	Samtals	Skýringar
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>						
Dalabyggð		15,0			15,0	Bryggja
Vesturbyggð						
(Patreksfjörður)	11,8	18,5			30,3	
Ísafjarðarbær (Suðureyri)			4,3	37,3	41,6	Endurbýgging Vesturkants
Norðurfjörður	15,6	8,3			23,9	Dýpkun smábátahafnar og flotbryggja
Strandabyggð (Hólmavík)	11,2	7,5		36,3	55,0	Öldubrjótur 2015, stálpil 2018
	<b>38,6</b>	<b>49,3</b>	<b>4,3</b>	<b>73,6</b>	<b>165,8</b>	
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>						
Hafnasamlag Norðurlands (Grenivík)	4,0				4,0	Dýpkun
Breiðdalsvík			4,2		4,2	Lenging flotbryggju
	<b>4,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4,2</b>	<b>0,0</b>	<b>8,2</b>	
<b>Fjárveitingar til hafna utan grunnnets alls</b>						
	<b>42,6</b>	<b>49,3</b>	<b>8,5</b>	<b>73,6</b>	<b>174,0</b>	

**Tafla 4. Sundurliðun framkvæmda í höfnum í grunnneti.**

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

*Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.*

Höfn Verkefni	2015	2016	2017	2018	Hluttur ríkissj.	2019+ Framhald
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>						
<b>Snæfellsbær</b>						
<i>Rífshöfn:</i>						
Endurbýgging Norðurkants, stálþil, þekja og lagnir (180 m)		171,4	182,5	157,5	75%	
<b>Grundarfjörður</b>						
Lenging Norðurgarðs, stálþil, þekja og lagnir (130 m, dýpi 10 m)				207	60%	+
<b>Stykkishólmur</b>						
Stofndýpkun hafnar við flotbryggjur og víðar (áætlað magn 10.000 m <sup>3</sup> )			13,8		75%	
<b>Vesturbýggð</b>						
<i>Brjánslækur:</i>						
Dýpkun fyrir ferju		23,9			75%	
<i>Bíldudalur:</i>						
Lengja flotbryggju (20 m)	9,3				60%	
Lenging stórskipakants, stálþil, þekja og lagnir (105 m, dýpi 8–10 m)			91,6	152,1	60%	+
<b>Bolungarvík</b>						
Endurbýgging Brjótis, fremri hluti, stálþil, langir og þekja (78 m, dýpi 9 m)			82,3	97,8	75%	+
Endurbýgging Grundargarðs				27,2	85%	
<b>Ísafjarðarbær</b>						
<i>Ísafjörður:</i>						
Innsiglingarmerki, 2 stk. í Skutulsfirði, endurnýjuð			4,0		60%	
Stuðpúði á Mávagarði			45,6		60%	
<b>Skagaströnd</b>						
Endurbýgging Ásgarðs, stálþil, þekja og lagnir (120 m, dýpi 6 m)	4,2		156,2		75%	
<b>Skagafjörður</b>						
<i>Sauðárkrókur:</i>						
Varnargarður við nýja smábátahöfn (80 m)		21			60%	
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>						
<b>Fjallabyggð</b>						
<i>Siglufjörður:</i>						
Endurnýjun hafnarbryggju, stálþil, þekja og lagnir (205 m, dýpi 6–10m)		174,7	153,0		75%	
<b>Hafnasamlag Norðurlands</b>						
<i>Akureyri:</i>						
Hafnsögubátur með a.m.k. 40 tonna togkrafti (upphæð án vsk.)		40,0	120,2	314,6	60%	
<b>Vopnafjörður</b>						
Dýpkun og breikkun innsiglingarrennu			11,2	56,5	60%	+
<b>Djúpivogur</b>						
Flotbryggja, landgangur (80 m)	41,2				60%	

Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.

Höfn Verkefni	2015	2016	2017	2018	Hluttur ríkissj.	2019+ Framhald
<b>SUÐURKJÖRDÆMI</b>						
<b>Hornafjörður</b>						
Viðhaldsdýpkun í höfn (áætlað 25.000 m <sup>3</sup> /ár)	40,2				60%	
<b>Vestmannaeyjar</b>						
Dýpkun við Hörgaeyrargarð				63,7	60%	
<b>Þorlákshöfn</b>						
Dýpkun í innsiglingu og höfn (áætlað 30.000 m <sup>3</sup> )	37,1				60%	
Undirbúningur að stækkun Þorlákshafnar	42,6				60%	
Dýpkun snúningssvæðis, þvermál 200 m (65.000 m <sup>3</sup> , rif 120 m)	40,0	133,0	250,0		60%	
Endurbýgging Svartaskersbryggju		67,8		20,0	75%	+
<b>Grindavík</b>						
Endurbýgging Miðgarðs, stálþil (180 m)		77,7	111,1	144,9	75%	+
Dýpkun við Miðgarð		115,7			60%	
<b>Sandgerði</b>						
Endurbýgging Suðurbryggju, stálþil (145 m)		73,2		97,0	75%	+
<b>Óskipt</b>						
Frumrannsóknir			10,0	20,0	100%	
Hornafjörður, Grynnsli		3,7			100%	
Viðhaldsdýpkanir og viðhald skjólgarða	0,6	44,9	99,1	76,2	85%	
<b>Samtals áætlað í grunnneti</b>	<b>215,2</b>	<b>996,6</b>	<b>1281,0</b>	<b>1434,5</b>		
<b>Áætluð skipting vegna viðhaldsdýpkana</b>						
Grundarfjörður, Suðurbryggju (5.000 m <sup>3</sup> )				8,5	85%	
Ísafjörður, innsiglingarrenna (15.000 m <sup>3</sup> )			22,3		85%	
Dalvík, dýpkun innan hafnar (10.000 m <sup>3</sup> )			15		85%	
Hornafjörður, í höfn (25.000 m <sup>3</sup> /ár)		37,0	42,6	43,9	85%	
Óskipt	0,6	7,9	19,2	23,8	85%	

**Tafla 5. Sundurliðun framkvæmda í höfnum utan grunnnets.***Skýringar: Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn.**Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.*

Höfn Verkefni	2015	2016	2017	2018	Hluttur ríkissj.	2019+ Framhald
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>						
<b>Dalabyggð</b>						
Skarðsstöð, bryggja		16,0			75%	
<b>Vesturbyggð</b>						
<i>Patreksfjörður:</i>						
Flotbryggja með (40 m)	20,0				60%	
Dýpkun við flotbryggju (2.000 m <sup>3</sup> )	4,4				60%	
Grjótvörn við Oddann endurbyggð og styrkt á um 160 m kafla (3.900 m <sup>3</sup> )		27,0			85%	
<b>Ísafjarðarbær</b>						
<i>Suðureyri:</i>						
Endurbygging Vesturkants, stálþil (60 m, dýpi 6 m)			7,1	61,6	75%	+
<b>Norðurfjörður</b>						
Dýpkun smábátahafnar (700 m <sup>2</sup> í -2,5 m)	12,4	13,8			75%	
Flotbryggja (20m)	13,4				75%	
<b>Strandabyggð, Hólmavík</b>						
Fljótandi öldubrjótur til að skýla smábátaaðstöðu (30 x 3 m flot)	18,5	12,4			75%	
Endurbygging stálþils (50 m dýpi 6 m)				50	90%	+
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>						
<b>Hafnasamlag Norðurlands</b>						
<i>Grenivík:</i>						
Dýpkun innan hafnar	8,3				60%	
<b>Breiðdalsvík</b>						
Lenging á flotbryggju (10 m)			7		75%	
<b>Samtals áætlað utan grunnnets</b>	<b>77,0</b>	<b>69,2</b>	<b>14,1</b>	<b>111,6</b>		

**Sjóvarnir 2015–2018.****Tafla 6. Fjárveitingar til sjóvarna.***Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.*

Kjördæmi Sveitarfélag	2015	2016	2017	2018	Samtals	Skýringar
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>						
Snæfellsbær			25,5		25,5	Hellnar, Hellissandur, Ólafsvík
Dalabyggð				9,5	9,5	Við Ægisbraut
Reykhólahreppur		9,3			9,3	Flatey
Skagaströnd, sveitarfélag		11,2			11,2	Norðan við Réttarholt
Skagabyggð		14,4			14,4	Víkur, Kálfshamarsvík
Skagafjörður, sveitarfélag	8,5				8,5	Reykir á Reykjaströnd, Hraun í Fljótum
	<b>8,5</b>	<b>34,9</b>	<b>25,5</b>	<b>9,5</b>	<b>78,4</b>	

Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.

Kjördæmi Sveitarfélag	2015	2016	2017	2018	Samtals	Skýringar
<b>NORÐAUSTURKJÖRDÆMI</b>						
Dalvíkurbyggð	18,0		19,1		37,1	Árskógssandur, vestan hafnar og við Brimnes, Hauganes og Dalvík
Svalbarðsstrandarhreppur	5,4				5,4	Norðan tjarnar
Borgarfjarðarhreppur		17,1			17,1	Við Merki í átt að Sæbakka
Seyðisfjörður		13,1			13,1	Við Sunnuver og Hafsíld
Fjarðabyggð			8,8		8,8	Mjóeyri við Eskifjörð
	<b>23,4</b>	<b>30,2</b>	<b>27,9</b>	<b>0,0</b>	<b>81,5</b>	
<b>SUÐURKJÖRDÆMI</b>						
Hornafjörður	17,5				17,5	Suðurfjörur
Mýrdalshreppur		40,0	28,4	96,5	164,9	Austan Víkurár, sandfangari; styrking eldri sandfangara.
Árborg, sveitarfélag		9,7			9,7	Eyrarbakki, flóðvörn neðan við Baugsstaðarjómabúið
Grindavík			9,7		9,7	Arfadalsvík
Sandgerðisbær	22,9				22,9	Norðurkotstjörn, sunnan Setbergs, sunnan Hvalsnestorfu
Gerðahreppur	33,9				33,9	Við Garðskagavita, Netfiskur–Lambastaðavör, golfvöllur í Leiru
Vogar, sveitarfélag		13,3			13,3	Norðan Marargötu, Breiðagerðisvík.
	<b>74,3</b>	<b>63,0</b>	<b>38,1</b>	<b>96,5</b>	<b>271,9</b>	
<b>SUÐVESTURKJÖRDÆMI</b>						
Garðabær (Álfanes svf.)			11,6		11,6	Við Skansinn
Seltjarnarnes		18,1			18,1	Gróttueiði, við Ráðagerði
	<b>0,0</b>	<b>18,1</b>	<b>11,6</b>	<b>0,0</b>	<b>29,7</b>	
<b>Óskipt</b>			2,9		2,9	
<b>Sjóvarnir samtals</b>	<b>106,2</b>	<b>146,2</b>	<b>106,0</b>	<b>106,0</b>	<b>464,4</b>	

**Tafla 7. Framkvæmdir við sjóvarnir.**

Skýringar: Frumáætlun um heildarkostnað við framkvæmdir, virðisaukaskattur meðtalinn.

Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2015	2016	2017	2018	Hluttur ríkissj.
<b>NORÐVESTURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Snæfellsbær</b>					
Hellnar við Gróuhól (100 m – 1.200 m <sup>3</sup> )			11,0		7/8
Hellissandur, við Hellisbraut 1 (100 m – 1.800 m <sup>3</sup> )			9,6		7/8
Ólafsvík, við Ennisbraut 23–37 (160 m – 1.600 m <sup>3</sup> )			8,6		7/8
<b>Dalabyggð</b>					
Sjónvörn við Ægisbraut, styrking (250 m – um 2.000 m <sup>3</sup> )				10,9	7/8
<b>Reykhólahreppur</b>					
Flatey, sjónvörn við gamla þorpið (um 25–30 m – 600 m <sup>3</sup> )			10,6		7/8



Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.

Sveitarfélag Verkefni, sjóvarnir	2015	2016	2017	2018	Hluttur ríkissj.
<b>Skagaströnd, sveitarfélag</b>					
Norðan við Réttarholt, sjóvörn 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>					
Dalvík, lenging á sjóvörn austan hafnar (100 m – 1.600 m <sup>3</sup> )			11,0		7/8
Árskógssandur, vestan hafnar, lengja vörn í norður (80 m – 1.600 m <sup>3</sup> )			10,8		7/8
Árskógssandur, Brimnes, framan við fjárhús (80 m – 1.500 m <sup>3</sup> )	10,0				7/8
Hauganes, vestan hafnar (80 m – 1.600 m <sup>3</sup> )	10,6				7/8
<b>Svalbarðsstrandarhreppur</b>					
Norðan tjarnar (100 m – 1.000 m <sup>3</sup> )	6,2				7/8
<b>Borgarfjarðarhreppur</b>					
Við Merki í átt að Sæbakka (300 m – 4.000 m <sup>3</sup> )		19,5			7/8
<b>Seyðisfjörður</b>					
Við Sunnuver og Hafsfíld (200 m – 2500 m <sup>3</sup> )		15,0			7/8
<b>Fjarðabyggð</b>					
Mjóeyri við Eskifjörð (160 m – 2000 m <sup>3</sup> )			10,0		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 við Víkurá, endurbygging sandfangara (10.000 m <sup>3</sup> )				70,0	7/8
Sjóvörn austan Víkurár, sandfangari (300 m – 50.000 m <sup>3</sup> )		45,7	32,5	40,3	7/8
<b>Vestmannaeyjar</b>					
Endurbygging sjóvarnar á Þrælaeiði, verk frá 2013 (150 m – 2.000 m <sup>3</sup> )					7/8
<b>Árborg, sveitarfélag</b>					
Flóðvörn neðan við Baugstaðarjómabúið (80 m – 1.600 m <sup>3</sup> )		4,9			7/8
Eyrarbakki, endurbygging sjóvarnar móts við Eyrargötu 49 (80 m – 1.200 m <sup>3</sup> )		6,2			7/8
<b>Grindavíkurbær</b>					
Arfadalsvík syðst, við fjárhús Gerðistanga (svæði á náttúruminjaskrá) (120 m – 1.400 m <sup>3</sup> )			8,0		7/8
Sunnan Staðarbótar, ýta upp malarkambi í skörð í sjávarkambi			3,1		7/8

Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.

<b>Sveitarfélag</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Hluttur ríkissj.</b>
<b>Verkefni, sjóvarnir</b>					
<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, endurbyggja vörn meðfram innri hluta 4. brautar (um 300 m – 3.000 m <sup>3</sup> )	15,0				7/8
<b>Vogar, sveitarfélag</b>					
Norðan Marargötu, hækka og styrkja sjóvörn (180 m – 1.000 m <sup>3</sup> )		5,1			7/8
Vatnsleysuströnd við Breiðagerðisvík (200 m – 2.500 m <sup>3</sup> )		10,2			7/8
<b>SUÐVESTURKJÖRDÆMI</b>					
<b>Garðarbær (Álfanes)</b>					
Bessastaðanes, sjóvörn við Skansinn (190 m – 2.400 m <sup>3</sup> )			13,3		7/8
<b>Seltjarnarnes</b>					
Sjóvörn á Gróttueiði (250 m – 3.000 m <sup>3</sup> )		15,0			7/8
Við Ráðagerði, milli garða sem komnir eru (80 m – 1.000 m <sup>3</sup> )		5,7			
<b>Óskipt</b>					
Óskipt til sjóvarna		0,9	3,3		7/8
<b>Heildarkostnaður við sjóvarnir samtals</b>	<b>121,4</b>	<b>168,0</b>	<b>121,2</b>	<b>121,2</b>	

## 2. FLUGVELLIR OG FLUGLEIÐSÖGUPJÓNUSTA.

### 2.1 Tekjur og framlög.

<i>Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2015	2016	2017	2018	Samtals
Markaðar tekjur	0	0	0	0	0
Beint framlag úr ríkissjóði	2.032	1.916	2.252	2.318	8.518
<b>Tekjur og framlög samtals</b>	<b>2.032</b>	<b>1.916</b>	<b>2.252</b>	<b>2.318</b>	<b>8.518</b>
Viðskiptahreyfingar	0	0	0	0	0
<b>Til ráðstöfunar</b>	<b>2.032</b>	<b>1.916</b>	<b>2.252</b>	<b>2.318</b>	<b>8.518</b>

### 2.2 Rekstur og þjónusta.

	2015	2016	2017	2018	Samtals
<b>Rekstur og þjónusta</b>					
Isavia ohf.	1.507	1.616	1.532	1.532	6.187
<b>Rekstur alls</b>	<b>1.507</b>	<b>1.616</b>	<b>1.532</b>	<b>1.532</b>	<b>6.187</b>
<b>Viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar</b>	<b>394</b>	<b>220</b>	<b>720</b>	<b>786</b>	<b>2.120</b>
<b>Stofnkostnaður</b>					
Flugvellir í grunnneti	131				131
Flugvellir/lendingarstaðir utan grunnnets		80			80
<b>Samtals stofnkostnaður</b>	<b>131</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>211</b>
<b>Gjöld alls</b>	<b>2.032</b>	<b>1.916</b>	<b>2.252</b>	<b>2.318</b>	<b>8.518</b>

### 2.3 Stofnkostnaður.

	2015	2016	2017	2018	Samtals
<b>Flugvellir í grunnneti</b>					
Reykjavík					0
Akureyri	50				50
Egilsstaðir					0
Vestmannaeyjar					0
Ísafjörður					0
Þingeyri					0
Bíldudalur					0
Gjögur	81				81
Sauðárkrókur					0
Grimsey					0
Þórshöfn					0
Vopnafjörður					0
Hornafjörður					0
<b>Samtals flugvellir í grunnneti</b>	<b>131</b>				<b>131</b>
<b>Flugvellir og landingarstaðir utan grunnnets</b>					
Norðfjarðaflugvöllur		80			80
<b>Sameiginleg verkefni</b>					<b>0</b>
<b>Samtals stofnkostnaður</b>	<b>131</b>	<b>80</b>			<b>211</b>

**2.4 Viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar.**

<i>Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Samtals</b>
<b>ALPJÓÐAFLUGVELLIR Í GRUNNETI</b>					
<b>Reykjavík</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	15		14	32	61
Byggingar og búnaður	13		24	14	51
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	10		11	219	240
<b>Akureyri</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	15			148	163
Byggingar og búnaður	5		14	7	26
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	8	10	20	151	189
<b>Egilsstaðir</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	3		203	59	265
Byggingar og búnaður	14		10	5	29
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	13		31	29	73
<b>Samtals alþjóðaflugvellir í grunnneti</b>	<b>96</b>	<b>10</b>	<b>327</b>	<b>664</b>	<b>1.097</b>
<b>AÐRIR FLUGVELLIR Í GRUNNETI</b>					
<b>Vestmannaeyjar</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	2			52	54
Byggingar og búnaður	3		6		9
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	6		13		19
<b>Ísafjörður</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	1		1	33	36
Byggingar og búnaður			9		9
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika			7		7
<b>Bíldudalur</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	2				1
Byggingar og búnaður			1		1
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	5		21		26
<b>Gjögur</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða			1		1
Byggingar og búnaður			1		1
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	77		11		88
<b>Húsavík</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða (bundin slitlög)	3	80			83
Byggingar og búnaður	7				7
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	24	100			124
<b>Grímsey</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	1			1	2
Byggingar og búnaður	2		1		3
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	17		2		19
<b>Pórshöfn</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða			87		87
Byggingar og búnaður			1		1
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	3		2		5
<b>Vopnafjörður</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	33				33
Byggingar og búnaður	1		1		2
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	88		2		90

<i>Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2015	2016	2017	2018	Samtals
<b>Hornafjörður</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	1		1		2
Byggingar og búnaður	1		2		3
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika	11		123		134
<b>Samtals aðrir flugvellir í grunnneti</b>	<b>288</b>	<b>180</b>	<b>293</b>	<b>86</b>	<b>847</b>
<b>FLUGVELLIR OG LENDINGARSTAÐIR UTAN GRUNNETS</b>					
<b>Pingeyri</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	3				3
Byggingar og búnaður					0
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika					0
<b>Sauðárkrúkur</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða					0
Byggingar og búnaður			3		3
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika					0
<b>Norðfjörður</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	7				7
Byggingar og búnaður					0
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika					0
<b>Bakki</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða					0
Byggingar og búnaður					0
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika					0
<b>Stóri-Kroppur</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða		30			30
Byggingar og búnaður					0
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika					0
<b>Aðrir</b>					
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða			55		55
Byggingar og búnaður					0
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðr. frávika					0
<b>Samtals flugvellir og landingarstaðir utan grunnnets</b>	<b>10</b>	<b>30</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>98</b>
<b>Sameiginleg verkefni</b>					
AIS/GPS/flugprófanir/upplýsingaþjónusta			6	6	12
Til leiðréttingar og brýnna verkefna			36	30	66
<b>Samtals sameiginleg verkefni</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>36</b>	<b>78</b>
<b>Samtals viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar</b>	<b>394</b>	<b>220</b>	<b>720</b>	<b>786</b>	<b>2.120</b>

### 3. ÁÆTLUN SAMGÖNGUSTOFU.

#### 3.1 Samgöngustofa, fjármál.

##### 3.1.1 Tekjur og framlög.

<i>Verðlag fjárlaga 2016. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	2015	2016	2017	2018	Samtals
<b>Framlag af almennum skatttekjum</b>	<b>1.456</b>	<b>1.494</b>	<b>1.685</b>	<b>1.735</b>	<b>6.370</b>
<b>Ríkistekjur</b>					
Rekstartekjur					
Markaðar tekjur					
<b>Til ráðstöfunar alls</b>	<b>1.456</b>	<b>1.494</b>	<b>1.685</b>	<b>1.735</b>	<b>6.370</b>

**3.1.2 Gjöld.**

<i>Verðlag fjárlaga 2015. Fjárhæðir í millj. kr.</i>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Samtals</b>
Stjórnsýsla, rekstur og þjónusta	1.421	1.494	1.538	1.584	6.037
Öryggisáætlun Íslands	35		147	151	333
Eftirlit með innlendum aðilum					
Eftirlit með erlendum aðilum					
Skrár í umsjón Samgöngustofu					
Rannsóknir og þróun					
Umhverfismál					
<b>Samtals</b>	<b>1.456</b>	<b>1.494</b>	<b>1.685</b>	<b>1.735</b>	<b>6.370</b>

**4. ALMENN SAMGÖNGUVERKEFNI.**

Eftirtalin stefnumið og áherslur verði lögð til grundvallar markmiðum samgönguáætlunar.

**4.1 Markmið um greiðar samgöngur.**

1. Aðgengi og hreyfanleiki í samgöngukerfinu fyrir fólks- og vöruflutninga innan og á milli svæða verði bætt.
2. Skilgreind verði vinnusóknarsvæði í samræmi við sóknaráætlun landshluta og leitast við að stytta ferðatíma innan þeirra og stækka þau.
3. Uppbygging og rekstur samgangna efli atvinnulíf innan og milli landshluta.
4. Hugað verði að samgöngubótum með tilliti til uppbyggingar og þróunar ferðaþjónustu.
5. Gáttir landsins verði skilgreindar og styrktar.

*Áherslur til að ná þessu markmiði verði m.a.:*

1. Horft verði á samgöngukerfið sem eina samþætta heild sem þjóni íbúum og atvinnulífi sem best.
2. Grunnnet samgangna á landi, í lofti og á sjó verði endurskilgreint og byggt upp með hliðsjón af vinnusóknarsvæðum.
3. Þjónusta í grunnnetinu innan svæða og á milli þeirra verði bætt.
4. Framkvæmdum verði forgangsraðað á grundvelli faglegra greininga.
5. Hugað verði sérstaklega að þörfum ferðaþjónustu við uppbyggingu og rekstur samgangna. Jafnframt verði metið hvaða þætti samgöngukerfisins þurfi sérstaklega að efla með tilliti til ferðaþjónustu og kannaðar leiðir til fjármögnunar.
6. Vegir, sérstaklega flutningaleiðir, verði með nægjanlegt burðarþol allt árið, næga breidd og lagðir bundnu slitlagi þannig að atvinnulífi sé þjónað með viðunandi hætti og stuðlað að auknu umferðaröryggi.
7. Lokið verði við endurbyggingu allra helstu stofnleiða á landi og tengingu þeirra með bundnu slitlagi og viðunandi burðarþoli við þéttbýli með hundrað íbúa og fleiri.
8. Gert verði sérstakt átak við lagningu á bundnu slitlagi á umferðarlitla vegi sem hafa viðunandi burðarþol þrátt fyrir að veghönnun sé ekki í samræmi við ítrustu kröfur.
9. Leitast verði við að gera styrkja samgöngur þannig að sem flestum landsmönnum sé kleift að nálgast nauðsynlega opinbera þjónustu á sem stystum tíma.
10. Viðræðum ríkisins og Reykjavíkurborgar verði framhaldið með það markmið að Reykjavíkurlflugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt.

11. Almenningsamgöngur verði endurskoðaðar á grundvelli nýrra laga um farþegaflutninga á landi. Skipulag miðist við heildstætt kerfi og gætt verði jafnræðis í stuðningi ríkisins við framkvæmdaaðila.
12. Áfram verði unnið að auknum forgangi almenningsamgangna í umferðinni með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.
13. Stutt verði við gerð stofnstíga í þéttbýli þannig að ganga og hjólreiðar verði greiður og öruggur samgöngumáti.
14. Við gerð stofnstíga meðfram þjóðvegum verði öryggissjónarmið höfð að leiðarljósi við aðskilnað mismunandi samgöngumáta.
15. Leitast verður við að bæta aðgengi fyrir fatlaða einstaklinga að mannvirkjum og þjónustu samgöngukerfisins.
16. Upplýsingatækni verði notuð til miðla upplýsingum um aðstæður til samgangna sem grundvöll besta mögulega leiðarvals. Sérstaklega verði hugað að ferðamönnum.

#### 4.2 Markmið um hagkvæmar samgöngur.

1. Hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins verði aukin. Áhersla verði lögð á að leita hagkvæmustu lausna til að ná markmiðum samgöngufirvalda, þ.m.t. möguleika á samstarfi við einkaaðila. Gagnsæ verðlagning á samgöngum verði liður í því og endurspegli þann kostnað sem þeim fylgir.
2. Horft verði á samgöngukerfið sem eina heild. Nýir innviðir verði skipulagðir og stærri framkvæmdum forgangsraðað með hliðsjón af félagshagfræðilegri greiningu.
3. Stutt verði við aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum til að draga úr þörf á uppbyggingu umferðarmannvirkja í þéttbýli.
4. Horft verði á almenningsamgöngur á sjó, landi og lofti sem eina heild þar sem styrkleikar mismunandi samgöngumáta nýtist við að ná fram hagkvæmustu og skilvirkustu þjónustu við almenning og atvinnulíf.

#### Áherslur til að ná þessu markmiði verði m.a.:

1. Unnið verði að því að þróa og festa í sessi faglegan grunn ákvarðanatöku um uppbyggingu vegakerfisins í dreifbýli og þéttbýli þar sem kostnaður og ábati mismunandi leiða að markmiðum samgöngufirvalda verði borinn saman.
2. Upplýsingasöfnun og miðlun á haggögnum um samgöngur verði bætt. Gagnsæi í gjaldtöku og samgöngukostnaði ríkisins verði aukið.
3. Greindur verði ávinningur af áhrifum aukinnar notkunar eignastýringar, þ.e. kerfisbundnu bókhaldslegu utanumhaldi í samgöngukerfinu.
4. Skoðaðar verði fjölbreyttar leiðir til fjármögnunar stærri framkvæmda, m.a. samstarfsverkefni og/eða einkaframkvæmdir í samstarfi við einkaaðila, þ.m.t. verkefni þar sem ríkið leggi fram fé til að tryggja arðsemi. Í þessu tilliti verði innheimta veggjalda könnuð þar sem slíkt er mögulegt.
5. Á áætlunartímabilinu verði fyrirkomulagi gjaldtöku vegna notkunar á vegum breytt með tilliti til ekinna kílómetra, óháð orkugjafa. Samhliða verði hugað að breytingum á núverandi kerfi eldsneytisskatta.
6. Upplýsingatækni, leiðsögukerfi og aðrir möguleikar sem tæknin býður upp á verði nýttir í þeim tilgangi að auka hagkvæmni í rekstri og nýtingu samgöngukerfisins.
7. Unnin verði greining og tillaga að hliðrun á opnunartíma og starfsemi stórra opinberra stofnana sem lengi fleytitíð og dragi úr álagstoppum í morgunumferð, jafnframt því sem uppbygging innviða hvetji til fjölbreyttari ferðamáta.

#### 4.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.

1. Dregið verði úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna. Stefnt verði að því að losun gróðurhúsalofttegunda vegna samgangna verði undir 750 Gg árið 2020, í samræmi við aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum. Dregið verði markvisst úr hávaða- og loftmengun frá samgöngum og þeim haldið innan viðmiðunargilda í reglugerðum.
2. Markvissar aðgerðir og ívilnanir miði að minni notkun jarðefnaeldsneytis og að samgöngutæki nýti orku sem framleidd er með endurnýjanlegum orkugjöfum.
3. Efldar verði rannsóknir sem miða að sjálfbærni í framleiðslu á vistvænum orkugjöfum, m.a. með stuðningi við þróun og framleiðslu á vistvænu eldsneyti og við uppbyggingu innviða.
4. Almenningsamgöngur, ganga og hjólreiðar verði raunhæfir valkostir sem dragi úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og bæti lýðheilsu ásamt því að draga úr orkuþörf samgangna.

#### *Áherslur til að ná þessu markmiði verði m.a.:*

1. Dregið verði úr losun gróðurhúsalofttegunda í samræmi við aðgerðaáætlun stjórnvalda í loftslagsmálum. Áhersla verði lögð á fræðslu, hagræna hvata og skipulagsaðgerðir sem stuðli að breyttum ferðavenjum til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.
2. Skipulag og forgangsroðun samgangna í þéttbýli taki mið af umhverfis- og lýðheilsuþættingu aðgerðum.
3. Lokið verði við skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna. Fjármagni til göngu- og hjólreiðastíga verði forgangsraðað til helstu stofnstíga.
4. Stuðningi við uppbyggingu almenningsamgöngukerfis á landsvísu verði haldið áfram. Unnið verði að forgangi almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.
5. Bættar verði tengingar og flæði bifreiða milli umferðarljósa á álagstímum til þess að draga úr mengun á fjölförnum leiðum.
6. Stuðlað verði að nýtingu umhverfislega skilvirkra orkugjafa (kr./tonn CO<sub>2</sub>-ígildi).
7. Opinberar stofnanir verði hvattar til að innleiða vistvæna samgöngustefnu sem stuðli að orkusparnaði og orkuskiptum og verði öðrum til fyrirmyndar. Stjórnvöld vinni með hagrænum hvötum að því að styðja markvissa samgöngustefnu fyrir vinnustaði.
8. Innleitt verði umhverfisvænt verklag um grænt aðflug og brottflug og vottun á umhverfistjórnunarkerfi flugvalla.
9. Auknar verði rannsóknir á umhverfisvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun í samgöngum.
10. Dregið verði úr útblæstri frá skipum í höfnum landsins með uppbyggingu fyrir landtengingu við rafmagn og endurskoðun gjaldskrár.
11. Almenn fræðsla um vistakstur verði aukin í þeim tilgangi að draga úr mengun og hávaða frá bílaumferð.

#### 4.4 Markmið um öryggi í samgöngum.

1. Stefnt verði markvisst að því að auka öryggi í samgöngum og unnið verði að því að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum eða banaslysum.
2. Sett verði mælanleg markmið í öryggis- og aðgerðaáætlanir á öllum sviðum samgangna sem miða að því að ná yfirmarkmiðinu.



3. Markvisst verði unnið að því að innleiða öryggisstjórnunarkerfi á öllum sviðum samgangna þar sem þau eru ekki lögð til grundvallar í atvinnustarfsemi.
4. Tryggður verði áfram trúverðugleiki Íslands með því að standast úttektir alþjóðlegra stofnana um fyrirkomulag á eftirliti með öryggi.
5. Unnið verði mat á mikilvægi samgöngukerfisins komi til rýminga vegna hamfara eða annarra atburða með sérstakri áherslu á höfuðborgarsvæðið.

*Áherslur til að ná þessu markmiði verði m.a.:*

1. Meginmarkmið flugöryggis verði að innleiða nýjar kröfur Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA), m.a. um flugleiðsögu, flugvelli, flugrekstur og þjálfunar- og skírteinamál, auk breytinga á kröfum um lofthæfi.
  - a. Fest verði í sessi eftirlitskerfi sem skilgreint er í áætlun um flugöryggi samkvæmt kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og samsvarandi áherslum frá Evrópu.
  - b. Flug sem ekki er fjallað um á alþjóðlegum vettvangi, t.d. fisflug og landingarstaðir (minni flugvelli), taki mið af þeim þáttum með setningu fyllri innlendra reglna eftir því sem nauðsyn krefur.
  - c. Gerð verði úttekt á öryggishlutverki flugvalla og hafna, m.a. með tilliti til hamfara eða annarra ófyrirséðra atburða.
2. Meginmarkmið áætlunar á tímabilinu um öryggi sjófarenda verði:
  - a. Áhersla verði lögð á slysaskráningu og gagnagrunn til að efla markvissar aðgerðir til að fækka slysum.
  - b. Að dauðaslysum á sjó fækki um 5% á ári og verði færri en 1,2 dauðaslys á hverja tíu þúsund starfandi sjómenn.
  - c. Að slysum tilkynntum til Tryggingastofnunar fækki um 5% á ári eða í 162 tilkynnt slys á hverja tíu þúsund sjómenn fyrir lok tímabils.
  - d. Að skipssköðum fækki um 5% á ári á tímabilinu eða í 0,5 skipsskaða.
  - e. Innleiðing öryggisstjórnunarkerfa og eigin skoðunar skipa til að auka vitund sjómanna um öryggisatriði.
  - f. Haldið verði áfram rannsóknum á öryggi skipa og þá sérstaklega atriðum er lúta að tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt og áhættumati minni farþegaskipa í erfiðu sjólagi.
  - g. Nýjar reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) verði fullgiltar og reglur Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA) innleiddar svo fljótt sem verða má. Með markvissum rannsóknum og þátttöku í starfi alþjóðastofnana á sviði öryggismála verði tryggt að alþjóðlegar reglur taki mið af íslenskum aðstæðum. Enn fremur verði vinnu við reglur um farþegaskip haldið áfram þannig að heildstætt regluverk sem nái yfir allar stærðir farþegaskipa líti dagsins ljós.
3. Meginmarkmið umferðaröryggisáætlunar eru eftirfarandi:
  - a. Að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum.
  - b. Árangur í umferðaröryggismálum verði mældur og lagt mat á eftirfarandi: hraðakstur, akstur undir áhrifum ölvunar eða fíkniefna, bílbeltanotkun, farsímanotkun og ástand hemla í þungum bifreiðum.
  - c. Haldið verði áfram að lagfæra staði þar sem mörg slys hafa orðið og bæta umhverfi vega til að draga úr hættu á alvarlegum slysum við útafakstur.

- d. Hraðamyndavélum verði fjölgað og unnið að endurnýjun og uppfærslu á ölvunar-  
eftirlitsbúnaði lögreglu.
- e. Hugað verði að upptöku sjálfvirks meðalhraðaefirlits á tímabilinu þar sem meðal-  
hraði ökutækis á nokkurra kílómetra kafla er mældur en ekki einungis punkthraði  
ökutækja, þ.e. hraði á einstökum stöðum, eins og hingað til.
- f. Rannsóknur á ýmsum þáttum er varða umferðaröryggi verði haldið áfram.
- g. Leitað verði leiða til að stuðla að bættu öryggi erlendra ferðamanna.
- h. Vegfarendum verði tryggt öruggt og heilnæmt umhverfi, óháð ferðamáta.
- i. Sjónum verði sérstaklega beint að öryggi óvarinna vegfarenda (gangandi, hjólreiða-  
manna og ökumanna bifhjóla) á tímabilinu þar sem slysaskráningartölur benda til að  
á sama tíma og slysum fækkar í heildina fjölgar slysum í þessum flokki vegfarenda.

#### 4.5 Markmið um jákvæða byggðapróun.

1. Í samræmi við sóknaráætlanir landshluta verði við forgangs röðun framkvæmda tekið  
mið af þörfum einstakra svæða fyrir bættar samgöngur til að efla sveitarfélög, styrkja  
vinnusóknarsvæði og landið allt.
2. Samgöngur styrki búsetugæði svo sem frekast er unnt í öllum landshlutum.
3. Leitast verði við að stytta ferðatíma með uppbyggingu vega með bundnu slitlagi og gerð  
jarðganga til að leysa af hólmi erfiða fjallvegi og styrkja og stækka þannig vinnusóknar-  
svæði.
4. Sköpuð verði sameiginleg framtíðarsýn fyrir alla landshluta og landið allt með samþætt-  
ingu samgönguáætlunar við aðra áætlanagerð og opinbera stefnumótun til að efla  
atvinnulíf og lífsgæði og hámarka hagkvæma nýtingu á samgöngumannvirkjum,  
þjónustu og fjárfestingum.
5. Unnið verði að opnun fleiri gátta til og frá landinu.

*Áherslur til að ná þessu markmiði verði m.a.:*

1. Við forgangs röðun framkvæmda verði tekið tillit til sóknaráætlana landshluta og óska  
landshlutasamtaka viðkomandi sveitarfélaga.
2. Vinnusóknarsvæði verði ákvörðuð á grundvelli faglegra greininga á vinnu- og skóla-  
sókn.
3. Atvinnulífi verði skapað aðgengi að greiðum og hagkvæmum vöruflutningum.
4. Unnið verði að styttingu flutningaleiða.
5. Unnið verði að heilstæðri samræmingu almenningsgangna á landi og í lofti.

#### 4.6 Skilgreind verkefni og fjármál.

Vinnu- og fjárframlög í rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni sem tilgreind eru  
að framan komi frá samgöngustofnunum og samstarfsaðilum í samræmi við ábyrgð og hlut-  
verk í hverju verkefni samkvæmt nánara samkomulagi þeirra á milli. Frekari grein verði gerð  
fyrir stefnumótandi verkefnum í samgönguáætlun fyrir árin 2015–2026 sem nú er í vinnslu.

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. Gildandi samgöngu-  
áætlun 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 2015–2018 er endurskoðuð og uppfærð verkefnaáætlun fyrir annað tímabil stefnumótandi samgönguáætlunar fyrir árin 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. 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 Vegagerðin fer með framkvæmdir í samgöngum, að undanskildum flugvöllum og flugleiðsögu sem sinnt er af Isavia ohf.

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 2015–2018 eru í samræmi við stefnu samgönguáætlunar fyrir árin 2011–2022.

## 1. VEG- OG HAFNAÁÆTLUN 2015–2018

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 Vegagerðinni eru farin verkefni eins og umferðareftirlit 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 2015–2018. Niðurstöðutölur veg- og hafnaáætlunar eru ívið hærri en 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.

### 1.1 Fjármál.

#### Fjármagn til vegagerðar og verðlagsforsendur.

Fjárhæðir veg- og hafnaáætlunar á árinu 2015 eru í samræmi við samþykkt fjárlög og fjárlög fyrir það ár. Fjárhæðir fyrir árið 2016 eru sömuleiðis í samræmi við samþykkt fjárlög fyrir það ár.

Greiðslur úr ríkissjóði til Vegagerðarinnar samkvæmt lið 06-651 verða samkvæmt því 24.661 millj. kr. á árinu 2015 og við þær bætast 395 millj. kr. sértekjur þannig að til ráðstöfunar verða 25.056 millj. kr. Samsvarandi tala fyrir árið 2016 er 24.182 millj. kr., og áætlaðar eru 29.100 millj. kr. fyrir árið 2017 og 29.179 millj. kr. fyrir árið 2018.

Framlög til liðarins 06-662 Hafnarframkvæmdir á árinu 2015 eru 839 millj. kr. Samsvarandi tala fyrir árið 2016 er 1.246 millj. kr., 1.104 millj. kr. fyrir árið 2017 og 1.137 millj. kr. fyrir árið 2018.

Áætlunin er á verðlagi fjárlaga 2015 og 2016 eða vísitölu áætlana 15.800. 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. Hafnarframkvæmdir fá einungis bein framlög. Í fjárlögum fyrir 2015 er gert ráð fyrir að ráðstöfun markaðra tekna verði 17.667 millj. kr. Samsvarandi tala fyrir 2016 er 17.827 millj. kr., 19.784 millj. kr. fyrir árið 2017 og 21.263 millj. kr. fyrir árið 2018.

Bein framlög úr ríkissjóði eru samtals 7.833 millj. kr. á árinu 2015, þ.e. 6.994 millj. kr. til Vegagerðarinnar og 839 millj. kr. til hafnarframkvæmda. Samsvarandi tala fyrir árið 2016 er 7.206 millj. kr., 10.025 millj. kr. fyrir árið 2017 og 8.658 millj. kr. árið 2018.

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

### Markaðar tekjur.

Á árinu 2015 er áætlað að innheimta markaðra tekna verði sem hér segir: Bensíngjald 7.310 millj. kr., kílómetragjald (þungaskattur) 770 millj. kr., olíugjald 8.140 millj. kr. og vitagjald 274 millj. kr. Gert er ráð fyrir að fyrir fram ráðstöfun markaðra tekna verði 1.173 millj. kr. á árinu 2015. Reiknað er með að gjaldskrár markaðra tekna verði hækkaðar a.m.k. í takt við útgjöld.

Á undanförunum árum hafa gjaldskrár markaðra tekna ekki hækkað í takt við verðlag sem hefur rýrt tekjustofna Vegagerðarinnar verulega. Ef gjaldskrár markaðra tekjustofna Vegagerðarinnar hefðu verið hækkaðar til samræmis við verðlag eins og flestar aðrar opinberar gjaldskrár mundu tekjustofnarnir skila hátt í 23 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 yfirleitt eyrnamerkt ákveðnum verkefnum.

Skipting beinu framlaganna árin 2015 og 2016 er í samræmi við fjárlög fyrir árin og fjárukaalög fyrir árið 2015. Þá er gert ráð fyrir að árið 2017 verði lokið við Norðfjarðargöng og hafin vinna við Dýrafjarðargöng.

Skipting beinu framlaganna á árinu 2015 er eftirfarandi: Framlag til innanlandsflugs 313 millj. kr., framlag til almenningsganganna á höfuðborgarsvæðinu 896 millj. kr., framlag til brýnna viðhalds- og stofnframkvæmda 1.800 millj. kr., framlag til jarðgangagerðar 3.000 millj. kr. og framlög til hafna, vita og sjóvarnargarða 736 millj. kr. Loks er framlag til Húsavíkurhafnar og jarðganga undir Húsavíkurhöfða vegna iðnaðarsvæðisins á Bakka 1.088 millj. kr. og þar af 238 millj. kr. til hafnarinnar. Þá hækka framlög til innanlandsflugs vegna uppsafnaðs halla og til að halda óbreyttri þjónustu.

Á árinu 2016 er gert ráð fyrir að framlag til vegtingingar Bakka við Húsavíkurhöfn nemi 1.490 millj. kr.

Reiknað er með að framlög til hafnaframkvæmda, annarra en í Húsavíkurhöfn, hækki úr 601 millj. kr. 2015 í 1.013 millj. kr. 2016, 1.104 millj. kr. 2017 og 1.137 millj. kr. 2018.

### Sértekjur.

Sértekjur koma einkum til af sölu á þjónustu og vörum til utanaðkomandi aðila. Reiknað er með að þóknun siglingarviðs fyrir umsjón og eftirlit með hafnarframkvæmdum 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.

Verkefni 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 eru sífellt gerðar meiri kröfur vegna umhverfis- og skipulagsmála og 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 grunngagna, svo og gerð áætlana, tæknilegra og fjárhagslegra, og eftirlit með þeim. Vinna við umsjón og eftirlit með almenningssamgöngum er einnig orðin mjög umfangsmikil.

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

*Hafnarannsóknir (hafnir, líkantilraunir og grunnkort):* Undir þennan lið falla frumrannsóknir.

*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 strendur landsins.

Fjárveiting til þessa liðar er 407 millj. kr. á árinu 2015.

#### Vaktstöð siglinga (1.01.2).

Vaktstöð siglinga starfar samkvæmt lögum nr. 41/2003. Í gildi er þjónustusamningur við Neyðarlínuna ohf. um rekstur vaktstöðvarinnar. Undir þennan lið fellur rekstur vöktunar- og upplýsingakerfa fyrir siglingar og fiskveiðar í íslensku efnahagslögsögunni, þ.m.t rekstur sjálfvirks auðkenniskerfis skipa (AIS), móttaka upplýsinga frá LRIT (Long Range Identification and Tracking) og umsjón með rekstri rafræns tilkynningakerfis skipa (SafeSeaNet). Vegagerðin hefur fjárhagslegt og faglegt eftirlit með rekstrinum og ber ábyrgð á starfsemi.

Fjárveiting til þessa liðar er 284 millj. kr. á árinu 2015.

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

Undir þennan lið fellur rekstur og viðhald vitakerfisins og upplýsingakerfisins um veður og sjólag.

Fjárveiting til þessa liðar er 142 millj. kr. á árinu 2015.

**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 2015.

**Rekstur Landeyjahafnar (1.41).**

Um er að ræða áætlaðan árlegan kostnað við rekstur hafnarmannvirkja og farþegaáðstöðu fyrir utan viðhaldsdýpkun hafnarinnar sem er inni í stofnkostnaði. Kostnaðurinn er áætlaður 10 millj. kr. en á móti koma samsvarandi sértekjur.

**1.1.3 Þjónusta, styrkir, rannsóknir og viðhald.****Styrkir til almenningsamgangna (1.11, 1.12 og 1.13).**

Fjárveiting til almenningsamgangna er samtals 2.707 millj. kr. samkvæmt fjárlögum fyrir árið 2015. 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 1.498 millj. kr. á árinu 2015 en 1.521 millj. kr. á árinu 2016.

**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.

Nauðsynlegt er að bæta samgöngur á milli Vestmannaeyja og lands. Í þeim tilgangi var Landeyjahöfn opnuð árið 2010. Unnið hefur verið að því að leysa Herjólf af hólmi með hentugra skipi sem tryggja betri nýtingu Landeyjahafnar og betri þjónustu við Vestmannaeyjar auk þess að verða umhverfisvænni og ódýrari í rekstri. Stefnt er að því að siglingar með nýju skipi geti hafist árið 2018.

Hönnun nýrrar Vestmannaeyjaferju er lokið. Undirbúningur útboðs er á lokastigi og stefnt að því að útboð verði auglýst á fyrstu mánuðum 2016. Í útboðinu er ætlunin að gera ráð fyrir tveimur valkostum. Annars vegar að boðið verði eingöngu í smíði ferjunnar á kostnað ríkisins. Hins vegar að boðið verði í smíði og rekstur ferjunnar fyrir siglingar milli Vestmannaeyja og lands í 12 ár. Verði fyrri kosturinn fyrir valinu verður annað útboð um rekstur ferjunnar.

**Sérleyfi á landi (1.11.2).**

Af þessum lið eru greiddir styrkir til sérleyfisaksturs. Unnið hefur verið að endurskipulagningu á sérleyfisakstri, almenningsamgöngum á landi, undanfarin ár og hafa landshlutasamtök sveitarfélaga tekið að sér skipulagningu og umsjón sérleyfisaksturs innan sinna svæða á grundvelli þjónustusamninga við Vegagerðina og fá til þess ákveðin framlög frá ríkinu.

**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 vegafframkvæmda á höfuðborgarsvæðinu.

Samningurinn gildir til ársins 2022. Þessi liður er fjármagnaður af kolefnisgjaldi og er fjárveitingin 896 millj. kr. á árinu 2015 og 989 millj. kr. á árinu 2016.

Samningar hafa einnig verið gerðir við samtök sveitarfélaga aðliggjandi landshluta um tilraunaverkefni um tengingu þeirra við höfuðborgarsvæðið með almenningsamgöngum. Þessir samningar gilda út árið 2018 en eru með ákvæði um endurskoðun á tveggja ára fresti þar sem staðan er metin með tilliti til árangurs af þróunarstarfi.

### **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 313 millj. kr. á árinu 2015 og 306 millj. kr. fyrir árið 2016. Reiknað er með að nýtt útboð fari fram á árinu.

### **Upplýsingaþjónusta (1.01.4).**

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 ítarupplýsingar 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 12.917 km löngu þjóðvegakerfi (stofnvegir 4.921 km, tengivegir 3.337 km, héraðsvegir 2.690 km og landsvegir 1.929 km) og felur í sér eftirtalda þætti (að auki sinnir Vegagerðin um 51 km stofn- og tengivega sem færast munu til viðkomandi sveitarfélaga í lok árs 2019 í samræmi við ákvæði vegalaga þar um):

– 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 þunga-umferð á þjóðvegum leiðir af sér sífellt meiri þörf fyrir örugga og vel gerða vegi. Vegir sem lagðir 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.

*Fjárförf:* Árleg fjárförf 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 u.þ.b. 1,5 milljarða kr. á ári miðað við fjárveitingu ársins 2014. Að öðru leyti er vísað til tólf ára samgönguáætlunar fyrir árin 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:* Bundið slitlag á þjóðvegum var um 5.452 km að lengd í árslok 2014 og nálægt 36 milljónum m<sup>2</sup>. Yfir 95% af umferðinni eru nú á bundnu slitlagi sem að stærstum hluta er klæðing. Malbik er nú einungis á þeim vegum þar sem mest umferð er og er 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 flatarmáli 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 lög 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, héraðsvega og landsvega með malarlitlagi er um 7.511 km en innan við 4% af umferðinni aka eftir þeim. Af þessum vegum eru landsvegir 1.856 km og fá þeir minna en lágmarksviðhald.

*Ástand:* Á undanförunum árum hefur verið endurnýjað malarlitlag 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 aukast, 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 malarlitlagi og margir þeirra eru 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 gildandi 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 varnargarðum 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 er meðalaldur þeirra um 50 ár. 496 brýr eru með tveimur eða fleiri akreinum og er meðalaldur þeirra um 24 ár. Endurstofnverð brúa er

um 73.000 millj. kr. en vegna þess að meðalaldur þeirra er ríflega 39 ár er verðmæti þeirra metið á um 33.000 millj. kr. að teknu tilliti til afskrifta (verðlag janúar 2015). 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 breiddar og burðarþols. Viðhald varnargarða er stöðugt vaxandi verkefni, m.a. vegna þess að rennsli vatnsfalla frá jöklum eykst vegna bráðnunar þeirra og jafnframt breytast farvegir jökulvatna.

### **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 Spölnur 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.

*Fjárförf:* Gerð er kostnaðaráætlun fyrir rekstur og viðhald hverra ganga. Áætluð árleg fjárförf til reksturs þeirra og eðlilegs viðhalds er 130–150 millj. kr.

### **Viðhald vegmerkinga.**

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

*Umfang:* Í vegakerfinu eru um 57 þúsund umferðarmerki, 290 þúsund kantstikur og 27 þúsund snjóstikur. 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 afl um 2 MW alls. Upplýst umferðarmerki eru um 200. Alls eru umferðarljós á 106 stöðum en ljósin 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 1.400 km (máluð lengd 1750 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.

*Ástand:* 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 því að fjölga vegriðum á varasömum stöðum og bæta sýnileika og endurskin 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. Almennt 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, mann-

virðingum 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. 1.300 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 vegamannvirðingum, hreinsun og umhirðu vega, vegsvæða, mannvirkja og búnaðar sem tengist vegunum, þ.m.t. mælábúnaðar, vegræsa, göngu- og hjólreiðastíga, 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 umferðargreinir/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, framkvæmdaeftirlit og verkstjórn við snjómokstur og hálkuvarnir, hreinsun á ís og krapa af vegi, úr vegræsum, 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, og 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 hálkuvörðir í háлку og flugháلكu og við það bætast 340 km af vegum sem eru háلكuvarðir í flugháلكu. 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 u.þ.b. tvöfaldast. Það þýðir að nýtingarhlutfall vinnuframlagsins hefur skilað sér betur til vegfarandans sem þessu nemur. Það skýrist m.a. af betri vegum, bættum tækjakosti, endurbættri tækni og síðast og ekki síst öflugum starfslíði sem byggt hefur á þekkingu og reynslu til margra ára. Á næstu tíu árum má búast við að kröfur um snjó- og háلكulaust vegakerfi, opið allan sólarhringinn, muni aukast mjög og gert er ráð fyrir að umfang þessara verkefna muni rúmlega þrefaldast á þessu tímabili.

*Ástand:* 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 slyastöðum 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 löggæslumyndavéla í vegakerfinu og annast rekstur myndavélakerfisins. Tilgangurinn með uppsetningu vélanna er að stemma stigu við hraðakstri í grennd við þekktu slysaðði. 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.

*Ástand:* 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 á umhverfi veganna.

### **Vatnsskemmdir og ófyrirséð.**

*Lýsing:* Verkefnið er fólgið 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, með breyttri búsetu og landnýtingu eykst þörfin fyrir að Vegagerðin annist 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 ófrá-gengið lengur en í þrjú ár. Í lögunum er einnig ákvæði til bráðabirgða sem kveður á um frá-gang eldri efnistökusvæða. Hér er um að ræða ófrágengnar námur sem voru í notkun á undan-förnum áratugum og þar sem efnistöku er lokið. Á árinu 2004 gaf Vegagerðin út langtíma-áætlun 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 efnisnámmum sem stofnunin ber ábyrgð á. Gert var ráð fyrir að verkið yrði unnið á 15 árum, 2004–2018.

*Umfang:* Í áætlun um námufrágang kom fram að um var að ræða um 900 námur og í henni er gert ráð fyrir að ganga frá um 60 námum á ári. Í árslok 2014 átti enn eftir að ganga frá um 480 námum og þarf því að ganga frá 120 námum á ári til að standa við áætlunina.

*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 fjár-magns 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 vega-gerðar.

*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 samkvæmt vegalögum samþykktum fyrri hluta árs 2015 er eftirfarandi:

*Tafla 1. Lengd vega eftir vegflokkum og svæðum Vegagerðarinnar í km.  
Þjóðvegir 11. mars 2015.*

	Stofnvegir alls	Stofnvegir um hálendi	Tengivegir	Héraðsvegir	Landsvegir	Samtals
Suðursvæði	1.017	299	948	716	576	3.556
Vestursvæði	1.341	40	908	741	213	3.243
Norðursvæði	1.166	164	1.086	882	670	3.968
Austursvæði	894		435	351	470	2.150
Alls	4.418	503	3.377	2.690	1.929	12.917

**Stofn- og tengivegakerfi.**

Til stofnvegakerfisins teljast allir stofnvegir. Þeir skiptast í tvennt, stofnvegi, sem eru 4.418 km, og stofnvegi um hálandi, 503 km, samtals 4.921 km. Lengd tengivega er samtals 3.377 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 9.454 millj. kr. 2015, 9.279 millj. kr. 2016, 12.817 millj. kr. 2017 og 12.886 millj. kr. 2018, og eru þá jarðgöng meðtalin. Á árinu 2016 eru jarðgöng fyrir iðnaðarsvæðið á Bakka inni í þessari tölu með 1.490 millj. kr. fjárveitingu og 670 millj. kr. árið 2017 en þær framkvæmdir eru samkvæmt sérlögum nr. 41/2013 og því utan þjóðvegakerfis.

**Héraðsvegir.**

Samkvæmt vegalögum, nr. 80/2007, svara héraðsvegir að mestu til safnvega áður. Lengd héraðsvega er um 3.690 km. Með breytingu á vegalögum í ársbyrjun 2015 stytust héraðsvegir um 346 km og lengdust tengivegir sem því nemur. Lagt er til að fjárveiting til héraðsvega verði um 70 millj. kr. á ári árin 2015 og 2016 en 90 millj. kr. á ári eftir það.

**Landsvegir utan stofnvegakerfis.**

Landsvegir eru vegir yfir fjöll og heiðar og aflagðir byggðavegir á eyðilendum. Lengd þeirra er um 1.929 km. Á landsvegum skal einungis gera ráð fyrir árstímabundinni umferð og minna eftirliti og minni þjónustu en á öðrum vegum. Lagt er til að fjárveiting til landsvega verði 120 millj. kr. á ári.

**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 árunum 2015–2017 en 60 millj. kr. 2018.

**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 I.**

*Undirbúningur verka utan áætlunar.*

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

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

Lagt er til að hafinn verði undirbúningur nýs vegar norðaustan Selfoss með nýrri brú á Ölfusá. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir geti hafist um 2020 og framkvæmdatími verði um fjögur ár.



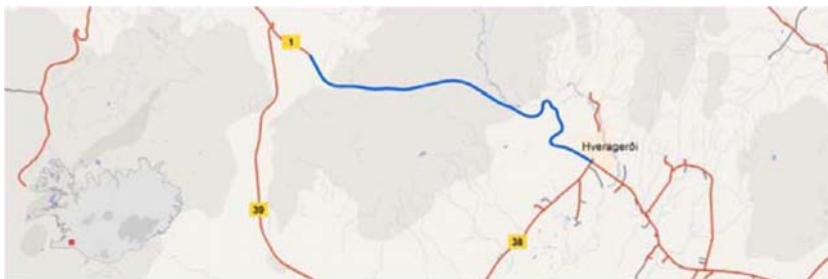
### *Hringvegur Selfoss–Hveragerði*

Lagt er til að gerður verði 2+1 vegur með aðskildum akbrautum með vegriði og planvegumótum á kaflanum milli Selfoss og Hveragerðis. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir hefjist 2017 og þeim ljúki á 2. tímabili væntanlegrar langtímaáætlunar.



### *Hringvegur um Hellisheiði.*

Lokið verði við breikkun á veginum frá Hveragerði að Hellisheiðarvirkjun. Akstursstefnur verði aðgreindar með 2+1 vegi. Á kafla í Kömbum verði 2+2 vegur. Framkvæmdum ljúki á árinu 2015.



*Reykjavegur.*

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

*Kaldadalsvegur.*

Gerð er tillaga um lagningu bundins slitlags á uppbyggðan kafla á Kaldadalsvegi milli Uxahryggja og Sandkluftavatns. Um er að ræða fjölfarinn kafla sem tengir Þingvelli við Vesturland um Uxahryggi.

**Suðursvæði II – Reykjavík og Suðvestursvæði.***Undirbúningur verka utan áætlunar.*

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

*Hringvegur, Skarhólabraut – Langitangi.*

Lagt er til að tvöfaldaður verði vegarkafllinn milli Langatanga og Skarhólabrautar í þéttbýli Mosfellsbæjar. Vegurinn er í dag þrjár akreinar án miðdeilis og miðjuvegriðs.





*Hringvegur um Kjalarnes.*

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



*Hafnarfjarðarvegur við vegamót Vífilsstaðavegar.*

Lagt er til að vegamót Hafnarfjarðarvegur og Vífilsstaðavegar verði breikkuð þannig að um vegamótin verði þrjár akreinar í hvora átt. Með því móti eykst flutningsgeta vegamótanna og unnt verður að koma fyrir varinni vinstri beygju á umferðarljósunum af Vífilsstaðavegi inn á Hafnarfjarðarveg. Með því munu raðir á Vífilsstaðavegi stytta til muna.

*Reykjanesbraut, undirgöng í Kópavogi.*

Gert er ráð fyrir greiðslu skuldar við Kópavogsbæ árin 2016–18 vegna undirganga við Lindir.

*Reykjanesbraut sunnan Hafnarfjarðar.*

Lagt er til að hafnar verði framkvæmdir við tvöföldun Reykjanesbrautar frá Kaldárselsvegi suður í Hvassahraun á árinu 2017. Stefnt er að því að í fyrsta áfanga verði gerð mislæg vegamót við Krýsuvíkurveg.



*Kjósarskarðsvegur.*

Lagt er til að haldið verði áfram við endurgerð Kjósarskarðsvegar.

*Arnarnesvegur.*

Lagt er til að kafla frá Reykjanesbraut að Fífuhvamsvegi verði gerður 2015 og 2016.

*Álftanesvegur.*

Lokið verði við framkvæmir á Álftanesvegi frá Hafnarfjarðarvegi að Bessastaðavegi árið 2015.

*Suðurstrandarvegur.*

Fjárveitingin er ætluð til greiðslu lögfræðikostnaðar vegna uppgjörs landbóta vegna framkvæmda við Suðurstrandarveg.

*Sundabraut.*

Ekki er fjárveiting til þessa verkefnis en fyrirhugað er að skoða kosti þess að gera Sundabraut í einkaframkvæmd. Umtalsvert fé þarf til að viðhalda og byggja upp samgöngukerfi landsins á næstu árum og því 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 nágrennaþjóða okkar

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 umferðarflæðið, 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 200 millj. kr.

*Öryggisaðgerðir.*

Fjárveiting er einkum ætluð til uppsetningar vegriða til að aðskilja akstursstefnur á 2+2 vegum á höfuðborgarsvæðinu og suðvesturhorni landsins.

*Göngubrýr og undirgöng.*

Fjárveiting er ætluð til að auka öryggi fótgangandi og hjólréiðafólks við umferðarmiklar stofnbrautir á höfuðborgarsvæðinu og suðvesturhorninu.

**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 Gufudalsssveit.*

Fjárveiting til þessa kafla er ætluð til framkvæmda frá Þorskafirði 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. Óskað hefur verið eftir endurupptöku umhverfismatsins. Þegar nýtt umhverfismat hefur farið fram þarf að fara í verkhönnun og er ljóst að framkvæmdir geta í fyrsta lagi hafist 2016.



### *Vestfjarðavegur frá Eiði til Kjálkafjarðar.*

Fjárveitingin er ætluð til að ljúka framkvæmdum árið 2015 í Vattarfirði, Mjóafirði, Kerlingarfirði og Kjálkafirði.



### *Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði.*

Lagt er til að framkvæmdir við endurgerð Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði hefjist árið 2017 en um er að ræða rúmlega 30 km langan veg.



*Vestfjarðavegur – Dýrafjarðargöng.*

Lagt er til að framkvæmdir við jarðgöng milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar verði boðnar út síðla árs 2016, framkvæmdir hefjist eftir mitt ár 2017 og þeim ljúki árið 2020. Jarðgöngin munu stytta Vestfjarðaveg um 27 km.



*Djúpvegur, Hestfjörður–Seyðisfjörður.*

Fjárveitingin er ætluð til fyrstu lagfæringa á Djúpvegi yst í Hestfirði vestanverðum og Seyðisfirði en vegurinn á þessum kafla er bæði mjór og með blindhæðum. Stórir flutningabílar hafa átt erfitt með að mætast á sumum köflum vegarins.



*Djúpvegur um Súðavíkurhlíð.*

Lagt er til að unnið verði að snjóflóðavörnum á Súðavíkurhlíð á árinu 2016 og 2017. Rekin verða niður stálþil sem mynda skápa þar sem snjóflóðin verða fönguð.



*Innstrandavegur, Heydalsá–Þorpar.*

Lagt er til að framkvæmdir við lagfæringu og lagningu bundins slitlags á Innstrandaveg hefjist árið 2018.

*Strandavegur um Bjarnarfjarðarháls.*

Fjárveiting á Strandavegi er til endurgerðar vegarins um Bjarnarfjarðarháls á árunum 2015, 2016 og 2017.

*Strandavegur um Veiðileysuháls.*

Lagt er til að framkvæmdir við endurgerð vegar yfir Veiðileysuháls hefjist árið 2018.

**Norðursvæði.***Undirbúningur verka utan áætlunar.*

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

*Hringvegur á Akureyri, öryggisaðgerðir.*

Lagt er til að unnið verði við öryggisaðgerðir á Hringvegi á Akureyri á árunum 2016 og 2017. Um er að ræða aðgerðir á gatnamótum og gönguþverunum.

*Jökulsá á Fjöllum og Skjálfandafljót.*

Fjárveitingin er ætluð til að undirbúa framkvæmdir við endurgerð brúa á Jökulsá á Fjöllum og Skjálfandafljóti.



*Skagastrandarvegur. Hringvegur–Laxá.*

Fjárveitingin er ætluð til að undirbúa endurgerð vegarins frá Hringvegi að Laxá og Þverárfjallsvegi.



*Dettifossvegur.*

Lagt er til að framkvæmdum verði haldið áfram á nyrsta hluta Dettifossvegar sem hófust 2014 og þeim ljúki 2015. Þá er lagt til að áfram verði unnið að gerð Dettifossvegar milli Norðausturvegar og Vesturdals á árunum 2015 og 2016. Eftir stendur þá kaflinn milli Vesturdals og Dettifoss.



*Vegur og jarðgöng að Bakka við Húsavík.*

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við veg og jarðgöng frá Húsavíkurhöfn að iðnaðarsvæðinu á Bakka árin 2015, 2016 og 2017. Framkvæmdin er utan þjóðvegakerfisins.

**Austursvæði.**

*Undirbúningur verka utan áætlunar.*

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

*Hringvegur, Skriðuvatn–Axarvegur.*

Fjárveitingin er ætluð til endurgerðar Hringvegarins frá Skriðuvatni að Axarvegi á árinu 2018.



*Hringvegur um Berufjarðarbotn.*

Fjárveitingin er ætluð til framkvæmda við endurgerð Hringvegar um Berufjarðarbotn á árunum 2016–2018.



*Hringvegur um Hornafjarðarfljót.*

Gert er ráð fyrir að núverandi legu Hringvegar verði breytt í samræmi við aðalskipulag Hornafjarðar og lagt er til að framkvæmdir hefjist árið 2017. Gera má ráð fyrir að framkvæmdir taki a.m.k. þrjú ár. Við framkvæmdina styttest Hringvegurinn um 11 km.





### *Hringvegur um Morsá.*

Lagt er til að gerð verði ný brú á Morsá (Skeiðará) sem kemur í stað núverandi brúar sem er lengsta brú landsins og þarfnast mikils viðhalds á brúargólfi sem er úr timbri. Hluti framkvæmdakostnaðar greiðist af liðnum breikkun brúa. Framkvæmdin verður 2016 og 2017.

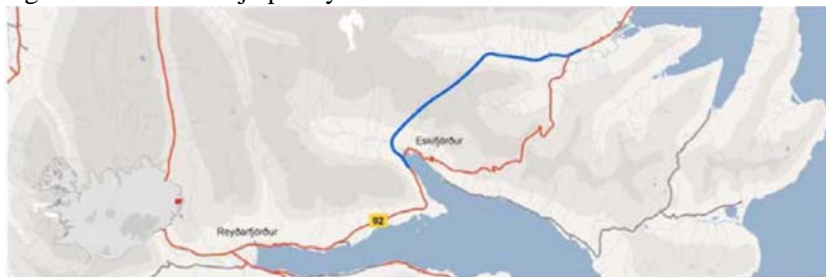


### *Norðausturvegur sunnan Brekknaheiðar.*

Fjárveitingin er ætluð til lagningar bundins slitlags á Norðausturveg um Langanesströnd. Leitast verður við að framkvæmdin verði unnin á þann hátt að hún verði sem ódýrust og aðgerðum vegna legu núverandi vegar verði haldið í lágmarki. Gætt verður að helstu öryggisatriðum eins og blindhæðum og öryggissvæðum við hlið vegar.

### *Norðfjarðarvegur – Norðfjarðargöng.*

Lokið verður við framkvæmdir við Norðfjarðargöng á árinu 2017. Göngin koma í stað Oddsskarðsganga 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 framhjá þéttbýlinu á Eskifirði.



### *Seyðisfjarðarvegur – Seyðisfjarðargöng.*

Lagt er til að gerðar verði jarðfræðirannsóknir í gangastæði væntanlegra Seyðisfjarðarganga á árunum 2017–2018.

### *Borgarfjarðarvegur.*

Lagt er til að framkvæmdir við Borgarfjarðarveg hefjist árið 2018.

### **Sameiginlegt.**

#### *Tengivegir, malbik.*

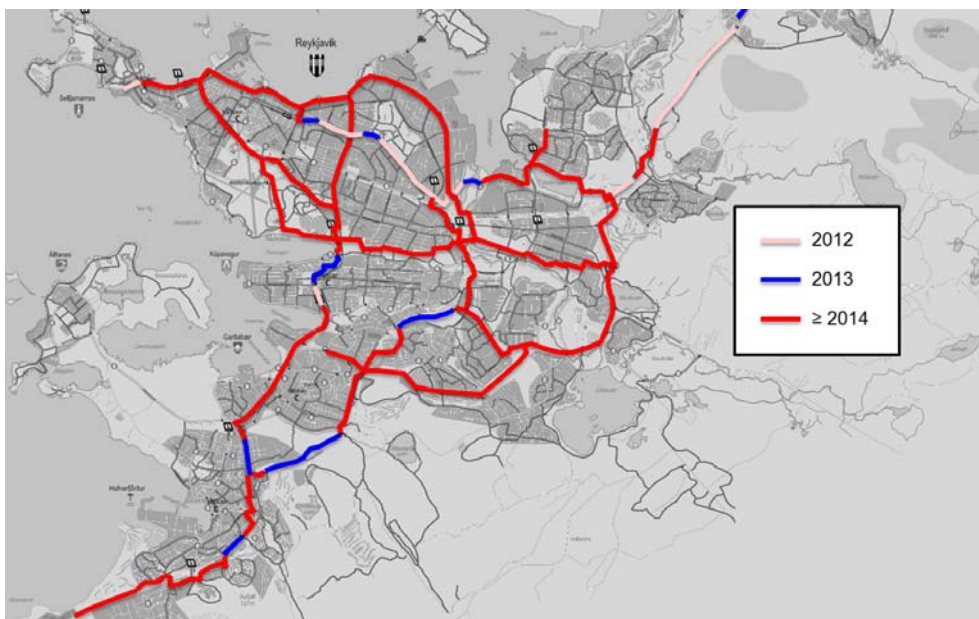
Fjárveiting er ætluð til styrkingar og lagningar bundins slitlags á umferðarlitla tengivegi. Fyrir liggja verklagsreglur um hvernig staðið verður að því að leggja bundið slitlag á þessa vegi. Þeir eru oftast með takmarkað burðarþol, lega þeirra í hæð og plani er ekki fullnægjandi

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 150 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 umferðarlitlum stofnvegum.

#### *Hjólreiða- og göngustígar.*

Fjárveiting tekur mið af því að efla verulega möguleika á notkun hjólreiða sem samgöngugreinar 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 sem fjármagnaðar eru af Vegagerðinni að hluta og sveitarfélögum að hluta. Stofnleiðirnar byggjast á sameiginlegri sýn frá haustinu 2012 og er vinna langt komin.



#### *Viðbót í fjárlögum fyrir árið 2016.*

Sérstakt viðbótarframlag samkvæmt fjárlögum fyrir árið 2016 er ætlað til framkvæmda um gerð brúar á Þverá, lagfæringu á vegi við Norðlingafljót/Helluvað, lagfæringar á Tindastólsvegi og um að leita ódýrra lausna við uppbyggingu malarvega í samræmi við tillögu fjárlaganefndar Alþingis og ákvörðun Alþingis.

Þá er til athugunar að skoða lagfæringar á vegi vegna færslu á skíðasvæði á Siglufirði.

#### *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 2020. Á árunum 2015–2018 er gert ráð fyrir að vinna að jarðfræðirannsóknum í væntanlegu gangastæði Seyðisfjarðarganga.

Fjárveiting til jarðganga utan þjóðvegakerfis, jarðganga við Bakka við Húsavík, er 850 millj. kr. samkvæmt fjárlögum fyrir árið 2015, 1.490 millj. kr. samkvæmt fjárlögum árið 2016 og gert er ráð fyrir 670 millj. kr. árið 2017.

#### **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 532 millj. kr. Af þeirri upphæð greiðir ríkið 464 millj. kr., en sveitarfélög/landeigendur 68 millj. kr. Stærsta verkefnið á tímabilinu er við Vík í Mýrdal en áætlað er að undirbúningur að strandvörn austan Víkurár hefjist árið 2017. Við útteilingu fjármagns er notað forgangsroðunarlíkan fyrrum Siglingastofnunar. Framkvæmdaþörf gæti aukist ef sjávarflóð verða en búast má við stórflóðum á 10–20 ára fresti sé tekið mið af reynslu. Um 23 ár eru frá síðasta stórflóði suðvestanlands en 15–17 ár á Norðurlandi. Þá er töluvert um að sjóvarnir séu orðnar 15–20 ára gamlar og þarfnist endurbyggingar og styrkingar.

#### **Vestmannaeyjaferja (6.81).**

Sjá rekstrarliðinn Ferjur (1.11.1).

### **1.1.5 Hafnarframkvæmdir (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.

Viðmið á heimild til viðbótarframlags úr ríkissjóði skv. 3. mgr. 24. gr. hafnalaga eru eftirfarandi miðað við vísitölu neysliverðs í desember 2014:

Hafnir með heildartekjur undir 40 millj. kr. og verðmæti meðalafla síðustu þriggja ára er undir 1.000 millj. kr. Hafnarsjóðir innan skilgreinds byggðakorts, samkvæmt ákvörðunum Eftirlitsstofnunar EFTA (kort gildir 1. júlí 2014 til 31. desember 2020). Hafnarsjóðir í þessum flokki eru Stykkishólmshöfn, Dalabyggðarhafnir, Reykhólahöfn, Tálknafjarðarhöfn, Súðavíkurhöfn, Norðurfjarðarhöfn, Drangsneshöfn, Hólmavíkurhöfn, Hvammstangahöfn, Blönduóshöfn, Borgarfjarðarhöfn, Breiðdalsvíkurhöfn, Gerðahöfn og Vogahöfn.

Samkvæmt 1. mgr. 24. gr. hafnalaga er það skilyrði sett fyrir úthlutun styrkja úr ríkissjóði að viðkomandi höfn hafi skilað jákvæðum rekstrarafgangi að teknu tilliti til vaxta eða hafi nýtt kosti sína til tekjuöflunar með eðlilegum hætti. Eftirtaldar hafnir skiluðu ekki jákvæðum rekstrarafgangi að teknu tilliti til vaxta á árinu 2013 og talið er að þær hafi ekki nýtt að fullu kosti sína til tekjuöflunar og fá því ekki ríkisstyrk að þessu sinni: Súðavíkurhöfn, Drangsneshöfn, Hvammstangahöfn, Blönduóshöfn, hafnir Norðurþings, Reykjaneshöfn og Vogahöfn.

Samkvæmt 1. mgr. 24. gr. hafnalaga skal framlag ríkissjóðs ekki raska ótilhlýðilega samkeppni milli hafna samkvæmt ákvæðum sammingsins um Evrópska efnahagssvæðið. Eftir-

taldar hafnir fá ekki ríkisstyrks vegna þessa ákvæðis: Faxaflóahafnir, Kópavogshöfn, Hafnarfjarðarhöfn og hafnir Fjarðabyggðar.

#### **Landeyjahöfn (6.72).**

Á áætlunartímabilinu er gert ráð fyrir framkvæmdum við Landeyjahöfn. Framlögnum er ætlað að standa undir kostnaði við rannsóknir, öryggismál 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 kemur. Á árinu 2016 er gert ráð fyrir 383,5 millj. kr. en eftir það er gert ráð fyrir að framlagið lækki. Gert er ráð fyrir að ný ferja komi árið 2018. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir til að draga úr sandburði hefjist þegar fyrir liggur að farið verði í smíði nýrrar ferju.

#### **Húsavíkurhöfn (6.73).**

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

#### **Höfn í Hornafirði (6.75).**

Fjármagn var veitt í fjárukalögum fyrir árið 2015 í dýpkun fyrir utan innsiglinguna við Höfn í Hornafirði.

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

Undir ferjubryggjur falla framlög til viðhalds og endurbyggingar hafnarmannvirkja utan skilgreindra hafnarsvæða 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 hafnarframkvæmda 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 reiknilfkans 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 samgönguáætlun.

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

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

\* Þær hafnir eru stjórnumerktar þar sem meira en 5.000 tonnum af uppsjávarfiski var landað 2013.

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

Bíldudalshöfn	Bolungarvíkurhöfn	Dalvíkurhöfn
Djúpavogshöfn	Grundarfjarðarhöfn*	Húsavíkurhöfn
Ólafsvíkurhöfn	Reyðarfjarðarhöfn*	Rifshöfn
Sandgerðishöfn	Síglufjarðarhöfn	Skagastrandarhöfn
Þórshafnarhöfn*		

\* Þær hafnir eru stjórnumerktar þar sem meira en 5.000 tonnum af uppsjávarfiski var landað 2013.

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

Flateyrarhöfn	Hól mavíkurhöfn	Hvammstangahöfn
Kópavogshöfn	Ólafsfjarðarhöfn	Patrekshöfn
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
Grímseyjarhöfn	Hjalteyrarhöfn	Hofsóshöfn
Hríseyjarhöfn	Kópaskershöfn	Mjóafjarðarhöfn
Norðurfjarðarhöfn	Vogahöfn	

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

Fyrir hvern flokk er miðað við hönnunarskip sem skilgreint er út frá lengd, breidd og djúpristu (sjá töflu 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 3–5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum	Breidd siglingarennu 3–5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum	Breidd siglingarennu 3–5 x breidd hönnunarskips, háð aðstæðum	Breidd siglingarennu 3–5 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 snúnings- þvermál sé snúning- ur 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. FLUGVELLIR OG FLUGLEIÐSÖGUPJÓNUSTA.

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. Þjónustugjöld standa undir rekstri og uppbyggingu flugvallarins, þ.m.t. turn- og aðflugsþjónustu og Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar. Ríkinu er heimilt að kosta með þjónustusamningi tiltekna starfsemi flugvallarins sem ekki er rekin á viðskiptalegum grunni. Þannig greiðir ríkið samkvæmt þjónustusamningi kostnað flugvallarins af ríkisflugi.

Hitt flugvallakerfið er veigamikill hluti af almenningssamgöngukerfi landsins og samanstendur af öðrum flugvöllum og landingarstöðum ríkisins. Grunnnet flugvalla tekur mið af flugvöllum með reglulegt áætlanafflug, bæði flugvöllum með áætlanafflug á markaðslegum forsendum og ríkisstyrktum áfangastöðum samkvæmt útboði, sem búa við skertar samgöngur. Framkvæmdir og viðhald í þessu flugvallakerfi eru fjármagnaðar úr ríkissjóði. Rekstur innanlandskerfisins er 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 2015 og er nýr samningur í undirbúningi. Þjónustusamningurinn er í samræmi við þessa samgöngu-



áætlun 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 65% af rekstrarkostnaði við innanlandskerfi flugvalla. Aðrar tekjur, t.d. landingargjöld, farþegagjöld og önnur notendagjöld sem renna til Isavia, þurfa að standa undir öðrum kostnaði við innanlandskerfið.

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

Keflavíkurflugvöllur innheimtir þjónustugjöld sem standa þurfa undir rekstri flugvallarins og framkvæmdum á honum. Þannig er Keflavíkurflugvöllur sjálfbær í rekstri að því undanskildu að ríkið styrkir tiltekna þjónustu í almannapágu á flugvöllum og er það í samræmi við reglur Evrópusambandsins.

Vegna verulegrar lækkunar á fjárframlögum ríkisins til innanlandskerfisins og þar með skorts á rekstrarfé voru notendagjöld á Reykjavíkurflugvelli hækkuð 2012 og aftur 2013. Þessari hækkun var ætlað að leiða til tekjuaukningar í kerfinu sem næmi 250 millj. kr. á ári. Með því að hækka gjöld á Reykjavíkurflugvelli var stefnt að því að flugvöllurinn og flugleiðsögubjónusta þar yrðu sjálfbær og nytu 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. Því varð ekkert svigrúm til framkvæmda og viðhalds flugvallarmannvirkja, þrátt fyrir hækkunir á gjaldskrá. Að auki hefur fækkun flugfarþega orðið til þess að tekjuaukning vegna gjaldskrárhækkana 2012 og 2013 hefur ekki skilað sér.

Árið 2014 var enn skorið niður í fjárframlögum ríkisins til flugvalla og flugleiðsögubjónustu og nú um 15% að raunvirði. Stærstur hluti niðurskurðarins var vegna endurgreiðslu til ríkisins á fjármagni er tekið var að láni hjá ríkissjóði vegna lengingar á flugbrautinni á Akureyrarflugvelli árið 2008 samkvæmt ákvörðun Alþingis. Ekki reyndist svigrúm til frekari hagræðingar í rekstri þjónustunnar eftir niðurskurð fyrri ára og til að tryggja nærri óbreytt þjónustustig á flugvöllum var því árið 2014 var fjármagn til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði skorið niður í 149 millj. kr. í stað þeirra 600 millj. kr. sem talið er nauðsynlegt að verja árlega til viðhalds á núverandi flugvallarmannvirkjum.

Mikil uppsöfnuð viðhaldsþörf hefur leitt til þess að ekki verður hægt að tryggja notkun núverandi flugvallarmannvirkja og flugleiðsögubúnaðar í mörg misseri í viðbót, nema með mikilli aukningu á fjármagni til viðhalds. Fjármagni til viðhalds er og verður forgangsraðað til áætlunarflugvalla og þá sérstaklega til viðhalds flugbrauta.

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 leiðarflugþjónustu 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.

Áætlun þessi gerir ráð fyrir óbreyttu þjónustustigi á flugvöllum og landingarstöðum í grunnneti út fyrri hluta áætlunartímabilsins, 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 árs enda farþegar fáir og flugvöllurinn því skilgreindur sem landingarstaður án áætlunarflugs. Vegna viðhaldsskorts er ástand flugbrauta ýmissa landingarstaða án áætlunarflugs í bágbornu ásigkomulagi. Þannig er flugbraut Siglufjarðarflugvallar nú talin ónýt og flugvöllinum hefur verið lokað. Flugvöllunum á Borgarfirði eystra og Breiðdalsvík verður væntanlega lokað á árinu. Líklegt er að ef ekki kemur til aukins fjármagns til viðhalds muni fjölga þeim landingastöðum með og án áætlunarflugs sem verður að loka eða þar sem skerða þarf þjónustu af öryggisástæðum.

#### Flugleiðsaga.

Öll starfsemi flugleiðsögu á Íslandi er hjá Isavia. Innan flugleiðsöguviðs er þjónusta við alþjóðaflug og flugleiðsögu innan lands 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 Keflavíkurflugvelli, Reykjavíkurflugvelli og Akureyrarflugvelli. Helstu fyrirsjáanlegar breytingar á starfseminni á tímabilinu tengjast GPS-tækninni sem mun í auknum mæli verða nýtt til aðflugs- og leiðarflugþjónustu. Komið er að endurnýjun ratsjár Akureyrarflugvallar innan tímabilsins en slík endurnýjun kostar allt að 1.000 millj. kr. Verið er að leita ódýrari kosta við kögunarþjónustu fyrir Akureyrarflugvöll og í því skyni þarf að fara í rannsóknir á kögunarmöguleikum árið 2016. Án kögunarbúnaðar eru skilyrði skert til sjúkraflygs og milli-landaflugs um Akureyrarflugvöll.

### 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 sem og endurnýjun rafkerfa. Málun flugbrauta og viðhald bygginga falla undir þennan lið. Markmið viðhaldsverkefna á vegum Isavia er að áætlunarflugvellir 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 radíóbúnaður til að tryggja flugöryggi, að og frá flugvöllum.
- Ljósabúnaður til að tryggja nákvæmni í lendingu utan dagsbirtu og í slæmu skyggni.

Í forgangi eru áætlunarflugvellir, svo þeir lendingarstaðir sem mikið eru notaðir til sjúkraflugs og síðastir eru aðrir lendingarstaðir.

Ekki er svigrúm til að ráðast í neinar nýjar framkvæmdir í innanlandskerfinu á tímabilinu. Þar hafa verið til umræðu flughlöð við flugvellina á Akureyri og Egilsstöðum, stækkun flugstöðvar á Akureyrarflugvelli og ný flugstöð á Reykjavíkflugvelli svo dæmi séu tekin. Ekki tekst að framkvæma endurbætur á öryggissvæðum nokkurra flugvalla til að mæta kröfum reglugerðar. Lokið verður við klæðingu Gjögurflugvallar árið 2015 og tekið verður við efni úr Vaðlaheiðargöngum í hluta af flughlaðsstæði Akureyrarflugvallar. Framkvæmdakostnaður við stækkun flughlaðsins rúmast ekki á þessari áætlun.

Í áætlun þessari er ekki áætlaður fullnægjandi viðhalds- og framkvæmdarkostnaður innanlandsflugvalla á árunum 2015–2018. Í þessum tölum eru ekki taldar framkvæmdir á Keflavíkflugvelli, enda eru þær framkvæmdir fjármagnaðar að fullu af notendagjöldum og með eigin aflafé og því ekki hluti af samgönguáætlun.

Áætlað viðhaldsfé 2015–2018 er ekki nægjanlegt til að viðhalda öllum flugvöllum í innanlandskerfinu. Fjármunum til viðhalds er forgangsraðað til áætlunarflugvalla og nægir ekki fyrir öllum nauðsynlegum verkefnum. Því er ljóst að viðhaldi lendingarstaða verður ekki sinnt innan þessa fjárhagsramma. Ljóst að töluvert fjármagn vantar til viðhalds og framkvæmda á flugvöllum í grunnneti. Miðað við áætlanir Isavia um nauðsynlegt viðhald og framkvæmdir áætlanflugvalla á tímabilinu skortir verulega fé. Þá er ekkert fé eyrnamerkt til annarra lendingastaða á seinni hluta tímabilsins en þörfin er talin vera um 175 millj. kr. eigi að halda í notkun sömu lendingastöðum og nú eru. Því má búast við lokun lendingarstaða með og án áætlunarflugs á allnokkrum stöðum komi ekki auknar fjárveitingar á síðari hluta tímabilsins. Samtals eru því framkvæmdir upp á ríflega 1.000 millj. kr. sem ekki fást fjármagnaðar á þessari áætlun en þarf að hafa í huga við endurskoðun hennar fyrir árin 2017–2020. Þá er ekki gert ráð fyrir kaupum á nýjum ratsjábúnaði á Akureyri en slíkt kann hins vegar að vera nauðsynlegt strax á árinu 2017, áætlaður kostnaður er um 1.000 millj. kr.

### 3. SAMGÖNGUSTOFA.

Samgöngustofa tók til starfa 1. júlí 2013, með sameiningu Flugmálastjórnar Íslands, Umferðarstofu, stjórnslu- og eftirlitshluta Siglingastofnunar og stjórnslu- og eftirlitshluta Vegagerðarinnar. Starfsemin flutti í sameiginlegt húsnæði í september 2014 í Samgöngustofu í Ármúla 2, Reykjavík. Hjá sameinaðri stofnun vinna um 150 starfsmenn.

Í upphafi tók skipurit mið af þeirri starfsemi og því formi sem stofnanirnar unnu í fyrir sameiningu en markmiðið er að endurskoða skipurit 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 2015–2018 byggist á fjárlögum 2015 og 2016 og verðlagi ársins 2016. Gert er ráð fyrir 3% hækkun milli ára á tímabilinu 2016–2018. Heildarfjármagn til Samgöngustofu fyrir sama tímabil er áætlað að verði 6.230 millj. kr., sem skiptist annars vegar í stjórnsluverkefni 5.897 millj. kr. og öryggisáætlun Íslands 333 millj. kr.

Verulega er þrengt að rekstri stofnunarinnar þar sem ekki var gert ráð fyrir að óhjákvæmilegum kostnaði við sameiningu stofnana árin 2013 og 2014 yrði mætt með öðru en hagræðingu í rekstri til viðbótar hagræðingarkröfu í fjárlögum.

Til að mæta áföllnum hallarekstri 2013 og 2014 er mikilvægt að heimild fáist til að nýta höfuðstól stofnunarinnar og nauðsynlegt er að gjaldahluti stofnunarinnar verði leiðréttur með

endurskoðun gjaldskrár á yfirstandandi ári. Að auki verður áframhaldandi aðhaldi gætt í rekstri, m.a. með því að forgangsraða verkefnum og endurskipuleggja ýmsa þætti starfseminnar.

Á árinu 2015 verður umferðaröryggisáætlun fjármögnuð með framlagi frá Vegagerðinni en fjármögnun 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 öikumönnum 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.**

Markaðir 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 2.315,6 millj. kr. á tímabilinu en þar af verði 625,5 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 41,8,0 millj. kr.

Leyfis- og eftirlitsgjöld af flutningum á landi eru innheimt samkvæmt lögum um fólksflutninga og farmflutninga á landi, nr. 73/2001, og áætluð 16,4 millj. kr.

Leyfisgjöld vegna leigubifreiða sem innheimt er samkvæmt lögum um leigubifreiðar, nr. 134/2001, eru áætluð 25,1 millj. kr.

Skráningargjöld ökutækja sem innheimt eru samkvæmt lögum nr. 119/2012 eru áætluð 1.646,7 millj. kr. en þar af verði 625,5 millj. kr. skilað í ríkissjóð.

Nauðsynlegt er að gerð verði leiðrétting í fjárlögum á tekjuflokkun stofnunarinnar í samræmi við niðurstöðu tekjuhóps ríkisreikningsnefndar í aðdraganda stofnunar Samgöngustofu. Gjaldaheimild í lögum um Samgöngustofu, nr. 119/2012, byggist á niðurstöðum tekjuhópsins og eru einu mörkuðu tekjustofnarnir útgáfa lofthæfisskírteina og umferðaröryggisgjald.

#### **Aðrar rekstrartekjur.**

Aðrar rekstrartekjur eru áætlaðar 1.012,9 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 málaflokkur fer vaxandi og því er mikilvægt að framlag ríkisins fylgi umfangi málaflokksins. Meðal verkefna eru skoðanir á erlendum skipum og loftförum og neytendamál sem eru sístækkandi málaflokkur. Framlag ríkisins á tímabili áætlunarinnar er 6.230 millj. kr., þar af 333 millj. kr. vegna öryggisáætlunar Íslands.

### 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 skírteina fyrir skip og áhafnir. Gert ráð fyrir að sértekjur á tímabilinu verði 1.697,3 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, siglingamál, umferðarmál og vegamál.

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-Atlantshafi. Ásamt því að vinna að þróun nýrra reglna í flugleiðsögu og aðlögun starfseminnar að nýjum reglum EASA (en málaflökkur flugleiðsögu og flugvalla eru nýlega komin á forræði hennar) 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 skírteini til einstaklinga og veittar heimildir til hvers konar reksturs. Samgöngustofa annast stjórnsýslu- og eftirlitsverkefni 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 skírteina til íslenskra sjómanna, atvinnukafarskírteina og skírteina 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, m.a. varðandi 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 bifreiða umboða og skoðunarstofa. 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. Samgöngur og ferðabjónusta eru nátengd og með aukningu í komu ferðamanna og fjölgun fyrirtækja er sérhæfa sig í afþreyingu fyrir þá, eykst eftirspurn eftir starfsleyfum og eftirliti frá Samgöngustofu. Mikilvægt er að horft sé til öryggismála í samgöngum og að þau fyrirtæki sem lúta eftirliti og sýna fram á öryggi í starfssemi sinni geti notið þess, t.d. í markaðssetningu.

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, og vegna flugvalla er eftirlitið að megninu til með starfsemi Isavia ásamt nokkrum minni einkavöllum. 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. Hér er á ferðinni nýtt verkefni eftir sameiningu þar sem Samgöngustofa hefur eftirlit með Vegagerðinni.

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.

Hvað varðar gæði eftirlits, t.d. í flugi og siglingum, þá gilda oftast 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 sem hafa eftirlit með starfsemi Samgöngustofu eru Eftirlitsstofnun EFTA (ESA), Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO), Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA).

Strangar kröfur eru gerðar um hæfni, þjálfun og menntun 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), er haft með erlendum flugrekendum sem hafa viðkomu á íslenskum flugvöllum. Strangar kröfur um þjálfun og þekkingu eru gerðar til eftirlitsmanna stofnunarinnar sem sinna þessum verkefnum þar sem niðurstöður eru skráðar í sam-evrópska gagnagrunna.

### 3.3 Öryggisáætlanir.

Öryggisáætlanir í samgöngumálum heyra undir Samgöngustofu. Markmið stofnunarinnar er að samræma verklag eins og hægt er milli áætlana fyrir flug, siglingar og umferð á landi, þ.e. flugöryggisáætlunar Íslands (sjá kafla 3.3.1), áætlunar um öryggi sjófarenda (sjá kafla 3.3.2) og umferðaröryggisáætlunar (sjá kafla 3.3.3).

Allar áætlanirnar samanstanda af fjórum meginþáttum:

1. Stefnumörkun og markmið.
2. Öryggisstjórnun.
3. Skráning og greining.
4. Fræðsla og upplýsingar.

Séráætlun er þó enn fyrir hverja tegund samgangna í öryggisáætlanadeild stofnunarinnar. Samstarf er við rannsóknarnefnd samgönguslysa um öryggismál flugs, siglinga og umferðar á landi.

Slysa- og atvikaskráning Samgöngustofu er mikilvæg til að fylgjast með þróun mála í umferð, í lofti og á láði. Samgöngustofa heldur skrá yfir öll umferðarslys sem skráð eru af lög-reglu og slys/óhöpp sem skráð eru hjá fyrirtækinu Aðstoð og öryggi. Flugrekendum og starfsleyfishöfum flugleiðsögu ásamt skírteinishöfum ber að tilkynna til stofnunarinnar skilgreind atvik sem henda í flugi eða flugleiðsögu. Jafnframt þurfa einkaflugmenn að tileinka sér tilkynningaskil til stofnunarinnar. Tilgangurinn með skráningunni er sá að komast að því hvers konar atvik eða slys hafa átt sér stað og hver vettvangurinn og aðstæður hafi verið svo að hægt sé að stuðla að því að sambærileg slys/atvik endurtaki sig ekki. Hvað varðar slys á sjó er haldið utan um skráningar atvika og slysa hjá rannsóknarnefnd samgönguslysa og Slysa-skrá Íslands. Hins vegar heldur stofnunin utan um öryggisáætlun sjófarenda.

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 lögum og reglum. Samgöngustofa stýrir fræðslu og miðlun upplýsinga um öryggismál samgangna og stuðlar að þátttöku og samstarfi allra aðila sem vilja vinna að framgangi þeirra.

Öryggisáætlun Íslands <sup>1</sup>	2015	2016	2017	2018
Flugöryggisáætlun			10,5	10,8
Áætlun um öryggi sjófarenda	15,0		31,5	32,5
Umferðaröryggisáætlun	20,0		63,1	64,9
Framlag til lögreglu			41,9	42,8
<b>Samtals</b>	<b>35,0</b>	<b>0,0</b>	<b>147,0</b>	<b>151,0</b>

<sup>1</sup> Árið 2015 er umferðaröryggisáætlun greidd af Vegagerðinni.

Árið 2015 er áætlun um öryggi sjófarenda hluti af framlagi ríkisins til Samgöngustofu.

### 3.3.1 Flugöryggisáætlun Íslands.

Flugöryggisáætlun Íslands, öðru nafni SSP (State Safety Programme), er útfærð hjá Samgöngustofu og er í samræmi við flugöryggisáætlun Evrópu og viðkomandi staðla frá ICAO. Hjá Samgöngustofu er öryggið sett í forgang og núverandi öryggisstigi í flugi verður að viðhalda og auka þegar kostur er. Megináherslan á tímabilinu er lögð á innleiðingu 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 númer 19 er gögnum um flugatvik, alvarleg flugatvik og flugslys safnað hjá Samgöngustofu. Þessi gögn eru skráð í ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems), samevrópskan gagnagrunn sem auðveldar aðildarríkjum EASA að safna og deila flugatvikagögnum. Gögnin eru síðan greind og meðal annars sett fram í árlegu öryggisriti, Annual Safety Review, sem aðgengilegt er flugrekendum. Innan flugsins er lögð áhersla á að viðhalda, að lágmarki, því góða öryggisstigi sem tekist hefur að ná víða um heim og leitt til mikillar fækkunar flugslysa. Það hefur tekist með afar víðtæku regluverki (ICAO, EU, EASA) sem hingað til hefur verið lögð áhersla á að sé uppfyllt. Til viðbótar er komin sú nálgun að leggja áherslu á að fækka þeim flugatvikum sem leitt geta til alvarlegra flugatvika eða jafnvel flugslysa. Þetta er reynt að meta með flugöryggisvísum (safety performance indicators). Flugöryggisvísar eru reiknaðir svo 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 flugöryggisáætlunarinnar. Einn af flugöryggisvísunum er „að fara út af flugbraut“ (runway excursion). Sá vísir er mældur með því að skoða: Óstöðugt aðflug, þegar komið er of hratt eða bratt inn til landingar, landingarbörð eru ekki niðri á réttum tíma, lent er langt inni á braut, flugbraut er hál og svo framvegis. Með þessu móti er verið að reyna að taka á undanförunum áður en þeir ná að verða alvarleg flugatvik eða flugslys. Þau flugatvik sem flokkast undir flugöryggisvísana eru metin með tilliti til þeirrar áhættu sem þau bera með sér. Hópur sérfræðinga (Safety Action Group) stýrir og framkvæmir áhættugreiningu flugatvika og jafnframt ákvörðun flugöryggisvísanna. Flugöryggisvísarnir eru að jafnaði endurskoðaðir einu sinni á ári. Safety Action Group gerir Safety Review Board grein fyrir ákvörðunum sínum. Safety Review Board samanstendur af forstjóra og framkvæmdastjórum samhæfingarsviðs, flugsviðs og mannvirkja- og leiðsögusviðs. Hættumatsferlið er formlegt ferli innan öryggisstjórnunar sem á við bæði SMS og SSP. Tilgangur þess er að lýsa kerfinu, finna hættur, meta áhættuna, greina frekar og hafa stjórn á henni. Tilgangurinn með áhættumatsferlinu er að tryggja að fyrir hvert ár liggi fyrir formlega samþykkt flugöryggisáætlun sem nýtist beint við skipulagningu samfellds eftirlits og sé leiðarljós við heimildaveitingar ársins. Þannig er tryggt að eftirlitið beini kröftum sínum að þeim veikleikum sem kunna að vera til staðar og bæta úr. Miklu skiptir samvinna leyfishafa með öryggisstjórnunarkerfi (SMS) næst vettvangi og öryggisstjórnunarkerfi Samgöngustofu (SSP) með yfirsýn fyrir landið í heild. Markmið flugöryggisáætlunarinnar er að ná ásættanlegu öryggisstigi vöru og þjónustu hjá þeim aðilum sem veita þjónustuna, svo sem flugrekendum, flugleiðsöguþjónustu, flugvöllum og þjálfunar- og viðhaldsstöðvum. Flugöryggisáætlunin er því í eðli sínu rammi utan um öryggisstjórnunarkerfi Samgöngustofu með flugtengdri starfsemi.

### 3.3.2 Áætlun um öryggi sjófarenda.

Samgöngustofa fer með framkvæmd öryggisáætlunar sjófarenda en markmið áætlunarinnar 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 stefnu-



mörkun og markmið, öryggisstjórnun, skráning og greining, fræðsla og upplýsingar 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:

*Stefnumörkun og markmið:* Stefnt skal markvisst að því að auka öryggi í samgöngum á sjó hér á landi og unnið verði að því á gildistíma áætlunarinnar að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum eða banaslysum til sjós.

*Öryggisstjórnun:* Í áætlun um öryggi sjófarenda er lögð sérstök áhersla á öryggisstjórnun um borð í skipum. Tilgangur öryggisstjórnunar er að tryggja sem best að öryggisþættir séu undir öruggri stjórn og að búnaður skips og hæfni skipverja séu eins góð og mögulegt er hverju sinni. Innleiðing og framfylgni öryggisstjórnunarkerfa byggist á þátttöku allra aðila er hlutverk hafa um borð í skipum.

*Skráning og greining:* Skráning og greining eru grunnþættir allra áætlana um forvarnir og undirstaða þess að auka öryggi.

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

*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 slysum 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 slysum 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 er að því að árin 2013–2016 fækki dauðaslysum enn frekar og að dauðaslysum fækki um 5% á ári á tímabilinu 2015–2026.
- *Að fækka skipssköðum:* Skipsskaðar voru 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 2015–2026.
- *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 Slysaskrár 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 2015–2026.

### 3.3.3 Umferðaröryggisáætlun.

Framkvæmd umferðaröryggismála er á forræði innanríkisráðuneytisins í sérstökum samstarfshópi. Fyrstu tólf ára umferðaröryggisáætlunina var að finna í samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022. Næsta langtímasamgönguáætlun, fyrir árin 2015–2026, er í smíðum. Yfirmarkmið umferðaröryggisáætlunar til ársins 2026 verða:

- Að fjöldi látinna í umferð á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá þeim fimm þjóðum Evrópu þar sem fæst slys verða árið 2026.
- Að látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2026.

Síðara markmiðið miðast í grunninn við meðaltal árunna 2006–2010 sem var 201,2 alvarlega slasaðir og látnir. Til þess að ná settu markmiði má þessi tala ekki vera hærri en 89 árið 2026. Síðara markmiðinu til stuðnings hafa verið sett undirmarkmið.

Yfirflokkar verkefna eru eftirfarandi: Vegfarendur, vegakerfið, ökutækið og stefnumótun, rannsóknir og löggjöf. Ítarlega umfjöllun um markmið og stefnu í umferðaröryggismálum verður hægt að finna í greinargerð með tólf ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2026.

Samgöngustofa beitir sér fyrir að auka umferðaröryggi, t.d. með því að umferðarfræðsla í landinu verði efl. Unnið er að gerð námsefnis og upplýsingum er komið á framfæri í fjölmiðlum, við erlenda öikumenn og á heimasíðu Samgöngustofu. Sérstök áhersla árið 2015 er lögð á börn í umferðinni og notkun bílbelta í ökutækjum.

#### *Rekstur umferðaröryggisáætlunar.*

Árið 2015 er 50 millj. kr. á ári varið til umferðaröryggisáætlunar, þar af 20 millj. kr. hjá Samgöngustofu og 30 millj. kr. hjá ríkislögreglustjóra en allt fé til ráðstöfunar kemur af viðhaldsfé Vegagerðarinnar. Gerð er grein fyrir verkefnum Vegagerðarinnar í kafla 1.

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 öikumönnun og ökutækjum (fræðsla, kynning, áróður o.fl.), verði tryggt af öðrum tekjustofnum eins og reiknað var með í upphafi.

#### *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 svartblettu 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 þessu ári. Ekki hafa enn verið áætluð verkefni í flokkinn „ökutækið“.

Tafla 8. Fjármagn til umferðaröryggisáætlunar 2015.

	<b>2015</b>
<b>Vegfarendur</b>	<b>82,4</b>
Eftirlit lögreglu (þ.m.t. vinnsla í Stykkishólmi)	30,0
Kaup, viðhald og rekstur löggæslumyndavéla	35,0
Áróður (birting)	9,0
Samskiptavefir og aðrir nýir miðlar	0,6
Fræðsla í skólum	5,6
Fræðsla til erlendra ökumanna	1,1
Önnur verkefni	1,2
<b>Vegakerfið</b>	<b>300,0</b>
Eyðing svartbletta, umhverfi vega og vegrið	270,0
Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi	10,0
Ýmis verkefni og ófyrirséð	20,0
<b>Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf</b>	<b>2,4</b>
Könnun á aksturshegðun almennings og önnur verkefni	2,4
<b>Alls</b>	<b>384,8</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 Samgöngustofu.

*Sérstakt eftirlit lögreglu.*

Lögreglan sinnir sérstöku hraðæftirliti yfir sumartímann og fær til þess fjármagn af um-  
ferðaröryggisáætlun. 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. Kostnaðar-  
hlutur Vegagerðarinnar í þessu samstarfsverkefni hefur að hluta verið greiddur af umferðar-  
öryggisáætlun.

*Áróðursauglýsingar.*

Fram til ársins 2008 var talsvert af áróðursefni framleitt en eftir efnahagshrunið hefur  
minna verið gert af því að framleiða efni. Undirmarkmið áætlunarinnar munu gefa vísbend-  
ingu um hvaða málefni og hvaða hegðun ökumanna þarf helst að bæta og efnistöð nýrra aug-  
lýsinga taka mið af því. Vegna fjárskorts er ekki ráðgert að vinna nýtt efni heldur 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 vegfar-

anda. 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 sé 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 skólustjórnendum, 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 framleiddi Umferðarstofa, einn af forverum Samgöngustofu, 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. Ekki er fjármagn á áætluninni til frekari framleiðslu í bili en unnið verður með eldra efni.

#### *Fræðsla til erlendra öikumanna.*

Samgöngustofa (áður Umferðarstofa), Vegagerðin og Landsbjörg eru, undir merkjum SafeTravel-verkefnisins, í samvinnu við ferðaþjónustufyrirtæki um upplýsingamiðlun til útendinga sem taka bíla á leigu hér á landi. Unnið hefur verið að nýju kynningarefni og verður unnið að dreifingu þess, sem og áframhaldandi samstarfi á þessum vettvangi. Einnig hafa verið framleidd sérstök spjöld, svokölluð stýrisspjöld, sem dreift hefur verið til bílaleiga. Spjöldin innihalda hagnýtar upplýsingar varðandi akstur á Íslandi. Stýrisspjöldin hafa verið gerð í samvinnu Samgöngustofu, Vegagerðar, Samtaka aðila í ferðaþjónustu (SAF) og tryggingafélagsins Sjóvá.

#### *Fræðslumyndir í sjónvarpi.*

Rúmlega 40 fræðslumyndir hafa verið framleiddar á síðustu árum. 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 hafa þetta fyrirkomulag áfram.

Ekki er fjármagn á áætluninni til frekari framleiðslu í bili en unnið verður með eldra efni.

#### *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 virðast ekki munu nást eða stefna í ranga átt.

**Vegakerfið.**

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

**Ökutækið.**

Engin verkefni hafa verið sett í þennan verkefnisflokk enn þá. 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 slyssað.

**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, forveri Samgöngustofu, 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.

*Öryggi óvarinna vegfarenda.*

Sjónum verður beint að öryggi óvarinna vegfarenda á tímabilinu. Hér er átt við gangandi vegfarendur, hjólreiðamenn og ökumenn bifhjóla. 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. 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.

**3.3.5 Skrár í umsjón Samgöngustofu.**

Hjá Samgöngustofu eru haldnar opinberar skrár um farartæki á Íslandi. Þetta eru loftfarskrá, skipaskrá og ökutækjaskrá. Skrár þessar geyma ýmsar upplýsingar, t.d. um skráningar-skírteini 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 ökutækja samkvæmt evrópskum heildargerðarviðurkenningum. Við nýskráningu heildargerðarviðurkenndra öku-

tækja eru upplýsingar úr NorType-gagnagrunninum notaðar sem tryggja að eingöngu eru skráð ökutæki sem uppfylla evrópskar kröfur um gerð og búnað.

Hjá Samgöngustofu er einnig haldið um atvika- og slysaskrár í flugi og umferð, sjá kafla 3.3.

### 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 m.a. umhverfisrannsóknir þar sem lögð verður sérstök áhersla á verkefni er tengjast siglingu stórra skipa á norðausturleiðinni svokölluðu og í íslenski efnahagslögsögu. Einnig verkefni um rek stórra skipa, haffiss 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, umhverfissvænum 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 losunarheimildir (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 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 almenningsamgöngum. 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. ALMENN SAMGÖNGUVERKEFNI.

Á árunum 2015–2018 verður haldið áfram að vinna að rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefnum sem styðja meginmarkmið samgönguáætlunar og veita leiðsögn við frekari stefnumótun við endurskoðun áætlunarinnar. Flestum þeim verkefnum sem lögð voru

til við gerð stefnumótandi samgönguáætlunar fyrir árin 2011–2022 er nú lokið og hafa niðurstöður þeirra gagnast vel við vinnu við gerð nýrrar 12 ára áætlunar.

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.

Rannsóknarverkefni eru mörg og margvísleg og það hefur sannað sig að niðurstöður rannsókna, þróunar og stórra greiningarverka koma að góðu gagni við ákvarðanatöku í samgöngumálum.

Meðal verkefna voru nokkur sem snúa að uppbyggingu almenningsamgöngukerfis um land allt sem öll eru í framkvæmd og hafa gengið framur vonum. Áfram verður unnið að framgangi almenningsamgangna og verkefnum sem geta stutt þá þróun enn frekar. Þá er áhersla á verkefni sem hvetja fleiri til að nýta sér fjölbreyttari ferðamáta, m.a. til heilsubótar, og hvetja til betri nýtingar umferðarmannvirkja í þéttbýli. Samhliða verða áfram skoðaðar forsendur þess að lengja fleytitíð í samstarfi við stærri fyrirtæki og stofnanir.

Unnið verður að rannsóknum á forsendum og mörkum vinnusóknarsvæða þannig að aðgerðir til að styrkja svæðin verði sem markvissastar.

Undir markmiðum um öryggi verður þjónustu- og öryggishlutverk flugvalla skoðað og sérstaklega verður hugað að hlutverki hafna og flugvallar komi til rýmingar á höfuðborgarsvæðinu.

Markmið annarra verkefna eru að rannsaka ákveðna þætti í samgöngum, uppbyggingu, viðhaldi og notkun og er ekki hvað síst ætlað að afla haldgóðra gagna og upplýsinga sem nýtast við vinnu við næstu langtímasamgönguáætlun.