

Skýrsla
innanríkisráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar 2011
(Lögð fyrir Alþingi á 141. löggjafarþingi 2012–2013)

Skýrsla
innanríkisráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar 2011
(Lögd fyrir Alþingi á 141. löggjafarþingi 2012–2013)

Janúar 2013

Inngangur

Eftirfarandi samantekt er í samræmi við 5. gr. laga um samgönguáætlun, nr. 33/2008, en þar segir: „Ráðherra skal árlega leggja fram á Alþingi skýrslu um framkvæmd samgönguáætlunar næstliðið ár“. Gildandi langtímasamgönguáætlun 2011 spannaði árin 2003–2014. Gildandi fjögurra ára samgönguáætlun var fyrir árin 2009–2012. Hér er lögð fram skýrsla um framkvæmd samgönguáætlunar árið 2011.

Fram til 2008 voru lagðar fram skýrslur fyrir hverja grein samgangna fyrir sig en þá var tekin upp sú nýbreytni að gera grein fyrir framkvæmd allra greinanna í einni stuttri samantekt. Nokkrar breytingar voru gerðar við framsetningu skýrslunnar á árunum þar á eftir og er ítarlega fjallað um þær í síðustu skýrslu.

Að þessu sinni er lögð fram skýrsla ársins 2011 og er framsetningin hliðstæð skýrslu síðasta árs.

Þessar upplýsingar eru byggðar á skýrslum Isavia ohf., Siglingastofnunar Íslands og Vegagerðarinnar, auk skýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar.

Rétt er að taka fram að tölur eru á verðlagi hvers árs nema annað sé tekið fram.

Útgjöld

Útgjöld til vegamála, siglingamála og flugmála hafa verið sem hér segir undanfarin ár í milljónum króna og á verðlagi hvers árs.

Tafla 1. Útgjöld til flug-, siglinga- og vegamála 2007–2011

	2011	2010	2009	2008	2007
Flugmál	2.833,6	3.266,9	4.250,9	5.941,3	4.318,2
Siglingamál	2.417,0	3.061,3	3.731,3	2.623,0	1.980,3
Vegamál	16.298,4	22.934,1	28.364,0	31.249,9	18.493,6

Í tölum um flugmál eru heildarútgjöld til flugmála samkvæmt ríkisreikningi. Er þar átt við kostnað við flugvelli og flugleiðsöguþjónustu, Flugmálastjórn Íslands og Rannsóknarnefnd flugslysa. Til 2006 var miðað við rekstartölur úr skýrslum um framkvæmd flugmálaáætlunar en árin 2007 og 2008 er einnig miðað við tölur úr rekstrarreikningum. Tölur um heildarútgjöld til flugmála eru því ekki samanburðarhæfar milli ára. Þann 1. janúar 2008 færðist Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins. Árið eftir, þann 1. janúar 2009, færðist Keflavíkurflugvöllur til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins. Fyrsta sameiginlega rekstrarárið var því 2009. Keflavíkurflugvöllur var rekinn sem sér eining með sér rekstur til maí 2010.

Í skýrslum um framkvæmd einstakra hluta samgönguáætlana hefur verið miðað við að sýna kostnað og markaðar tekjur, þ.e. tekjur sem eiga að renna til ákveðinna verkefna, en ekki rekstrartekjur.

Árið 2007 var fyrsta rekstrarár Flugstoða ohf. Það ár voru afskriftir fastafjármuna félagsins taldar með í fyrsta sinn. Fram að þeim tíma voru eingöngu afskriftir vegna alþjóðaflugþjónustunnar taldar með. Þá eru meðtalin í eldri tölum ýmis viðskipti milli deilda Flugmálastjórnar sem síðan varð Flugstoðir ohf og Flugmálastjórn Íslands. Þessi breyting gerir það að verkum að tölur eru ekki

sambærilegar og verður að líta á að ný byrjun verði við skipulagsbreytinguna, þ.e. miðað við árið 2009. Í tölum um flugmál eru rekstrartölur flugvalla, fjárfestingar o.fl.

Í tölum um útgjöld til siglingamála eru talin með öll gjöld sem falla undir verksvið Siglingastofnunar Íslands, hvort sem er til hafnamála, siglingamála, vitamála eða annarra þátta á sviði stofnunarinnar. Samkvæmt því eru í útgjaldatölum siglingamála talin með verkefni eins og vitar og leiðsögukerfi, Vaktstöð siglinga, skipaefirlit, rannsóknir, framlög til hafnarmannvirkja, Landeyjahafnar og sjóvarna. Til að halda samræmi eru tölur um heildarkostnað sýndar og markaðar tekjur þannig teknar út fyrir. Þannig var það ekki áður og er leiðrétt fyrir því í þessari skýrslu. Markaðar tekjur siglingamála, vitagjald, er sýnt með öðrum mörkuðum tekjum síðar í skýrslunni.

Í heildarútgjöldum til vegamála eru öll útgjöld, svo sem rekstur og þjónusta, þ.m.t. umferðar-efirlit, vetrarþjónusta, almenningssamgöngur, rannsóknir, viðhald þjóðvega, þ.á m. endurnýjun slitlaga, styrkingar og öryggisaðgerðir. Þá eru einnig meðtaln útgjöld til stofnkostnaðar en í þeim lið eru allar nýframkvæmdir. Á móti koma síðan tekjur vegasjóðs; bensíngjald, olíugjald og þungaskattur en nánar er gerð grein fyrir þeim liðum hér á eftir.

Umferðaröryggi

Framkvæmd umferðaröryggismála var á árinu 2011 eins og áður á forræði Umferðarstofu, Vegagerðarinnar og ríkislögreglustjóra. Árið 2010 féllu þessar stofnanir undir tvö ráðuneyti, þ.e. dómsmála- og mannréttindaráðuneytið og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. Frá og með árinu 2011 sameinuðust þessi ráðuneyti í innanríkisráðuneytið og málaflokkurinn því á forræði eins ráðuneytis þar með. Tvö yfirmarkmið umferðaröryggisáætlunar eru að fjöldi látinna í umferð á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum og að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2022.

Þróun slysa og slasaðra hefur verið með eftirfarandi hætti á árunum 2006-2011:

Tafla II. Sly 2005-2011

	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Banaslys	12	7	15	12	15	28
Alvarleg slys	145	182	158	164	166	128
Slys alls	6.064	6.161	6.542	5.632	7.575	8.353
Látnir	12	8	17	12	15	31
Alvarlega slasaðir	154	205	170	200	195	153
Samtals slasaðir og látnir	1.229	1.269	1.299	1.585	1.673	1.358
Akstur alls, milljarðar km	2.942	3.053	3.081	3.048	3.127	2.977
Látnir á milljarð kílómetra	4,1	2,6	5,5	3,9	4,8	10,4
Alvarl. slasaðir á milljarð km	52,3	67,1	55,2	65,6	62,4	51,4
Slys á milljarð kílómetra	2.061	2.018	2.123	1.848	2.422	2.806
Umferðaröryggisáætlun í m.kr.	350	330	359	427	368	385

Umtalsverður árangur hefur náðst í umferðaröryggismálum. Eins og sjá má hefur þeim fækkað sem hafa látist í umferðarslysum hér á landi undanfarin ár. Sé litið lengra aftur í tímann er árangurinn enn meiri, sérstaklega þegar litið er til þess að akstur hefur aukist mjög. Á árinu 2001 létust 24 í 19 umferðarslysum. Akstur það ár var 2.431 milljónir kílómetra. Látnir á milljarð ekinna kílómetra árið 2001 voru því 9,9. Á árinu 1977 létust 35 í umferðarslysum á landinu en heildarakstur það ár var 821,2 milljónir kílómetra. Látnir á hvern ekinna milljarð kílómetra voru því 42,6. Árið 1975 létust 33 í

umferðarslysum en eknir voru alls 815,5 milljónir kílómetra það ár. Látnir á hvern milljarð ekinna kílómetra voru því 40,5.

Sjá má samanburð Íslands og nokkurra annarra landa í umferðaröryggi í töflu III. Tölurnar eru miðaðar við árið 2010.

Tafla III. Ýmsar stærðir tengdar slysum á vegum

	Bifreiðir á þús. íbúa	Akstur alls	Látnir á 100 þús. íbúa	Fjöldi slysa þar sem líkamstjón varð
Ísland	644	2.279	2,52	883
Danmörk	390	45.018	4,60	3.498
Finnland	538	53.830	5,07	6.072
Noregur	472	42.561	4,25	6.434
Svíþjóð	462	80.390	2,84	16.500
Kýpur	419	10.526	5,44	1.197
Malta	579	1.713	3,61	830

Heimild: IRF World road statistics 2012 frá International Road Statistics

Eins og sjá má stendur Ísland vel í þessum samanburði. Árið 2010 létust átta manns í umferðinni hér á landi, 2,52 á hverja 100 þús. íbúa. Árið áður höfðu þeir verið 17, litlu meira en árin þar á undan, en árið 2006 lést þó 31 maður í umferðinni hér á landi. Samkvæmt því létust því hér 5,32 á hverja 100 þúsund íbúa í umferðinni 2009 og 10,34 árið 2006. Þar sem tölur eru lágar á Íslandi valda litlar breytingar tiltölulega miklum sveiflum í hlutföllum.

Stofnkostnaður-fjárfestingar

Fjárfestingar ríkisins í innviðum samgangna hafa undanfarin ár verið með eftirfarandi hætti, í milljónum króna á verðlagi hvers árs:

Tafla IV. Stofnkostnaður við flugvelli, hafnir og vegi

	2011	2010	2009	2008	2007
Flugmál	360,9	387,7	1.199,7	1.579,8	506,3
Siglingamál	1.061,5	1.711,9	2.230,3	1.417,4	991,4
Vegamál	6.251,0	12.559,0	17.210,9	22.770,9	9.865,9
Samtals	7.673,4	14.658,9	20.640,9	25.768,1	11.363,6

Árið 2008 voru framlög til fjárfestinga aukin vegna samdráttar í þorskvóta.

Um flugmál er helst að nefna að á árinu 2008 voru framkvæmdir við flugvöllinn á Akureyri í fullum gangi. Framkvæmdir við flugvelli eru að fullu fjármagnaðir af ríkinu, þeir eru í eigu ríkisins og reknir á ábyrgð þess. Fjárfestingar á Keflavíkurflugvelli voru meðtaldar í skýrslu ársins 2009 en eru ekki meðtaldar eftir það.

Árið 2007 var framkvæmt í höfnum Fjarðabyggðar fyrir 114,2 m.kr. Árið 2008 er framkvæmt fyrir 231,6 m.kr. í Landeyjahöfn auk þess sem 31,1 m.kr. fóru í hönnun og undirbúning vegna nýrrar Vestmannaeyjaferju. Árið 2009 námu framkvæmdir við Landeyjahöfn 1.557,2 m.kr. auk þess sem framkvæmdir við önnur hafnarmannvirki voru 405,5 m.kr. Árið 2010 var kostnaður við nýframkvæmdir í Landeyjahöfn 1.328,6 m.kr. og við önnur hafnarmannvirki 285,2 m.kr. Árið 2011 var kostnaður í Landeyjahöfn 502 m.kr. Sjóvarnargarðar kostuðu 203,6 m.kr. og önnur hafnamannvirki 355,9 m.kr.

Ríkið styrkir hafnarframkvæmdir að ákveðnu hlutfalli. Þær tölur sem hér eru settar fram sýna eingöngu hlut ríkisins í hafnarframkvæmdum. Hafnir eru í eigu sveitarfélaga og reknar af þeim. Framkvæði að hafnarframkvæmdum kemur í flestum tilfellum frá sveitarfélögunum. Hafnarframkvæmdir eru því meiri en sem nemur framlagi ríkisins. Þá er nokkuð um framkvæmdir á vegum

hafna sem ekki eru styrkhæfar og eru Faxaflóahafnir nærtækasta dæmið um slíkar hafnir. Í samantekt þessari um nýframkvæmdir er eingöngu fjallað um ríkisstyrki til hafnarframkvæmda og sjóvarna.

Fjárveitingar til vegaframkvæmda sem fjallað er um í samgönguáætlun eru til vega sem falla undir skilgreiningu vegalaga nr. 80/2007. Aðrir aðilar, m.a. sveitarfélög, veita einnig fé til ýmissa vegaframkvæmda en þau framlög eru utan þessarar skýrslu. Sé reynt að tína til áberandi framkvæmdir sem lokið var við að á árinu 2011 má nefna brú yfir Haffjarðará, veg um Kjálkafjörð og Vatnsfjörð, veg yfir Þröskulda og syrðri hluta Dettifossvegar.

Markaðar tekjur

Markaðar tekjur stofnananna hafa breyst með þessum hætti undanfarin ár, tölur eru í millj. króna á verðlagi hvers árs:

Tafla V. Markaðar tekjur flug-, siglinga- og vegamála

	2011	2010	2009	2008	2007
Vegamál:					
Bensíngjald	7.130	7.272	7.730	6.834	7.220
Þungaskattur	707	691	974	1.214	1.195
Oliugjald	6.441	6.367	6.204	6.065	6.096
Annað	10	10	16	13	14
Alls	14.292	14.340	14.924	14.126	14.525
Siglingamál:					
Vitagjald	241,4	248,7	151,8	145,6	130,2
Flugmál:					
Varaflugvallagjald	134	429	421	513	559
Flugvallaskattur utanfl.	86	275	269	328	357
Flugvallaskattur innanfl.	48	130	140	155	158
Alls	268	834	830	996	1.074
Samtals	14.801,4	15.422,7	15.905,8	15.267,6	15.729,2

Markaðar tekjur hafa lækkað um tæp 6% frá 2007 til 2011. Tekjur af vitagjaldi hækkuðu um rúmlega 91% frá 2007 til 2010 en lækkuðu um tæp 3% á milli 2010 til 2011. Markaðar tekjur Vegagerðarinnar hafa lækkað um 1,6% milli 2007 og 2011. Varaflugvallagjald og flugvallaskattur voru lögð niður í maí 2011. og ber að rekja lækkunina á mörkuðum tekjum til flugmála að ofan til þeirrar breytingar. Lækkun markaðra tekna má að verulegu leyti rekja til breytinga á efnahagslífinu, m.a. minni aksturs. Vitagjald var hækkað sérstaklega við fall krónunnar. Rétt er að geta þess að tekjurnar hafa lækkað meira að raunvirði.

Tekjur til vegamála eru nær eingöngu markaðar tekjur vegasjóðs. Þessar tekjur renna til viðhalds, framkvæmda, þjónustu og fleiri liða. Fyrir kemur að til málaflokksins renni einnig bein framlög úr ríkissjóði.

Tekjur til siglingamála eru auk vitagjaldsins ýmsar tekjur Siglingastofnunar fyrir þjónustu sem stofnunin veitir. Framlög til siglingamála eru að stærstum hluta beinir ríkisstyrkir.

Framlög til flugmála eru auk markaðra tekna bein framlög úr ríkissjóði.

Í töflu VI eru upplýsingar um gjöld af bifreiðaeigendum og framlög til vegamála í milljónum króna. Taflan er byggð á upplýsingum frá fjármálaráðuneyti auk talna frá stofnunum ráðuneytisins.

Tafla VI. Gjöld á bifreiðaeigendum og útgjöld til vegamála 2007-2011

	2011	2010	2009	2008	2007
Vörugjald af ökutækjum	2.891	1.817	1.641	6.826	11.208
Vörugjald af bensíni almennt	4.670	4.392	3.260	1.904	1.948
Vörugjald af bensíni sérstakt	7.131	7.272	7.731	6.833	7.220
Kolefnisgjald á bensín	715	456	-	-	-
Kolefnisgjald á gasolíu	447	353	-	-	-
Oliugjald (kilómetragjald)	6.441	6.417	6.198	5.921	6.224
Bifreiðagjald	6.227	5.942	5.308	4.701	4.435
Þungaskattur	0	-1	-13	0	-5
Kilómetragjald	707	618	863	1.028	1.347
Samtals	29.229	27.266	24.987	27.213	32.376
Framlög til vegamála	16.298,4	22.934	28.364	31.250	18.494

Vörugjald af ökutækjum dregst saman vegna samdráttar í innflutningi bifreiða. Aðrir liðir hækka vegna aukinna álaga. Þungaskattur á ekki við lengur og eðli kílómetragjalds hefur breyst og er aðeins lagt á tilteknar gerðir þunga ökutækja. Eins og sjá má eykst framlag til vegamála frá því að vera innan við helmingur af því sem aflað er frá bifreiðaeigendum upp í það að vera umfram þá gjalddöku árið 2008. Hafa verður í huga að ekki er gerð grein fyrir öllum gjöldum af bifreiðaeigendum og má nefna að vörugjöld af varahlutum eru ekki talin með, ekki heldur virðisaukaskattur af eldsneyti, bifreiðum og varahlutum.

Viðhald og þjónusta

Vegir verða fyrir miklu álagi bæði frá umferð og umhverfi. Þeir hlutar sem verða fyrir mestu álagi brotna niður og þarf að endurnýja þá eða endurbyggja með reglulegu millibili. Verðmætustu hlutar vega og jafnframt þeir sem verða fyrir mestri áraun eru efstu lögin, slitlag og burðarlag.

Þjónusta við vegfarendur er einkum tvíþætt. Annars vegar þjónusta á vegum og vegamannvirkjum, hins vegar bein þjónusta við vegfarendur.

Þjónusta á vegakerfinu felst í viðgerðarvinnu og öðrum aðgerðum sem nauðsynlegar eru til að viðhalda því ástandi sem fyrir er og ætla má að þurfi að vera til að tryggja greiða umferð og mikið umferðaröryggi. Aðgerðir þessar felast einkum í viðgerðum og rekstri á vegum og vegamannvirkjum, vegmerkingum og vetrarþjónustu, þ.e. snjómokstri og hálkuvörnum.

Viðhald felst fyrst og fremst í að viðhalda þeim verðmætum sem liggja bundin í vegakerfinu og auka öryggi þess. Þar er m.a. um að ræða endurnýjun á slitlagi, styrkingar og endurbætur, viðhald brúa, varnargarða, jarðganga og umferðaröryggisaðgerðir af ýmsum toga.

Tafla VII. Framlög til þjónustu og viðhalds 2004-2011

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Þjónusta	3.107	3.485	3.966	4.409	4.842	4.675	5.035	4.833
Viðhald	4.779	4.940	5.560	4.409	4.878	4.851	4.818	4.365
Alls	7.886	8.425	9.526	8.818	9.720	9.526	9.853	9.198

Tölur í milljónum króna á áætluðu verðlagi ársins 2011.

Með minnkandi fjárveitingum hefur verið dregið úr endurbótum og styrkingum á vegakerfinu. Af þeirri ástæðu verða vegir fljótlega ósléttari og ójafnari, sem dregur úr umferðaröryggi, auk þess sem þjónusta við þessa vegi verður dýrari en ella. Á undanförunum árum hafa verið tekin í notkun ný vegamannvirki og nýjar leiðir, sem strax leiða til aukins kostnaðar við þjónustu, sumar og vetur og til lengri tíma litið, aukins viðhaldskostnaðar. Stór hluti vegakerfisins er þó gamall og byggður fyrir minni og léttari umferð en nú er.

Umferð og flutningar

Farþega fjöldi um flugvelli hefur verið með þessum hætti frá 2007 til 2011. Tölur um póst- og vöruflutninga eru í tonnum.

Tafla VIII. Farþegaflutningar um flugvelli 2007-2011

	2011	2010	2009	2008	2007
Reykjavík	430.316	401.386	412.098	463.889	471.372
Akureyri	211.996	203.337	190.230	221.759	221.200
Vestmannaeyjar	20.430	26.300	55.382	52.189	48.882
Egilsstaðir	101.424	90.543	97.422	120.223	157.643
Ísafjörður	42.262	43.204	46.905	51.791	50.314
Aðrir flugvellar	26.351	29.914	51.062	54.628	55.137
Samtals	832.779	794.684	853.099	964.479	1.004.548
Póstur og vörur – alls	1.970	2.196	2.286	2.678	3.564

Árin 2010 og 2011 hefur farþegum í innanlandsflugi fjölgað um rúmlega 38 þúsund eða um 4,7%. Vöru- og póstflutningar hafa dregist saman í allmörg ár en póstflutningar hafa að mestu flust á vegi nema til staða eins og Vestmannaeyja og Grímseyjar. Sveiflur á árunum 2007-2008 skýrast að mestu leyti af efnahagsástandi.

Vöruflutningar um hafnir landsins hafa verið með þessum hætti árin 2007 til 2011, í tonnum:

Tafla IX. Vöruflutningar um hafnir

	2011	2010	2009	2008	2007
Reykjavík	1.559.509	1.393.437	1.610.970	1.831.308	2.042.161
Grundartangi	1.461.127	1.423.380	1.388.869	1.254.269	1.393.942
Hvalfjörður/Litlisaundur	81.000	81.234	138.943	83.168	67.780
Akranes	0	86.882	46.802	105.414	
Akureyri	118.845	100.340	96.340	153.616	128.821
Neskaupstaður	112.243	121.974	115.679	107.855	113.103
Reyðarfjörður	1.277.265	1.357.781	1.252.467	1.238.311	407.918
Vestmannaeyjar	122.812	101.424	106.976	125.481	110.565
Þorlákshöfn	86.411	91.268	60.065	86.709	115.382
Reykjaneshöfn	188.857	166.288	197.523	251.469	333.426
Straumsvík	747.000	745.906	680.230	698.776	662.540
Hafnarfjörður	94.000	94.717	104.244	321.121	251.121
Aðrar hafnir	290.165	323.407	367.504	372.126	415.118
Samtals	6.139.234	6.001.156	6.206.692	6.571.011	6.147.291

Tölur fyrir Hvalfjörð/Litlasand, Hafnarfjarðarhöfn og höfnina í Straumsvík eru áætlaðar fyrir árið 2011. Á þessum árum, 2007 til 2011, hafa flutningar um hafnir nokkurn veginn staðið í stað. Flutningar um hafnir jukust um 13,6% frá 2007 til 2008. Á árunum 2008 og 2009 er samdráttur í vöruflutningum. Veldur því efnahagsástandið en einnig minni loðnuafli sem hefur áhrif á flutt magn mjöls og lýsis. Mesta athygli vekur samdráttur í flutningum um Reykjavíkurhöfn á tímabilinu en hann skýrist af minni flutningum á olíu og iðnaðarvörum. Flutningar um Akraneshöfn voru að mestu sementsflutningar sem nú hafa lagst af. Heildarflutningar hafa aukist á tímabilinu vegna meiri flutninga um Grundartangahöfn og Reyðarfjörð hvort tveggja vegna aukinna umsvifa í stóriðju.

Afli sem barst á land í höfnum landsins árin 2006-2010 var í tonnum eins og taflan sýnir. Samdráttur var í veiðum á uppsjávarfiski.

Tafla X. Afli um hafnir landsins 2007-2011

	2011	2010	2009	2008	2007
Neskaupstaður	182.222	200.472	186.263	210.091	216.511
Vestmannaeyjar	187.810	162.586	158.692	195.272	199.046
Eskifjörður	67.584	55.480	70.783	101.934	110.558
Reykjavík	116.685	100.478	97.191	101.224	100.092
Seyðisfjörður	39.507	17.812	38.662	93.299	78.223
Vopnafjörður	76.790	66.568	68.206	84.604	93.594
Hornafjörður	64.274	55.286	63.531	72.867	73.422
Þórshöfn	62.609	47.407	56.276	63.014	61.547
Fáskrúðsfjörður	31.374	36.664	25.159	56.702	60.560
Grindavík	45.579	48.756	44.879	46.011	63.702
Akranes	33.654	34.477	24.817	28.909	65.803
Aðrar hafnir	323.473	459.055	376.030	332.963	412.027
Samtals	1.231.561	1.144.071	1.145.672	1.357.981	1.469.282

Akstur

Akstur hefur breyst með eftirfarandi hætti á sama tímabili. Tölur eru í milljónum km en tölur um fólksflutninga eru í milljónum persónukílómetra.

Tafla XI. Akstur 2006-2011

	2011	2010	2009	2008	2007
Akstur alls	2.942	3.053	3.081	3.048	3.127
Tonnkílómetrar	777	806	813	805	825
Heildarfólksfl. – einkab.	4.777	4.958	5.003	4.950	5.077
Heildarfólksfl. – hópþífl.	615	638	644	637	653

Akstur tengist að miklu leyti almennu efnahagsástandi. Sé farið aftur til ársins 2001 hefur akstur aukist úr 2.400 millj.km og tonnkilómetrar úr 750 m. Til ársins 2007 er það um 30% aukning í eknum kílómetrum. Samdráttur hefur orðið síðan árið 2007 eða um tæp 6% í öllum þáttum sem sýndir eru í töflunni.

Samanburður við önnur lönd - vegamál

Sjá má samanburð Íslands og nokkurra annarra í töflu XII. Tölurnar eru miðaðar við árið 2010 nema aksturstölur frá Svíþjóð og Möltu sem eru frá 2009.

Tafla XII. Akstur í ýmsum löndum

	Vegir Km/km ²	Bífreiðir á km vegar	Fólks fjöldi	Akstur alls	Gasolía USC/l	Bensín USC/l
Ísland	0,12	18,4	318.041	2.942	171	171
Danmörk	1,72	36,3	5.547.683	45.018	179	200
Finnland	0,23	41,6	5.363.352	53.830	160	194
Noregur	0,29	30,4	4.889.252	42.561	201	212
Svíþjóð	1,28	8,4	9.378.126	80.390	182	187
Kýpur	1,35	47,4	1.103.647	10.526	147	147
Malta	6,68	-	415.995	1.713	166	163

Heimild: IRF World Road Statistics 2012 frá International Road Statistics og Vegagerðin

Eins og sjá má er þéttni vega á hvern ferkílómetra langminnst hér á landi. Eingöngu Noregur og Finnland eru í námunda við Ísland í þeim efnum og þó með meira en tvisvar sinnum meiri þéttni en hér. Í þeim löndum er fjöldi bífreidda á hvern kílómetra vegar um og yfir tvisvar sinnum meiri en hér á landi. Í Svíþjóð eru bífreiðir á hvern kílómetra fáar en þar í landi er vegakerfið mjög langt eða 578

þús. km en sem dæmi er vegakerfið í Noregi um 93.500 km og í Finnlandi rúmlega 78 þús. km. Bifreiðir á hverja þúsund íbúa eru 462 í Svíþjóð, svipað og í Noregi.

Framfylgd samgönguáætlunar 2009-2012

Í tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009-2012 eru tíunduð verkefni sem lúta að fimm meginmarkmiðum samgönguáætlunar.

Markmið um greiðari samgöngur:

„Stefnt verði að greiðari umferð almenningssamgangna, endurskoðun á tilhögun og fjármögnun þeirra með það m.a. að markmiði að auka hlut almenningssamgangna í þjónustu við íbúa.“

Á árinu 2011 var áfram unnið að útfærslu markmiðs um eflingu almenningssamgangna. Landshlutasamtök sveitarfélaga tóku við almenningssamgöngum hvert á sínu svæði sem áður höfðu verið styrktar sem sérleyfi af Vegagerðinni. Ein landshlutasamtök endurskipulögðu sínar almenningssamgöngur frá grunni. Hin héldu þeim samningum sem þegar voru gerðir á meðan unnið var að endurskipulagningu en sú vinna hélt áfram út árið 2011.

„Unnið verði að eflingu reiðhjólanothunar, m.a. með markvissri uppbyggingu reiðhjólástíga.“

Starfshópur samgönguráðs vann að undirbúningi verkefnisins á á árinu 2010-2011. Framkvæmdir með fjármagni frá ríkinu hófust ekki á árinu 2011. Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir fjármagni til þessa verkefnis og móttframlaga frá viðkomandi sveitarfélögum.

„Unnin verði áætlun um að vinna gegn flöskuhálsum og að greiðari umferð og auknu umferðaröryggi á völdum stöðum á höfuðborgarsvæðinu.“

Unnið var að lagfæringum og endurbótum á gatnamótum þjóðvega og gatnakerfis Reykjavíkurborgar, Garðabæjar og Kópavogs til að auka umferðarflæði og greiða fyrir almenningssamgöngum. Vegagerðin samdi við Reykjavíkurborg um framkvæmd og umsjón verkefnanna á sínu svæði. Unnið var fyrir 185 millj.kr. á árinu 2011. Fjögur ný verk bættust við, það stærsta endurbætur á gatnamótum Hafnarfjarðarveggar við Álftanesveg og Reykjavíkurveg í Engidal. Í Reykjavík var unnið við strætórein við Miklubraut og að breytingum á umferðarljósum og eyjum við Breiðholtiðbraut/Stekkjarbakka. Við Hringbraut var unnið við uppsetningu á gangbrautarljósum.

„Aukinn verði hlutur upplýsingakerfa í samgöngum til að auka afköst og bæta stýringu og öryggi umferðarkerfa.“

Unnið er að því að setja upp tölvustýringu á umferðarljósum á höfuðborgarsvæðinu til að gera flæði umferðar betra en verið hefur. Líta verður á þessa vinnu sem langtímaverkefni og verður unnið að því enn um skeið.

„Gera úttekt á því með hvaða hætti megi koma á strandsiglingum að nýju með það að markmiði að draga úr landflutningum með tilheyrandi álagi á vegakerfið.“

Skipaður var starfshópur sem skilaði niðurstöðum í maí 2010. Starfshópurinn komst að þeirri niðurstöðu að ástæða væri til að kanna málið nánar. Í framhaldi af því var stofnaður starfshópur í maí 2011 til að þróa verkefnið frekar og undirbúa útboð á strandsiglingum. Sá starfshópur skilaði niðurstöðum í árslok 2011. Niðurstaða hans var að ástæða væri til að hefja strandsiglingar að nýju með tilstuðlan ríkisins.

Markmið um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna:

„Unnið verði að þróun aðferða til kostnaðar- og ábatagreiningar ásamt mati á efnahagslegum og samfélagslegum þáttum til að nota við forgangsöröðun stærri samgönguverkefna.“

Ekki var unnið að verkefninu árið 2011

„Skoðaðir verði áfram valkostir og aðferðir við gjaldtöku af samgöngum með tilliti til jafnræðis samgöngugreina og notenda samgangna. Unnið verði að undirbúningi nýrrar framtíðarskipunar gjaldtöku sem taki mið af því að notandinn greiði eftir notkun og byggð er á nýjustu tækni m.a. fyrir umferð á vegum.“

Frá árinu 2000 hefur verið unnið að þróun nýrrar tækni til gjaldtöku, m.a. að frumkvæði Vegagerðarinnar. Áður var miðað við að ný tækni yrði innleidd árið 2011 eins og stefnt var að í Evrópusambandinu. Þeim áætlunum hefur verið frestað bæði hjá ESB og hér á landi. Áfram er þó unnið að þróun búnaðar hér á landi. Sú þróun miðast við að innheimta kílómetragjalds af stærri bílum, þ.e. þyngri en 10 tonn, verði rafræn. Tæknin mun væntanlega einnig nýtast við aðra bíla.

„Leitað verði leiða til að fjármagna umfangsmiklar framkvæmdir sem ekki rúmast innan almennra fjárveitinga til áætlunarinnar, m.a. með gjaldtöku af notendum verði það niðurstaða Alþingis.“

Verkefnið fór ekki af stað á árinu 2011.

„Leitað verði ódýrra leiða til að leggja bundið slitlag á umferðarlitla vegi.“

Unnið var að undirbúningi málsins, m.a. með gerð viðmiðunarreglna við hönnun veganna á árinu 2010. Unnið er eftir reglunum og bundið slitlag lagt á tiltekna vegi í samræmi við þær. Lagt var bundið slitlag á 23 km vega og var meðalkostnaður um 18 m.kr./km.

„Aflað verði gagna um þróun þungaflutninga á vegum og áhrif þeirra á vegakerfið.“

Verkefnið fór ekki af stað á árinu 2011.

„Lokið verði við endurskoðun á skipulagi samgöngustofnana.“

Haustið 2011 lagði innanríkisráðherra aftur fram lagafrumvarp um breytingu á samgöngustofnunum með fyrirhugaða gildistöku 1. júlí 2012. Frumvarpið var fyrst lagt fram í júní 2010 með fyrirhugaða gildistöku 1. janúar 2011 og síðan í nóvember 2010 með fyrirhugaða gildistöku 1. janúar 2012. Frumvarpið var síðan lagt fram haustið 2011 en var ekki afgreitt.

Gert var ráð fyrir einni framkvæmdastofnun sem að uppistöðu til skyldi vera Vegagerðin eins og hún var auk framkvæmdahluta Siglingastofnunar Íslands. Þá var gert ráð fyrir stjórnarsýslustofnun sem skyldi hafa núverandi verkefni Umferðastofnu, stjórnarsýsluverkefni Siglingastofnunar Íslands, einstök verkefni Vegagerðarinnar og verkefni Flugmálastjórnar Íslands. Að meginu til var um formbreytingar að ræða. Þær efnisbreytingar einar voru lagðar til að nefndir og ráð sem starfað hafa bæði sem stjórnir einstakra málaflokka og sem ráðgefandi ráð fyrir ráðherra yrðu lagðar niður, auk þess sem tekið yrði upp eftirlit stjórnarsýslustofnunarinnar með framkvæmdum framkvæmdastofnunarinnar.

Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur:

„Unnið verði að könnun leiða og gerð markvissrar áætlunar um hvernig standa meggi að orkuskiptum í samgöngum sem lið í að ná loftslagsmarkmiðum stjórnvalda.“

Á árinu 2010 kom út aðgerðaráætlun í loftslagsmálum sem meðal annars er ætlað að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum. Unnið var áfram að verkefninu á árinu 2011.

Í desember 2011 lagði iðnaðarráðherra skýrslu verkefnisstjórnar um orkuskipti í samgöngum fyrir Alþingi. Stórt skref í þessum efnum var að viljayfirlýsing innanríkisráðuneytis og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um tíu ára tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna var undirrituð í september 2011.

„Lokið verði við að breyta skattlagningu eignarhalds og notkunar bíla með þeim hætti að neyslugrannir bílar, t.d. tvinnbílar, tengiltvinnbílar, bílar sem nota vistvænt eldsneyti og bílar sem nota gasolíu sem eldsneyti verði fýsilegri kostur en nú er. Unnið verði að þessu í samvinnu við fjármálaráðuneyti og umhverfisráðuneyti.“

Með lögum nr. 156/2010 sem samþykkt voru á Alþingi í desember 2010, um breytingu á lögum nr. 29/1993, lögum nr. 39/1988 og lögum nr. 87/2004, voru gerðar breytingar á vörugjaldi á ökutækjum, eldsneyti o.fl., bifreiðagjaldi, olíugjaldi og kílómetragjaldi. Frumvarp þetta kom í kjölfar frumvarps um umhverfis- og auðlindaskatta sem varð að lögum nr. 129/2009. Lagabreytingarnar eru í samræmi við tillögur starfshóps fjármálaráðherra að því undanskildu að kolefnisgjald var einnig lagt á eldsneyti á flugvélar og skip. Neyslugrannir bílar verða því ekki gerðir fýsilegur kostur umfram það sem nú er með skattlagningu. Því má telja þessu tiltekna markmiði náð. Síðasta skrefið í þessu verkefni er tilraunaverkefni í innheimtu á kílómetragjaldi með GPS-tækni. Ekki hefur verið ákveðið hvenær ráðist verður í það.

„Unnið verði að breytingum á kröfum í útboðum með það að markmiði að auka hlut vistvænna ökutækja í sérleyfisakstri.“

Útboð voru vegna endurskipulagningar almenningssamgangna árinu 2011. Í útboðum var gerð krafa um aldur bifreiða sem veldur því að þær eru ekki með lakari Euro-staðal en Euro-4. Samningarnir eru til langs tíma og því tekur Euro-5 staðall við á samningstímanum.

„Auknar verði kröfur til opinberra stofnana og fyrirtækja um að þær noti vistvæn ökutæki við starfsemi sína.“

Verkefnið er á ábyrgð fjármálaráðuneytis, umhverfisráðuneytis og sveitarfélaga. Það felst í að stuðla að auknum kaupum og notkun á sparneytnum og loftslagsvænum bílum. Að öðru leyti er vísað til aðgerðaráætlunar í loftslagsmálum.

„Efldar verði rannsóknir sem stuðla að umhverfisvænum samgöngum, sérstaklega rannsóknun er lúta að notkun vistvæns eldsneytis. Aukið verði hlutfall íblöndunar með lífolíu eða etanóli í eldsneyti.“

Á vegum Siglingastofnunar Íslands hefur verið unnið að tilraunaræktun á repju og nepju. Fyrsta uppskera var 2009 og önnur 2010. Árið 2011 var áfram unnið að verkefninu. Ólían sem úr þessum jurtum kemur er vistvænt eldsneyti og hefur reynst vel sem eldsneyti og íblöndunarefni á vélar sem nota gasolíu. Niðurstöður verkefnisins lofa góðu og verður unnið áfram að því.

„Unnið verði markvisst að aðgerðum á öllum sviðum samgangna til að draga úr neikvæðum áhrifum samgangna á umhverfið. Sérstaklega verði hugað að því að auka fjölbreytni ferðamáta og stuðla að því að vegir í þéttbýli falli að skipulagi byggðar og góðri borgarhönnun.“

Verkefnið fór ekki af stað á árinu 2011 en áfram er unnið að undirbúningi.

„Unnið verði að könnun á sjávarflóðum og rannsóknun á hækkun sjávarborðs vegna verðurfarsbreytinga.“

Siglingastofnun Íslands gerði líkan til að spá fyrir um líkur á sjávarflóðum við Faxaflóa. Líkanið hefur verið þróað frá árinu 2009. Til grundvallar eru lagðar aðstæður við sjávarflóð frá 9. janúar 1990. Líkanið hefur verið keyrt reglulega frá árinu 2010. Undanfarið hefur verkefnið legið niðri þar sem ekki hafa orðið atburðir sem reyna á líkanið. Það á einnig við um árið 2011.

Markmið um öryggi í samgöngum

„Stefnt skal markvisst að því að auka öryggi í samgöngum hér á landi og unnið verði að því á gildistíma áætlunarinnar að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum eða banaslysum á öllum

sviðum samgangna. Gerð verður sérstök aðgerðaráætlun á hverju sviði samgangna sem miðar að því að ná þessu markmiði.“

Gerð er umferðaröryggisáætlun sem er hluti veghluta samgönguáætlunar. Útfærð er framkvæmdaáætlun í upphafi hvers árs og unnið samkvæmt henni. Sérstök áætlun um öryggi sjófarenda er einnig gerð en um öryggi í flugi fer skv. alþjóðlegum stöðlum og reglum. Þá eru starfandi rannsóknarnefndir á vettvangi allra þessara greina samgangna sem m.a. taka saman upplýsingar um öryggi og koma með ábendingar um það sem betur mætti fara.

„Áfram verði unnið að öflugum rannsóknum sem stuðla að auknu öryggi í samgöngum.“

Samkvæmt vegalögum er gert ráð fyrir að 1,5% af mörkuðum tekjum til vegamála renni til rannsókna. Þar á meðal eru verkefni sem tengjast umferðaröryggi. Á Siglingastofnun er unnið að rannsóknum, m. a. atriðum sem tengjast öryggismálum sjófarenda. Þá eru starfandi rannsóknarnefndir á vettvangi allra þessara greina samgangna sem m.a. taka saman upplýsingar um öryggi og koma með ábendingar um það sem betur mætti fara.

Unnið verði markvisst að miðlun upplýsinga í samgöngum.

Á vefsíðum stofnana er upplýsingum miðlað. Þá er þeim einnig miðlað í gegnum þjónustusíma og textavarpið.

Markmið um jákvæða byggðapróun

„Lögd verði áhersla á að við ákvörðun um forgangsörðun verkefna verði horft til uppbyggingar á einstökum svæðum í samræmi við áherslur og svæðaskiptingu sóknaráætlunar fyrir Ísland.“

Horft er til þessara markmiða við forgangsörðun framkvæmda. Allar framkvæmdir á landsbyggðinni, stórar og smáar, eru byggðaf framkvæmdir í þeim skilningi að þær auðvelda aðgengi, gera umferðina öruggari o.s.frv. Að mati innanríkisráðuneytisins er að mestu leyti um að ræða verkefni sem með einum eða öðrum hætti tengjast markmiðum byggðaaætlunar og samgönguáætlunar um jákvæða byggðapróun. Einstakar framkvæmdir hafa mismunandi mikil áhrif á byggðir landsins.

Sé reynt að tina til áberandi framkvæmdir sem lokið var við að á árinu 2011 má nefna, brú yfir Hafþjardará, veg um Kjálkafjörð og Vatnsfjörð og hluta vegar að Dettifossi.

„Horft verði til mikilvægis einstakra framkvæmda sem hvata til að skapa heildstæð atvinnu-, búsetu- og þjónustusvæði.“

Sjá athugasemd við síðasta markmið.

„Efld verði verkefni sem miða að því að draga úr ferðapörf.“

Hér er átt við verkefni eins og afgreiðslu á netinu á vottorðum, vegabréfum o.fl. sem voru ekki beinlínis á forræði innanríkisráðuneytisins og forvera þess. Unnið er að þessu verkefni með ýmsum hætti á vegum stofnana innanríkisráðuneytisins.

„Efnt verði til samstarfsvettvangs um samgöngumál í samstarfi við háskóla, rannsóknarstofnanir og hagsmunaaðila þar sem sérstaklega verði hugað að samþættingu landnotkunarskipulags og samgangna og sambandi heilbrigði og samgöngumála, ásamt öðrum áherslum samgönguáætlunar.“

Innanríkisráðuneytið efndi á árinu 2010 til samstarfsvettvangs um samgöngumál í samstarfi við háskóla, rannsóknarstofnanir og hagsmunaaðila. Samstarfsvettvangurinn leiðir saman sérfræðinga, stjórnvöld og aðra hagsmunaaðila með það að markmiði að miðla upplýsingum um nýja þekkingu, nýja þekkingarpörf og stuðla að öflugra og markvissara rannsóknarstarfi. Á árinu 2011 unnu tveir hópar á vegum vettvangsins afmörkuð verkefni fyrir samgönguráð. Annars vegar faghópur Háskólans á Akureyri og hins vegar faghópur um samþættingu samgangna, skipulags og heilsu. Skýrslur hópanna má finna á heimasíðu samgönguáætlunar.



Skýrsla

innanríkisráðherra um framkvæmd flugmálahluta samgönguáætlunar 2011

Desember 2012

FLUGMÁLAÁÆTLUN.....	5
1. Fjármál.	6
1.1. Tekjur og framlög.....	6
1.1.1. Markaðar tekjur.	6
1.1.2. Framlög úr ríkissjóði.	7
1.2. Gjöld.....	7
1.2.1. Rekstur og þjónusta.	7
1.2.2. Sundurliðun einstakra gjaldaliða.....	7
2. Viðhald.....	9
3. Stofnkostnaður.	10
3.1. Alþjóðaflugvellir í grunnneti.....	10
Reykjavíkurflugvöllur.....	10
Akureyrarflugvöllur.....	10
Egilsstaðaflugvöllur.....	10
3.2. Grunnnet, aðrir áætlunarflugvellir.....	12
Vestmannaeyjaflugvöllur.....	12
Ísafjarðarflugvöllur.....	12
Bíldudalsflugvöllur.....	12
Þórshafnarflugvöllur.....	12
Vopnafjarðarflugvöllur.....	12
Sauðárkróksflugvöllur.....	12
Grímseyjarflugvöllur.....	12
3.3. Aðrir flugvellir og landingarstaðir.....	14
3.4. Önnur mannvirki, búnaður og verkefni.....	14
4. Flokkun flugvalla.	16
4.1. Flokkun flugvalla eftir hlutverki.	16
4.1.1. Flugvellir í grunnneti.....	16
4.1.2. Landingarstaðir utan grunnnets.....	16
Flugbrautir með bundnu slitlagi:.....	16
Flugbrautir með malarslitlagi:.....	16
Flugbrautir með grasyfirborði:.....	16
5. Þróun flutninga.....	17
Fylgiskjal I.....	20
Fylgiskjal II.....	21
Fylgiskjal III.....	22
Fylgiskjal IV.....	23
 TÖFLUR	
Tafla 1. Þróun tekna af flugvallagjöldum árin 1999-2011 (millj. kr.).....	6
Tafla 2. Kostnaður og tekjur af flugvöllum 2011.....	8
Tafla 3. Sundurliðun viðhalds borin saman við ráðstöfunarfé 2011.....	9
Tafla 4. Sundurliðun, alþjóðaflugvellir í grunnneti, bornir saman við ráðstöfunarfé 2011.....	11
Tafla 5. Sundurliðun, grunnnet, aðrir áætlunarflugv., bornir saman við ráðstöfunarfé 2011.....	13
Tafla 6. Sundurliðun annarra flugvalla og landingarst. borin saman við ráðstöfunarfé 2011.....	14
Tafla 7. Sundurliðun, önnur mannvirki og verkefni borin saman við ráðstöfunarfé 2011.....	14
Tafla 8. Stofnkostnaður, viðhald og annar kostnaður árið 2011.....	15
Tafla 9. Áætlunarflugvellir í grunnneti, farþegaflutningar 1999 og 2011.....	18
Tafla 10. Farþegaflutningar eftir landshlutum.....	18

Tafla 11. Vöru- og póstflutningar í tonnum eftir landshlutum.....	19
Tafla 12. Fjárveitingar til flugmálaframkv., stofnkostnaður og viðhald 1988-2011 (þús. kr.)....	20
Tafla 13. Eftirfarandi tafla sýnir stofnkostnað einstakra flugvalla árin 1988-2011:.....	21

MYNDIR

Mynd 1. Tekjur af flugvallagjöldum	6
Mynd 2. Farþegaflutningar í innanlandsflugi 1998-2011	17
Mynd 3. Vöru- og póstflutningar með innanlandsflugi 1998-2011	19
Mynd 4. Fjárveitingar til flugmálaframkv., stofnkostnaður og viðhald 1988-2011 (þús. kr.)....	20
Mynd 5. Þróun farþega- og póstflutninga um Reykjavíkflugvöll árin 1998-2011	23
Mynd 6. Þróun farþega- og póstflutninga um Akureyrarflugvöll árin 1998-2011.....	24
Mynd 7. Þróun farþega- og póstflutninga um Egilsstaðaflugvöll árin 1998-2011.....	24
Mynd 8. Þróun farþega- og póstflutninga um Vestmannaeyjaflugvöll árin 1998-2011	25
Mynd 9. Þróun farþegaflutninga um Bakkaflugvöll árin 1998-2011	25
Mynd 10. Þróun farþega- og póstflutninga um Ísafjarðarflugvöll árin 1998-2011	26
Mynd 11. Þróun farþega- og póstflutninga um Þingeyrarflugvöll árin 1998-2011	26
Mynd 12. Þróun farþega- og póstflutninga um Hornafjarðarflugvöll árin 1998-2011	27
Mynd 13. Þróun farþega- og póstflutninga um Sauðárkróksflugvöll árin 1998-2011	27
Mynd 14. Þróun farþega- og póstflutninga um Grímseyjarflugvöll árin 1998-2011	28
Mynd 15. Þróun farþega- og póstflutninga um Bildudalsflugvöll árin 1998-2011.....	28
Mynd 16. Þróun farþega- og póstflutninga um Þórshafnarflugvöll árin 1998-2011.....	29
Mynd 17. Þróun farþega- og póstflutninga um Vopnafjarðarflugvöll árin 1998-2011.....	29
Mynd 18. Þróun farþega- og póstflutninga um Gjögersflugvöll árin 1998-2011	30

FLUGMÁLAÁÆTLUN

Skýrsla innanríkisráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar, flugmálaáætlun, var samin af Flugmálastjórn Íslands fram til ársins 2006 og lögð fram á Alþingi í nafni ráðherra eftir yfirferð í ráðuneytinu. Árin 2007 og 2008 voru skýrslur gerðar af samgöngu- og sveitarstjórnaráðuneytinu í samvinnu við Flugstoðir ohf., nú Isavia ohf. Frá árinu 2009 hefur skýrslugerðin verið á hendi Isavia ohf.

Þar sem ýmsar upplýsingar sem voru í fyrri skýrslum ráðherra eru nú í ársskýrslu Isavia ohf, eru þær ekki endurteknar hér. Í þessari skýrslu er einblínt á fjárveitingar ríkisins til málaflokksins og í hvað þessar fjárveitingar renna. Um upplýsingar vegna reksturs einstakra hluta fyrirtækisins sem og einstakra deilda er vísað í ársskýrsluna.

1. Fjármál.

1.1. Tekjur og framlög.

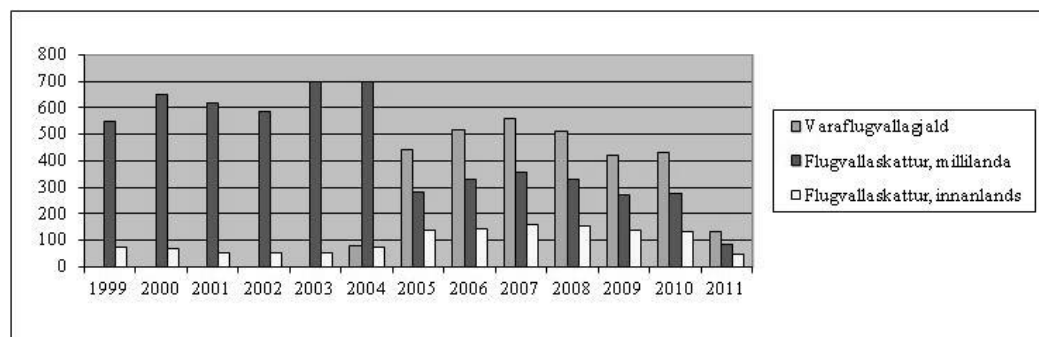
1.1.1. Markaðar tekjur.

Flugvallagjöld. Eftirfarandi tafla og mynd sýna þróun tekna af flugvallagjöldum árin 1999-2011:

Tafla 1. Þróun tekna af flugvallagjöldum árin 1999-2011 (millj. kr.)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Varaflugvallagjald	0	0	0	0	0	77	444	516	559	513	421	429	134
Flugvallaskattur, millilanda	547	647	618	587	698	699	283	330	357	328	269	275	86
Flugvallaskattur, innanlands	72	68	53	51	52	76	137	141	158	155	140	130	48
Samtals:	619	715	671	638	750	852	864	987	1074	996	830	834	268

Mynd 1. Tekjur af flugvallagjöldum



Í október 2004 var gjaldskrá flugvallagjalda breytt og tekinn upp flugvallaskattur sem allir farþegar greiða og varaflugvallagjald sem einungis farþegar í millilandaflugi greiða. Eins og taflan og myndin sýna hækkuðu tekjur af flugvallagjöldum stöðugt til ársins 2007 en lækkuðu nokkuð árin 2008 og 2009. Árið 2010 stóðu tekjurnar í stað miðað við árið 2009. Hafa breytingar undanfarinna ára endurspeglad efnahagsástand hverju sinni en fjöldi farþega veltur að miklu leyti á því.

Í maí 2011 var gjaldskrá flugvallagjalda aftur breytt og flugvallaskattur og varaflugvallagjald lögð af. Er það í takt við þá þróun að hverfa frá skattlagningu til að afla tekna til að standa straum af rekstri flugvallarkerfisins og taka þess í stað upp gjalddöku þar sem notandi greiðir fyrir þá þjónustu sem hann notar hverju sinni.

Tekjur af varaflugvallagjaldinu námu 134 millj. kr. fram til júní 2011. Varaflugvallagjaldinu var ætlað að standa undir þeim viðbótarkostnaði sem af því hlýst að Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðflugvællir sinni varaflugvallahlutverki sínu. Í stað flugvallaskatts og varaflugvallagjalds innheimtir Isavia ohf. nú þjónustugjöld, skv. 1. mgr. 71. gr. laga um loftferðir, nr. 60/1998.

1.1.2. Framlög úr ríkissjóði.

Árið 2011 var framlag ríkissjóðs til flugvalla og flugleiðsöguþjónustu, fjárlagaliður 06-672, sem hér segir.

Almennur rekstur:

1.01 Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta	1.971,6 millj. kr.
---	--------------------

Með fjárlagalið 06-672 er fjármagnaður hluti rekstrar flugvalla í ríkiseigu á Íslandi, þar með talinn rekstur Keflavíkurflugvallar og framkvæmdir og viðhald á flugvöllum í innanlandskerfi Isavia ohf. Fjárlagaliðurinn er fjármagnaður með mörkuðum tekjum og af almennum skatttekjum ríkissjóðs.

1.2. Gjöld.

1.2.1. Rekstur og þjónusta.

Árið 2010 sameinuðust opinberu hlutafélögin Flugstoðir og Keflavíkurflugvöllur í Isavia ohf. Þar með var allur flugvallarekstur og rekstur flugleiðsöguþjónustu á vegum ríkisins kominn í eitt fyrirtæki. Innanríkisráðuneytið gerði árið 2011 einn þjónustusamning við Isavia ohf. um rekstur flugleiðsöguþjónustu og flugvalla.

Sem opinbert hlutafélag gefur Isavia ohf. út ársskýrslu en í henni er ársreikningur félagsins, ýmsar lykiltölur sem og yfirlit yfir starfsemi félagsins.

Heildar rekstrartekjur félagsins á árinu 2011 námu 16.511 millj. kr. og heildar rekstrargjöld námu 14.209 millj. kr. Rekstrarhagnaður félagsins var því 2.302 millj. kr. Hreinn hagnaður ársins var 605,9 milljónir króna.

1.2.2. Sundurliðun einstakra gjaldaliða.

Endurgjald þjónustusamnings milli innanríkisráðuneytis og Isavia ohf. skiptist á eftirfarandi hátt árið 2011.

Keflavíkurflugvöllur	558,3 millj. kr.
Flugvellir í innanlandskerfi	1.050,7 millj. kr.
Flugleiðsaga innanlands	50,0 millj. kr.
Flugmálahandbók og aðflugshönnun	25,8 millj. kr.
Framkvæmdir og viðhald flugvalla í innanlandskerfi	287,0 millj.kr.

Isavia ohf. rekur hvern flugvöll í innanlandskerfi sem sérstaka einingu og bókfærir tekjur og kostnað eftir því hvar hann fellur til. Tafla 2 hér á eftir sýnir þessa skiptingu milli flugvalla í innanlandskerfinu. Til viðbótar eru tekjur af lendingar-, vopnaleitar- og stæðisgjöldum, ásamt opnunargjöldum, sýndar í öðrum dálki. Rétt er að geta þess að þetta er ekki tæmandi upptalning á tekjum flugvallanna þar sem leigutekjur og tekjur af verksölu eru ekki sýndar. Gjöld flugvallanna falla til vegna almenns rekstrar, t.d. eftirlit með flugbrautum, turnþjónustu, snjómoksturs, slökkviþjónustu, umsjónar og viðhalds fasteigna og fleira. Í aftasta dálki er sýnt framlag þjónustusamnings til hvers farþega um hvern flugvöll á árinu og er þá hver farþegi tvítalinn, þ.e. við komu annars vegar og brottför hins vegar, eins og venjan er í þessum geira.

Eftirfarandi tafla sýnir kostnað eftir einstökum flugvöllum og landingarstöðum:

Tafla 2. Kostnaður og tekjur af flugvöllum 2011

Flugvellir	Kostnaður (þús.)	Tekjur þjónustusamnings (þús.)	Notendagjöld (þús.)	Þjónustu- samningur pr. farþega
Reykjavíkurlugvöllur	636.439	258.176	213.867	600
Akureyrarflugvöllur	360.120	230.788	64.361	1.093
Egilsstaðarflugvöllur	177.928	155.000	4.164	1.528
Bíldudalsflugvöllur	18.455	15.900	1.775	4.526
Ísafjarðarflugvöllur	72.108	67.500	13.962	1.597
Þingeyrarflugvöllur	5.620	9.200	76	17.457
Gjögurflugvöllur	9.059	12.800	195	54.468
Sauðárkróksflugvöllur	17.717	19.500	894	4.121
Grímseyjarflugvöllur	15.341	16.296	0	5.005
Þórshafnarflugvöllur	13.831	13.500	1.417	9.240
Vopnafjarðarflugvöllur	22.773	18.717	220	9.444
Hornafjarðarflugvöllur	26.073	21.480	1.217	2.018
Vestmannaeyjaflugvöllur	93.838	85.000	7.181	4.161
Bakkaflugvöllur	3.530	5.368	0	-
Húsavíkurlugvöllur	5.119	5.730	1.926	136.417
Norðfjarðarflugvöllur	4.611	5.600	220	169.697
Aðrir landingarstaðir				
Suðvesturlandi	11.635	10.946	0	-
Aðrir landingarstaðir				
Vestfjörðum	2.995	3.801	0	-
Aðrir landingarstaðir				
Norðurlandi	7.040	9.545	31.307	4.992
Aðrir landingarstaðir				
Austurlandi	2.313	1.342	0	-
	1.506.546	966.189	342.782	1.157

Eins og sést á töflunni er kostnaður við rekstur flugvalla í innanlandskerfi um 1.507 millj. kr. Kostnaður við rekstur alþjóðaflugvallanna þriggja: Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvalla nemur um 1.174 millj. kr. sem er 78% af heildarkostnaði við rekstur innanlandskerfisins. Þess ber að geta að kostnaður við rekstur Keflavíkurlugvallar er ekki talinn með í þessum samanburði.

2. Viðhald.

Yfirborð brauta og hlaða. Undir þennan lið fellur allt yfirborðsviðhald flugbrauta og flughlaða með bundið slitlag, þ.e. malbik eða klæðingu og yfirborðsmerkingar.

Gert var við malbik á Reykjavíkurflugvelli fyrir 11,1 m.kr., á Akureyrarflugvelli fyrir 0,5 m.kr., á Vestmanneyjaflugvelli fyrir 8,2 m.kr., á Egilsstaðaflugvelli fyrir 0,5 m.kr. og Ísafjarðarflugvelli fyrir 11,4 m.kr. Braut 13-31 á Vestmannaeyjflugvelli var klædd með *Ralumac* slitlagi og nam kostnaður við það 42,1 m.kr. Málaðar voru yfirborðsmerkingar fyrir alls 7,6 m.kr. á eftirtöldum flugvöllum: Reykjavík, Akureyri, Egilsstöðum, Vestmannaeyjum, Grímsey og Þórshöfn.

Byggingar og búnaður. Undir þennan lið fellur allt meiriháttar viðhald bygginga sem gert er sjaldnar en árlega. Kostnaður við endurbæturnar námu 9,8 millj. kr. en til ráðstöfunar voru 14,2 millj. kr. Verkefnin voru flest minniháttar og dreifðust á umdæmin. Í umdæmi 1, Suðvesturland, 1,6 millj.kr., umdæmi 2, Vestfirðir, 3,5 millj.kr., umdæmi 3, Norðurland, 2,8 millj.kr. og umdæmi 4, Austurland, 1,9 millj.kr. Ýmsum verkum er enn ólokið.

Ýmis verk vegna flugleiðsögu og tæknibúnaðar. Alls voru fjárveitingar samkvæmt áætlun ársins 2011, 6,5 millj. kr. en bókfærður kostnaður á árinu nam 2,3 millj. kr. Töluvert af búnaði er í pöntun því langur afgreiðslufrestur er á sérhæfðum búnaði.

Eftirfarandi tafla sýnir sundurliðun viðhalds borna saman við ráðstöfunarfé ársins 2011:

Tafla 3. Sundurliðun viðhalds borin saman við ráðstöfunarfé 2011

Staður/verkefnaflokkur (millj. kr.)	Ráðstöfunarfé	Bókfærður
	2011	kostn. 2011
Yfirborð brauta og hlaða	85,4	81,8
Byggingar og búnaður	14,2	9,8
Ýmis verk v/flugleiðsögu og tæknibúnaðar	6,5	2,3
Samtals:	106,2	93,8

3. Stofnkostnaður.

3.1. Alþjóðaflugvöllir í grunnneti.

Reykjavíkflugvöllur.

Flugbrautir og hlöð.

Unnið var við gerð nýrrar akbrautar frá hlaði sunnan við skýli 1 að akbraut Bravo sem ætluð er fyrir sjúkraflugvél. Flughlaðið sunnan við skýli 1 er mjög ásetið en þar er bæði stór flugskóli, umferð vegna skýlis 1 auk þess sem öll brautarþjónusta er rekin við þetta hlað. Akbrautin var lögð til að auðvelda aðgengi sjúkraflugvélarinnar að flughlaðinu hjá innaksturshliði, þar sem sjúkrafreiðar taka við sjúklingum. Verkefninu var ekki lokið á árinu og verður áfram unnið að því.

Byggingar.

Viðbygging við gamla flugturninn var rifin á síðastliðnu ári og í ár var hann lagfærður að utan, klædd suðurhlið og annað málað. Sett var upp nýtt aksturshlið með aðgangsstýringu inn í Fluggarða. Ný skolplögn frá athafnasvæði Flugfélags Íslands og Skeljungs var tengd inn á lögn í Njarðargötu.

Aðflugs- og flugöryggisbúnaður.

Settur var upp nýr fjarlægðarmælir (DME) og endurnýjaður búnaður í veðurkerfinu. Unnið var við framlengingu á aðflugsljósum. Verkefnið var tæknilega mjög erfitt en sér nú fyrir endann á því og lýkur verkinu væntanlega á árinu 2012.

Akureyrarflugvöllur.

Flugbraut og hlöð.

Framkvæmdum við lengingu flugbrautarinnar á Akureyrarflugvelli til suðurs lauk 2009 en eftir voru ýmis frágangsverk sem lokið var við árið 2011. Unnið var áfram á árinu að hönnun nýrra flughlaða og akbrauta norðan og austan við núverandi flugstöð því núverandi flughlöð uppfylla ekki staðla um fjarlægð frá flugbraut. Hönnun er lokið og gerð útboðsgagna langt komin.

Byggingar.

Vinnu við deiliskipulag og skipulagsreglur fyrir flugvallarsvæðið var lokið og nú eru hindranafletir flugvallarins gagnvart byggðinni orðnir lögbundnir þannig að flugvöllurinn hefur forgang í öllu skipulagi á svæðinu. Hafinn var undirbúningur að lagfæringu á aðstöðu flugvallavarda til að uppfylla kröfur um aðbúnað á vinnustað vegna breytinga á viðbúnaðarþjónustu sem nú er alfarið sinnt af flugvallarvörðum en var áður sinnt af Slökkviliði Akureyrar í verktöku.

Aðflugs- og flugöryggisbúnaður.

Veðurbúnaður var uppfærður og sendar og móttakarar endurnýjaðir.

Egilsstaðaflugvöllur.

Flugbraut og hlöð.

Unnið við uppbyggingu á öryggissvæði fyrir endaflugbrautar, svokölluðu RESA, við norðurenda flugbrautar, jarðvegsskipti og fergjun.

Byggingar.

Unnið var að deiliskipulagi fyrir flugvallarsvæðið til að hægt verði að hefja vinnu við skipulagsreglur flugvallarins. Með þeim verða öryggis- og varnarsvæði flugvallarins bundin í skipulag þannig að hann mun hafa forgang í öllu skipulagi á svæðinu. Hafinn var undirbúningur að lagfæringu á aðstöðu flugvallavarða til að uppfylla kröfur um aðbúnað á vinnustað. Framlengja þurfti öryggisgirðingu norðan við flugstöðina með 2 m hárra girðingu vegna landsmóts UMFÍ sem var með tjaldbúðir þétt upp við flugvallarsvæðið.

Aðflugs- og flugöryggisbúnaður.

Nýtt fjarskiptakerfi í flugturni var sett upp og sendar og móttakarar endurnýjaðir.

Tafla 4. Sundurliðun, alþjóðaflugvellir í grunnneti, bornir saman við ráðstöfunarfé 2011

Flokkur Staður/verkefnaflokkur (millj. kr.)		Ráðstöfunarfé 2011	Bókfærður kostn. 2011
I	Reykjavíkflugvöllur		
	1. Flugbrautir og flughlöð	9,3	5,1
	2. Byggingar	13,2	6,9
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	54,1	35,0
	Samtals	76,6	47,1
I	Akureyrarflugvöllur		
	1. Flugbrautir og flughlöð	12,4	10,1
	2. Byggingar	15,7	1,6
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	23,3	15,5
	Samtals	51,4	27,2
I	Egilsstaðaflugvöllur		
	1. Flugbrautir og flughlöð	64,6	32,0
	2. Byggingar	26,4	8,8
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	13,5	12,4
	Samtals	104,6	53,3
Samtals alþjóðaflugvellir í grunnneti		232,7	127,6

3.2. Grunnnet, aðrir áætlunarflugvællir

Vestmannaeyjaflugvællur.

Byggingar.

Unnið að stækkun vélageymslu flugvallarins með viðbyggingu, þannig að hún geti rúmað nýjan snjóhreinsibúnað. Unnið var fyrir rúmar 5,0 milljónir á árinu en fjárveiting til verkefnisins er 5,8 milljónir og lýkur verkinu væntanlega árið 2012. Flugvallargirðingunni við flugturninn var breytt og þar sett aðgangsstýrt aksturshlið.

Aðflugs- og flugöryggisbúnaður.

Unnið var við uppsetningu akbrautarljósa við innkeyrslu á flughlaðið.

Engar framkvæmdir voru á Bakkaflugvælli á árinu 2011.

Ísafjarðarflugvællur.

Aðflugs- og flugöryggisbúnaður.

Endurnýjaðir voru sendar og móttakarar í flugturninum.

Bíldudalsflugvællur.

Aðflugs- og flugöryggisbúnaður.

Uppþökutæki vegna talstöðvasambands við flugvélar voru endurnýjuð ásamt stjórnbúnaði í turni.

Þórshafnarflugvællur.

Byggingar.

Flugvællurinn var tengdur vatnsveitu sveitarfélagsins og hefur nú nægt vatn sem uppfyllir kröfur til slökkvivatns. Verkinu lokið á árinu.

Vopnafjarðarflugvællur.

Aðflugs- og flugöryggisbúnaður.

Settir voru upp gamlir reglar (spennar) frá Akureyri fyrir brautarljós.

Sauðárkróksflugvællur.

Flugbrautir og hlið.

Öryggissvæði fyrir enda flugvallarins voru lagfærð, bætt við efni og þau hefluð. Öryggissvæði til hliðar við hann voru hefluð og lagfært kringum brautarljós.

Grimseyjarflugvællur.

Byggingar.

Lokið frágangi á brunahana sem er úti í kanti fyrir miðri braut á austanverðu öryggissvæðinu. Sett var klæðing frá braut að brunahana til þess að auðvelt sé að koma slökkvibíl að brunahananum.

Tafla 5. Sundurliðun, grunnnet, aðrir áætlunarflugvellir, bornir saman við ráðstöfunarfé 2011

Flokkur Staður/verkefnaflokkur (millj. kr.)		Ráðstöfunarfé 2011	Bókfærður kostn. 2011
II	Vestmannaeyjar		
	1. Flugbrautir og flughlöð	0,0	0,0
	2. Byggingar	11,8	9,3
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	1,0	0,3
	Samtals	12,7	9,6
II	Ísafjörður		
	1. Flugbrautir og flughlöð	0,0	0,0
	2. Byggingar	0,0	0,0
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	1,4	1,4
	Samtals	1,4	1,4
II	Bíldudalur		
	1. Flugbrautir og flughlöð	0,0	0,0
	2. Byggingar	0,0	0,0
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	0,8	0,8
	Samtals	0,8	0,8
II	Þórshöfn		
	1. Flugbrautir og flughlöð	0,0	0,0
	2. Byggingar	1,2	1,2
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	0,0	0,0
	Samtals	1,2	1,2
II	Vopnafjörður		
	1. Flugbrautir og flughlöð	0,0	0,0
	2. Byggingar	0,0	0,0
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	0,4	0,4
	Samtals	0,4	0,4
II	Grímsey		
	1. Flugbrautir og flughlöð	0,0	0,0
	2. Byggingar	2,0	2,0
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	0,0	0,0
	Samtals	2,0	2,0
II	Sauðárkrókur		
	1. Flugbrautir og flughlöð	1,1	1,1
	2. Byggingar	0,0	0,0
	3. Aðflugs- og öryggisbúnaður	0,0	0,0
	Samtals	1,1	1,1
Samtals grunnnet, aðrir flugvellir		19,8	16,7

3.3. Aðrir flugvellir og landingarstaðir

Flugbrautir og hlöð.

Nýtt malaraslitlag var sett á Blönduósflugvöll og malaraslitlagið á Hólmavík var lagfært. Veittur var 5,0 millj. kr. styrkur til Flugklúbbsins Kára í Borgarnesi vegna flugbrautargerðar þar.

Byggingar.

Á Stóra-Kroppsflugvelli var unnið við frágang á umhverfi nýs aðstöðuhúss fyrir flugmenn og mun því ljúka 2012. Fjárveiting var 1,0 millj.kr. en ráðstafað var 0,5 millj.kr. á þessu ári.

Tafla 6. Sundurliðun annarra flugvalla og landingarstaða borin saman við ráðstöfunarfé 2011

Staður/verkefnaflokkur (millj. kr.)	Ráðstöfunarfé	Bókfærður
	2011	kostn. 2011
1. Flugbrautir og hlöð	14,9	14,8
2. Byggingar	1,0	0,5
3. Aðflugs- og flugöryggisbúnaður	0,0	0,0
Samtals:	15,9	15,3

3.4. Önnur mannvirki, búnaður og verkefni.

Eftirfarandi tafla sýnir ýmsan stofnkostnað, búnað og verkefni:

Tafla 7. Sundurliðun, önnur mannvirki og verkefni borin saman við ráðstöfunarfé 2011

Staður/verkefnaflokkur (millj. kr.)	Ráðstöfunarfé	Bókfærður
	2011	kostn. 2011
Flugstjórnarmiðstöð	25,0	25,0
GPS/AIS/upplýsingaþjónusta	24,1	13,1
Flugvernd og öryggismál	1,4	1,4
Stjórnunarkostnaður	32,0	32,0
Þróun og frumáætlanir	15,3	12,2
Flugprófunarbúnaður - gagnagrunnur	24,0	23,9
Samtals:	121,8	107,6

Flugstjórnarmiðstöð.

Af þessum lið er greiddur hlutur Íslands í hinum ýmsu framkvæmdum á vegum Alþjóðaflugþjónustunnar hér á landi. Á árinu 2011 var þessi kostnaður 25,0 millj. kr.

AIS/GPS/upplýsingaþjónusta.

Keyptar voru GPS *referens*-stöðvar en vegna langs afgreiðslutíma falla greiðslur ekki fyrr en á árinu 2012. Til ráðstöfunar voru 11,0 millj. kr. til þessara kaupa. Samtals féll til kostnaður á liðinn í heild á árinu sem nemur 13,1 millj. kr. en til ráðstöfunar var samtals 24,1 millj. kr.

Flugprófunarbúnaður – gagnagrunnur.

Unnið við nýjan flugprófunarbúnað og gagnagrunn hans. Fjárveiting var 24,0 millj.kr. en ráðstafað var 23,9 millj. kr. á þessu ári.

Þróun og frumáætlanir.

Þessi liður er ætlaður til fjármögnunar hönnunar og kostnaðaráætlana fyrir framtíðarverkefni sem ekki hafa enn fengið sérstaka fjárveitingu. Einnig til þróunar og uppsetningar forrita vegna eigna og framkvæmda. Stærstu liðir voru vegna uppmælinga á öllum lendingarstöðum með GPS-tækni, þjónusta var keypt af mælingafyrirtækum í hverjum landshluta, og vegna áhættumats hindrana á Reykjavíkur- og Akureyrarflugvelli sem var unnið af norska fyrirtækinu AVINOR. Einnig voru keypt forrit vegna „Byggingarstjórans“ auk ýmissa annarra smærri hönnunarverkefna. Þá var fjármögnuð af þessum lið skoðanakönnun á ferðavenjum Íslendinga. Fjárveiting var 15,3 millj.kr. og kostnaður á árinu 2011 varð 12,2 millj. kr.

Eftirfarandi tafla sýnir heildar framkvæmda- og viðhaldskostnað árið 2011:

Tafla 8. Stofnkostnaður, viðhald og annar kostnaður árið 2011

Verkefnaflokkur (millj. kr.)	Ráðstöfunarfé 2011	Bókfærður kostn. 2011
Stofnkostnaður, alþjóðaflugvelli í grunnneti	232,7	127,6
Stofnkostnaður, aðrir flugvelli í grunnneti	19,8	16,7
Stofnkostnaður, lendingarstaðir	15,9	15,3
Önnur mannvirki og búnaður	121,8	107,6
Viðhald	106,2	93,8
Samtals:	496,4	360,9

4. Flokkun flugvalla.

4.1. Flokkun flugvalla eftir hlutverki.

Með þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2007-2010 breyttist flokkun flugvalla frá fyrri þingsályktunum um samgönguáætlun. Flugvellir eru nú flokkaðir í tvo flokka: 1. Flugvellir í grunnneti. 2. Aðrir flugvellir og landingarstaðir utan grunnnets.

4.1.1. Flugvellir í grunnneti.

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

4.1.2. Landingarstaðir utan grunnnets.

Flugbrautir með bundnu slitlagi:

Bakka-, Húsavíkur-, Patreksfjarðar-, Reykjahlíðar-, Rífs-, Siglufjarðar- og Stóra-Kroppsflugvöllur.

Flugbrautir með malarslitlagi:

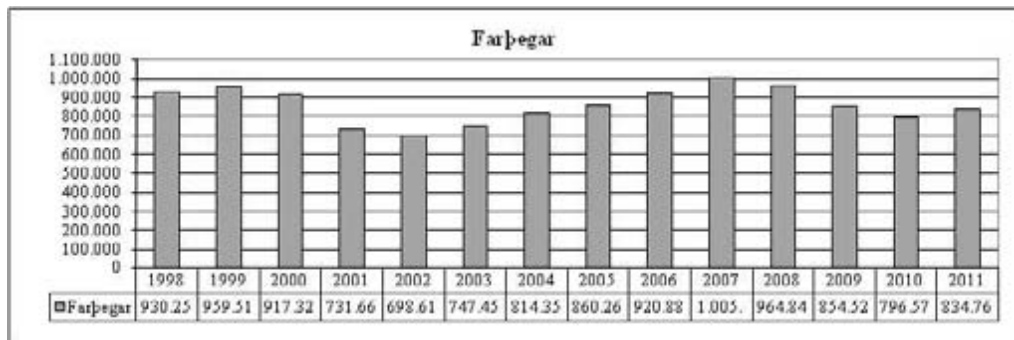
Blönduós, Borgarfjörður eystri, Breiðdalsvík, Búðardalur, Dagverðará, Djúpivogur, Fagurhólsmýri, Grímsstaðir, Herðubreiðarlindir, Hólmavík, Húsafell, Hveravellir, Kerlingarfjöll, Kirkjubæjarklaustur, Kópasker, Króksstaðamelar, Melgerðismelar, Norðfjörður, Nýdalur, Raufarhöfn, Reykhólar, Reykjanes, Sandskeið, Selfoss, Skálavatn, Skógarsandur, Sprengisandur, Stykkishólmur, Vík og Þórsmörk.

Flugbrautir með grasyfirborði:

Hella, Flúðir, og Kaldármelar.

5. Þróun flutninga.

Mynd 2. Farþegaflutningar í innanlandsflugi 1998-2011



Eins og myndin sýnir varð aukning á fjölda farþega sem fóru um íslenska innanlandsflugvelli frá árinu áður, eða um 4,8%. Aukning var á áætlunarleiðum stærstu flugvalla landsins: Reykjavík (7,2%), Akureyri (4%) og Egilsstaðir (12%) fyrir utan Vestmannaeyjar þar sem umtalsverð fækkun varð á farþegafjölda, eða um 22%.

Aukning á farþegafjölda til Egilsstaða verður í kjölfar aukins framboðs flugferða. Fækkun á farþegafjölda til Vestmannaeyja skýrist á því að styrkt áætlunarflug lagðist af árið 2010, en farþegum fækkaði um 63% frá árinu 2009 til 2011. Með tilkomu Landeyjahafnar hefur jafnframt dregið umtalsvert úr farþegaflutningum með flugi til Vestmannaeyja. Áætlunarflugi var hætt 2010 milli Bakka og Vestmannaeyja.

Nýting Þingeyrarflugvallar sem varaflugvallar fyrir Ísafjörð hélt áfram að versna en farþegum sem fóru um flugvöllinn fækkaði um 26,2% frá árinu áður.

Farþegafjöldinn hefur sveiflast töluvert mikið á undanförunum árum. Flutningarnir náðu hámarki árið 1999, en á árunum 1997 til 2000 ríkti mikil samkeppni í innanlandsfluginu sem leiddi af sér hagstæðari flugfargjöld á innanlandsleiðum.

Á árunum 2001 til 2003 voru flutningarnir í lágmarki en fara upp úr því að aukast aftur og ná hámarki árið 2007 en það ár fóru farþegar um íslenska innanlandsflugvelli í fyrsta skipti yfir eina milljón. Þess ber að geta að farþegum sem fóru um Egilsstaðaflugvöll fjölgaði jafnt og þétt á árunum 2004 til 2007 vegna virkjana- og stóriðjuframkvæmda á Austurlandi og var stór hluti þeirrar fjölgunar vegna millilandaflugs til og frá Egilsstöðum. Á árinu 2007 fóru rúmlega 157 þúsund farþegar um Egilsstaðaflugvöll, um 85% aukning frá árinu 2003. Farþegum fækkaði verulega frá árinu 2008 niður í um 90.500 árið 2010. Árið 2011 fóru um 101 þúsund farþegar um Egilsstaðaflugvöll.

Eftirfarandi tafla sýnir fjölda farþega sem fóru um áætlunarflugvelli í grunnneti árin 1999 annars vegar og 2011 hins vegar:

Tafla 9. Áætlunarflugvellir í grunnneti, farþegaflutningar 1999 og 2011

Flugvellir	1999	Hlutfall	2011	Hlutfall	Breyting
Reykjavík	454.469	48,4%	430.316	51,7%	-5,3%
Akureyri	194.404	20,7%	211.996	25,5%	9,0%
Vestmannaeyjar	89.013	9,5%	20.430	2,5%	-77,0%
Egilsstaðir	76.910	8,2%	101.424	12,2%	31,9%
Ísafjörður	54.171	5,8%	42.262	5,1%	-22,0%
Hornafjörður	19.823	2,1%	10.645	1,3%	-46,3%
Sauðárkrókur	14.726	1,6%	4.732	0,6%	-67,9%
Bíldudalur	7.553	0,8%	3.513	0,4%	-53,5%
Grimsey	3.845	0,4%	3.256	0,4%	-15,3%
Þórshöfn	1.912	0,2%	1.461	0,2%	-23,6%
Þingeyri	2.532	0,3%	527	0,1%	-79,2%
Vopnafjörður	2.904	0,3%	1.982	0,2%	-31,7%
Gjögur	492	0,1%	235	0,0%	-52,2%
Samtals	939.729	100,0%	832.779	100,0%	-11,4%

Taflan sýnir að farþegum sem fóru um minni áætlunarflugvelli hefur fækkað verulega á undanförunum árum. Þegar borin eru saman árin 1999 þegar farþegaflutningar voru áður mestir og árið 2011, hefur farþegum sem fóru um áætlunarflugvelli í grunnneti, að Keflavíkurflugvelli undanskildum, fækkað um 11,4%. Farþegum sem fóru um Egilsstaðaflugvöll fjölgaði á þessu tímabili og einnig hefur farþegum fjölgað til og frá Akureyri. Aukið framboð á flugferðum til Egilsstaða hefur átt sinn þátt í aukningu á farþega sem fyrr segir.

Þegar þróun farþegaflutninga með flugi frá árinu 1999 er skoðuð eftir landshlutum kemur eftirfarandi í ljós:

Tafla 10. Farþegaflutningar eftir landshlutum

Flugvellir	1999	Hlutfall	2011	Hlutfall	Breyting
Vestfirðir	66.271	6,9%	46.537	5,6%	-29,8%
Norðurland	233.035	24,3%	223.399	26,8%	-4,1%
Austurland	99.752	10,4%	114.084	13,7%	14,4%
Suðurland	105.988	11,0%	20.430	2,4%	-80,7%
Reykjavík	454.469	47,4%	430.316	51,5%	-5,3%
Samtals	959.515	100,0%	834.766	100,0%	-13,0%

Eins og taflan sýnir hefur farþegum með flugi til og frá Vestfjörðum og Vestmannaeyjum fækkað mikið á þessu tímabili á sama tíma og farþegaflutningar til Austurlands hafa aukist um Egilsstaðaflugvöll.

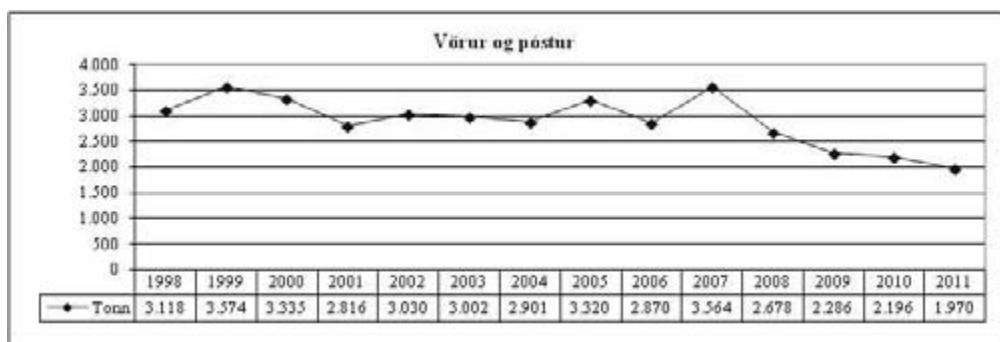
Vöru- og pósthutningar með flugi voru að jafnaði um 3000 tonn á ári á síðasta áratug, eins og sést á mynd 3, en samdráttur síðustu ára hélt áfram á árinu 2011. Samdráttur frá árinu 2007 er tæplega 45%.

Á næstu töflu sést hvernig þróunin hefur verið frá árinu 1999 eftir landshlutum:

Tafla 11. Vöru- og pósthutningar í tonnum eftir landshlutum

Flugvelliir	1999	Hlutfall	2011	Hlutfall	Breyting
Vestfirðir	416	11,6%	157	8,0%	-62,2%
Norðurland	778	21,8%	471	23,9%	-39,5%
Austurland	429	12,0%	254	12,9%	-40,8%
Suðurland	183	5,1%	73	3,7%	-60,1%
Reykjavík	1.768	49,5%	1.015	51,5%	-42,6%
Samtals	3.573	100,0%	1.970	100,0%	-44,9%

Mynd 3. Vöru- og pósthutningar með innanlandsflugi 1998-2011

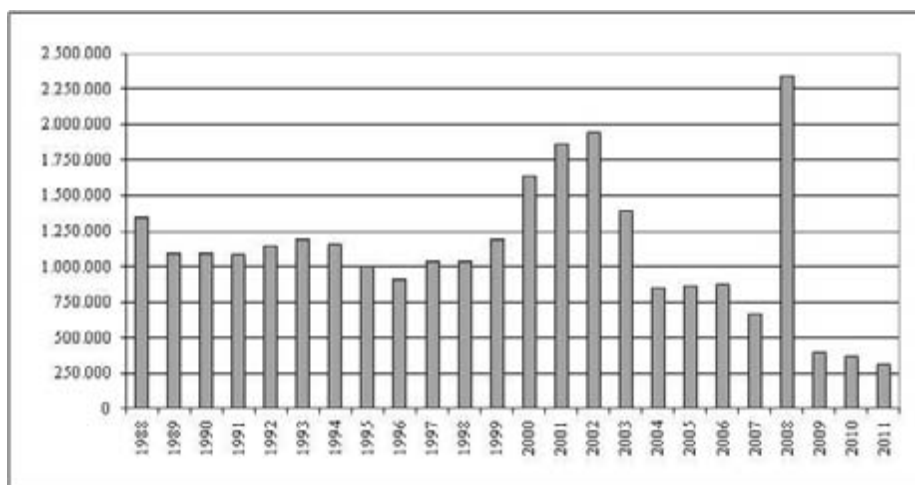


Fylgiskjal I

Eftirfarandi tafla og mynd sýna fjárveitingar til flugmálaframkvæmda frá því að fyrsta þingsályktun um flugmálaáætlun var samþykkt árið 1988:

Tafla 12. Fjárveitingar til flugmálaframkvæmda, stofnkostnaður og viðhald 1988-2011 (þús. kr.)
Framreiknað til núvírðis samkvæmt byggingarvísitölu. (júlí 2012, sem er 578,1 stig)

Ár	Fjárhæð	Núvirði
1988	281.500	1.341.592
1989	272.000	1.089.696
1990	325.000	1.093.612
1991	349.000	1.085.298
1992	374.000	1.146.391
1993	393.000	1.195.125
1994	395.000	1.157.372
1995	355.000	1.004.530
1996	332.000	914.384
1997	400.000	1.034.168
1998	415.000	1.039.028
1999	485.000	1.190.567
2000	691.000	1.631.810
2001	837.000	1.866.061
2002	932.100	1.941.092
2003	688.000	1.388.732
2004	441.800	849.084
2005	467.000	861.432
2006	507.000	872.831
2007	426.000	663.981
2008	1.735.000	2.344.014
2009	323.100	390.844
2010	323.100	365.027
2011	297.100	311.882
Samtals	12.044.700	26.778.553



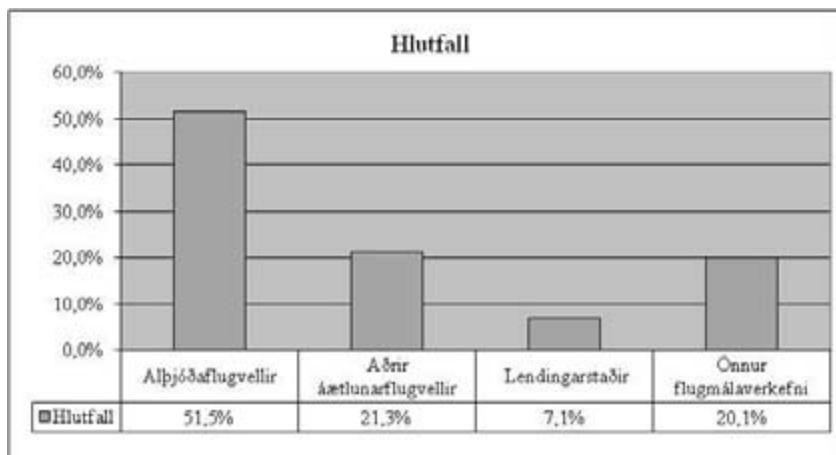
Mynd 4. Fjárveitingar til flugmálaframkv., stofnkostnaður og viðhald 1988-2011 (þús. kr.)

Fylgiskjal II

Stofnkostnaður flugvalla 1988-2011 (millj. kr.)

Tafla 13. Eftirfarandi tafla sýnir stofnkostnað einstakra flugvalla árin 1988-2011:
Framreiknað til núvirðis samkvæmt byggingarvísitölu (578,1 stig í júlí 2012)

Staður	1988-2010	2011	Samtals	Hlutfall
Reykjavík	5.397,9	49,4	5.447,3	20,3%
Akureyri	4.378,0	28,6	4.406,6	16,4%
Egilsstaðir	3.912,3	56,0	3.968,3	14,8%
Alþjóðaflugvellir	13.688,2	133,9	13.822,1	51,5%
Bíldudalur	351,8	0,9	352,7	1,3%
Ísafjörður	1.085,7	1,5	1.087,2	4,0%
Þingeyri	526,2	0,0	526,2	2,0%
Gjögur	131,9	0,0	131,9	0,5%
Sauðárkrúkur	453,8	1,2	455,0	1,7%
Grímsey	483,4	2,1	485,5	1,8%
Þórshöfn	610,5	1,3	611,8	2,3%
Vopnafjörður	121,9	0,4	122,3	0,5%
Hornafjörður	489,4	0,0	489,4	1,8%
Vestmannaeyjar	1.211,7	10,1	1.221,7	4,5%
Bakki	231,2	0,0	231,2	0,9%
Aðrir áætlunarflugvellir	5.697,4	17,5	5.714,9	21,3%
Lendingarstaðir	1.900,8	16,1	1.916,9	7,1%
Önnur flugmálaverkefni	5.296,3	113,0	5.409,3	20,1%
Samtals	26.582,7	280,4	26.863,1	100,0%



Fylgiskjal III

Eftirfarandi tafla sýnir heildarfjárfestingar til einstakra flugvalla 1988-2011 ásamt fjölda farþega sem fóru um flugvöllina á sama tíma. Hver farþegi er tvítalinn, þ.e. við komu og brottför:

Fjárfestingar á innanlandsflugvöllum 1988-2011.

Fjöldi farþega sem fóru um flugvöllina 1988-2011.

Framreiknað til núvirðis samkvæmt byggingarvísitölu (578,1 stig í júlí 2012).

Staður	Fjárhæð í Millj. kr.	Fjöldi farþega	Fjárfesting í kr miðuð við farþega
Reykjavík	5.447,3	9.014.009	604
Akureyri	4.406,6	3.952.011	1.115
Egilsstaðir	3.968,3	1.908.690	2.079
Bíldudalur	352,7	123.551	2.855
Ísafjörður	1.087,2	1.153.298	943
Þingeyri	526,2	40.068	13.132
Gjögur	131,9	13.484	9.781
Sauðárkrókur	455,0	242.088	1.879
Grimsey	485,5	87.450	5.552
Þórshöfn	611,8	42.406	14.426
Vopnafjörður	122,3	63.972	1.912
Hornafjörður	489,4	331.760	1.475
Vestmannaeyjar	1.221,7	1.504.894	812
Samtals	19.537,0	18.969.936	1.030

Fylgiskjal IV

Þróun flutninga 1998-2011.

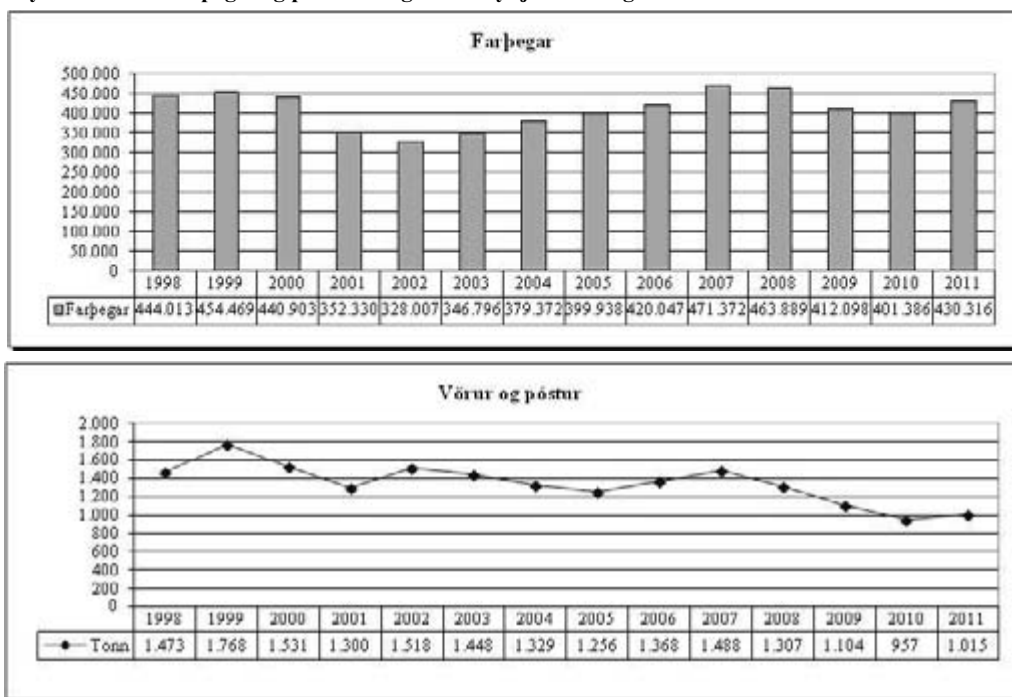
Eftirfarandi myndir sýna þróun farþega,- vöru- og pósthutninga milli árunna 1998 og 2011. Mjög mikil breyting hefur átt sér stað í farþegaflutningum í innanlandsflugi á fyrrgreindu tímabili. Flug til margra áfangastaða hefur lagst af, en aukist frá Reykjavík til stærri áfangastaða eins og Akureyrar og Egilsstaða.

Vöru- og pósthutningar með flugi hafa minnkað verulega frá árinu 1998. Pósthutningar milli landshluta eru nú að mestu leyti með bílum og vöruflutningar einnig, nema til staða eins og Grímseyjar.

Áætlunarflugvællir í grunnneti:

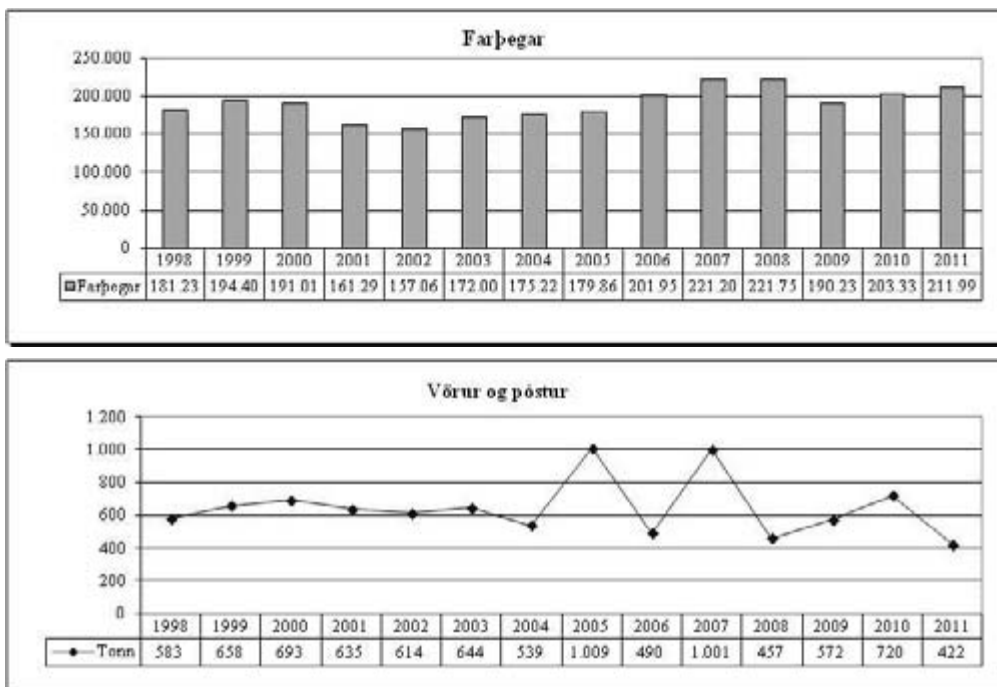
Reykjavíkurflugvöllur

Mynd 5. Þróun farþega- og pósthutninga um Reykjavíkurflugvöll árin 1998-2011



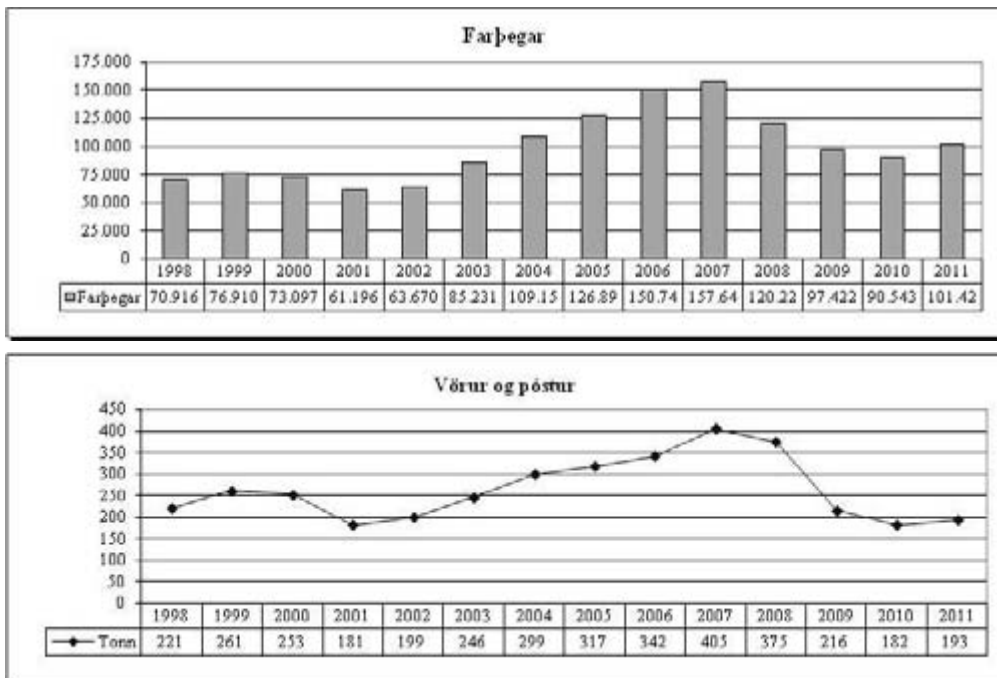
Akureyrarflugvöllur

Mynd 6. Þróun farþega- og pósthutninga um Akureyrarflugvöll árin 1998-2011



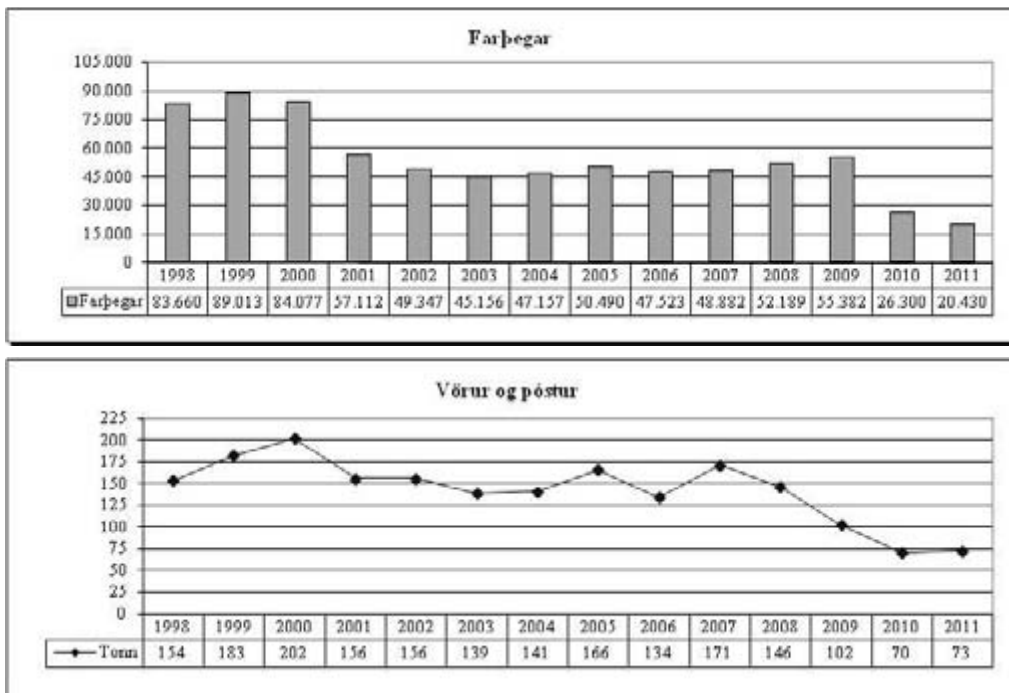
Egilsstaðaflugvöllur

Mynd 7. Þróun farþega- og pósthutninga um Egilsstaðaflugvöll árin 1998-2011



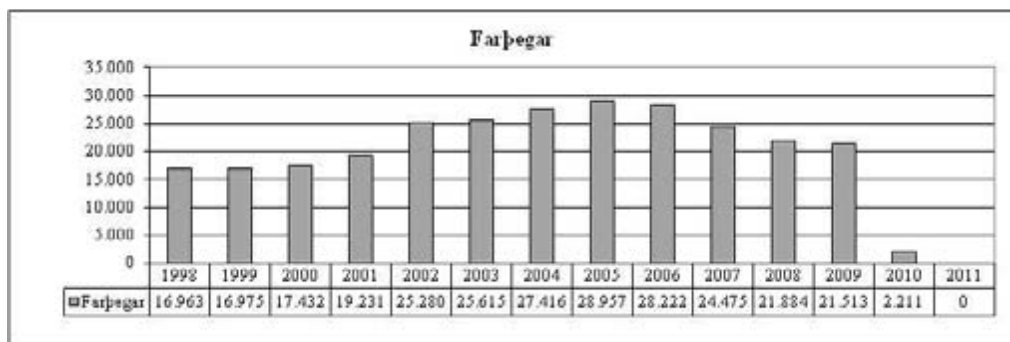
Vestmannaeyjaflugvöllur

Mynd 8. Þróun farþega- og póstflutninga um Vestmannaeyjaflugvöll árin 1998-2011



Bakkaflugvöllur

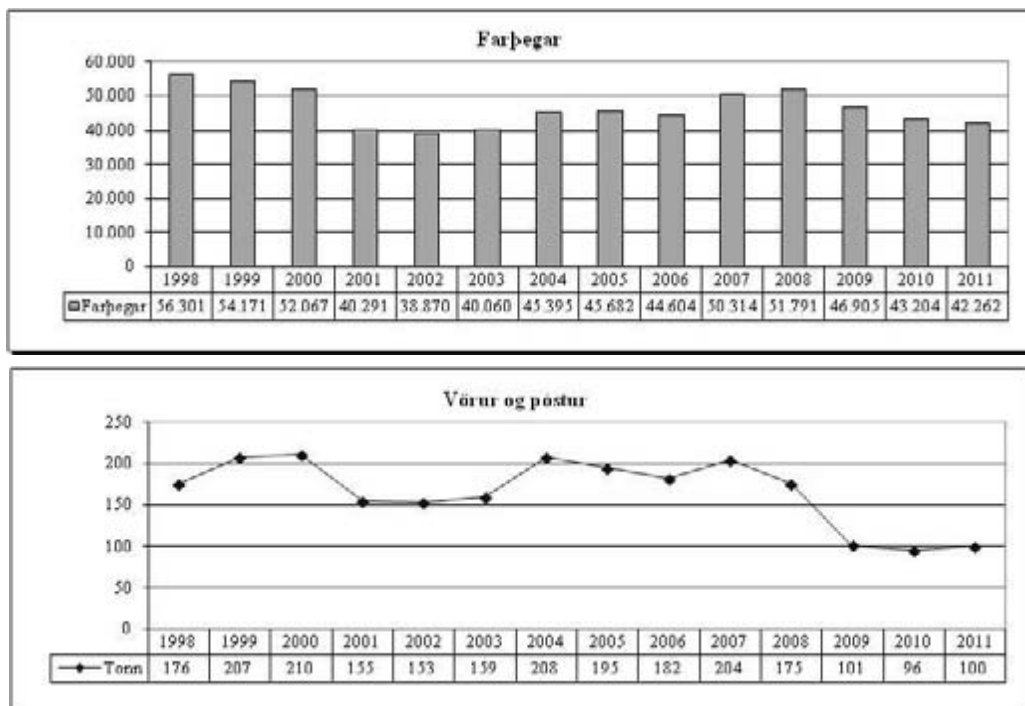
Mynd 9. Þróun farþegaflutninga um Bakkaflugvöll árin 1998-2011



Engir vöru- og póstflutningar voru skráðir árið 2011.

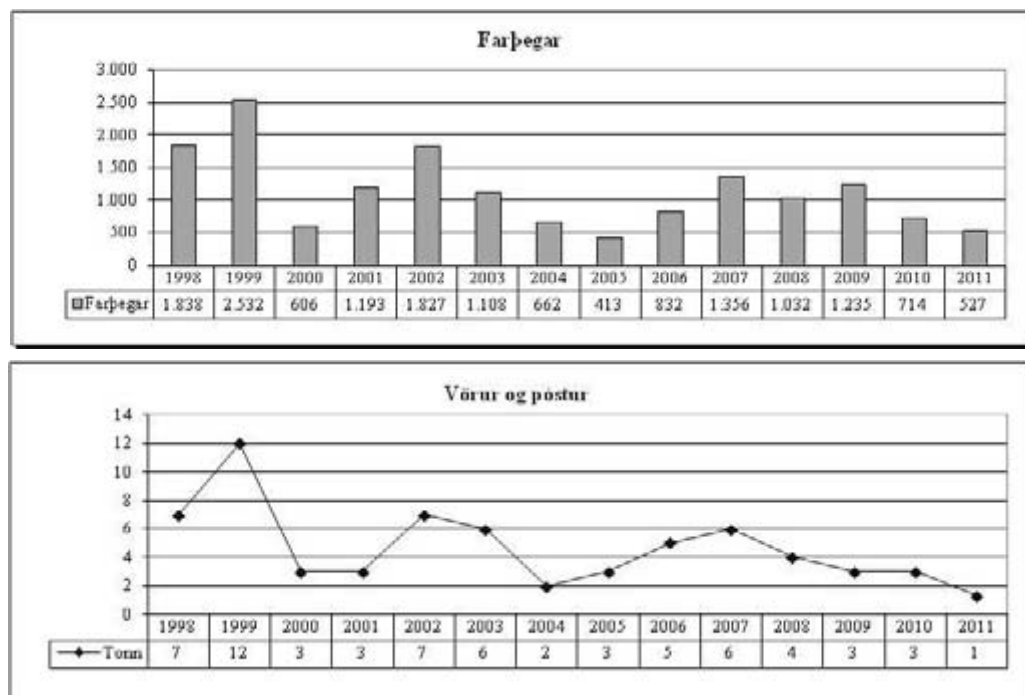
Ísafjarðarflugvöllur

Mynd 10. Brúun farþega- og póstflutninga um Ísafjarðarflugvöll árin 1998-2011



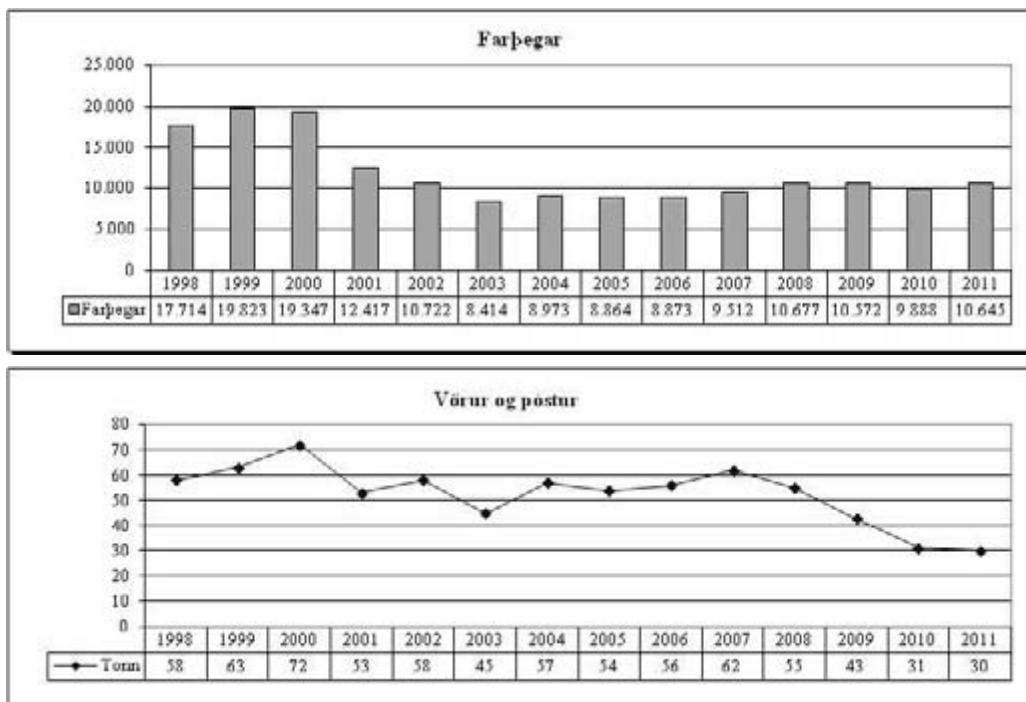
Bingeyrarflugvöllur

Mynd 11. Brúun farþega- og póstflutninga um Bingeyrarflugvöll árin 1998-2011



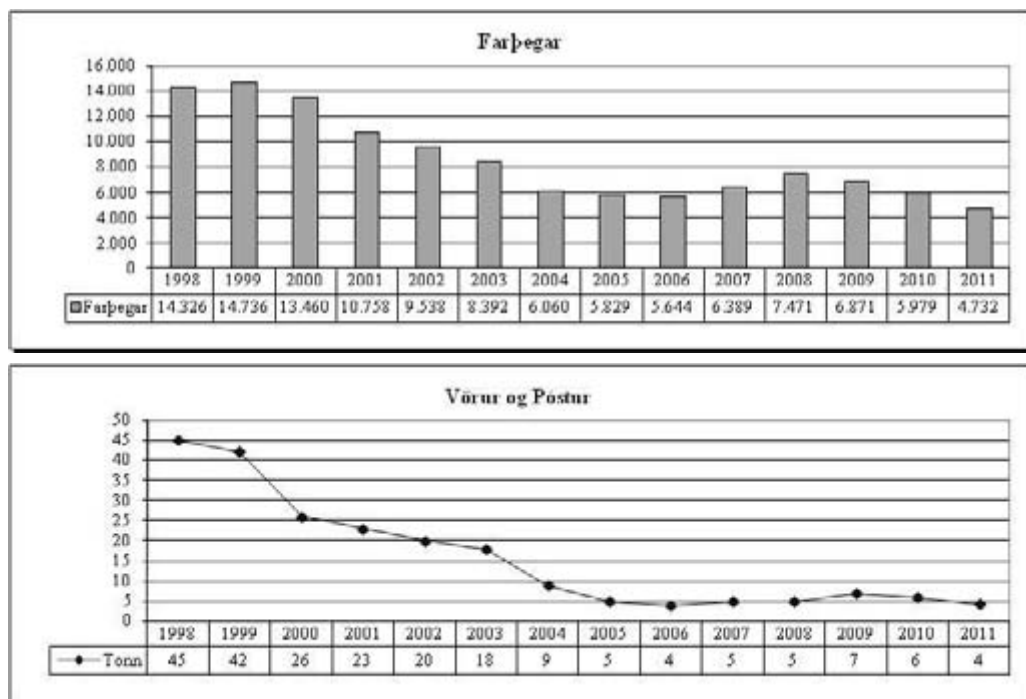
Hornafjarðarflugvöllur

Mynd 12. Þróun farþega- og póstflutninga um Hornafjarðarflugvöll árin 1998-2011



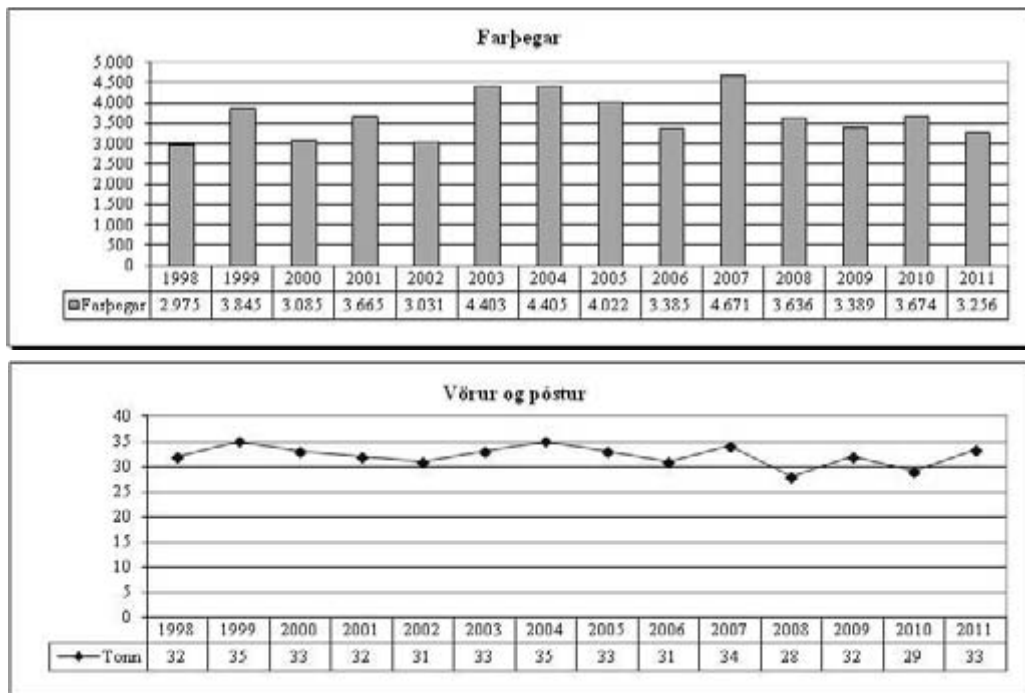
Sauðárkróksflugvöllur

Mynd 13. Þróun farþega- og póstflutninga um Sauðárkróksflugvöll árin 1998-2011



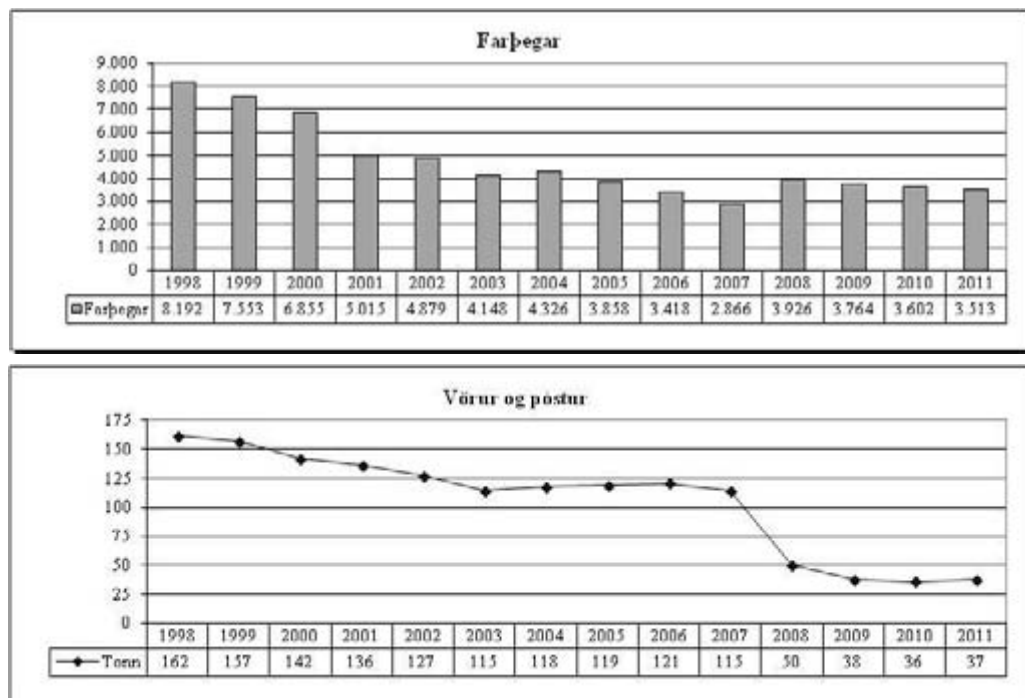
Grímsýjarflugvöllur

Mynd 14. Þróun farþega- og pósthutninga um Grímsýjarflugvöll árin 1998-2011



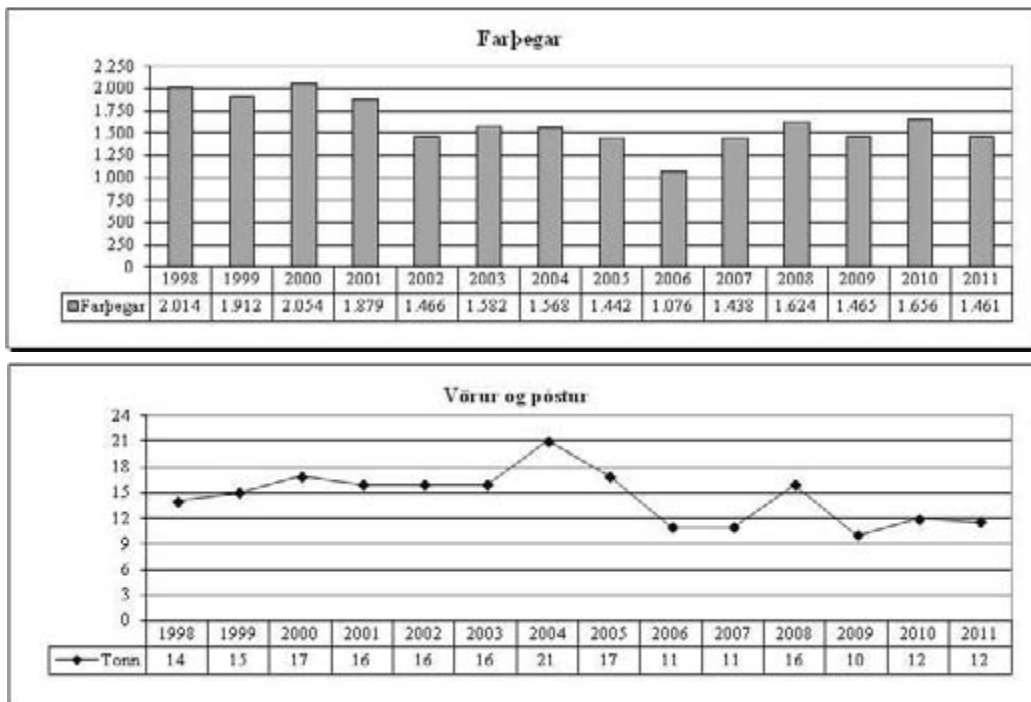
Bíldudalsflugvöllur

Mynd 15. Þróun farþega- og pósthutninga um Bíldudalsflugvöll árin 1998-2011



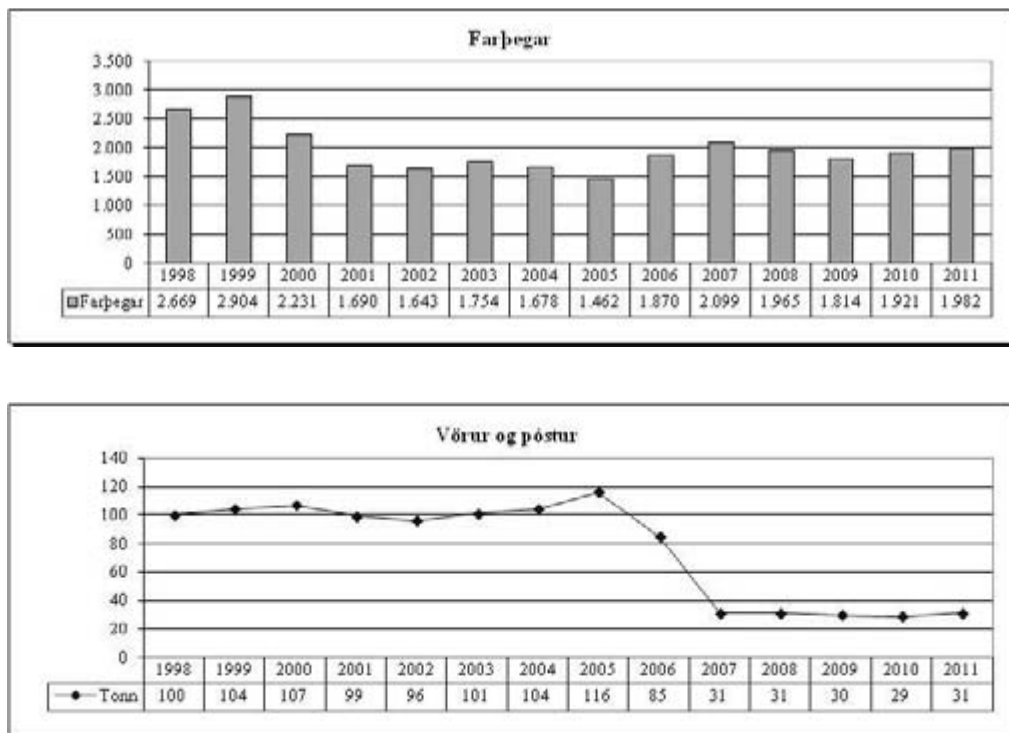
Þórshafnarflugvöllur

Mynd 16. Þróun farþega- og pósthutninga um Þórshafnarflugvöll árin 1998-2011



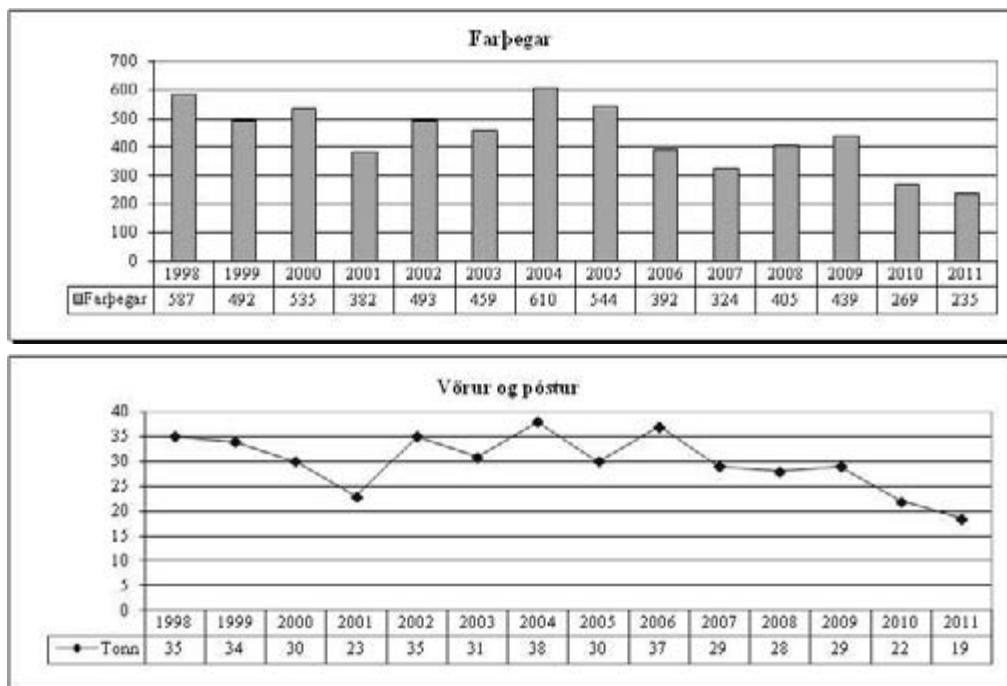
Vopnafjarðarflugvöllur

Mynd 17. Þróun farþega- og pósthutninga um Vopnafjarðarflugvöll árin 1998-2011



Gjögursflugvöllur

Mynd 18. Þróun farþega- og póstflutninga um Gjögursflugvöll árin 1998-2011



**Skýrsla Siglingastofnunar
um framkvæmd samgönguáætlunar 2011
(siglingamálaáætlun)**

Desember 2012

Efnisyfirlit

Skýrsla Siglingastofnunar um framkvæmd samgönguáætlunar 2011 (siglingamálaáætlun)	5
3.1 Fjármál	5
3.1.1. Tekjur og framlög	5
3.1.2. Viðskiptahreyfingar	6
3.1.3. Rekstur og þjónusta	6
Yfirstjórn	6
<i>Skipulag</i>	6
<i>Hafnaráð</i>	6
<i>Siglingaráð</i>	7
<i>Innra skipulag og starfshættir</i>	7
Árangursstjórnun	7
Undirbúningur laga og reglugerða á sviði siglingamála	9
Alþjóðasamstarf	10
Upplýsingamiðlun	10
Vitar, upplýsinga- og leiðsögukerfi	11
Skipaefirlit	11
Fjöldi skipa og báta	12
Áhafnamál og skirteini	12
Hafnarrikiseftirlit	13
Áætlun um öryggi sjófarenda	14
Hafnir, líkantilraunir og grunnkort	15
Rannsóknir og þróun	15
Rannsóknir sjóslysa	16
Siglingavernd (skipa-, hafna- og farmvernd)	17
Vaktstöð siglinga	17
3.1.4. Stofnkostnaður	18
Vitar og leiðsögukerfi	18
Hafnaframkvæmdir	18
Ríkisstyrktar hafnaframkvæmdir	18
Snæfellsbær	18
Grundarfjörður	18
Stykkishólmur	18
Búðardalur	19
Reykholar	19
Vesturbyggð	19
Tálknafjörður	19
Bolungarvík	19
Ísafjarðarbær	20
Súðavík	20
Norðurfjörður	20
Drangsnes	20
Hólmavík	20
Hvammstangi	21
Skagatrönd	21
Skagafjörður	21
Fjallabyggð	21
Dalvíkurbyggð	22
Hafnasamband Norðurlands	22
Norðurþing	22
Langesbyggð	22
Vopnafjörður	22
Borgarfjörður eystri	22
Seyðisfjörður	22
Fjarðabyggð	23
Breiðdalsvík	23
Djúpivogur	23
Höfn í Hornafirði	23
Landeyjahöfn	23
Vestmannaeyjar	24

Þorlákshöfn.....	24
Grindavík.....	24
Sandgerði.....	24
Óstyrkhæfar hafnaframkvæmdir.....	24
Faxaflóahafnir.....	24
Snæfellsbær.....	25
Fjallabyggð.....	25
Norðurþing.....	25
Fjarðabyggð.....	25
Reykjaneshöfn.....	25
Hafnarfjarðarhöfn.....	25
Ferjubryggjur.....	26
Sjóvarnargarðar.....	26
Framkvæmdir vegna tjónaviðgerða.....	28
Hafnasamlag Norðurlands.....	28
Borgarfjörður eystri.....	28
Tölur.....	30
I. Kostnaður við hafnaframkvæmdir 2011.....	30
II. Verk sem lauk árið 2011 á meðalverðlagi ársins 2011.....	31
III. Kostnaður við sjóvarnir 2011.....	31
IV. Staða ríkissjóðs vegna hafnagerðar 2011.....	32
V. Fjárveitingar til hafnaframkvæmda 2011.....	32
VI. Úthlutanir Hafnabótasjóðs 2011.....	32
VII. Fjárveitingar til sjóvarna 2011.....	33
VIII. Sjóvarnir sem lokið var við árið 2011.....	33

Skýrsla Siglingastofnunar um framkvæmd samgönguáætlunar 2011 (siglingamálaáætlunar).

Með lögum nr. 33/2008, er mælt fyrir um samræmda áætlanagerð við framkvæmd og rekstur í samgöngumálum.

Annars vegar er gert ráð fyrir áætlun til 12 ára þar sem mörkuð skal stefna fyrir allar greinar samgangna. Áætlunina skal endurskoða á fjögurra ára fresti. Árið 2011 var lögð fram á Alþingi slík áætlun fyrir árin 2011–2022 en hún var ekki samþykkt fyrr en 19. júlí 2012.

Hins vegar kveða löginn á um að 12 ára áætlunin sé nánar sundurliðuð í fjögurra ára tímabil með áætlun fyrir hvert ár þar sem fram komi ábyrgð og fjárheimildir stofnana samgöngumála sundurliðaðar eftir einstökum framkvæmdum, rekstri, þjónustu og viðhaldi, eftir því sem við á, með sama hætti og fjárlögin. Þessa áætlun skal endurskoða á tveggja ára fresti.

Þann 15. júní 2012 var samþykkt á Alþingi fjögurra ára samgönguáætlun áráanna 2009–12¹. Í lögunum er gert ráð fyrir að árlega sé lögð fram á Alþingi skýrsla um framkvæmd þessarar áætlunar næstliðið ár. Því er greinargerð þessi tekin saman.

3.1 Fjármál.

3.1.1 Tekjur og framlög

Í eftirfarandi töflu er að finna samanburð á tölum úr samgönguáætlun 2011–2014, tölum úr fjárlögum og fjáráukalögum fyrir árið 2010 og tölum úr reikningum Siglingastofnunar Íslands fyrir árið 2010. Fjárhæðir eru í millj. kr.

¹ Ný fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2011–2014 var ekki samþykkt á Alþingi fyrr en 19. júní 2012.

	Samgönguáætlun 2011	Fjárheimildir 2011	Rauntölur 2011
Tekjur og framlög			
Markaðar tekjur			
Vitagjald	250,0	250,0	241,4
Markaðar tekjur alls	250,0	250,0	241,4
Framlag úr ríkissjóði	1.428,0	1.427,0	1.427,0
Aðrar ríkistekjur:			
Vottorð	1,3	1,3	3,2
Skoðunargjöld skipa	1,3	1,3	1,4
Prófagjöld	1,0	1,0	0
Aðgangur að skrá	10,8	10,8	6,4
Aðrar ríkistekjur alls:	14,4	14,4	11,0
Sértekjur			295,0
Almennar sértekjur	217,5	217,5	276,9
Tekjur af Landeyjahöfn	9,0	9,0	9,4
Sértekjur alls	226,5	226,5	286,3
Til ráðstöfunar alls	1.918,9	1.917,9	1.965,7
Rekstrargjöld:			
Hafnamál	10,5	10,5	15,0
Hafnir, líkantilraunir, grunnkort	34,4	34,4	14,1
Rekstur Hafnabótasjóðs	12,1	12,1	20,8
Siglingavernd	14,7	14,7	17,0
Skipamál	62,9	62,9	74,6
Vitar- og leiðsögukerfi	143,4	143,5	148,1
Vaktstöð siglinga	287,7	287,7	294,1
Skipæftirlit	105,8	105,8	128,6
Hafnaríkiseftirlit	28,3	28,2	32,1
Rannsóknir og þróun	46,9	47,0	48,2
Áætlun um öryggi sjófarenda	15,7	15,6	20,5
Þjónustuverkefni	231,9	231,9	287,9
Rekstur Landeyjahafnar	9,0	9,0	13,1
Rekstrargjöld alls:	1.003,3	1.003,3	1.114,1
Stofnkostnaður:			
Vitar og leiðsögukerfi	28,5	28,5	23,9
Hafnamannvirki	351,2	351,2	305,9
Landeyjahöfn	334,0	333,0	502,0
Hafnabótasjóður B-deild	22,2	22,2	22,2
Ferjubryggjur	10,9	10,9	3,9
Sjóvarnargarðar	168,8	168,8	203,6
Stofnkostnaður alls:	915,6	914,6	1.061,5
Gjöld alls	1.918,9	1.917,9	2.175,6

3.1.2 Rekstur og þjónusta.

Yfirstjórn.

Skipulag.

Um stjórn, starfshætti og hlutverk Siglingastofnunar Íslands er fjallað í lögum nr. 6/1996. Hlutverk stofnunarinnar er fyrst og fremst að vinna að hagsbótum fyrir sjófarendur og að skapa hagkvæmar og öruggar aðstæður til siglinga og fiskveiða við landið. Um skipan og verkefni hafna- og siglingaráðs er fjallað í 4. og 5. gr. laganna annars vegar og 6. og 7. gr. hins vegar.

Hafnaráð

Hafnaráð er ráðgefandi aðili fyrir samgöngu- og sveitastjórnarráðherra og siglingamálastjóra í hafna- og sjóvarnamálum.

Hafnaráð fjallar um breytingar á lögum og reglum sem varða hafnamál, framkvæmda-áætlanir fyrir einstök ár og til lengri tíma, svo og fjármál hafna, þar á meðal gjaldskrárbreytingar.

Í hafnaráði sátu:

Nafn

Smári Geirsson, formaður
Ólafur H. Kárasón
Jóna Benediktsdóttir
Ásthildur Sturludóttir
Sveinn M. Valgeirsson
Friðrik J. Arngrímsson

Tilnefning

skipaður án tilnefningar.
skipaður án tilnefningar.
skipuð án tilnefningar.
skipaður skv. tilnefningu Hafnasambands sveitarfélaga.
skipaður skv. tilnefningu Hafnasambands sveitarfélaga.
skipaður skv. tilnefningu Samtaka atvinnulífsins.

Siglingaráð.

Siglingaráð er ráðgefandi aðili fyrir samgöngu- og sveitastjórnarráðherra og siglingamálastjóra í siglinga- og vitamálum. Siglingaráð fjallar um breytingar á lögum og reglugerðum sem varða siglinga- og vitamál. Eftir að ný ríkisstjórn tók við í júní 2009 sátu eftirtaldir fulltrúar í siglingaráði:

Nafn

Björn Valur Gíslason, formaður
Hafþór Rósmundsson
Kolbrún Sverrisdóttir
Guðjón Ármann Einarsson
Bryndís Skúladóttir
Guðfinnur G. Johnsen
Konny Breiðfjörð
Lísbet Einarisdóttir
Sævar Gunnarsson
Hilmar Snorrason
Anna K. Kristjánsdóttir
Kristín B. Pálsdóttir

Tilnefning

skipaður án tilnefningar.
skipaður án tilnefningar.
skipuð án tilnefningar.
tilnefndur af FFSÍ.
tilnefnd af Málmi.
tilnefndur af LÍÚ.
tilnefnd af Landssambandi smábátæigenda.
tilnefnd af SVP.
tilnefndur af Sjómannasambandi Íslands.
tilnefndur af Slysavarnarfélaginu Landsbjörgu.
tilnefnd af Vélstjórafélagi Íslands.
tilnefnd af Samtökum skemmtibátæigenda.

Innra skipulag og starfshættir.

Fastráðnir starfsmenn stofnunarinnar í árslok 2011 voru 64 auk þess sem allnokkur fjöldi lítur til með vitum í hlutastarfi og sumarfólk var ráðið til viðhalds á vitum landsins. Alls voru störfín 71,57 í ársverkum talið.

Árangursstjórnun.

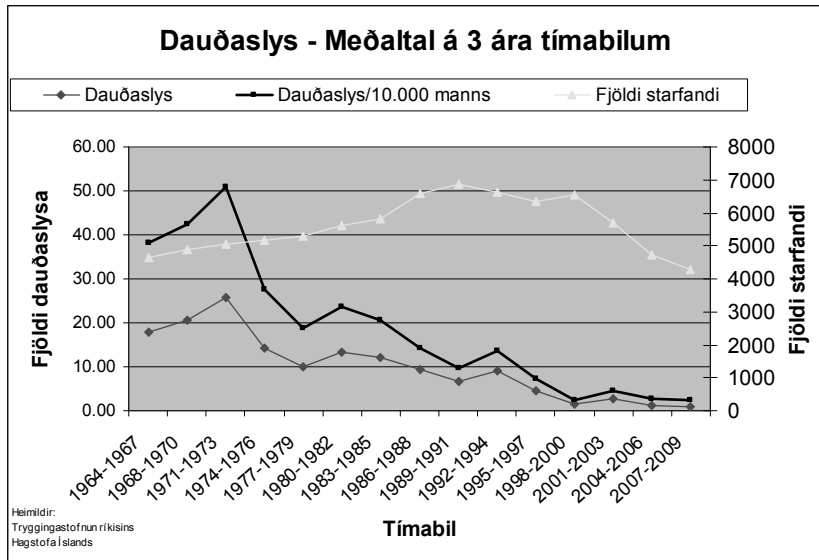
Árið 2011 leið án þess að banaslys yrði meðal íslenskra sjófarenda. Er þetta líklegast í annað skiptið frá landnámi, en árið 2008 lét heldur enginn lífið í sjóslysi á íslenskum skipum. Á síðustu öld fórust í sjóslysum og drukkuðu í sjó, ám og vötnum yfir 4.000 manns samkvæmt upplýsingum frá Hagstofunni. Á síðari hluta aldarinnar fór banaslysum á sjó mjög fækkandi og sú þróun hefur haldið áfram það sem af er þessari öld.

Skýringar á þessum árangri eru margvíslegar. Skipakostur hefur batnað, öryggiskröfur sem gerðar eru til skipa hafa aukist en einnig hefur sjómönnum fækkað frá seinni hluta síðustu aldar. Undanfarin ár hefur vitund um mikilvægi fræðslu fyrir sjómenn um slysavarnir eflst en þessi ánægjulega þróun er ekki síst að þakka breyttu hugarfari sjómanna.

Siglingastofnun hefur unnið að neðangreindum meginmarkmiðum:

Aukið öryggi og hagkvæmni í siglingum.

Stefnt verður að því að dauðaslysum á sjó fækki enn frekar.



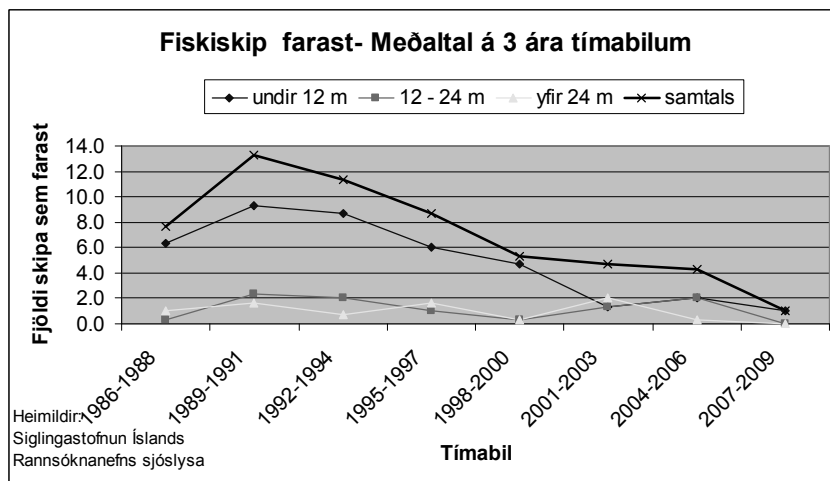
Staða: Árið 2011 leið án þess að banaslys yrði meðal íslenskra sjófarenda en árið 2010 varð eitt dauðaslys á sjó og einn lést við köfun á Þingvöllum.

Í athugasemdum við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2009–2012 í kafla um áætlun um öryggi sjófarenda á bls. 47–50 er á mynd 2 að finna yfirlit um dauðaslys á sjó tekið saman í þriggja ára tímabil fyrir árin 1964 til 2009 ásamt fjölda slysa miðað við 10 þús. sjómenn. Þar kemur fram að dauðaslys á sjó urðu 2,33 að meðaltali á tímabilinu 2007–2009 miðað við 10 þús. sjómenn.

Í kaflanum um mælanleg undirmarkmið er að finna markmið 1, um dauðaslys á sjó, markmið 2, um skipskaða og markmið 3, um fækkun alvarlegra slysa á sjómönnum. Stefnt er að því að slysum fækki á tímabilinu 2009–2012.

Allur samanburður við aðrar þjóðir er erfiður. Ef miðað er við sama fjölda sjómanna á Íslandi, í Danmörku og í Noregi fyrir árin 1998–2007 þá voru dauðaslys hér á landi 2,0, í Danmörku 5,8 og Noregi 4,3.

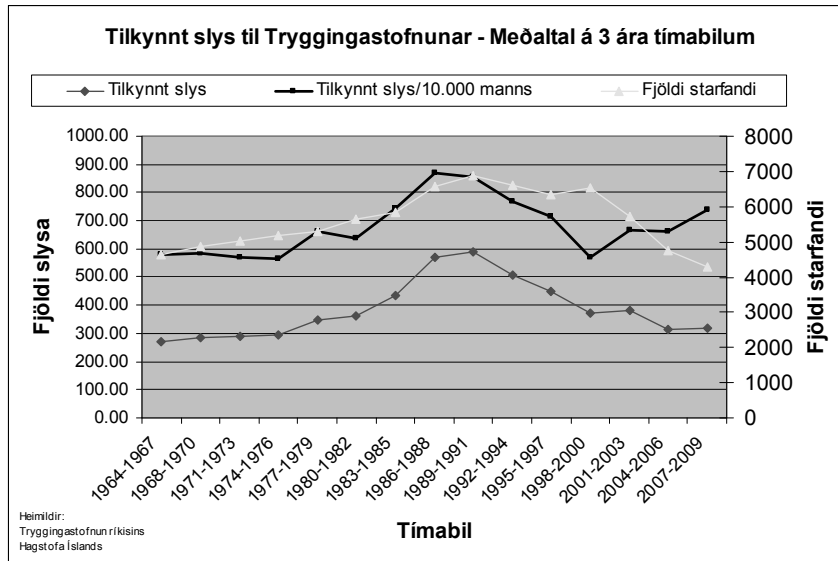
Stefnt verður að því að skipsköðum fækki enn frekar.



Staða: Samkvæmt skýrslum rannsóknarnefndar sjóslysa fer skipsköðum fækkandi.

Árið 2011 fórst eða sökk einn bátur, báturinn var undir 12 metrum að lengd.

Stefnt verður að fækkun alvarlegra slysa hjá sjómönnum og að þau verði færri með hverju ári.



Staða: Fjöldi slysa sem tilkynnt voru Sjúkratryggingum Íslands árið 2011 voru 251.

Á heimasíðu Siglingastofnunar (www.sigling.is) má finna afgreiðslu Siglingastofnunar á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

Breyting hefur orðið á tilkynningum um slys um borð í fiskiskipum. Sjómenn sem hafa slasast geta skráð slysið hjá tryggingafélagi en ekki einungis hjá Tryggingastofnun ríkisins. Það er verkefni Slysaskrár Íslands að taka saman þessar skráningar. Þessu framtaki ber að fagna, því nauðsynlegt er að upplýsingar um slys á sjó verði að finna á einum stað. Árið 2010 eru skráð 36 slys á sjó sem er 0,1% allra slysa skv. skráningu Slysaskrár Íslands.

Til að fyrirbyggja slys um borð í skipum er nauðsynlegt að í hverju skipi verði komið á kerfi sem heldur utan um slysaskráningu og eftirfylgni. Siglingastofnun hefur í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda hafið verkefni um öryggisstjórnun um borð í fiskiskipum. Fyrsta stig þessa verkefnis er öryggishandbók fyrir fiskiskip þar sem leitast verður við að yfirfæra ISM kóðann (*International Safety Management Code*) yfir á fiskiskip. Öryggisstjórnun um borð í fiskiskipum er eitt helsta verkefnið í öryggisátt eins og fram kemur í athugasemdum við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2009–2012.

Undirbúningur laga og reglugerða á sviði siglingamála.

Á Siglingastofnun er unnið að gerð og breytingum ýmissa reglugerða á sviði siglinga- og hafnamála. Hér á eftir er listi yfir lög, reglugerðir og gjaldskrár sem settar voru um siglinga- og hafnamál á árinu 2011.

Lög:

Lög nr. 170/2011 um breytingu á lögum um vitamál, nr. 132/1999, með síðari breytingum (hækkun vitagjalds).

Lög nr. 169/2011 um breytingu á lögum nr. 47/2003, um eftirlit með skipum (hækkun skipagjalda).

Reglugerðir:

Reglugerð um br. á rg. nr. 71/2011 um stjórnun leitar- og björgunaraðgerða á leitar- og björgunarsvæði Íslands vegna sjófarenda og loftfara, nr. 1084/2011.

Reglugerð um framkvæmd 14. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/16/EB að því er varðar viðtækar skoðanir á skipum, nr. 817/2011.

Reglugerð um hafnarrikiseftirlit nr. 816/2011.

Reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 792/2004 um móttöku á úrgangi frá skipum, nr. 453/2011.

Reglugerð um br. á rg. um hönnun olíuflutningaskipa, nr. 1110/2008, nr. 402/2011.

Reglugerð um stjórnun leitar- og björgunaraðgerða á leitar- og björgunarsvæði Íslands vegna sjófarenda og loftfara, nr. 71/2011.

Hafnarreglugerðir:

Hafnarreglugerð fyrir Hólmavíkurhöfn, nr. 855/2011.

Hafnarreglugerð fyrir hafnir Norðurlands, nr. 177/2011.

Gjaldskrár:

Gjaldskrá fyrir Vopnafjarðarhöfn, nr. 1322/2011.

Gjaldskrá Siglingastofnunar Íslands, nr. 815/2011.

Gjaldskrá Hafnarsjóðs Vesturbyggðar, nr. 523/2011.

Gjaldskrá fyrir Hafnarsjóð Tálknafjarðarhrepps, nr. 314/2011.

Gjaldskrá fyrir Reykhólahöfn, nr. 224/2011.

Alþjóðasamstarf.

Siglingastofnun tekur þátt í viðtæku alþjóðasamstarfi, m.a. á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (*IMO*), Parísarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit (*Paris MOU*), Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (*EMSA*), Evrópska efnahagssvæðisins (*EES*), Evrópusambandsins (*ESB*), sérfræðinganefndar ESB og EES um öryggismál á sjó (*COSS*), Norðurlandasamstarfs, alþjóðasamtaka í hafnamálum (*PIANC*), alþjóðasamtaka vitastofnana (*IALA*) og víðar. Á heimasíðu Siglingastofnunar má nálgast upplýsingar um þetta alþjóðasamstarf og greinargerðir frá fundum sem starfsmenn stofnunarinnar hafa sótt.

Um annað alþjóðasamstarf vísast til kaflanna um hafnarrikiseftirlit og siglingavernd.

Upplýsingamiðlun.

Siglingastofnun Íslands leggur áherslu á markvissa miðlun upplýsinga og greiðan aðgang að gagnasöfnum stofnunarinnar. Því hefur stofnunin sett sér upplýsingastefnu og verklagsreglur þar sem lagðar eru meginlínur um söfnun og miðlun hvers kyns efnis er varðar rekstur hennar.

Vefur stofnunarinnar, www.sigling.is, myndar kjarnann í upplýsingastarfseminni og er mikill frétt- og upplýsingabanki auk þess að vera samskiptavettvangur stofnunarinnar og viðskiptavina hennar. Þar má meðal annars finna laga- og reglugerðaskrá, skrár um útgefið efni, gjaldskrár, eyðublöð og upplýsingar um veður og sjólag. Undanfarin ár hefur mikil áhersla verið lögð á að bæta þjónustu með rafrænni málsmeðferð í tengslum við verkefnið um lögskráningu sjómanna og einnig með umtalsverðri fjölgun rafrænna eyðublaða vegna umsókna um atvinnuskírteini sjómanna, skoðun og skráningu skipa og báta.

Upplýsingakerfið um veður og sjólag byggist á afar víðfeðmu gagnasafni sem þróast hefur og eflst á undanförnum árum. Söfnun sértækra upplýsinga með ölduduflum og tenging þeirra við veðurfræðileg gögn frá Veðurstofu Íslands ásamt áralöngum athugunum á sambandi vinda og sjávarfalla, hafa gert stofnuninni kleift að byggja upp þetta safn sem síðan nýtist til að veita fiskimönnum og öðrum sæfarendum við Íslandsstrendur rauntímaupplýsingar um veðurfar og sjólag. Sú vitneskja sem veðurkerfið veitir kemur einnig að góðum notum við hönnun hafnarmannvirkja, ákvörðun siglingaleiða og skyldra atriða.

Siglingastofnun heldur rafræna skrá yfir sérhvert fljótandi far sem er yfir 6 metrar á lengd, mælt stafna á milli. Skráin hefur að geyma margvíslegar upplýsingar um flota landsmanna og nýtist í margs konar tilgangi svo sem við eftirlit með öryggi skipa, sem eigendaskrá, við úthlutun fiskveiðiheimilda o.fl. Skrána er að finna á vef stofnunarinnar.

Af öðrum gagnasöfnum má nefna afar ítarlegt og margþætt safn teikninga, mælingakorta og annarra grunnagna sem til hafa orðið vegna starfsemi stofnunarinnar við hönnun, ráðgjöf

og eftirlit með hafnarmannvirkjum. Sama á við um skip og báta. Hér er um merkileg söfn að ræða af fleiri en einni ástæðu, sem sótt er í af hafnarstjórnunum, skipaeigendum, sagnfræðingum o.fl.

Loks skal getið bókasafns stofnunarinnar, en þar er skipulega safnað ritum sem gagnast stofnuninni. Safnið er skráð í Gegni, Landskerfi bókasafna, og er þannig aðgengilegt öllum þeim er vilja leita tiltekinna fræðirita, auk þess sem starfsmenn geta með nútímalegum hætti kannað hvað er að finna í öðrum sérsöfnum og fengið lánaðar bækur þaðan. Einnig stendur starfsmönnum til boða að notfæra sér þjónustu hvar.is á vefnum þar sem gert er aðgengilegt mikið safn tímarita, heimilda- og gangasafna frá stærstu tímarita- og gagnasafnsútgefendum í heiminum. Ísland eitt landa gefur öllum íbúum kost á þessari þjónustu án endurgjalds fyrir notendur.

Vitar, upplýsinga- og leiðsögukerfi.

Hefðbundið viðfangsefni rekstrarsviðs Siglingastofnunar er rekstur landsvitakerfisins en einnig tæknileg aðstoð við uppbyggingu hafnarvita og innsiglingarmerkja. Stofnunin rekur einnig leiðsögu-, upplýsinga- og eftirlitskerfi fyrir siglingar svo sem upplýsingakerfi um veður og sjólag, GPS leiðréttingakerfi (*DGPS*) og sjálfvirkir auðkennikerfi skipa, AIS.

Sjálfvirku auðkennikerfi skipa (*AIS – Automatic Identification System*) var komið á samkvæmt tilskipun Evrópusambandsins nr. 2002/59 sem lögin um Vaktstöð siglinga byggjast á. AIS-kerfið er hluti af rafrænu tilkynningakerfi um siglingar skipa sem aðildarríki Evrópusambandsins, auk Noregs og Íslands, eru aðilar að. Kerfi þetta nefnist *SafeSeaNet*. Á árinu var unnið að þéttingu AIS-kerfisins og settar upp tvær stöðvar til viðbótar þeim sem fyrir voru. Alls voru því 37 landstöðvar komnar upp í árslok 2011. Enn er eftir að þetta kerfið inn til landsins til að lagfæra stakar eyður í því. Langdrægi stöðvanna er allt að 70 sjómílum (130 km).

Siglingastofnun fær til ráðstöfunar vitagjald, sérstakan skatt sem samkvæmt vitalögum er lagður á íslensk og erlend skip sem taka íslenska höfn. Vitagjaldinu er ætlað að standa straum af kostnaði við rekstur Siglingastofnunar. Upphæð gjaldsins tekur mið af brúttótonnatölu skipsins. Af þessu fé er einnig kostaður rekstur upplýsingakerfisins um veður og sjólag.

Viðhald og eftirlit Siglingastofnunar með vitum landsins skiptist í stórum dráttum í eftirlit með rafbúnaði annars vegar og hins vegar viðhald á vitabyggingum.

Á árinu 2011 var viðhald og eftirlit með vitum og leiðsögubúnaði með hefðbundnum hætti. Starfsmenn Siglingastofnunar sinntu almennu viðhaldi á 21 vitabyggingu og fóru í 86 vita til eftirlits, fyrirbyggjandi viðhalds og endurnýjunar á ljós- og rafbúnaði.

Upplýsingakerfi Siglingastofnunar um veður og sjólag var rekið á svipaðan hátt og undanfarin ár. Kerfið gefur sjófarendum kost á upplýsingum um veður og sjólag umhverfis landið sem eru uppfærðar á klukkustundar fresti. Upplýsingarnar er hægt að nálgast á vef stofnunarinnar og í símsvara en einnig má nálgast upplýsingar frá öldudufum á textavarp. Nú eru alls 11 ölduduf í rekstri með ströndum fram.

Skipaeftirlit.

Siglingastofnun ber stjórnvaldslega ábyrgð á framkvæmd skipaeftirlits en tæknilegt eftirlit er í höndum faggiltra skoðunarstofa skipa. Í árslok 2011 voru þrjár skoðunarstofur skipa starfandi hér á landi.

Siglingastofnun sinnir eftirliti með óflokkuðum skipum sem skoðunarstofum er óheimilt að skoða, framkvæmir upphafsskoðun á nýsmíði, breytingum og innflutningi á skipum, sinnir markaðseftirliti með skemmtibátum og skipsbúnaði, sér um útgáfu skipsskírteina og útgáfu og uppfærslu á skoðunarhandbókum sem skoðunarstofur nota við vinnu sína. Jafnframt sér Siglingastofnun um að fara yfir og samþykkja teikningar og önnur gögn vegna nýsmíði og breytinga skipa, þ.m.t. stöðugleikagögn og skipamælingar. Siglingastofnun hefur eftirlit með starfsemi faggiltra skoðunarstofa, viðurkenndra flokkunarfélaga og annarra starfsleyfishafa og framkvæmir skyndiskoðanir í skipum sem skoðunarstofur og flokkunarfélög hafa skoðað.

Á árinu 2011 var efnt til samvinnuverkefni sem fól í sér sameiginlega skoðun Siglingastofnunar og skoðunarstofa skipa á farþegaskipum sem eru 15 m að mestu lengd en minni en 24 m að skráningarlengd. Útbúnaður voru skoðunarhandbækur sem stuðst var við í verkefninu. Markmiðið var að stuðla að auknu samræmi í skoðun umræddra farþegaskipa, bæta öryggi og afla upplýsinga í tengslum við vinnu um gerð nýrra reglugerða, en nokkur skortur er á reglum fyrir farþegaskip af þessari stærð.

Á árinu 2011 voru skoðunarhandbækur fyrir búnaðarskoðun fiskiskipa og annarra skipa uppfærðar, en vinna við það hafði staðið yfir um nokkurt skeið.

Skoðunaraðilar

Skoðunaraðili	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Skoðunarstofur	2.165	2.160	2.135	2.155	2.099	2.064	2079
Siglingastofnun Íslands	31	32	38	31	38	43	45
Bureau Veritas (BV)	8	8	6	7	8	9	7
Germanischer Lloyd (GL)	6	6	7	6	6	6	6
Lloyd's Register of Shipping (LR)	53	49	47	48	47	46	47
Det Norske Veritas (NV)	81	76	76	76	70	69	66
Samtals	2.344	2.311	2.309	2.323	2.268	2.237	2250

Fjöldi skipa og báta.

Skipum á íslenskri aðalskipaskrá fjölgaði um 16 frá árinu 2010. Á árinu 2011 var 41 skip frumskráð og endurskráð, en afskráð skip voru 25.

Þann 1. janúar 2012 voru samtals 1.050 þilfarsskip á skrá og brúttótonnataka þeirra var 206.248 tonn. Opnir bátar voru samtals 1.216 og brúttótonnataka þeirra var 7.233 tonn. Heildar brúttótonnataka skipastólsins hefur því aukist um 3.500 tonn.

Á árinu 2011 urðu mestar breytingar á skráningu fiskiskipa undir 15 brúttótonnum, en þeim fjölgaði úr 1.224 í 1.256. Í þeim flokki voru 15 skip frumskráð, 12 skip endurskráð og 19 skip skráð sem fiskiskip en voru áður skemmtiskip eða skráð til annarrar notkunar. Nokkur fiskiskip voru afskráð eða notkun þeirra breytt, þannig að fjölgun skráðra fiskiskipa undir 15 brúttótonnum var 32 skip.

Hér gefur að líta töflu yfir þróun skipastólsins undanfarin ár:

Tafla um fjölda skráðra skipa og heildarstærð skipastólsins 1. janúar 2004-2012:

Fjöldi og stærð skipa 1. janúar hvers árs	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Þilfarsskip	1.128	1.135	1.128	1.128	1.123	1.072	1.056	1.051	1.050
Brúttótonn	226.081	230.881	219.934	219.180	218.129	201.641	209.085	203.319	206.248
Opnir bátar	1.237	1.209	1.183	1.181	1.200	1.196	1.181	1.199	1.216
Brúttótonn	7.322	7.199	7.020	7.014	7.106	7.123	7.115	7.112	7.233
Heildarfjöldi	2.365	2.344	2.311	2.309	2.323	2.268	2.237	2.250	2.266
Heildarbrúttótonnataka	233.403	238.081	226.954	226.194	225.235	208.764	216.200	210.431	213.481

Áhafnamál og skírteini.

Af öðrum verkefnum á sviði skipamála má nefna útgáfu alþjóðlegra atvinnuskírteina (STCW), þjónustu við mönnunarnefnd fiskiskipa og undanþágunefnd sjómanna og undirbúning og kynningu á laga- og reglugerðasetningu. Um alþjóðasamstarf á sviði siglingamála vísast í kaflann um alþjóðasamstarf.

Á árinu 2011 voru gefin út alþjóðleg atvinnuskírteini (STCW) fyrir 255 einstaklinga, 18 skírteini fyrir atvinnukafara, 9 hafnsögumannsskírteini, tvö skírteini fyrir leiðsögumenn skipa, 13 skírteini fyrir verndarfulltrúa skipa (SSO) og 22 vottorð vegna flutnings á hættulegum efnum (IMDG vottorð). Siglingastofnun gaf einnig 69 bátum leyfi til farþegaflutninga, 7 starfsleyfi fyrir bátaleigur og tvö leyfi til að stunda flúðasiglingar. Útgáfa alþjóðlegra STCW skírteina fer fram skv. gæðastaðli 9001 og er vottuð af Vottun hf. Vottun á annarri skírteinaútgáfu er á undirbúningsstigi.

Frá og með 1. janúar 2008 tók Siglingastofnun við útgáfu allra íslenskra atvinnuskírteina fyrir skipstjórnar- og vélstjórnarmenn, en fram til þess tíma var það á hendi sýslumanna og Tollstjórans í Reykjavík að gefa út slík skírteini. Á árinu 2008 voru gefin út 1300 slík atvinnuskírteini, 1230 árið 2009, 1245 árið 2010 og 1390 árið 2011. Frá og með 1. janúar

2008 urðu skipstjórar á skemmtibátum að vera handhafar sérstaks skipstjórnarskírteinis og voru 100 slík skírteini gefin út af Siglingastofnun árið 2008, 176 skírteini árið 2009, 110 skírteini árið 2010 og 110 árið 2011. Á árinu 2010 hófst útgáfa sérstakra skírteina til starfa við skip- og vélstjórn á björgunarskipum og voru 17 slík skírteini gefin út á árinu 2010 og 7 á árinu 2011. Siglingastofnun veitir fresti þeim sjómönnum sem ekki hafa lokið grunnnámskeiði í öryggisfræðslu hjá Slysavarnaskóla sjómanna og voru 884 slíkir frestir veittir á árinu 2010 og 1290 árið 2011.

Þann 1. nóvember 2010 tóku gildi lög nr. 35/2010 um lögskráningu sjómanna og reglugerð um lögskráningu sjómanna nr. 817/2010 er gerðu skylt að lögskrá alla í áhöfn á öllum skipum sem gerð eru út í atvinnuskyni og eru skráð á íslenska skipaskrá. Árið 2011 var því fyrsta heila árið sem lögskráð var á öll skip sem gerð eru út í atvinnuskyni. Á því ári voru lögskráðir 7.269 sjómenn á 1.443 skip og meðalaldur þeirra var 42 ár. Í töflunni hér að neðan má sjá skiptingu lögskráninga eftir tegund skipa og aldri sjómanna. Samtala sjómanna í skiptingunni eftir skipaflokkum er hærri en fjöldi lögskráðra einstaklinga þar sem sami sjómaður hefur starfað á ólíkum tegundum skipa á sama ári.

	Fjöldi skipa	Sjómenn	Kaflar	Konur	70 ára og eldri	60-69 ára	50-59 ára	40-49 ára	30-39 ára	20-29 ára	15-19 ára	Meðalaldur
Fiskiskip:												
Fiskiskip undir 15 BT	1.065	2.180	2.091	89	120	293	426	475	386	362	111	45
Fiskiskip 15 BT og yfir	240	3.206	3.163	43	19	237	604	778	680	748	138	40
Fiskil-/farþegaskip	14	62	50	12	0	10	10	6	17	12	7	40
Skuttogari	45	1.889	1.851	38	4	136	369	448	450	421	61	41
	1.364	7.337	7.155	182	143	676	1.409	1.707	1.533	1.543	317	
Skráðir í fleiri flokka		-835										
Lögskráðir sjómenn		6.502										42 ár
Önnur skip:												
Eftirlits- og björgunarski	1	18	18	0	0	4	6	3	4	1	0	47
Dráttarskip	9	67	67	0	0	27	21	12	7	0	0	56
Dýpkunar-/sandskip	3	36	36	0	1	11	16	8	0	0	0	55
Farþegaskip	33	311	233	78	10	43	43	51	51	85	28	40
Löðsskip	8	52	52	0	1	20	19	10	1	0	1	57
Oliuskip	1	15	15	0	0	2	7	1	0	5	0	44
Prammi	6	25	25	0	0	6	11	4	3	1	0	52
Rannsóknarskip	6	136	113	23	1	35	35	28	22	14	1	49
Sjómælingaskip	1	6	6	0	0	1	1	2	2	0	0	48
Skólaskip	1	9	8	1	0	0	3	2	3	1	0	44
Varðskip	3	97	91	6	0	14	13	20	23	23	4	41
Vikingaskip	1	3	2	1	0	0	0	3	0	0	0	48
Vinnuskip	7	38	38	0	4	3	11	8	7	3	2	46
	79	813	704	109	17	166	186	152	123	133	36	
Skráðir í fleiri flokka		-46										
Lögskráðir sjómenn		767										45 ár
Samtals öll skip	1.443	7.269										42 ár

Hafnarrikiseftirlit.

Í samræmi við ákvæði Parísarsamkomulagsins (*Paris MOU*) um hafnarrikiseftirlit og ákvæði í ýmsum öðrum alþjóðasamþykktum, sem Ísland á aðild að, var að venju haft eftirlit með erlendum flutninga- og farþegaskipum sem komu til landsins.

Markmiðið með eftirlitinu er að draga úr siglingum svokallaðra undirmálsskipa og hefur þeim fækkað til muna eftir að farið var að banna skipum að koma til hafnar í aðildarríkjum Parísarsamkomulagsins hafi þau ítrekað verið stöðvuð við fyrri skoðanir.

Á árinu 2011 var farin ein skoðunarherferð á vegum hafnarrikiseftirlitsins í tengslum við ástand á burðarvirki skipa og hleðslu þeirra. Herferðin stóð frá 1. september til 30. nóvember. Þessi skoðunarherferð var gerð í samvinnu við Tokyo MOU.

Í maí 2011 var aðalfundur Parísarsamkomulagsins haldinn á Ítalíu.

Tilkynnt var um komur 335 einstakra erlendra skipa til Íslands, sem er fækkun um 16 skip frá árinu 2010. Mörg þessara skipa komu oftast en einu sinni til landsins. Af þessum skipum voru 63 skoðuð. Skipin sem voru skoðuð komu frá 22 þjóðlöndum. Flest voru þau frá Bahamas eða 10, næstflest frá Kýpur eða 7 og síðan Antigua & Barbuda, 6 talsins.

Farbann var lagt á þrjú skip, 128 athugasemdir voru gerðar og 194 athugasemdir teknar út sem gerðar voru af öðrum aðildarríkjum Parísarsamkomulagsins.

Áætlun um öryggi sjófarenda.

Markmið áætlunar um öryggi sjófarenda er meðal annars að treysta öryggi íslenskra skipa og áhafna þeirra sem og farþega á íslenskum skipum og skipum sem sigla í íslenskri efnahagslögsögu, fækka slysum á sjó og draga úr tjóni vegna þeirra. Helstu verkefni áætlunar um öryggi sjófarenda eru menntun og þjálfun sjómanna, útgáfa fræðsluefnis og miðlun upplýsinga, öryggisstjórnun um borð í skipum og rannsókn- og þróunarverkefni.

Siglingastofnun annast framkvæmd áætlunarinnar í samstarfi við verkefnisstjórn en í henni eiga sæti fulltrúar stéttarfélag sjómanna, samtaka útgerða, Slysavarnafélagsins Landsbjargar, Landhelgisgæslu og innanríkisráðuneytis.

Í lok ársins kom út ritið „Slökkvistörf í skipum“ sem er þýðing á bandarískri handbók. Lokafrágangur stendur yfir á útgáfu bókar sem ber heitið „Léttbátar fiskiskipa“.

Verkefnaferli sem tengist innleiðingu öryggisstjórnunarkerfis um borð í fiskiskipum, hófst á árinu. Ákveðið var að fara í samstarf við stærri útgerðarfélög um hvar nýta mætti ISM kóðann sem undirstöðu fyrir öryggisstjórnunarkerfi um borð í stóru fiskiskipi.

Framhald var á vinnu við rannsóknarverkefni um slysaskráningu sjómanna. Samstarfsaðilar Siglingastofnunar í þessu rannsóknarverkefni eru Háskóli Íslands, háskólasjúkrahúsin og aðilar sem tengjast málinu beint eins og Rannsóknarnefnd sjóslysa, Slysaskrá Íslands, Tryggingastofnun ríkisins og aðilar úr verkefnisstjórn áætlunarinnar.

Verkefni áætlunarinnar voru kynnt í sjómannablöðum víða um land.

Dauðaslys á fiskiskipum 1998–2011.

Skipst. / ár	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Skip <12 m	1	2	1				1			3		1	1	
Skip 12-24 m				3	2									
Skip >24 m				4			1	1	2	1				
Samtals	1	2	1	7	2	1 ¹	2	1	2	4	0	1	1	0

¹ Skipverji druknaði á óskræðum þangskurðarpramma.

Fiskiskip sem fórust 1998–2011.

Skipst. / ár	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Skip <12 m	3	3	8			4	3	3			1			1
Skip 12-24 m			1	1	3		4	1	1					
Skip >24 m			1	2	1	3	1							
Samtals	3	3	10	3	4	7	8	4	1	0	1	0	0	1

Tilkynnt slys til Tryggingastofnunar 1998–2011.

Ár	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Fjöldi	378	381	361	348	413	379	309	366	266	423	290	238	279	251

Heildarkostnaður vegna áætlunar um öryggi sjófarenda árið 2011 var 20,5 millj. kr.

Hafnir, líkantilaunir og grunnkort.

Á vegum Siglingastofnunar er á hverju ári unnið að rannsóknum á öldufari og jarðvegsrannsóknum í höfnum, gerð líkantilauna og grunnkorta af höfnum, ásamt rannsóknum sem tengjast sjóvörnum.

Frá árinu 2009 fram á mitt ár 2010 var unnið við að kanna möguleika á stórskipahöfn norðan á Eiðinu í Vestmannaeyjum, þar sem gert var ráð fyrir að gámaskip allt að 200 m að lengd gætu athafnað sig og öðrum möguleikum á að stækka höfnina enn frekar. Niðurstöðurnar voru þær að hagkvæmast væri að byggja um 310 m langan brimvarnargarð, um 620.000 m³, með 200 m löngum kanti innan á, auk dýpkunar í -12 m dýpi, um 100.000 m³/27.000 m².

Grunnkort hafna voru uppfærð, sett í samræmt hnitakerfi, ISN-93, nýjustu dýptarmælingar settar saman og ný hafnarmannvirki færð inn á grunna.

Hafnasvið fær til umsagnar frá Skipulagsstofnun, sveitarfélögum og aðilum á þeirra vegum ýmis skipulagsmál á hafnarsvæðum og vegna bygðar á strandsvæðum.

Stofnunin tók þátt í vinnuhópi á vegum PIANC um framsetningu leiðbeininga um hönnun á litlum og meðalstórum gámahöfnum.

Vegna óska um líkantilaunir af Akraneshöfn var unnin ýmis konar undirbúningsvinna.

Unnið var að öldufarsreikningum fyrir Flatey á Breiðafirði í tengslum við tillögur að smábátahöfn.

Vegna stækkunar á viðlegurými í bátakvinni á Borgarfirði eystra var sett upp reiknilíkan fyrir öldur og sog og kannað hvernig best mætti auka kyrrð í höfninni.

Í tengslum við strandvarnir í Vík í Mýrdal var strandrofið krufið til mergjar með hjálp reiknilíkana fyrir öldu og sandflutninga. Niðurstaðan varð tillaga að byggingu sandfangara þvert á ströndina en áður höfðu verið uppi áætlanir um strandvarnir langs eftir fjörunni.

Á alþjóðlegu strandverkfræðiráðstefnunni 32nd *International Conference on Coastal Engineering* var haldin fyrirlestur um verkefni sem Siglingastofnun var að vinna að í Vestur-Ástralíu „*An Icelandic-type berm breakwater for the Oakajee port project in Western Australia*“.

Rannsóknir og þróun.

Heildarkostnaður við rannsókn- og þróunarsvið Siglingastofnunar Íslands var 73,4 millj. kr. árið 2011. Þessi kostnaður var að stærstum hluta fjármagnaður með framlögum úr ríkissjóði en einnig með sértekjum. Með rannsóknum er átt við öflun ýmissa grunnupplýsinga, mælingar og rannsóknir sem stuðla að öryggi sjófarenda og réttum ákvörðunum við val á lausnum við mannvirkjagerð.

Við hafna- og strandrannsóknir var unnið áfram að rannsóknum á öldufari og efnisburði við Bakkafjöru. Unnið var að öldufarsrannsóknum við Breiðamerkurlón vegna strandrofs og hugsanlegrar nýrrar innsiglingar um Hornafjarðarós. Starfsmenn tóku þátt í norrænu rannsóknasamstarfi um áhrif loftlagsbreytinga á strendur, sem styrkt er af norrænu ráðherranefndinni. Kennsla í strand- og hafnarverkfræði á meistarastigi við Háskóla Íslands er í höndum starfsmanna Siglingastofnunar. Heildarkostnaður vegna hafna- og strandrannsókna árið 2011 var 26,4 millj. kr.

Umhverfisrannsóknir fólust meðal annars í áframhaldandi þróun upplýsingakerfisins um veður og sjólag og þróun ölduspálíkans í Faxaflóa og umhverfis Vestmannaeyjar og Landeyjahöfn. Haldið var áfram við gerð reklíkans fyrir olíu og báta. Unnið var áfram að undirstöðurannsóknum á sjólagi.

Siglingastofnun hefur tekið þátt í starfi vinnuhóps Norðurskautsráðsins við áhættumat siglinga á Norðurslóðum, AMSA (*Arctic Marine Shipping Assessment*) sem er á vegum starfshóps ráðsins um verndun hafsvæða Norðursins, PAME (*Protection of the Arctic Marine Environment*) þar sem Siglingastofnun er einnig þátttakandi.

Hafin var vinna við gerð skýrslu um Ísland og heimskautasiglingar, tækifæri og álitaefni, sem unnin er af ráðgjafa og starfsmönnum Siglingastofnunar.

Heildarkostnaður við umhverfisrannsóknir árið 2011 var 10,5 millj. kr.

Rannsóknarnefnd sjóslysa sendir Siglingastofnun tillögur í öryggisátt sem stofnunin vinnur úr og afgreiðir á lögbundinn hátt.

Rannsóknarverkefni um loftgæði um borð í skipum tengist mælingum í vélarúmi skipa og þá sérstaklega á magni smurolúþoku í vélarúminu. Framhald var á mælingum í skipum sem höfðu hreinsibúnað sem Siglingastofnun hefur átt þátt í að þróa sem og skipum sem hafa engan hreinsibúnað.

Unnið er að greiningu verkefnanna um ofhleðslu smábáta og loftflæði til aðalvéla.

Áframhald er á verkefninu um umhverfissvæna orkugjafa þar sem aðallega var skoðuð ræktun á vetrarrepju hér á landi til bíódisilframleiðslu. Uppskeyra ársins 2011 var ásætlanleg þrátt fyrir mjög óhagstætt vor og lágt hitastig fram í miðjan maí. Niðurstöður ræktunarinnar sýna enn að útkoman er á margan hátt betri hérlandis en í Norður-Evrópu. Því hefur verkefnið vakið verðskuldaða athygli og margir sýnt því töluverðan áhuga.

Verkefnið um afgashreinsun hefur aðstöðu hjá Orkuveitu Reykjavíkur á Nesjavöllum. Þar hefur Siglingastofnun verið boðið upp á vélbúnað sem nýtist ákjósanlega til rannsókna á hreinsun á afgasi og þá sérstaklega sótögnum. Búnaðurinn er í húsnæði við hliðina á vélbúnaðinum. Stefnt er að því að hreinsa afgasið einnig af koltvísýringi og brennisteini í gegnum hreinsibúnaðinn.

Í byrjun ársins varð Ísland fullgildur aðili að MARTEC II (*Maritime Technologies*) verkefni Evrópusambandsins um öryggi skipa og öryggi í siglingum. Fulltrúar Siglingastofnunar sóttu þar fundi um rannsóknir sem lúta að öryggismálum sæfarenda.

Heildarkostnaður vegna skiparannsókna árið 2011 var 16,0 millj. kr.

Kostnaður við rannsóknarverkefni árið 2011.

	Millj. kr.
Kennsla í strandverkræði	2,4
Rannsóknir á rofi	0,5
Rannsóknir á ferjulægi við Bakkafjöru	20,3
Rannsóknir á rofi við Breiðamerkurlón	0,9
Rannsóknir á Hornafjaðarösi	2,4
Norrænt samstarf	1,3
Undirstöðurannsóknir á sjólagi	3,7
Upplýsingakerfi fyrir sjófarendur	2,6
Könnun á sjávarflóðum	0,2
Norð austurleið (PAME og AMSA)	2,1
Reklíkan olíu, báta og hafiss	0,2
Eigin skoðun skipa	0,8
Rannsóknir og skipatækni	2,0
Hróðunar- og hreyfímælingar í skipum	0,0
Loftgæði í skipum	1,5
Afgashreinsun í skipum	3,4
Umhverfissvænir orkugjafar í skipum	8,0
Veðar og orkugreining	1,3
MARTEC	-2,1
Kennslubók í siglingafræði	1,4
Samtals	52,9

Rannsóknir sjóslysa.

Samkvæmt lögum um rannsóknir sjóslysa, nr. 68/2000, er það m.a. hlutverk Siglingastofnunar að taka til formlegrar afgreiðslu tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt og gera nefndinni grein fyrir þeim úrbótum sem stofnunin leggur til að gerðar verði. Samkvæmt reglugerð nr. 133/2002 ber Siglingastofnun að eiga frumkvæði að sérstökum aðgerðum séu þær taldar nauðsynlegar.

Eftirfarandi mál var formlega afgreitt til rannsóknarnefndar sjóslysa á árinu 2011:

Nr. 045/09 (Börkur frændi (sknr. 1516, fær á sig sjó og hvolfir, einn skipverji ferst).

Afgreiðslu mála til rannsóknarnefndarinnar má finna á vefsíðu Rannsóknarnefndar sjóslysa sem og í árskýrslum nefndarinnar ár hvert.

Siglingavernd (skipa- og hafna- og farmvernd).

Árið 2011 voru 25 hafnir (rekstraraðilar) með 85 vottaðar hafnaraðstöður á Íslandi.

Siglingastofnun gerði í samstarfi við embætti Tollstjóra úttekt á fjórum höfnum og 16 hafnaraðstöðum á árinu. Tvö skip sem þurfa að uppfylla kröfur um siglingavernd voru skráð á Íslandi árið 2011 og var gerð úttekt á þeim báðum á árinu.

Í samstarfi við ríkislögreglustjóra og Tollstjóra hélt Siglingastofnun þrjú námskeið fyrir hafnargæslumenn og eitt námskeið fyrir verndarfulltrúa skipa og útgerðarfélaga. Alls sóttu 33 námskeið fyrir hafnargæslumenn og 13 hlutu tilnefningu sem verndarfulltrúar skipa og útgerðarfélaga.

Samkvæmt Evróputilskipun 2005/65/EB um að efla hafnarvernd er ætlast til að gert sé áhættumat vegna siglingaverndar fyrir hverja höfn í heild sinni en ekki eingöngu fyrir hverja hafnaraðstöðu fyrir sig eins og Evrópureglugerð nr. 725/2004 um að efla vernd skipa og hafnaraðstöðu mælir fyrir um. Eftirlitsstofnun EFTA (*EFTA Surveillance Authority*), sem hefur eftirlit með framkvæmd siglingaverndar á Íslandi, hefur túlkað tilskipun 2005/65/EB á þann veg að sömu kröfur eigi að gilda um allar hafnir óháð stærð og umfangi starfsemi þeirra. Þannig eigi sömu kröfur við um litlar hafnir á Íslandi með örfáar skipakomur á hverju ári og um mjög stórar hafnir eins og t.d. Rotterdam-höfn með gífurlega skipaumferð. Að kröfu Eftirlitsstofnunar EFTA var gert áhættumat árið 2011 fyrir allar hafnir á Íslandi sem hafa vottun Siglingastofnunar um að ein eða fleiri hafnaraðstöður uppfylli kröfur siglingaverndar. Haldinn var kynningarfundur fyrir verndarfulltrúa hafna um gerð áhættumats fyrir hafnir í samræmi við Evróputilskipun 2005/65/EB þar sem kröfur Eftirlitsstofnunar EFTA voru jafnframt kynntar. Í framhaldi af því var gert áhættumat fyrir hverja einstaka höfn samkvæmt leiðbeiningum frá Siglingastofnun.

Siglingastofnun tekur þátt í fundum og alþjóðlegu samstarfi vegna siglingaverndar, m.a. hjá Evrópusambandinu og á árlegum Norðurlandafundum. Árið 2011 tók Siglingastofnun þátt í tveimur fundum hjá MARSEC nefnd Evrópusambandsins og einum Norðurlandafundi vegna siglingaverndar er haldin var í Svíþjóð. Einnig var sótt ráðstefna á vegum MARSEC þar sem fjallað var um úttektir á siglingavernd aðildarlandanna. Siglingastofnun á jafnframt samskipti og samvinnu við ýmsar íslenskar og erlendar stofnanir varðandi málefni er tengjast siglingavernd.

Eftirlitsmenn frá Eftirlitsstofnun EFTA komu til landsins í september og gerðu úttekt á siglingavernd í Grundarfjarðarhöfn, Ísafjarðarhöfn og Akureyrarhöfn.

Í júní 2011 komu fulltrúar frá bandarísku strandgæslunni, *U.S. Coast Guard* og kynntu sér Siglingastofnun og siglingavernd í nokkrum höfnum.

Vaktstöð siglinga.

Vaktstöð siglinga var sett á fót með lögum nr. 41/2003. Siglingastofnun hefur fjárhagslegt og faglegt eftirlit með rekstrinum og sinnir samskiptum við stjórnvöld vegna verkefna vaktstöðvarinnar og alþjóðlegs samstarfs, svo sem samstarfs við Alþjóðasiglingamálastofnunina, IMO og Siglingaöryggisstofnun Evrópu, EMSA. Með sérstökum þjónustusamningi frá 8. janúar 2010 fól Siglingastofnun Íslands Neyðarlínunni ohf að annast daglegan rekstur Vaktstöðvarinnar. Landhelgisgæslan leggur til starfsmenn sem sinna vöktun í Vaktstöðinni.

Hlutverk Vaktstöðvar siglinga er að fylgjast með allri umferð á sjó í lögsögu landsins og vera miðstöð upplýsinga fyrir skipaumferð í íslensku efnahagslögsögunni og halda utan um siglingar erlendra skipa sem koma til landsins sem og siglingar íslenskra skipa. Á árinu 2010 var tilkynningakerfi um komur skipa og flutning hættulegra efna, *SafeSeaNet*, í fullum rekstri. Í notkun í Vaktstöð siglinga eru nú, auk *SafeSeaNet*, upplýsingakerfi Siglingaöryggisstofnunar Evrópu *SSN Geographical Information System* en það er landfræðilegt viðmót sem heldur utan um siglingar skipa og flutning hættulegra efna í Evrópu og LRIT (*Long Range Identification and Tracking*), sem er tilkynningakerfi kaupskipa innleitt af IMO, Alþjóðasiglingamálastofnuninni.

3.1.3 Stofnkostnaður.

Vitar og leiðsögukerfi

Stofnkostnaður á árinu 2011 var 24 millj. króna og var varið til innkaupa og uppsetningar á AIS búnaði, kaupa á ljósduflum, öldumælíbúnaði o.fl.

Hafnarframkvæmdir.

Í þessari skýrslu er að finna stuttar lýsingar á ríkisstyrktum hafnarframkvæmdum árið 2011 á hverjum stað fyrir sig og fjárveitingar til hafnarframkvæmda og ráðstöfun þeirra í töflum I–VI. Einnig er fjallað um varnir gegn landbroti af ágangi sjávar og greint frá verkum sem unnin hafa verið í höfnum án ríkisstyrkja.

Í töflu koma fram þeir fjármunir sem varið var til ríkisstyrktra framkvæmda við hafnir á árinu 2011. Til samanburðar eru tölur fyrra árs:

	2010 millj. kr.	2011 millj. kr.
Ríkisstyrktar hafnarframkvæmdir	1.876,3	1.097,4
<i>þar af Landeyjahöfn</i>	1.328,6	502,0
Ferjubryggjur	0,6	3,8
Lendingabætur	0,1	0
Samtals	1.877,	1.101,2

Ríkisstyrktar hafnarframkvæmdir.

Snæfellsbær.

Arnarstapi: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir, sjá kafla um óstyrkhæfar hafnarframkvæmdir á Arnarstapa og Ólafsvík.

Rif: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Ólafsvík: Endurbygging grjótvarnar á Suðurgarði, lokið var við uppgjör við verktaka.

Í júní var boðin út breikkun þekju við Suðurpil og bygging masturshúss. Samhliða bauð hafnarsjóðurinn út endurbyggingu á núverandi bryggjuþekju við Suðurpil og endurbyggingu á bryggjuþekju á Arnarstapa. Fjögur tilboð bárust og var samið við lægstbjóðanda Þ.G Þorkelsson ehf sem bauð kr. 37.447.947,- í heildarverkið eða 71,6% af kostnaðaráætlun. Styrkhæfur hluti verksins fólst í að breikka þekjuna úr 11 í 20 m, steypa rafmagns- og vatnshús og ganga frá lögnum í bryggjuna. Verkið hófst í byrjun september, því var ekki lokið um áramót.

Framkvæmdakostnaður: 30,0 millj. kr.

Grundarfjörður.

Í hafnaáætlun var framkvæmd við endurbyggingu á um 40 m kafla efst við Norðurgarð. Grundarfjarðarhöfn óskaði eftir að í stað þess yrði farið í uppbyggingu smábátaaðstöðu og samþykkti innanríkisráðuneytið þessa breytingu frá áætlun með bréfi 9. mars 2011.

Stækkun smábátaaðstöðu í Grundarfirði var boðin út í júní og samið við Tígur ehf um framkvæmdina. Tígur ehf bauð lægst í verkið, kr. 27.472.368,- sem var 82,1% af kostnaðaráætlun, en alls bárust 5 tilboð. Í verkinu fólst að dýpka svæði í -3,0 m, 4.130 m³, og uppsetningu á 50 m flotbryggju með landstöpli og landgangi. Efni úr dýpkun var sett í landfyllingu ofan við flotbryggjuna. Verkinu lauk í desember nema yfirborðsfrágangi.

Framkvæmdakostnaður: 30,4 millj. kr.

Stykkishólmur.

Unnið var við stækkun smábátaviðlegu. Verkið var boðið út í febrúar og í framhaldi samið um framkvæmd þess við Skipavík ehf í Stykkishólmi. Sex aðilar sendu inn tilboð en Skipavík átti lægsta boð, kr. 15.845.850 sem var 67% af kostnaðaráætlun. Í verkinu fólst að útvega nýja 50 m langa og þriggja m breiða flotbryggju ásamt landgangi og setja niður við núverandi stöpul. Flotbryggja sem þar var fyrir var færð að nýjum stöpli sem steypur var um

42 m austar á fyllingunni sunnan Súgandiseyjar. Nýja bryggjan veitir skjól fyrir þær flotbryggjur sem innar eru (öldubrjótur) jafnframt því að vera viðlega. Verkinu lauk í september. Heildargreiðsla til verktaka varð kr. 16.846.220,-. Utan við útboðsverkið var raflögn og lýsing á flotbryggjuna.

Framkvæmdakostnaður: 21,4 millj. kr.

Búðardalur.

Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Reykhólar.

Að undangenginni verðkönnun var samið við Rafsel ehf í Búðardal um uppsetningu á garðsendaljósi á nýja skjólgarðinn og lagningu rafstrengs að því. Verkið var unnið í febrúar. Samningsverð kr. 1.527.369,-. Heildargreiðsla til verktaka varð kr. 1.771.640,-.

Framkvæmdakostnaður: 2,9 millj. kr.

Vesturbyggð.

Brjánslækur: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Patreksfjörður: Áfram var haldið endurbyggingu á um 308 metra löngu stálþili, verki sem hófst árið 2008 þegar stálþilsefnið var keypt. Í nóvember 2010 var samið við Stálborg ehf um lagnir og þekju við þilið. Upphæð verksamnings var kr. 86.844.770,-. Verkið felst í að byggja þrjú rafmagns- og vatnshús, leggja ídráttarrör og smíða 5 rafmagnsbrunna, leggja vatnslagnir og tengja 6 vatnsúttaksbrunna, leggja frárennislislagnir og undirbyggja og steypa 5.800 m² þekju. Verklok voru áætluð 15. ágúst 2011 en verkið hefur tafist og lauk ekki á árinu.

Bíldudalur: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Framkvæmdakostnaður: 88,6 millj. kr.

Tálknafjörður.

Unnið var að endurbyggingu Gömlu bryggju sem fólst í að reka á niður um 140 m þil utan um elsta hluta hennar. Stálþil af gerð AZ18, sem Íslenskir aðalverktakar höfðu fjarlægð úr grunni tónlistarhússins Hörpu, var keypt til verksins og stálþilsfestingar frá G Arasyni. Rekstur þils, fylling og kantsteypa var boðin út í júlí. Fjögur tilboð bárust og var gengið til samninga við lægstbjóðanda, Íslenska gámafélagið ehf. Upphæð verksamnings var kr. 59.936.560,- eða 90,6% af kostnaðaráætlun. Í verkinu felst að reka niður 120 stálþilspölur og ganga frá festingum, fylla í þilið um 3.400m³, steypa kant 151m og byggja rafmagns- og vatnshús. Hönnunardýpi við þilið er -6,0 m. Í verkinu kom í ljós að færa þurfti þilið utar, um 7,5 m, vegna klappar í botni og við það mun efnismagn í fyllingu aukast. Samið er við verktakann um viðbótarverk sem felast í að leggja rör fyrir vatn og rafmagn, byggja tvo rafbrunna og koma fyrir og tengja tvo vatnsúttaksbrunna. Verkinu lauk ekki á árinu.

Framkvæmdakostnaður: 69,7 millj. kr.

Bolungarvík.

Í hafnaáætlun 2009-2012 var gert ráð fyrir að á árinu 2011 hæfist endurbygging 78 m stálþils við fremri hluta Brjótins. Lítils háttar var unnið við undirbúning en vegna breyttra aðstæðna óskuðu heimamenn eftir að fresta þessu verkefni en fá í staðinn heimild fyrir ríkisstyrk í þrjú smærri verk. Talin var nauðsyn á að endurbyggja brimvörn efst við Brjótinn og þá hagkvæmt að flýta gerð öldudempandi fláa innan hafnar og vinna þessi grjótverk samhliða. Þá er þörf á meira viðlegurými smábáta og var óskað eftir heimild til að lengja flotbryggju. Innanríkisráðuneytið heimilaði þessar breytingar frá áætlun með bréfi 12. mars 2011.

Endurbygging brimvarnar við Brjót og öldudempandi flái ásamt sjóvörn var boðin út um miðjan júlí og bárust fjögur tilboð, öll undir kostnaðaráætlun. Verksamningur var gerður við lægstbjóðanda, Þotuna ehf, að upphæð kr. 10.892.150,- eða um 45,2% af áætlun. Í verkinu fólst að gera öldudempandi fláa á 65 m kafla innan við Brjót og endurbyggja brimvörn utan á

Brjótum á 75 m kafla næst landi. Þá átti að endurgera 75 m af sjóvörn sem er í framhaldi af brimvörninni. Vinna við öldudempandi fláa og endurbyggingu brimvarnar samkvæmt útboðinu var langt komin um áramót en áformað er að stækka verkið nokkuð frá því sem þar var gert ráð fyrir. Verður því lokið á árinu 2012.

Syðri flotbryggjan innan við Lækjarbryggju var lengd um 20 m. Samið var við Króla ehf um kaup og uppsetningu á 20 m steypri floteiningu ásamt landgangi. Ennfremur var keypt af Króla ehf 3x8 m EuroDock floteining sem sett var niður við Lækjarbryggju. Framkvæmdum við flotbryggjur lauk í júní.

Framkvæmdakostnaður: 22,4 millj. kr.

Ísafjarðarbær.

Þingeyri: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Flateyri: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Suðureyri: Í desember 2010 var boðin út dýpkun innsiglingar að Suðureyri samhliða dýpkun við Mávagarð á Ísafirði. Tvö tilboð bárust, bæði talsvert yfir kostnaðaráætlun og var þeim hafnað. Í framhaldi var gengið til samninga við Björgun ehf sem átti lægra tilboðið. Dýpka átti innsiglinguna á Suðureyri í 5,0 m dýpi og breikka í 40 m, magn um 10.500 m³. Verksamningur fyrir þetta verk var að upphæð kr. 10.248.000,-. Dýpkun lauk í júní. Magnið reyndist meira en áætlað var eða 13.600 m³. Greiðsla til verktaka varð 13,1 millj. kr. Efninu var dælt upp í landfyllingu í kverkina utan við Brjótinn. Viðbótarkostnaður við að ganga þar frá efninu nam um 2,4 millj. kr.

Ísafjörður: Geirnaglinn ehf lauk í mars samningsverki frá árinu 2010 við 60 m stálþilsbakka, Mávagarð. Verkið fólst í þilrekstri, fyllingu og uppsteypu bryggjukants með pollum og friholtum. Heildargreiðsla til verktaka nam kr. 27.890.800, þ.e. um 5% umfram samningsverð. Skýrist sú hækkun aðallega af viðbótarverkum vegna erfiðleika í þilrekstri. Utan við útboðsverkið var rúmlega 9,6 millj. kr. kostnaður við vinnslu og ámokstur á um 8.800 m³ af fyllingarefni í bergnámu í Dagverðardal sem KNH ehf hefur umráðarétt yfir. Leitað var tilboða í eftirlit hjá tveim verkfræðistofum á Ísafirði og samið við Tækniþjónustu Vestfjarða sem bauð hagstæðari kjör. Umsjón með verkinu hafði Siglingastofnun.

Samið var við Björgun ehf um dýpkun, sjá Suðureyri. Dýpka átti um 36.000 m³ á svæði frá nýja stálþilinu, Mávagarði, yfir að Sundabakka. Verksamningur fyrir þetta verk var kr. 22.624.632,-. Dýpkun lauk í júní. Magnið reyndist meira en áætlað var eða 39.200 m³. Greiðsla til verktaka varð um 29 millj. kr. Efninu var dælt upp í landfyllingu utan við Mávagarð og fyrir innan nýja stálþilið.

Framkvæmdakostnaður: 72,9 millj. kr.

Súðavík.

Að undangenginni verðkönnun var samið við Vestfirska verktaka ehf um að steypa upp-tökubraut fyrir smábáta. Samningsverð kr. 4.750.200,-. Í verkinu fólst að undirbyggja og steypa 5x25 m braut sem staðsett er við planið sunnan Frosta. Verkið var unnið í september-október og varð greiðsla til verktaka um 5,46 millj. kr. Hækkun frá samningsverði skýrist af magnaukningu.

Framkvæmdakostnaður: 7,5 millj. kr.

Norðurfjörður.

Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Drangsnæs.

Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Hólmavík.

Á Hólmavík var í samgönguáætlun 2009–2012 gert ráð fyrir að endurbyggja stálþil á árinu 2012 en heimamenn óskuð eftir að verkinu yrði flýtt. Að fenginni umsögn hafnaráðs var samþykkt að hefja framkvæmdir við að ramma um 129 m þil utan um bryggjuhausinn.

Stálþil af gerð AZ18, sem Íslenskir aðalverktakar höfðu fjarlægt úr grunni tónlistarhússins Hörpu, var keypt til verksins og stálþilsfestingar frá G. Arasyni. Rekstur þils, fylling og kantsteypa var boðin út í júlí. Þrjú tilboð bárust og var gengið til samninga við lægstbjóðanda, Ísar ehf. Upphæð verksamnings kr. 35.936.300,- eða 62,6% af kostnaðaráætlun. Í verkinu felst að reka niður 98 stálþilsplötur og ganga frá festingum, fylla í þilið um 2.700m³, steypa 125 m langan kant og flytja ljósamasturshús. Hönnunardýpi við þilið er -5,5 til -6,0 m. Verktaki hóf framkvæmdir í byrjun september. Verkinu lauk ekki á árinu.

Framkvæmdakostnaður: 59,6 millj. kr.

Hvammstangi.

Engar ríkistyrktar framkvæmdir.

Blönduós.

Engar ríkistyrktar framkvæmdir.

Skagaströnd.

Þar var unnið við endurbyggingu á brimvörn Útgarðs. Verkið var boðið út í júní og bárust þrjú tilboð. Samið var við lægstbjóðanda, Norðurtak ehf á Sauðárkróki. Upphæð verksamnings var kr. 4.626.500,-, þ.e. 40% af kostnaðaráætlun. Í verkinu fólst að endurraða brimvörn vestan á Útgarði á um 28 m kafla og bæta í hana um 840 m³ af flokkuðu grjóti, 2–12 tonn. Ennfremur að hækka grjótvörtna á móts við Miðgarð með 465 m³ grjóts. Vegna hagstæðs tilboðs verktaka var ákveðið að semja um viðbótarverk sem fólst annarsvegar í að setja sprengdan kjarna á um 55 m kafla meðfram austurhlið Útgarðs og hins vegar að setja 840 m³ af stórgryti utan á Spákonufellsey. Heildarmagn af flokkuðu grjóti og sprengdum kjarna í verkið, um 4.000 m³, var tekið úr bergnámu í Hvammskotsbruna í landi Steinnyjarstaða. Verki lauk í byrjun september. Greiðsla til verktaka varð með viðbótarverkum um 14,7 millj.kr.

Framkvæmdakostnaður: 18,0 millj. kr.

Skagafjörður.

Sauðárkrókur: Þar var áætlað að lengja svonefndan sandfangara sem byggður er norðaustast á eyrinni til varnar sandburði inn höfnina. Byrjað var á sandvarnargarði á þessum stað um miðja síðustu öld og hann lengdur í áföngum eftir því sem efni barst að. Undanfarin 36 ár hefur garðurinn verið lengdur 6 sinnum um 30–35 m í hvert skipti, síðast 2005. Nú voru uppi efasemdir um að frekari lenging skilaði tilætluðum árangri, jafnvel talið að hún gæti valdið því að meira efni bærist að innsiglingunni. Ákveðið var þó að fara í verkið eins og áætlað var en að fylgst yrði með áhrifum á efnisburðinn næstu ár með því að dýptarmæla reglulega. Lenging sandfangarans var boðin út um miðjan september ásamt sjóvörn við Hraun á Skaga. Fjögur tilboð bárust og var gengið til samninga við Norðurtak ehf og Króksverk ehf sem buðu lægst í bæði verkin kr. 18.794.500,-, þ.e. 76% af kostnaðaráætlun. Hluttur sandfangarans nam 80% af tilboðsupphæðinni. Verkið var skammt á veg komið í lok ársins 2011.

Hofsós: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Framkvæmdakostnaður: 4,8 millj. kr.

Fjallabyggð.

Siglufjörður: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir, sjá kafla um óstyrkhæfar hafnarframkvæmdir.

Ólafsfjörður: Þar var viðhaldsdýpkun í innsiglingu og höfn á áætlun 2012 en 2. mars 2011 strandaði frystitogarinn Mánaberg í innsiglingunni og í framhaldi af þeim atburði fóru heimamenn fram á að verkinu yrði flýtt. Að fenginni umsögn hafnaráðs var verkið boðið út í ágúst. Þrír aðilar buðu í verkið, lægst 139,9% af kostnaðaráætlun og var öllum hafnað. Magnið var síðan endurskoðað og leitað tilboða að nýju. Tvö tilboð bárust og samið var við Björgun ehf sem átti lægra tilboðið, kr. 31.922.000,- sem var 106,5 % af kostnaðaráætlun.

Verkið hófst í ágúst og verklok voru í október. Magnið sem samþykkt var er 26.800 m³ og greiðsla til verktaka vegna dýpkunar var kr. 32.058.000,-.

Framkvæmdakostnaður: 39,2 millj. kr.

Dalvíkurbyggð.

Dalvík: Lokið var frágangi og úttekt á nýju ferjubryggjunni í Dalvíkurhöfn en framkvæmdir við hana hófust árið 2009.

Viðhaldsdýpkun í innsiglingu og höfn er á áætlun 2012 en eftir að togari tók þar niðri var ákveðið að dýptarmæla og hefja undirbúning að dýpkun.

Árskógssandur: Engar ríkistyrktar framkvæmdir.

Framkvæmdakostnaður: 1,3 millj. kr.

Hafnasamlag Norðurlands.

Hjalteyri: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Akureyri: Í október árið 2010 var boðin út þekja og lagnir á Oddeyrarbyggju og samið við lægstbýððanda Sigurð Björgvin Björnsson á Akureyri. Samningsverð kr. 25.371.000,- var 79% af kostnaðaráætlun. Verkið fólst í vatnslögnum, idráttarlögnum fyrir rafmagn, uppsetningu ljósamasturs og steypu 1.711 m² þekju. Verk hófst ekki fyrr en í febrúar 2011. Lokaúttekt var gerð 30. júní. Nokkur aukaverk voru unnin af verktaka, aðallega í tengingu við gömlu þekjuna sem er um 70 cm lægri. Heildargreiðsla til verktaka með viðbótarverkum var um 27,9 millj. kr. Eftir er að ljúka raflögnum við bryggjuna

Framkvæmdir við Ísbryggju ÚA áttu að hefjast á árinu samkvæmt hafnaáætlun. Unnið var að hönnun og undirbúningi verksins. Keypt var og flutt á staðinn stálþilsefni úr grunni tónlistarhússins Hörpu í Reykjavík sem nota á í bakþil staurabryggju og stálþilsefningar frá G. Arasyni.

Grimsey: Unnið að lokafrágangi við skutrampa ferjunnar, m.a. friholt, grjótláa og stálhlífðarplötu undir skuthlerann á ferjunni.

Frestað var framkvæmdum við styrkingu grjótvannar utan á hafnargarðinn í Grimsey. Fyrirhugað er að bjóða verkið út á árinu 2012 samhliða grjótvarki í Ólafsfirði.

Framkvæmdakostnaður: 45,8 millj. kr.

Norðurþing:

Húsavík: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir, sjá kafla um óstyrkhæfar hafnarframkvæmdir.

Kópasker: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir

Raufarhöfn: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir

Langesbyggð.

Þórshöfn: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir

Bakkafjörður: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Vopnafjörður.

Endurbygging trébryggju við Ásgarð átti samkvæmt samgönguáætlun 2009-2012 að koma til framkvæmda á árinu 2011. Lítils háttar var unnið við undirbúning en heimamenn tóku ákvörðun um að fresta verkinu fram á árið 2012.

Framkvæmdakostnaður: 0,1 millj. kr.

Borgarfjörður eystri.

Ylur ehf á Egilsstöðum lauk í mars við byggingu á tunnu við enda Hólmagarðs og smíði á 28 m langri viðlegubryggju ásamt dýpkun við bryggjuna. Unnið var samkvæmt verksamningi sem gerður var eftir útboð í október 2010.

Framkvæmdakostnaður: 16,7 millj. kr.

Seyðisfjörður.

Lokið var endurbyggingu trébryggju við frystihús, frágangi á raflögnum o.fl.

Við Strandarbakka var unnið við uppsetningu á fríholtum sem keypt voru á síðasta ári. Verkið var boðið út í apríl. Tvö tilboð bárust, samið var við lægstbjóðanda PG stálsmiði ehf. Samningsverðið 3.392.746,- var 109% af kostnaðaráætlun. Verkið hófst í ágúst og lauk í september. Settir voru á bryggjukantinn sjö fenderar frá Fender Team AG, Danmörku. Heildargreiðsla til verktaka í verklok var 4.068.664,- kr.

Framkvæmdakostnaður: 6,2 millj. kr.

Fjarðabyggð.

Sjá einnig kafla um óstyrkhæfar hafnarframkvæmdir

Mjólfjörður: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Neskaupstaður: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Eskifjörður: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Reyðarfjörður: Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Fáskrúðsfjörður: Fram för viðgerð á löndunarbyggju við bræðslu þar sem skolað hafði undan landvegg. Hafnarstjórn Fjarðabyggðar óskaði eftir að Siglingastofnun tæki þátt í kostnaði þar sem bryggjan er nýleg. Að fenginni umsögn hafnaráðs samþykkti Siglingastofnun að greiða 40% af viðgerðarkostnaði.

Stöðvarfjörður: Fjarðarverk ehf lauk við að klæða innan á gömlu steinbyggjuna með harðviði samkvæmt samningi sem gerður var undir lok síðasta árs. Að fenginni umsögn hafnaráðs var samþykkt í september 2010 að úthluta af óskiptri fjárveitingu ríkisstyrk að upphæð þrjár millj. kr. í þetta verkefni.

Framkvæmdakostnaður: 6,3 millj. kr.

Breiðdalsvík.

Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Djúpivogur.

Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Höfn í Hornafirði.

Þar var unnið að venjubundinni viðhaldsdýpkun hafnarinnar og alls teknir 71.609 m³ af efni úr höfninni.

Í maí var gerð upp viðhaldsdýpkun ársins 2010 við Trölla ehf. Dælt var samkvæmt eldri samningi 25.414 m³ af efni.

Í mars var boðin út viðhaldsdýpkun Hornafjarðarhafnar til tveggja ára m.v. 25.000 m³ efnismagn á ári. Tvö tilboð bárust. Íslenska gámafélagið ehf var lægstbjóðandi, bauð kr. 43.950.000,-, sem var 113% af kostnaðaráætlun. Íslenska gámafélagið ehf dró tilboð sitt til baka. Var því gerður verksamningur til tveggja ára við hitt fyrirtækið sem bauð í verkið, Dýpkunarfélagið Trölla ehf. Samningsupphæðin kr. 48.945.000,-. Árlegur verktakakostnaður vegna viðhaldsdýpkunar verður samkvæmt því kr. 24.472.500,-. Trölli ehf hóf vinnu við dælingu í júlí og lauk vinnu í sama mánuði. Dýpkaðir voru í þeim áfanga 46.195 m³. Hefur verktaki því unnið mestan hluta af dýpkun ársins 2012 en gerði ekki reikning nema fyrir því magni sem um var samið 2011 eða 25.000 m³.

Framkvæmdakostnaður: 47,5 millj. kr.

Landeyjahöfn.

Lokið var við byggingu farþegaaðstöðu á árinu 2011. Eftir var að ljúka lagningu gólfefna sem hafði verið frestað frá fyrra ári vegna raka í gólfplötu. Lokauppgjör við verktaka, SÁ verklausnir ehf, hefur farið fram. Heildarkostnaður verktaka við bygginguna varð 96,2 millj. kr.

Gengið var frá lokauppgjöri við verktaka, SÁ verklausnir ehf, vegna frágangs lóðar en verkinu hafði að mestu leyti verið lokið á árinu 2010. Heildarkostnaður verktaka við frágang lóðar er 123,6 millj. kr. Megnin ástæða fyrir hækkun frá tilboði var magnaukning, aðallega í raflögn.

Vinnu Björgunar ehf við dýpkun í Landeyjahöfn lauk í janúar, þá var verksamningi þeirra frá árinu 2009 lokið. Uppgjör við þá hefur farið fram. Undir lok ársins 2010 var viðhaldsdýpkun Landeyjahafnar boðin út á Evrópska efnahagssvæðinu. Tíu tilboð bárust í verk-ið. Gengið var til samninga við lægstbjóðanda, Íslenska gámafélagið ehf, og verksamningur við félagið undirritaður í febrúar 2011. Verksamningurinn gildir út árið 2013. Heildar magn dýpkunar á árinu varð 263.254 m³. Mest af því efni var fjarlægt úr hafnarmýnninu og framan við það. Heildakostnaður við dýpkun varð 315,5 millj. kr. árið 2011.

Samið var við Suðurverk hf um færslu Markarfljóts til austurs og byggingu á bráðabirgða varnargarði vegna þessa. Verkinu lauk í febrúar.

Allri vinnu Suðurverks við Landeyjahöfn lauk á árinu með frágangi í námu og á námu-vegi. Lokauppgjör við þá hefur ekki farið fram.

Framkvæmdakostnaður 502,0 millj. kr.

Vestmannaeyjar.

Þar átti samkvæmt samgönguáætlun 2009-2012 að vinna að endurbyggingu stálþils. Lítils háttar var unnið við undirbúning en verkinu að öðru leyti frestað til ársins 2012.

Framkvæmdakostnaður: 1,2 millj. kr.

Þorlákshöfn.

Greitt var fyrir rannsóknir á botnsýnum vegna viðhaldsdýpkunar sem fram fór á síðasta ári.

Framkvæmdakostnaður: 0,2 millj. kr.

Grindavík.

Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

Sandgerði.

Snemma á árinu fór bæjarstjóri fram á fjárveitingu til viðhaldsdýpkunar norðan við Suðurbyggju því talið var að þar hefði grynnt. Hafnaráð samþykkti á fundi 31. mars að verja allt að tveim millj. kr. af óskiptum lið til mælinga og viðhaldsdýpkunar. Dýptarmæling sem gerð var í júní sýndi ekki breytingu á dýpi og því ekki talin ástæða til frekari aðgerða.

Framkvæmdakostnaður: 0,7 millj. kr.

Óstyrkhæfar hafnarframkvæmdir.

Faxaflóahafnir sf

Framkvæmdum og fjárfestingaverkum Faxaflóahafna á árinu 2011 var dreift á þær hafnir og þau hafnarsvæði, sem höfnin á og rekur í Reykjavík, á Akranesi, Borgarnesi og á Grundar-tanga. Verkefni eru því mörg, dreifð og markast oftast af eftirfarandi forsendum: Hafnar-sjóður hefur ávallt þurft að fjármagna allar sínar framkvæmdir með eigin aflafé og því alltaf verið lögð áhersla á að við framkvæmdaákvörðun sé horft til þess hvaða tekna sé að vænta af mannvirkjagerð og notkun mannvirkjanna til skemmri eða lengri tíma. Bygging hafnar-aðstöðu sem leggur grunn að auknum tekjum af vöruflutningum, landgerð, landþróun og gatnagerð sem skilar lóðagjöldum, lóðaleigu og auknu flutningamagni um hafnarlandið hafa ávallt verið forgangsverkefni. Við hönnun og byggingu þessara mannvirkja hefur jafnan verið horft til gæða og notagildis þeirra og að þau verði rekstralega hagkvæm jafnt fyrir höfn og notendur. Sá samdráttur og erfiðleikar sem yfir íslenskt samfélag hafa gengið á undanförnum misserum settu sitt mark á framkvæmdir Faxaflóahafna á árinu eins og hjá flestum, en um leið er rétt að horfa til þess að sóknarfærin eru öflugt atvinnulíf og flestum það ljóst að á hafnarsvæðum er uppspretta hagvaxtar hér á landi. Þar reynir á framsýni og útsjónarsemi við skipulagningu og framkvæmdir þannig að best nýtist notendum og samfélaginu í heild. Í umhverfi samdráttar og kyrrstöðu verður að treysta því að fjárfestingar í hafnaraðstöðu skili sér í auknum umsvifum þegar til lengri tíma er litið.

Til varanlegra rekstrarfjármuna var alls varið á árinu 882,7 millj. kr, en þar af var alls varið til verklegra framkvæmda 590,1 millj. kr. Eftirfarandi voru helstu framkvæmdaverk á árinu 2011:

Hafnarvirki:

Flotbryggjur í Norðurbugt - 50,5 millj. kr.

Hafnarkantar á Slippasvæði við Mýragötu - 26,1 millj. kr.

Flotbryggjur í Suðurbugt - 24,0 millj. kr.

Ingólfsgarður trébryggja og frágangur í Austurbugt - 42,9 millj. kr.

Skarfagarður í Sundahöfn, frágangur - 18,5 millj. kr.

Skarfabakki 2. áfangi – hönnun og undirbúningur - 21,2 millj. kr.

Kleppsbakki endurbætur – hönnun og undirbúningur - 5,0 millj. kr.

Hafnargerð utan Klepps – undirbúningur, efnismóttaka og fyllingar - 23,1 millj. kr.

Grundartangi Tangabakki – hönnun, undirbúningur og gerð sjóvarnargarðs - 149,0 millj. kr.

Akranshöfn – flotbryggjur - 37,2 millj. kr.

Land og lóðir:

Vesturhöfn – lóðagerð og ýmis frágangur - 7,4 millj. kr.

Slippasvæðið við Mýragötu – landgerð og fl. - 2,2 millj. kr.

Sundahöfn – lóðagerð og ýmis frágangur - 32,0 millj. kr.

Grundartangi – land- og lóðagerð og ýmis frágangur - 53,7 millj. kr.

Gatnagerð:

Vesturhöfn – gatnagerð - 6,9 millj. kr.

Sundahöfn – gatnagerð - 14,7 millj. kr.

Grundartangi – gatnagerð - 46,1 millj. kr.

Húseignir:

Verbúðir í Vesturhöfn – endurbætur á ytra byrði - 23,9 millj. kr.

Bakkaskemma í Vesturhöfn – endurbætur - 1,8 millj. kr.

Framkvæmdakostnaði skipt á hafnarsvæði:

Gamla höfnin: 189,7 millj. kr.

Sundahöfn: 114,5 millj. kr.

Grundartangi: 248,7 millj. kr.

Akranes: 37,2 millj. kr.

Framkvæmdakostnaður alls: 590,1 millj. kr.

Snæfellsbær.

Arnarstapi: Samhliða styrkhæfu verkefni við þekju í Ólafsvík bauð hafnarsjóður út endurbyggingu á 870 m² bryggjuþekju á Arnarstapa ásamt uppsetningu á 70 m kanttré og 6 pollum. Verkinu var ekki lokið um áramót.

Ólafsvík: Jafnframt breikkun þekju við Suðurpil, sem metin var styrkhæf, bauð hafnarsjóðurinn út endurbyggingu á tæplega 1.000 m² núverandi þekju og nýtt kanttré um 100 m. Framkvæmdum lauk ekki á árinu.

Framkvæmdakostnaður alls um 25,0 millj. kr.

Fjallabyggð.

Siglufjörður: Þar var unnið að lagfæringu á trébryggju við austurkant í smábátahöfn. Bryggjustaurar voru ónýtir og bryggjan öll sigin. Reknir voru niður 24 harðviðarstaurar, skipt um þverslár og yfirbygging bryggjunnar fest við.

Framkvæmdakostnaður alls um 3,5 millj. kr.

Norðurþing.

Húsavík: Lokið var við breytingar í smábátahöfn sem hófust haustið 2010. Þær fólust m.a. í dýpkun, breikkun Hafnarstéttar, nýrri 25 m flotbryggju og tilfærslu á flotbryggju. Framkvæmdakostnaður alls um 52,6 millj. kr.

Fjarðabyggð.

Neskaupstaður: Framkvæmdir við lengingu löndunarbryggju um 95 m sem hófust árið 2008. Framkvæmt var fyrir 16,7 millj. kr. á árinu 2011. Eftir er að dýpka framan við bryggjuna og ganga frá landtengingu í skáp á bryggju. Áætlað er að því ljúki á árinu 2012. Ráðist var í úrbætur í smábátahöfnunum í Fjarðabyggð á árinu og var bætt við þrem 20 metra flotbryggjum. Kostnaður var um 24 millj. kr.

Sett var upp lyfta í hús hafnarinnar sem daglega gengur undir nafninu safnahús, kostnaður við það var 4,3 millj. kr.

Farið var í endurbætur á bryggjukanti á elsta hluta togarabryggjunnar. Kostnaður við það var 13,1 millj. kr.

Hafist var handa við undirbúning að endurnýjun gömlu bæjarbryggjunnar. Kostnaður við það var 4,4 millj. kr.

Eskifjörður: Haldið var áfram með endurnýjun á flotbryggjum á Eskifirði og bætt við tveim 20 metra einingum til að auka viðlegurými. Kostnaður við það var 15,5 millj. kr.

Þá var ákveðið að dýpka smábátahöfnina á Eskifirði og var uppgröfturinn notaður á bak við grjótvörn utan frystihús bryggju á Eskifirði. Inn í þessu verki var framangreind grjótvörn sem náði út fyrir sýsluskrifstofur. Kostnaður við þetta var 8,2 millj. kr.

Reyðarfjörður: Við Mjóeyrarhöfn var unnið við ýmis verk og endurbætur s.s. fergingu lóða á uppþyllingu, siglingavernd og viðgerð á malbiki gámasvæðis. Kostnaður við þessar framkvæmdir varð á árinu um 27,6 millj. kr.

Unnið var áfram við stækkun smábátahafnarinnar og frágang s.s. frágang á floteiningu sem keypt var í lok árs 2010 og eins var unnið að hönnun og undirbúningi að yfirborðs-frágangi við smábátahöfnina. Kostnaður við það á árinu upp á 5,1 millj. kr.

Fáskrúðsfjörður: Keypt var ein 20 metra floteining ásamt fingrum og landgangi og sett upp á Fáskrúðsfirði. Kostnaður var 10,5 millj. kr.

Stöðvarfjörður: Á Stöðvarfirði var ráðist í annan áfanga klæðningar á gamla garðinn og hófst verkið árið 2010. Áfanginn er að hluta styrkhæfur eða allt að 3 millj. kr. Nam kostnaður hafnarsjóðs um 5,8 millj. kr. á árinu 2011, en framlag kom á móti frá hafnabótasjóði upp á 1,0 millj. kr. Verkinu var lokið á árinu 2011.

Unnið var að frágangi á verkum frá síðasta ári og var um að ræða frágang á bryggjunum og uppsetningu rafmagns á þær. Kostnaður var um 2,8 millj. kr.

Þá var lokið við að fylla í gömlu smábátahöfnina og nam kostnaður við það 1,1 millj. kr.

Samtals voru fjárfestingar Fjarðabyggðarhafna á árinu 110,5 millj. kr. fyrir utan það sem tekið er fram undir Reyðarfirði og tilheyrir rekstri.

Endurbætur á Gamla garðinum á Stöðvarfirði og á löndunarbryggju á Fáskrúðsfirði voru þær framkvæmdir sem nutu framlags úr Hafnabótasjóði. Sjá nánar hér framar undir ríkisstyrktar hafnarframkvæmdir.

Reykjaneshöfn.

Undanfarin ár hefur verið unnið að uppbyggingu stóriðjuhafnar í Helguvík. Undirbúningur að stækkun hafnarinnar hófst á árinu 2007 og tveir framkvæmdaáfangar boðnir út um mitt ár 2008. Fyrri útboðið var námuvinnsla, hafnargerð og efnisflutningar sem fólust í að lengja brimvarnargarð um 150 m, landmótun við fyrirhugaða stálþilsbakka og jarðvegsskipti á álverslóð. Þessum framkvæmdum lauk árið 2010.

Síðara útboðið fólst í dýpkun á um 32.000 m² svæði innan Helguvíkurhafnar í 12,0–14,5 m dýpi. Heildarmagn dýpkunar var um 193.000 m³. Dýpkunarefni var sett undir brimvarnargarðinn en í hann fóru alls rúmlega 300.000 m³. Dýpkuninni lauk að mestu á árinu 2009.

Framkvæmdakostnaður við uppbyggingu stóriðjuhafnar í Helguvík á árunum 2007–2010 nam alls um 1.083 millj. kr. (upph. án vsk).

Engar framkvæmdir voru 2011.

Hafnarfjarðarhöfn.

Unnið var í eldvarnar- og mengunarvarnarþró við olúker fyrir um 2 millj. kr. Ennfremur leysti höfnin til sín lóðir fyrir um 45 millj. kr.

Ferjubryggjur.

Unnið var að viðhaldi á eftirtöldum ferjubryggjum:

Bæir: Samið við Geirnaðlann ehf um viðgerð á burðarbitum og dekki.

Arngerðareyri: Siglingarmerki var lagfært.

Reykjanes: Undirbúningur að viðgerð mannvirkja.

Framkvæmdakostnaður: 3,8 millj. kr.

Sjóvarnargarðar.

Snæfellsbær: Um vorið lauk Stafnafell ehf frágangi vinnusvæðis við 125 m langa sjóvörn við Keflavíkurgötu á Hellissandi sem gerð var á síðasta ári.

Framkvæmdakostnaður 0,3 millj. kr.

Bolungarvík: Sjóvörn í Bolungarvík var ekki á samgönguáætlun 2009–2012 en úttekt leiddi í ljós þörf á að endurbyggja hluta af sjóvörn sem gerð var á árunum 1992–1993 í framhaldi af brimvörn norðan á Brjótum. Fyrir lá ákvörðun um að endurbyggja brimvörnina á kafla næst sjóvörninni (sjá kafla um styrkhæfar hafnarframkvæmdir í Bolungarvík). Fór Siglingastofnun fram á heimild innanríkisráðuneytis til að vinna sjóvörnina samhliða. Ráðuneytið samþykkti þá málaleitan með bréfi dags. 8. júlí 2011. Endurbygging sjóvarnar á um 75 m kafla í framhaldi af brimvörn norðan á Brjót var boðin út um miðjan júlí ásamt endurbyggingu brimvarnar við Brjótinn og öldudempandi fláa. Bárust fjögur tilboð og var samið við lægstbjóðanda, Þotuna ehf, um alla verklutana. Samningsupphæð kr. 10.892.150,- eða 45,2% af áætlun. Vinna við sjóvörnina hófst í október og lauk um áramótin. Vörninni var endurraðað og styrkt á 75 m kafla með um 1.560 m³ af grjóti 1–7 tonn sem sótt var í námuna á Skálavíkurheiði.

Framkvæmdakostnaður: 5,2 millj. kr.

Ísafjarðarbær – Flateyri: Í samgönguáætlun var gert ráð fyrir hækkan sjóvarnar við Brimnesveg en sjór flæddi þar yfir vörnina árið 2008 og olli tjóni. Samið var við Græði ehf á Flateyri um framkvæmd verksins. Um 1.500 m³ af grjóti voru fengnir úr námu í Dagverðardal, keypt af Kubb ehf. Sjóvörnin á um 500 m kafla norðan við Túngötu var hækkuð um einn metra eða sem svarar einni steinaröð af flokkuðu grjóti, 2–5 tonn.

Framkvæmdakostnaður: 11,5 millj. kr.

Skagafjörður: Í september var boðin út sjóvörn við Hraun á Skaga um leið og lenging sandfangara á Sauðárkróki. Fjögur tilboð bárust og var gengið til samninga við Norðurtak ehf og Króksverk ehf sem buðu lægst í bæði verkin, kr. 18.794.500,- eða 76% af kostnaðaráætlun. Hluttur sjóvarnar nam 20% af tilboðsupphæðinni. Verkið fólst í að lengja sjóvörn sem komin var um 150 m til austurs í átt að vita. Grjót var tekið úr urð vestan við fjárhúsin á Hrauni. Var um áramót búið að safna þar saman og flokka um 1.800 m³ af grjóti en ekki byrjað að leggja það út í garð.

Framkvæmdakostnaður 1,4 millj. kr.

Hörgársveit: Árni Helgason ehf vann að gerð sjóvarnar við Hjalteyri samkvæmt verk-samningi sem gerður var undir lok árs 2010. Með viðbótarupphæð úr sjóvörn sem hætt var við á Siglunesi í Fjallabyggð (sjá skýrslu um framkvæmd samgönguáætlunar 2010) var hægt að lengja sjóvarnargarðinn frá því sem gert var ráð fyrir í samgönguáætlun. Gerð var um 390 m sjóvörn sunnan til, milli sjóvarna sem komnar voru sunnan og vestan á eyrinni, og tæpa

500 m vörn austan til á eyrinni meðfram Hjalteyrartjörn. Er þá komin samfelld sjóvörn frá íbúðarhúsunum syðst á eyrinni og um 100 m norður fyrir Hjalteyrartjörn. Um 6.750 m³ af sprengdum kjarna og flokkuðu grjóti fóru í sjóvörminna. Efnið var sótt í námu á Moldhaugna-hálsi. Verklök voru um mánaðamót júní–júlí 2011.

Framkvæmdakostnaður 18,8 millj. kr.

Borgarfjörður eystri: Unnið var að sjóvörn á tveim stöðum, 43 m kafla suður frá löndun-arbryggju að sjóvörn sem komin var og 95 m kafla við Borgarfjarðarveg framan við fiskverk-unarhús og bræðslu. Verkið var boðið út í september og samið við lægstbjóðanda Guðjón Sverrisson á Egilsstöðum sem bauðst til að vinna verkið fyrir kr. 7.878.787,- eða 112% af kostnaðaráætlun. Grjót og kjarni, um 2.150 m³ var sótt í námuna við Ós. Verklök voru í desember 2011.

Framkvæmdakostnaður 10,4 millj. kr.

Vík í Mýrdal: Í mars var boðin út sjóvörn við Vík í Mýrdal sem fólst í byggingu um 280 m langs sandfangara í sjó fram á móts við Víkurá. Fimm tilboð bárust. Samið var við lægst-bjóðanda, Glaum ehf. Tilboð hans var 68% af kostnaðaráætlun, samningsupphæð kr. 119.721.600,-. Efni var sótt í bergnámu á Eystri-Sólheimaheiði í um 26 km fjarlægð frá Vík. Verkið gekk hægt og var garðurinn ekki kominn í fulla lengd fyrir en í lok sumars 2011. Unnið var að frágangi fram eftir hausti. Um áramót vantaði enn nokkuð uppá að sandfang-aranum væri að fullu lokið. Breyting var gerð á verktíma sem hafði í för með sér nokkra magnaukningu. Mestu munaði að dýpi undir garðinum var meira en útboðsgögn gerðu ráð fyrir og þess vegna fór meira efni í sandfangarann en gert var ráð fyrir. Dýptarmæling til að meta efnismagn var gerð haustið 2010 en landbrot var töluvert veturinn á eftir og dýpi því meira þegar kom að framkvæmdum. Fóru í garðinn um 33.300 m³ af flokkuðu grjóti 0,2–20 tonn og um 25.300 m³ af sprengdum kjarna. Reynslan af garðinum virðist, a.m.k. enn sem komið er, í samræmi við væntingar. Efni hefur safnast í fjöruna vestan garðsins að Reynis-fjalli og þar hefur landrofið stöðvast. En austanmegin, þar sem garðurinn hefur ekki áhrif, hefur rofið haldið áfram og er heldur meira næst garðinum. Haldi sú þróun áfram þarf innan ekki mjög langs tíma að byggja annan sandfangara nokkru austar. Einnig er reiknað með að sá sandfangari sem nú er byggður þarfnist viðhalds á nokkurra ára fresti því mikið ölduálag er á enda hans og sandurinn stöðugt á hreyfingu.

Framkvæmdakostnaður: 166,3 millj. kr.

Sveitarfélagið Árborg: Í apríl var boðin út 170 m sjóvörn austan við Barnaskólann á Eyrarbakka. Sjóvarnargarðurinn er framlenging til austurs á vörn sem komin er framan við byggðina á Eyrarbakka. Fjögur tilboð bárust og var gengið til samninga við Arnarverk ehf sem bauð lægst í verkið, 91% af kostnaðaráætlun. Samningsverð kr. 8.010.300,-. Efni í sjóvörminna, 1.320 m³ af flokkuðu grjóti 0,3–6,0 tonn og 656 m³ af sprengdum kjarna, var tekið úr opinni grjótnámu í landi Hrauns í Ölfusi. Verkinu lauk um miðjan ágúst. Heildar-greiðsla til verktaka varð kr. 8.315.400,-.

Framkvæmdakostnaður: 10,3 millj. kr.

Sveitarfélagið Ölfus: Í mars voru boðnar út sjóvarnir á þremur stöðum í Sveitarfélaginu Ölfus. Sex tilboð bárust í verkið og var gengið til samninga við lægstbjóðanda, Arnarverk ehf, sem bauð 82% af kostnaðaráætlun. Samningsupphæð kr. 11.993.400,-. Í verkinu fólst að byggja 200 m sjóvörn við golfvöll í Þorlákshöfn og á tveimur stöðum í Selvogi, 118 m við Bjarnastaði og 70 m við Þorkelsgerði. Efni í sjóvörn við golfvöll, um 1.220 m³ var fengið með styttingu garðs við smábátahöfnina auk 94 dolosa sem til voru á lager. Lokið var við sjóvörn við golfvöllinn að mestu á árinu en gera varð hlé á framkvæmdum í Selvogi vegna bleytu í jarðvegi. Grjót í sjóvarnirnar í Selvogi er fengið úr opinni grjótnámu Vegagerðar-innar við Suðurstrandarveg.

Framkvæmdakostnaður: 8,3 millj. kr.

Framkvæmdir vegna tjónaviðgerða.

Hafnasamlag Norðurlands.

Akureyri: Í brimi 6.–8. janúar 2011 skemmdust grjótvörnir við bryggju í Krossanesi og norðan Slippstöðvarkants. Var í framhaldi af því samþykkt að veita tjónastyrk úr B-deild hafnabótasjóðs, 60% af viðgerðarkostnaði. Samið var við Skútaberg ehf um framkvæmdina og var viðgerð lokið í apríl. Í hana fór tæplega 1.000 m³ af grjóti.

Framkvæmdakostnaður: 3,7 millj. kr., þar af ríkishluti 2,9 millj. kr.

Borgarfjörður eystri.

Í brimi 16. janúar 2011 skemmdist grjótvörn á Skarfaskersgarði. Var í framhaldi af því samþykkt að veita tjónastyrk úr B-deild hafnabótasjóðs, 90% af viðgerðarkostnaði. Samið var við Guðjón Sverrisson sem var verktaki við sjóvörn á Borgarfirði um framkvæmdina og var viðgerð lokið í nóvember.

Framkvæmdakostnaður: 1,8 millj. kr., þar af ríkishluti 1,4 millj. kr.

Töflur.

Tafla I. Kostnaður við hafnaframkvæmdir 2011 (fjárhæðir í millj. kr.)

6.70 Almennar hafnir					
Staður	Verkefni	Styrk- hlutf.	Heildar- kostn.	Styrk- hæft	Ríkis- hluti
I. Innan grunnnets					
Af óskiptu fé til slysavarna					
Viðhaldsdýpkanir (og skjólgarðar)	Ísafjarðarbær, dýpkun í innsiglingu á Suðureyri	75%	18,5	14,8	11,1
	Fjallabyggð, viðhaldsdýpkun í Ólafsfirði	75%	39,2	31,2	23,4
	Hornafjörður viðhaldsdýpkun	75%	47,5	37,8	28,4
	Þorlákshöfn, viðhaldsdýpkun	75%	0,2	0,2	0,1
	Sandgerði, viðhaldsdýpkun	75%	0,7	0,6	0,4
Snæfellsbær	Ólafsvík, endurbygging grjótnarar við Suðurgarð	75%	0,7	0,6	0,4
	Ólafsvík, breikka þekju við Suðurgarð	60%	29,3	23,3	14,0
Grundarfjörður	Dýpkun við smábátaaðstöðu	75%	4,8	3,9	2,9
	Smábátaaðstaða í Suðurrhöfn	60%	25,6	20,4	12,2
Stykkishólmur	Smábátaviðlega	60%	21,4	17,1	10,2
Vesturbyggð	Patreksfjörður, endurbygging stálþils	60%	88,6	70,6	42,4
Bolungarvík	Öldudempandi flái næst Brjót	75%	6,9	5,5	4,2
	Flotbyggja	60%	9,2	7,3	4,4
	Endurröðun og styrking brimvarnar á Brjót	75%	5,5	4,4	3,3
	Endurbygging stálþils	60%	0,8	0,6	0,4
Ísafjarðarbær	Ísafjörður, Mávagarður stálþilsbyggja	60%	20,1	16,0	9,6
	Ísafjörður, dýpkun við bryggju Mávagarðs	75%	34,3	27,2	20,4
Skagaströnd	Endurbyggð brimvörn	75%	18,0	14,3	10,8
Skagafjörður	Lenging sandfangara	75%	4,8	3,8	2,9
Dalvíkurbyggð	Dalvík, ferjubryggja, stálþil, lagnir og þekja	60%	0,5	0,4	0,2
	Dalvík, viðhaldsdýpkun, innsigling	75%	0,8	0,7	0,4
Hafnasamlag Norðurlands	Grimsey, skutaðstaða fyrir ferjur	60%	1,7	1,4	0,8
	Akureyri, ísbryggja	60%	11,8	9,4	5,6
	Akureyri, Oddeyrarbyggja	60%	32,3	25,7	14,4
Vopnafjörður	Ásgarður, endurbygging	60%	0,1	0,1	0,1
Seyðisfjörður	Strandarbakki endurbygging fendera	60%	5,4	4,3	2,6
	Endurbygging trébryggju við frystihús	60%	0,8	0,7	0,4
Vestmannaeyjar	Endurbygging stálþils	60%	1,2	1,0	0,6
Grindavík	Stálþilsbyggja vestan Miðgarðs	60%	0,0	0,0	0,0
Alls innan grunnnets			431,4	343,8	227,9
II. Utan grunnnets					
Reykholahreppur	Reykholar, grjótnarmargarður	75%	2,9	2,3	1,7
Tálknafjarðarhöfn	Endurbygging gömlu bryggju	60%	69,7	55,5	33,3
Súðavík	Uppsátur fyrir smábáta	60%	7,5	5,9	3,6
Strandabyggð	Hólmavík, endurbygging stálþils	60%	59,6	47,5	28,5
Borgarfjörður eystri	Viðlegubryggja við Hólmagarð	60%	12,3	9,8	5,9
	Tunna við enda Hólmagarðs	75%	3,1	2,5	1,9
	Dýpkun við viðlegubryggju	75%	1,3	1,1	0,8
Fjarðabyggð	Stöðvarfjörður, endurbætur á bryggjukanti	60%	2,0	1,6	1,0
	Fáskrúðsfjörður, lagfæring á fyllingu undir vegg	40%	4,3	3,5	1,4
Alls utan grunnnets			158,4	126,2	78,0
Alls fjárlagaliður 6.70			589,9	470,0	305,9
6.72 Landeyjahöfn	Ferjuhöfn	100%	502,0	502,0	502,0
6.76 Ferjubryggjur					
	Ferjubryggjur óskipt	100%	0,1	0,1	0,1
	Ögur ferjubryggja	100%	0,0	0,0	0,0
	Reykjanes, ferjubryggja	100%	0,1	0,1	0,1
	Arngerðareyri ferjubryggja	100%	0,1	0,1	0,1
	Bæir, ferjubryggja	100%	3,6	3,6	3,6
6.76 Ferjubryggjur alls			3,8	3,8	3,8
III. Tjónaviðgerðir					
Dalvíkurbyggð	Akureyri, lagfærðar skemmdir	60%	3,7	2,9	1,8
	Borgarfjörður eystri, lagfæra grjótvörn á Skafaskersgarði	90%	1,8	1,4	1,3
Alls tjónaviðgerðir			5,5	4,4	3,1

**Tafla II. Verk sem lokið var við árið 2011 á meðalverðlagi ársins 2011.
(Ríkishluti framkvæmda í millj. kr.).**

		Skv. samgönguáætlun					Verkuppgjör				
		2008	2009	2010	2011	Samtals	2008	2009	2010	2011	Samtals
6.70 Almennar hafnir											
Grundarfjörður	Dýpkun við flotbryggju í Suðurlhöfn				7,6	7,6				2,9	2,9
	Flotbryggja í Suðurlhöfn				12,2	12,2				12,2	12,2
Stykkishólmshöfn	Smábátaviðlega fyrir 60 báta, 2. áfangi				10,9	10,9	0,0	0,0	0,1	10,2	10,3
Reykholahöfn	Grjótnarmargarður norðaustan við höfnina			31,9		31,9	0,0	0,0	26,4	1,7	28,2
Isafjarðarhöfn	Isafjörður, dýpkun við bryggju Mávagarði			14,7	3,2	17,8			1,1	20,4	21,5
Súðavík	Uppsátur fyrir smábáta				2,7	2,7				3,6	3,6
Skagaströnd	Endurbýggð brimvörn Útgarðs				11,5	11,5				10,8	10,8
Þalvíkurhöfn	Ferjubryggja, stálþil, lagdir og þekja	36,9	21,0	11,7		69,6	13,9	27,7	18,7	0,2	60,5
Hafnasamlag Norðurlands	Oddeyrarbruggja	24,3	6,0	22,4		52,7	16,9	6,9	1,6	15,4	40,9
Borgarfjörður eys	Viðlegubr. við Hólmagarð, harðviðarbruggja			14,4		14,4			7,7	5,9	13,6
	Tunna við enda Hólmagarðs			3,8	2,2	6,0			4,3	1,9	6,2
	Dýpkun við viðlegubruggju			1,0		1,0			0,1	0,8	0,9
Seyðisfjarðarhöfn	Strandabakki, endurbýggja fendera			11,2		11,2			2,0	1,0	3,0
	Bæjarbruggja endurbýgging, vesturkantur.										
Fjarðabyggð	Stöðvarfjörður, Endurbætur á bryggjukanti, samkv. ákvörðun hafnaráðs			3,0		3,0			2,0	1,0	3,0
	Fáskrúðsfjörður, lagfæra fyllingu undir landvegg löndunarbruggju				1,5	1,5				1,4	1,4
Alls		61,2	26,9	99,9	50,3	238,3	30,9	34,6	67,6	91,0	224,1

Tafla III. Kostnaður við sjóvarnir 2011 (fjárhæðir í millj. kr.)

Staður	Heildar-kostnaður	Ríkishluti 7/8 hlutar
Snæfellsbær	0,3	0,3
Bolungarvík	5,2	4,6
Isafjarðarbær	11,5	10,1
Skagafjörður	1,4	1,2
Arnarneshreppur (Hjalteyri)	18,8	16,4
Borgarfjörður eystri	10,4	9,1
Mýrdalshreppur	166,3	145,6
Ólfushreppur	8,3	7,3
Árborg	10,3	9,1
Samtals	232,7,3	203,6
Fjárveitingar til sjóvarna 2011		168,8
Ónýttar fjárheimildir frá 2010		39,5
Fluttar fjárheimildir til 2012		4,7

Tafla IV. Staða ríkissjóðs vegna hafnagerðar 2011 (millj. kr.).

		Flutt til	Sérstök tilfærsla	Fjárlög og fjárukalög	Ríkisluti framkvæmda	Flutt til
Fjárl.I.	Höfn	2011	2011	2011	2011	2012
6.70	Hafnabótasjóður					
	Snæfellsbær	-0,7	0,0	9,5	14,6	-5,7
	Grundarfjörður	0,0	0,0	21,7	15,1	6,5
	Stykkishólmur	-0,1	0,0	10,3	10,2	0,0
	Reykholar	1,6	0,0	0,0	1,7	-0,1
	Vesturbyggð	5,8	0,0	48,2	42,4	11,7
	Tálknafjörður	0,0	0,0	54,5	33,3	21,2
	Bolungarvík	0,4	0,0	11,9	12,2	0,0
	Ísafjarðarbær	11,8	0,0	25,0	30,0	6,8
	Súðavík	0,0	0,0	2,6	3,6	-1,0
	Hólmavík	8,0	0,0	38,7	28,5	18,2
	Skagaströnd	0,0	0,0	10,8	10,9	-0,1
	Skagafjörður	0,0	0,0	12,5	2,9	9,6
	Dalvíkurbær	0,0	0,0	0,0	0,6	-0,3
	Grimsey	2,0	0,0	11,5	0,8	12,6
	Hafnasamlag Norðurlands	16,5	0,0	29,3	21,1	24,7
	Vopnafjörður	0,0	0,0	2,4	0,0	2,4
	Borgarfjörður	5,7	0,0	2,0	7,7	0,0
	Seyðisfjörður	2,8	0,0	0,0	3,0	-0,2
	Fjarðabyggð	1,0	0,0	1,4	2,3	0,0
	Vestmannaeyjar	5,4	0,0	4,2	0,6	9,0
	Óskipt til viðhaldsdýpkana/ skjólgarða	11,5	0,0	54,7	64,3	1,9
	Óskipt til slysavarna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Samt. 6.70	72,1	0,0	351,2	306,0	117,3
6.72	Landeyjahöfn	133,3	0,0	333,0	502,0	-35,7
6.76	Ferjubryggjur	19,3	-2,7	10,9	3,8	23,6
	Samtals allir liðir:	224,6	-2,7	695,1	811,9	105,2

Tafla V. Fjárveitingar til hafnaframkvæmda 2011 (millj. kr.).

6.70	Almennar hafnir	351,2
6.72	Landeyjahöfn	333,0
6.76	Ferjubryggjur	10,9
	Samtals	695,1

Tafla VI. Úthlutanir B-deildar hafnarbótasjóðs 2011.

Styrkir til nýframkvæmda	
Staður	Upphæð
Stykkishólmur	3.100.000
Tálknafjörður	11.500.000
Súðavík	200.000
Hólmavík	9.200.000
Dalvíkurbyggð (ferjuaðstaða)	1.200.000
Grimseyjarhreppur	2.300.000
Vopnafjörður	5.400.000
Samtals kr.	32.900.000
Tjónastyrkir	
Staður	
Fjallabyggð, Ólafsfjörður	18.000.000
Hafnasamlag Norðurlands, Akureyri	2.800.000
Borgarfjörður eystri	1.400.000
Styrkir alls kr.	22.200.000

Lán
Engin lán voru veitt á árinu.

Tafla VII. Fjárveitingar til sjóvarna 2011 (fjárlagaliður 10-335 með fjárveitingum ársins og ónotuðum fjárheimildum í upphafi árs).

Sveitarfélag	Upphæð í kr.
Snæfellsbær	200.000
Ísafjarðarbær	9.300.000
Bolungarvík	7.300.000
Skagafljórður	6.000.000
Arnarneshreppur (Hjálteyri)	16.600.000
Borgarfjórður eystri	9.900.000
Mýrdalshreppur	138.200.000
Árborg	5.600.000
Ólfus	14.200.000
Óskipt	1.000.000
Samtals	208.300.000

Tafla VIII. Sjóvarnir sem lokið var við árið 2011 á meðalv. 2011 (Ríkishluti framkvæmda í millj. kr.)

	Siglingamálaáætlun (Verðlag framreiknað til 2011)				Verkuppgjör (Verðlag framreiknað til 2011)			
	2009	2010	2011	Samtals	2009	2010	2011	Samtals
Sveitafélög								
Snæfellsbær, Hellissandur, sjóvörn við Keflavíkurgötu	5,5	2,6	0,0	8,1	0,6	7,6	0,3	8,4
Bolungarvík, endurbygging sjóvarnar við Brjót			7,9	7,9			4,6	4,6
Ísafjórður, Flateyri, hækkun sjóvarnargarðs við Brimnesveg			9,8	9,8			10,1	10,1
Arnarneshreppur, Hjálteyri, sjóvörn sunnan á eyrinni við fiskeldi Eyjafjarðar ¹⁾		11,9		11,9		1,9	16,4	18,3
Borgarfjórður eystri			10,5	10,5			9,1	9,1
Árborg, Eyrarbakki, Gamla-Hraun – Barnaskóli			6,0	6,0			8,3	8,3
Samtals	5,5	14,5	34,2	54,2	0,6	9,5	48,8	58,9

¹⁾ Sjóvörn lengd um 136% með fjárveitingu sem ætluð var í sjóvörn í Siglufirði en hætt var við.

Framkvæmd Umferðaröryggisáætlunar

Ársskýrsla 2011



desember 2012



INNGANGUR	3
1. UMFERÐARÖRYGGISRÁÐ.....	3
2. SAMRÁÐSHÓPUR UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUNAR.....	3
3. FJÁRHAGSÁÆTLUN.....	4
4. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2011: VEGFARENDUR	5
4.1. EFTIRLIT LÖGREGLU OG VINNSLA ÚR LÖGGÆSLUMYNDAVÉLUM.....	5
<i>Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu.....</i>	<i>5</i>
4.2. SJÁLFBIRKT HRAÐAEFTIRLIT	8
4.3. ÁRÓÐUR	10
<i>Framleiðsla auglýsinga</i>	<i>10</i>
<i>Birting auglýsinga</i>	<i>10</i>
<i>Árangur aðgerða gegn hraðakstri</i>	<i>10</i>
<i>Ölvunarakstur: Staðan í dag</i>	<i>12</i>
4.4. SAMSKIPTAVEFIR OG NÝIR MIÐLAR.....	12
4.5. FRÆÐSLA Í SKÓLUM.....	13
<i>Fræðsla í grunnskólum.....</i>	<i>13</i>
4.6. FRÆÐSLA TIL ERLENDRA ÖKUMANNA.....	14
4.7. FRAMLEIÐSLA OG BIRTING FRÆÐSLUEFNIS	15
<i>Framleiðsla fræðslumynda: Hálkumyndir</i>	<i>15</i>
<i>Birting fræðslumynda Umferðarstofu í sjónvarpi</i>	<i>15</i>
5. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2011: VEGAKERFI.....	16
5.1. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMHVERFI VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA	16
5.2. UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ OG HVÍLDARSVÆÐI VIÐ ÞJÓÐVEGI	16
5.3. ÝMIS VERKEFNI	17
<i>Gögn frá Aðstoð og Öryggi</i>	<i>17</i>
<i>EuroRAP verkefnið.....</i>	<i>17</i>
<i>Bíltæknirannsóknir</i>	<i>17</i>
<i>Myndbönd frá EuroRAP.....</i>	<i>17</i>
<i>Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á vegum.</i>	<i>17</i>
<i>Prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2010.</i>	<i>17</i>
6. AÐGERÐIR OG VERKEFNI Á ÁRINU 2011: STEFNUMÓTUN, RANNSÓKNIR OG LÖGGJÖF	18
6.1. KÖNNUN Á AKSTURSHÉÐUN ALMENNINGS	18
6.2. UMFERÐARKÖNNUN	19
6.3. ÖNNUR VERKEFNI	20
<i>Útreikningur á kostnaði við umferðarslys.....</i>	<i>20</i>
7. VERKEFNI ÁN SÉRSTAKRAR FJÁRVEITINGAR.....	21
7.1. FRÆÐSLUVERKEFNI FYRIR FRAMHALDSSKÓLA	21
7.2. ALÞJÓÐLEGT SAMSTARF	22
VIÐAUKI I. EFTIRLIT MEÐ HRAÐAKSTRI.....	24
VIÐAUKI II. SJÁLFBIRKT UMFERÐAREFTIRLIT	44
VIÐAUKI III. LYKILTÆRÐIR ÚR SLYSASKRÁ UMFERÐARSTOFU	56
VIÐAUKI IV. EYÐING SVARTBLETTA, LAGFÆRINGAR Á UMHVERFI VEGA OG UPPSETNING VEGRIÐA.....	59
VIÐAUKI V. HVÍLDARSVÆÐI OG UNDIRGÖNG FYRIR BÚFÉ	67
VIÐAUKI VI. SKÝRSLUR UM GRUNNSKÓLAFRÆÐSLU	69
FJÁRHAGSLEGT UPPGIÖR GRUNDASKÓLA	70
STARFIÐ Í GRUNDASKÓLA	71

Ljósmynd á forsiðu: Einar Magnús Magnússon

Inngangur

Á grundvelli laga um samgönguáætlun nr. 71/2002 var þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008 lögð fram af samgönguráðherra og samþykkt á Alþingi, en umferðaröryggisáætlun var þá í fyrsta sinn hluti af fjögurra ára samgönguáætlun. Á grundvelli nýrra laga um samgönguáætlun nr. 33/2008 var gerð samgönguáætlun fyrir árin 2011-2014 og hún samþykkt á Alþingi á vorþingi árið 2012. Einnig var á því sama þingi samþykkt samgönguáætlun til tólf ára, 2011-2022, en í henni var að finna fyrstu umferðaröryggisáætlunina til tólf ára.

Í núgildandi umferðaröryggisáætlun samgönguáætlunar er framkvæmdaáætlun um sérstakar aðgerðir sem eiga að leiða til fækkunar slysa og lækkunar kostnaðar samfélagsins af umferðarslysum. Við val aðgerða í fyrstu umferðaröryggisáætluninni var m.a. stuðst við tillögur starfshóps um umferðaröryggisáætlun til ársins 2012 – markmið og aðgerðir. Við mat á forsendum um virkni aðgerða var í flestum tilfellum stuðst við erlendar rannsóknir og ber þá sérstaklega að nefna handbók Transportökonomisk Institutt í Noregi um virkni umferðaröryggisaðgerða. Síðustu árin hefur ekki verið ráðist í nýja greiningu af þessu tagi heldur hefur verið byggt á niðurstöðum upphaflegu greiningarinnar og reynt hefur verið eftir fremsta megni að uppfæra þær í takt við tímann. Aðgerðir á framkvæmdaáætlun skiptast í eftirtalda flokka:

- Vegfarendur
- Vegakerfi
- Ökutæki
- Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf.

Markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi til ársins 2022 eru tvö. Annars vegar að fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum það ár. Hins vegar að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra í umferð lækki að jafnaði um ekki minna en 5% á ári til ársins 2022.

1. Umferðaröryggisráð

Sérstakt umferðaröryggisráð, sem ætlað er að vinna að framgangi umferðaröryggisáætlunar tók til starfa árið 2005. Árið 2011 sátu í umferðaröryggisráði Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri í innanríkisráðuneytinu, og formaður ráðsins, Dagný Jónsdóttir forstjóri Umferðarstofu, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Haraldur Johannessen ríkislögreglustjóri.

2. Samráðshópur umferðaröryggisáætlunar

Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar var skipaður 2005. Hlutverk samráðshópsins er að gera starfs- og framkvæmdaáætlun á grundvelli umferðaröryggisáætlunar, samkvæmt ályktun Alþingis. Samráðshópin skipuðu árið 2011: Birna Hreiðarsdóttir lögfræðingur í innanríkisráðuneytinu og formaður samráðshópsins, Gunnar Geir Gunnarsson framkvæmdastjóri umferðaröryggissviðs Umferðarstofu, Auður Þóra Árnadóttir forstöðumaður umferðardeildar hjá Vegagerðinni og Jónína Sigurðardóttir aðstoðaryfirlögregluþjónn hjá embætti ríkislögreglustjóra.

3. Fjárhagsáætlun

Tafla 1. Áætlun um tekjur og gjöld.

Tekjur 2011	millj. kr.	Gjöld 2011	millj. kr.
Frá vegaáætlun	350,0	Vegfarendur	106,7
Umferðaröryggisgjald	0	Vegakerfið	237,3
Sérstök fjárv. til umferðaröryggismála	0	Ökutæki	0
Ónýttar fjárheimildir Umferðarstofu	0	Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf	6,0
Til ráðstöfunar alls:	350,0	Samtals gjöld:	350,0

Tafla 2. Kostnaður við einstök verkefni

Heiti verkefnis		Áætlun millj. kr	Rauntölur millj. kr
<i>Vegfarendur</i>			
4.1	Eftirlit lögreglu og vinnsla úr löggæslumyndavélum	47,0	45,2
4.2	Sjálfvirkt hraðæftirlit	23,0	24,8
4.3	Áróður	20,0	20,7
4.4	Samskiptavefir og nýir miðlar	1,5	1,1
4.5	Fræðsla í skólum	5,5	5,5
4.6	Fræðsla til erlendra ökumanna	2,0	1,9
4.7	Framleiðsla og birting fræðsluefnis	7,7	7,7
<i>Vegakerfi</i>			
5.1	Eyðing svartbletta, umhverfi vega og vegrið	210,0	189,4
5.2	Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi	10,0	9,3
5.3	Ýmis verkefni	17,3	13,2
Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf			
6.1	Könnun á aksturshegðun almennings	2,5	2,0
6.2	Umferðarkönnun	0,5	0,5
6.3	Önnur verkefni	3,0	3,2
Kostnaður alls		350,0	324,5

4. Aðgerðir og verkefni á árinu 2011: Vegfarendur

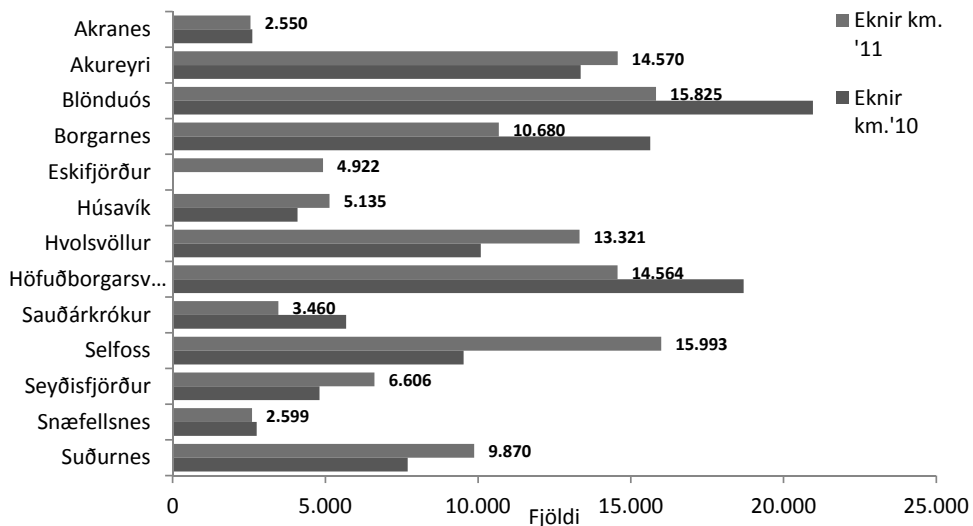
Í þessum flokki eru verkefni sem miða að því að bæta æskilega hegðun og viðhorf hjá öikumönnum og öðrum vegfarendum. Um er að ræða eftirlit lögreglu, sjálfvirk eftirlit sem og fræðslu- og áróðursverkefni Umferðarstofu.

4.1. Eftirlit lögreglu og vinnsla úr löggæslumyndavélum

Sérstakt hraðaeftirlit lögreglu

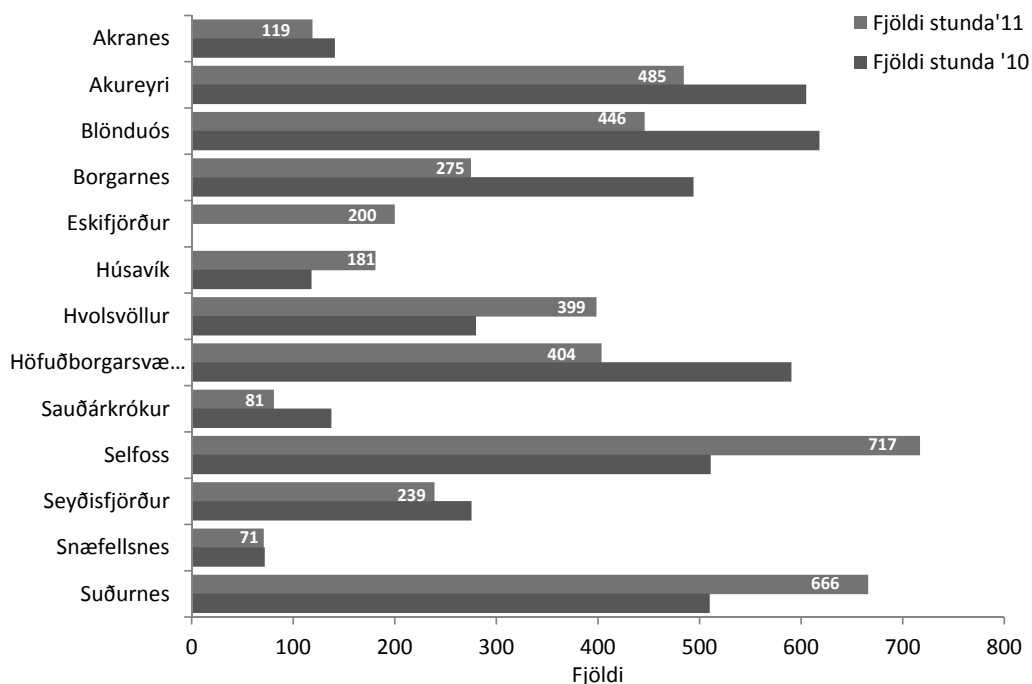
Sumarið 2011 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit sem lögregluembætti landsins tóku þátt í en alls voru það 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Eftirlitið hófst í júní og stóð fram í ágúst. Á þessu tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 4.282 klukkustundir og eknir voru 120.095 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.616 en heildarfjöldi brota var 2.104 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskírteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítaverður akstur og réttindaleysi. Samanburður milli áranna 2010 og 2011 miðast við þrjá mánuði.

Lögreglan á Selfossi ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 15.993 km. Þar á eftir var lögreglan á Blönduósi með 15.825 km akstur og lögreglan á Akureyri ók 14.570 km. Minnstur var aksturinn hjá embætti Akraness eða 2.550 km (mynd 1). Á árinu 2011 voru eknir 120.095 km en á árinu 2010 115.895 km, þetta jafngildir 3,6% aukningu í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2010 og 2011.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 4.282 klukkustundir. Lögreglan á Selfossi eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 717 en þar á eftir var það lögreglan á Suðurnesjum með 666 vinnustundir. Lögreglan á Snæfellsnesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 71 vinnustundum og lögreglan á Sauðárkróki 81 (mynd 2). Heildarfjöldi vinnustunda minnkaði um 1,6% frá árinu 2010 til ársins 2011.



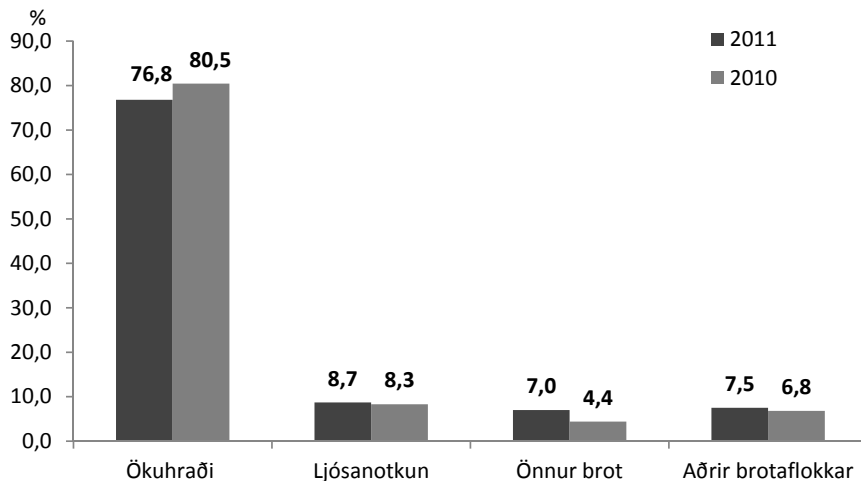
Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaeftirlits árin 2010 og 2011.

Í töflu 3 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Blönduósi (17,5%) en næstflest hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (14%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru tæp 44% skráð hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu og flest tilvik varðandi brot á reglum um ljósanotkun voru skráð hjá lögreglunni á Akureyri, rúm 90%. Enn fremur voru flest tilvik um ölvunarakstur einnig skráð hjá því embætti eða um 33%. Notkun bílbelta var helst ábótavant í umdæmi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu, rúm 29%, og sama gildir um brot sem falla undir flokkinn „önnur brot“ eða um 41%, en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleysi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis.

Tafla. 3. Hlutfallsleg dreifing brota milli embætta í nokkrum brotaflokkum.

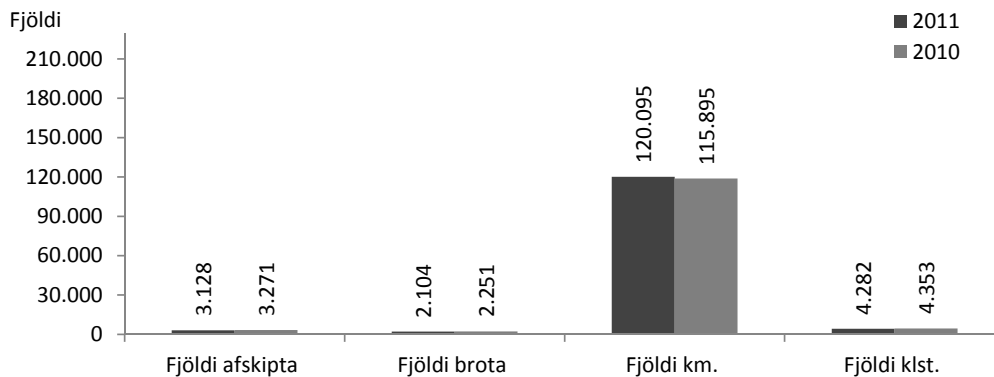
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notuð	Ljósanotkun	Ölvun við akstur	Önnur brot	Ökuskírteini vantar
Akranes	1,6	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
Akureyri	9,4	2,4	90,2	33,3	28,0	17,4
Blönduós	17,5	17,1	0,5	0,0	0,7	8,7
Borgarnes	4,5	0,0	0,0	25,0	6,8	2,2
Eskifjörður	6,3	0,0	0,0	0,0	1,3	4,3
Húsavík	3,7	4,8	0,5	8,3	0,0	0,0
Hvolsvöllur	12,4	19,5	0,5	0,0	0,0	17,4
Höfuðb.svæðið	14,0	29,3	7,1	8,3	41,3	43,5
Sauðárkrúkur	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	9,3	7,3	0,0	16,7	18,7	0,0
Seyðisfjörður	6,8	0,0	0,5	0,0	0,7	6,5
Snæfellsnes	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suðurnes	6,6	19,5	0,0	8,3	1,3	0,0
Samtals %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Í hraðaeftirlitinu árið 2011 voru hraðakstursbrot tæp 77% allra brota. Brot vegna ljósanotkunar voru tæp 9% og brot sem falla undir önnur brot voru 7%. Samanlagt var hlutfall annarra tegunda brotaflokka 7,5%. Á mynd 3 má sjá að hraðakstursbrotum fækkaði frá 2010 til 2011. Á árinu 2010 var hlutfall hraðakstursbrota um 80% en um 77% árið 2011. Hlutfall ljósanotkunar var svipað og árið á undan en önnur brot og brot sem féllu undir „aðrir brotaflokkar“ voru hlutfallslega fleiri árið 2011 (mynd 3).



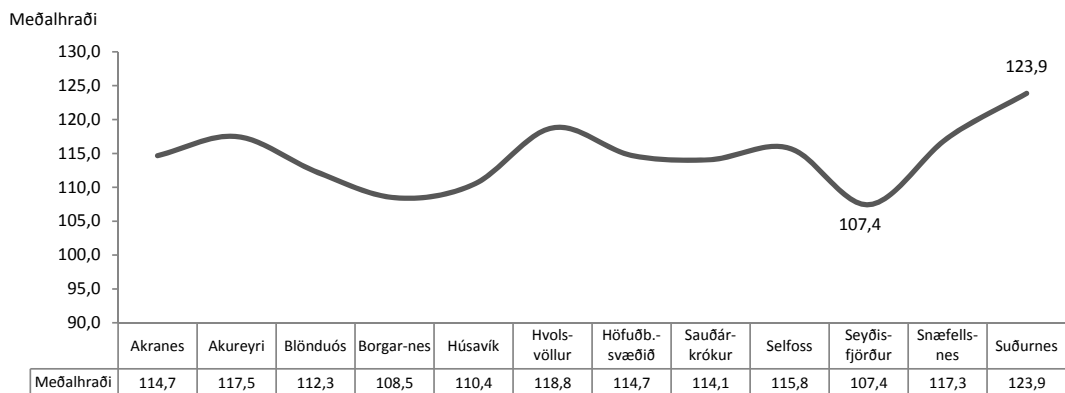
Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2010 og 2011.

Þegar horft er til samanburðar milli árána 2011 og 2010 má sjá að fjöldi afskipta hefur minnkað lítillega en árið 2011 var fjöldi afskipta 3.128 en árið á undan 3.271. Þá skráði lögreglan örlítið færri brot á árinu 2011 en árið 2010 og fjöldi vinnustunda minnkaði einnig lítillega. Akstur var meiri árið 2011 borið saman við árið á undan (mynd 4).



Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2010 og 2011.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2011 var allt frá 107,4 km/klst. hjá lögreglunni á Seyðisfirði upp í 123,9 km/klst. hjá lögreglunni á Suðurnesjum. Er þá reiknaður út meðalhraði miðað við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinnti eftirlitinu. Hér er miðað við hraðamælingar mánuðina júní, júlí og ágúst þar sem að hámarkshraði var 90 km/klst.



Mynd 5. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2011 greindur eftir embættum.

Nánar má sjá um hraðaeftirlit lögreglunnar og þá sérstaklega skiptingu milli embætta í Viðauka I.

ÁÆTLUN	33.000.000,-
RAUN	31.191.117,-

Úrvinnsla gagna úr sjálfvirkum 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 fjárfstofn.

ÁÆTLUN	14.000.000,-
RAUN	14.000.000,-

4.2. Sjálfvirkt hraðaeftirlit

Á árinu 2011 var lokið við gerð tveggja nýrra mælistaða fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit, þ.e. á Hringvegi á Kjalarnesi og voru þeir tilbúnir til notkunar í byrjun sumars. Jafnframt var unnið að því að koma nýjum myndavélum í Bolungarvíkurgöngum og Héðinsfjarðargöngum í gagnið. Í Bolungarvíkurgöngum eru tvær myndavélar en fjórir myndavélakassar en þrjár myndavélar og sex kassar í Héðinsfjarðargöngum. Myndavélar í Bolungarvíkurgöngum og Héðinsfjarðargöngum voru teknar í notkun í nóvember 2011 en stofnkostnaður vegna þessara nýju véla var greiddur af viðkomandi jarðgöngum. Sama á við um rekstrarkostnað að verulegu leyti.

Mælistaðir fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit eru því orðnir 24 en myndavélarnar eru 15. Á Hringvegi milli Hveragerðis og Selfoss eru tveir mælistaðir, tveir á Hringvegi á Kjalarnesi, tveir í Hvalfjarðargöngum, tveir á Hringvegi í Hvalfjarðarsveit, tveir á Garðaskagavegi, tveir á Sandgerðisvegi, tveir í Fáskrúðsfjarðargöngum, fjórir í Bolungarvíkurgöngum og sex í Héðinsfjarðargöngum.

Samhliða gerð nýrra mælistaða sá Vegagerðin um rekstur þeirra myndavéla sem fyrir voru. M.a. þurfti að endurnýja svokallaðar myndavélalínur við mælistaðina. Vegagerðin sér jafnframt um að senda búnaðinn í kvörðun með reglulegu millibili eftir því sem við á. Árið

2011 var greiddur kostnaður vegna kvörðunar á 9 hraðamyndavélum. Auk þess urðu þrjár vélar fyrir skemmdum en gert hefur verið við þær og kostnaður greiddur.

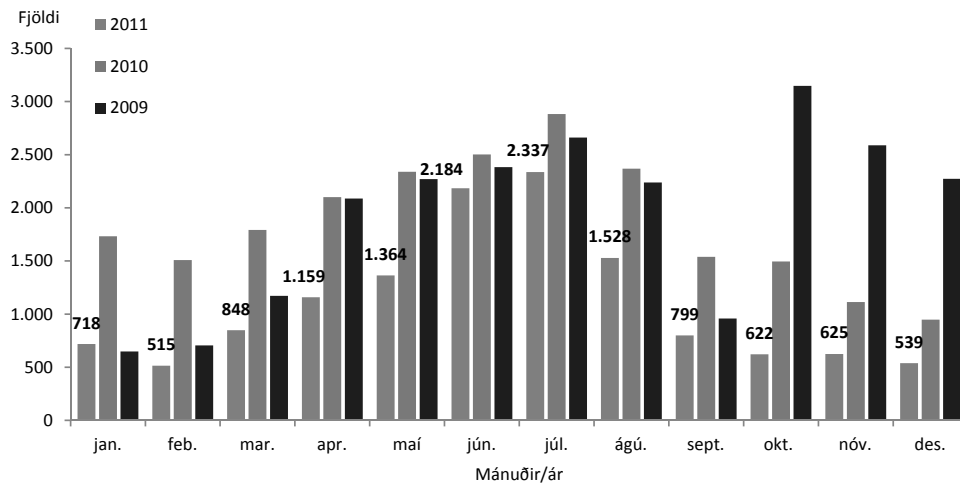
Skráð voru 13.238 brot á árinu 2011, sem eru töluvert færri brot en árið á undan en þá voru brotin 22.322. Þetta nemur tæplega 41% fækkun milli ára. Að meðaltali eru hraðakstursbrot 36 á dag allt árið. Brotin sem framin voru í desember 2010 en skráð í janúar 2011 voru 102, eða tæplega 8% af heildarfjölda. Þessi háttur er hafður á svo að brot sem framin voru rétt fyrir áramótin en skráð í lögregluferfið eftir áramótin falli ekki út úr talningum.

Tafla 4. Fjöldi skráðra hraðakstursbrota með sjálfvirkum myndavélum

Ár	Fjöldi brota	Fjöldi brota á dag
2007	6.872	19
2008	16.125	44
2009	23.134	63
2010	22.322	61
2011	13.238	36

Á mynd 6 sést dreifing brotanna á árunum 2009 til 2011 eftir mánuðum. Líkt og árið áður voru flest brot á árinu 2011 skráð í júní og júlí. Fæst brot voru skráð í febrúar og er það breyting frá árinu áður. Þá breytingu sem varð á fjölda hraðakstursbrota í september, október og nóvember á árinu 2011 má rekja til bilana, viðhalds og kvörðunar á myndavélabúnaði. Það útskýrir m.a. þessa fækkun en á þessum þremur mánuðum sem þær voru virkar skráðu þær einungis um 2.000 brot.

Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum á árunum 2010 og 2011 má sjá að þeim hefur fækkað. Mest var fækkunin í febrúar. Nokkurt samræmi er á milli fjölda brota í júní og júlí milli áranna 2010 og 2011.



Mynd 6. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu árin 2009-2011, greindur eftir mánuðum.

Nánar má sjá um sjálfvirkir hraðaeftirlit í Viðauka II.

ÁÆTLUN	23.000.000,-
RAUN	24.775.083,-

4.3. Áróður

Framleiðsla auglýsinga

Ein ný auglýsing var framleidd árið 2011. Er þar um að ræða auglýsingu sem kallast Angels. Í auglýsingunni sjást englar á vegum og í kringum umferð og fær áhorfandinn á tilfinninguna að þarna séu á ferðinni sálir manna og kvenna sem látist hafa í umferðinni. Tilgangur auglýsingarinnar er að minna á að



banaslys eru meira en tölur á skilti í Svínahrauni; að um sé að ræða alvöru fólk sem átti sína drauma og væntingar auk þess sem það lifir áfram í minningum sorgmæddra vina og ættingja. Í bakgrunni hljómar lagið I Think of Angels eftir KK sem Ellen Kristjánsdóttir, systir hans, syngur en lagið var samið í minningu systur þeirra sem lést í umferðarslysi. Auglýsingin hlaut Lúðurinn, íslensku auglýsingaverðlaunin, í flokki almannaheillaauglýsinga.

ÁÆTLUN	7.000.000,-
RAUN	7.862.569,-

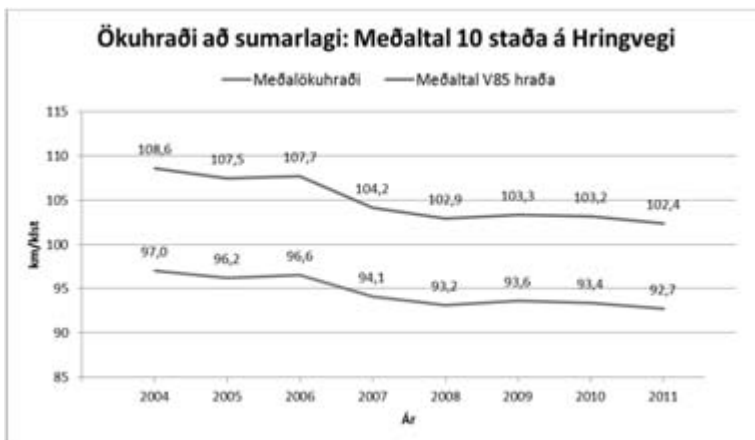
Birting auglýsinga

Auglýsing Umferðarstofu, Angels, sem var framleidd á árinu var birt í sjónvarpi auk þess sem nokkrar auglýsingar birtust í prentmiðlum. Á íþróttastöðvum 365 miðla var auglýsingin Fyrirmynd sýnd en sú auglýsing sýnir orðljótan krakka sem lærir af föður sínum í umferðinni. Tilgangur auglýsingarinnar er að fá fólk til þess að sýna gott fordæmi í umferðinni. Í þeim tilgangi að sporna við ölvunarakstri voru sýndar auglýsingarnar Bara einn... sem sýna aðstæður þar sem við sættum okkur ekki við vínklas (þó aðeins eitt sé), t.d. inni í kennslustofu, í höndum tannlæknis og í höndum flugumferðarstjóra og spyrjum fólk hvers vegna því finnst þetta ekki í lagi en finnst hins vegar í lagi að aka eftir eitt glas. Einnig var sýnd auglýsingin 30 sem minnir á hámarkshraða í íbúahverfum (30 km/klst).

ÁÆTLUN	13.000.000,-
RAUN	12.827.069,-

Árangur aðgerða gegn hraðakstri

Á mynd 7 eru upplýsingar um þróun umferðarhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringveginum, á tímabilinu 2004-2011, skv. umferðargreinum Vegagerðarinnar, en hraðinn hefur verið mældur á sambærilegan hátt frá árinu 2004.



Mynd 7. Meðaltal ökuhraða að sumarlagi á 10 stöðum á Hringvegi

Ökuhraði á Hringveginum árið 2011, bæði meðalhraði og v_{85} (þ.e. sá hraði sem 15% ökumanna fara yfir), lækkaði frá árinu 2010. Meðalökuhraðinn lækkaði um 0,7 km/klst, fór úr 93,4 km/klst í 92,7 km/klst. V_{85} hraðinn, þ.e. sá hraði sem 85% ökumanna halda sig innan við, þ.e.a.s. 15% ökumanna aka hraðar, lækkaði einnig frá árinu 2010, fór úr 103,2 km/klst í 102,4 km/klst.

Einn mælistaður á Hringvegi sker sig úr hvað varðar lækkun meðalhraða frá fyrra ári, þ.e. Hringvegur við Árvelli á Kjalarnesi. Þar lækkaði meðalhraði að sumarlagi um 4,8 km/klst á milli árunna 2010 og 2011. Hraðamyndavél var tekin í notkun á þessum stað árið 2011. Á þremur af mælistöðunum 10 á Hringvegi hækkaði meðalhraðinn örlítið frá fyrra ári, þ.e. í Eldhrauni, á Hellisheiði og í Öxnadal.

Ofangreindar hraðatölur gilda fyrir umferð í frjálssu flæði, en það þýðir að bil milli ökutækja og umferðarmagn er með því móti að reiknað er með að hver ökumaður velji sinn ökuhraða.

Á mynd 8 er sýnt hvernig það hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða breytist á völdum mælistöðum á milli árunna 2009 og 2011. Ath. að mikil lækkun þessa hlutfalls á Reykjanesbraut við Dalveg skýrist af því að þar var leyfilegur hámarkshraði hækkaður úr 70 km/klst í 80 km/klst haustið 2010.



Mynd 8. Hlutfall ökumanna sem aka hraðar en 30 km/klst yfir leyfilegum hámarkshraða

Ölvunarakstur: Staðan í dag

Árið 2011 létust þrír af völdum ölvunar- eða fíkniefnaaksturs auk þess sem 7 slösuðust alvarlega vegna ölvunar eða notkun fíkniefna við akstur. Upplýsingar um afleiðingar ölvunar- og fíkniefnaaksturs fyrir ára má sjá í töflunni hér að neðan.

Tafla 5. Afleiðingar ölvunar- og fíkniefnaaksturs

Ár	Látnir af völdum ölvunar- og fíkniefnaaksturs	Látnir alls	Hlutfall	Alvarlega slasaðir af völdum ölvunar- og fíkniefnaaksturs	Alvarlega slasaðir alls	Hlutfall
2007	4	15	27%	12	195	6%
2008	2	12	17%	28	200	14%
2009	3	17	18%	16	170	9%
2010	3	8	38%	14	205	7%
2011	3	12	25%	7	154	5%
Meðaltal	3,0	12,8	23%	15,4	184,8	8%

Árið 2006 var brotaflokknum „akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna“ bætt við málaskrárkerfi lögreglunnar (á grundvelli breytinga á umferðarlögum nr. 50/1987 með lögum nr. 66/2006). Lögin öðluðust gildi 14. júní 2006 og í framhaldinu tók lögreglan að prófa hjá öikumönnum hvort ekið væri undir áhrifum ávana- og/eða fíkniefna. Prófið felur í sér að munnvatn eða sviti er tekið af öikumanni til að sjá hvort hann er undir áhrifum. Ef prófið bendir til þess að grunur sé á rökum reistur er blóð tekið til rannsóknar.

4.4. Samskiptavefir og nýir miðlar

Á árinu var farið af stað með verkefni á samskiptasiðunni Facebook sem bar nafnið Vertu till!. Verkefnið var unnið í samstarfi við nemendafélög framhaldsskólanna og var samskiptasiðan einkum ætluð þeim. Um var að ræða samkeppni, bæði milli einstaklinga og skóla. Keppt var í fjórum greinum sem allar lutu að umferð og umferðaröryggi; besta myndbandið sem skólafélögin lögðu til, besta slagorðið, besta ljósmyndin og besta krækjan. Þrjár síðustu greinarnar voru allar einstaklingsgreinar en þó söfnuðu einstaklingarnir stigum fyrir skólann sinn í heildarstigakeppni.



Keppt var í fjórum riðlum, átta skólar í hverjum riðli, og fengu því fjórir skólar verðlaun fyrir myndband, fjórir einstaklingar verðlaun fyrir ljósmynd, o.s.frv. Í verðlaun fyrir myndbandið voru 100.000 krónur til viðkomandi skólafélags, fyrir bestu ljósmyndina var Canon EOS myndavél í verðlaun, fyrir besta slagorðið var lpad í verðlaun og fyrir bestu krækjuna var vegleg gjafakarfa frá Ölgerðinni í verðlaun. Að auki veitti Ölgerðin gjafakörfur í verðlaun fyrir annað og þriðja sætið í hverri keppni.

Mjög var misjafnt milli skóla hversu góð þátttakan var. Sum skólafélög gerðu greinilega mikið úr keppninni og bárust margar og góðar tillögur úr þeim skólum á meðan aðrir skólar létu ekkert í sér heyra. Menntaskólinn við Hamrahlíð vann heildarstigakeppnina og var fulltrúum hans ásamt öllum sigurvegurum keppinnar boðið á Bessastaði til verðlaunaafhendingar og þótti sá atburður heppnast mjög vel.

ÆTTLUN	1.500.000,-
RAUN	1.112.245,-

4.5. Fræðsla í skólum

Fræðsla í grunnskólum

Skólaárið 2010-2011 var sjötta starfsár Grundaskóla sem móðurskóla í umferðarfræðslu. Hefur umferðarfræðsla í skólum á landsvísu tekið miklum stakkaskiptum á þessum tíma. Í upphafi var vart hægt að finna þann skóla á landinu sem sinnti umferðarfræðslu en í lok árs 2011 voru 121 grunnskólar á landinu sem höfðu umferðarfræðslu í sinni skólanámskrá.

Hlutverk Grundaskóla má segja að sé tvíþætt; Annars vegar að gera og safna námsefni og koma því á vefinn www.umferd.is og hins vegar að halda umferðarfræðslunni að grunnskólum landsins, minna á námsefnið og hvetja til notkunar þess.

Fram til ársins 2009 komu fjórir aðrir skólar að verkefninu, hver í sínum landshluta en með niðurskurði síðustu ára hefur verið fallið frá því og Grundaskóli því einn eftir. Einnig hafa framlög til Grundaskóla verið skorin niður og samfara því hefur minna verið hægt að gera í málaflokknum. Áherslur ársins hafa verið minni á námsefnisgerð en meiri í þá átt að kynna það efni sem til er og aðstoða skóla við að halda uppi umferðarfræðslu. Einnig var farið yfir núverandi efni og það uppfært og breytt þar sem þurfa þótti.

Á árinu var lögð áhersla á úthringingar í skóla. Var það gert í margþættum tilgangi; til þess að athuga stöðuna á umferðarfræðslunni, til þess að minna á umferðarfræðsluna og að lokum til þess að aðstoða skóla við að sinna fræðslunni. Einnig var á árinu lögð áhersla á heimsóknir í skóla og kynningar á öðrum vettvangi. Alls var farið í fjörutíu skólaheimsóknir á árinu og voru þá skólar í öllum landshlutum heimsóttir. Að auki var farið í kynningarferðir víðsvegar um land. Heimsóttir voru tveir svæðisfundir Skólastjórafélags Íslands; Að Hamri í Borgarfirði og í Kríunesi í Kópavogi. Kynningarbás var á kennarapingi í Stykkishólmi. Einnig var farin ferð til Akureyrar og fundað með skólafulltrúa og fulltrúum grunnskólanna á svæðinu og rætt hvernig efla mætti umferðarfræðsluna. Nánar má sjá um starf Grundaskóla í Viðauka VI.

Tafla 6. Slyss á börnum 2007-2011

	Látin	Alvarlega slösuð	Lítið slösuð	Samtals
2007	1	11	134	146
2008	0	22	104	126
2009	0	16	110	126
2010	0	22	95	117
2011	2	13	110	125
Meðaltal	0,6	17	111	128

ÁÆTLUN	5.500.000,-
RAUN	5.500.305,-

4.6. Fræðsla til erlendra ökumanna

Í samstarfi við bílaleigur landsins var haldið áfram með stýrisspjöld fyrir bílaleigubíla en það samstarf hófst árið 2006. Á slíku spjaldi eru upplýsingar fyrir erlenda ferðamenn um séríslenskar aðstæður, s.s. sérstök umferðarmerki sem ekki þekkjast annars staðar og almennar varúðarreglur. Að auki hafa greinar um sérstöðu íslensks vegakerfis og náttúru verið birtar í blöðum og tímaritum ætluðum erlendum ferðamönnum. Í töflunni hér að neðan má sjá tölur yfir slasaða erlenda ríkisborgara. Er þá bæði átt við erlenda ferðamenn sem og erlenda ríkisborgara sem búa hérlandis.



Tafla 7. Slyss á erlendum ríkisborgurum

	Látnir	Alvarlega slasaðir	Lítið slasaðir	Samtals
2007	3	33	170	206
2008	2	19	155	176
2009	3	26	167	196
2010	1	32	118	151
2011	1	17	182	200
Meðaltal	2,0	25	158	186

Þegar skoðuð er þróun slysa á erlendum ríkisborgurum er gagnlegt að skoða til samanburðar hver þróunin hefur verið í komu ferðamanna til landsins og einnig þróunina á fjölda innflytjenda á Íslandi.

Tafla 8. Slyss á erlendum ríkisborgurum samanborið við fjölda ferðamanna og fjölda innflytjenda

	Slasaðir erlendir ríkisborgarar samtals	Slyss með meiðslum sem erlendir ökumenn eiga aðild að	Fjöldi ferðamanna (þúsund)	Slasaðir á hverja 100.000 ferðamenn	Fjöldi innflytjenda (1. jan)	Slasaðir á hverja 1000 innflytjendur
2007	206	157	485	42	22.109	9,3
2008	176	163	502	35	27.240	6,5
2009	196	131	494	40	28.644	6,8
2010	151	118	489	31	26.171	5,8
2011	200	136	566	35	25.693	7,8
Meðaltal	186	141	507	37	25.971	7,2

ÆTTLUN	2.000.000,-
RAUN	1.900.563,-

4.7. Framleiðsla og birting fræðsluefnis

Framleiðsla fræðslumynda: Hálkumyndir

Árið 2011 var ein fræðslumynd framleidd sem nefnist Ísing og hálka. Hún er talsvert löng til birtingar sem uppfylling í sjónvarpi og var henni því skipt upp í tvær myndir sem hvor um sig getur staðið sjálf. Önnur myndin heitir Einkenni hálku og er upptalning á 6 tegundum hálku, við hvaða aðstæður þær myndast og hvernig er hægt að greina þær. Hin myndin kallast Að bera kennsl á hálku og fjallar hún um þá þætti í veðri og landslagi sem haft geta áhrif á ísingu og hálku á vegum. Með vitneskju um þessi atriði getur ökumaður borið kennsl á þær aðstæður sem helst geta skapað lúmska hálku.



ÁÆTLUN	2.700.000,-
RAUN	2.690.187,-

Birting fræðslumynda Umferðarstofu í sjónvarpi



Árið 2011 var annað árið í röð sem farið var í virkt samstarf við sjónvarpsstöðvarnar RÚV, Stöð 2 og Skjá Einn um birtingu fræðslumynda Umferðarstofu gegn gjaldi. Var þá sjónvarpsstöðvunum greidd ein upphæð fyrir árið og þeim svo falið að nota fræðslumyndir Umferðarstofu sem uppfyllingarefni þar sem pláss var fyrir þær í dagskránni, þó þannig að einhverjar lentu á tímum með mikið áhorf. Myndirnar eru tæplega 40 talsins og eru þær á

bilinu 30 sekúntur til þrjár mínútur. Vel tókst til og fengu myndirnar mikla birtingu og á góðum tímum og má því segja að sjónvarpsstöðvarnar hafi stutt rækilega við bakið á yfirvöldum í því verkefni að auka umferðaröryggi.

ÁÆTLUN	5.000.000,-
RAUN	5.000.484,-

5. Aðgerðir og verkefni á árinu 2011: Vegakerfi

5.1. Eyðing svartbletta, lagfæringar á umhverfi vega og uppsetning vegriða

Á árinu 2011 var unnið að lagfæringum á 61 stað skv. samþykktum verkefnalistum. Vegrið voru sett upp eða lengd á 24 stöðum. Unnið var að bættu öryggi á 16 vegamótum, m.a. með gerð framhjálaupa (þ.e. til að draga úr aftanákeyrslum) og bættum merkingum. Á 12 stöðum var unnið að lagfæringum á öryggissvæði vegar, m.a. með breikkun axla, lagfæringu vegfláa, lengingu ræsa og lokun skurða. Unnið var að bættu öryggi gangandi vegfarenda á þremur stöðum. Hraðaviðvörðunarskilti voru sett upp á tveimur stöðum. Lýsing var bætt á tveimur stöðum, aðvörunarljós voru sett upp við eina einbreiða brú og stefnuörvar voru settar upp á einum stað.

Jafnframt var unnið að grjóthreinsun vegsvæðis meðfram fjölmörgum vegum s.s. Hringvegi, Ólafsfjarðarvegi, Norðfjarðarvegi, Djúpvegi, Innstrandavegi, og Langanesvegi.

Nákvæmt yfirlit yfir þau verkefni sem unnið var að undir þessum lið árið 2011 má sjá í viðauka IV.

Auk þeirra öryggisaðgerða sem gerð er grein fyrir í þessari skýrslu var unnið að fleiri verkefnum sem fjármögnuð voru af öðrum liðum og tengjast umferðaröryggisáætlun ekki beint. Sett var upp miðjuvegrið á Hringveg frá Víkurvegi að Úlfarsfellsvegi og sett nýtt vegrið við Korpu. Jafnframt var sett upp miðjuvegrið á Reykjanesbraut frá öryggisgátt sunnan Nýbýlavegar að Arnarnesvegi. Einnig var sett upp miðjuvegrið á Nesbraut milli vegamóta við Suðurlandsveg/Vesturlandsveg og Höfðabakka og í hluta Ártúnsbrekku. Hluti kostnaðar við öryggisaðgerðir í Grindavík, í samræmi við umferðaröryggisáætlun sveitarfélagsins, var jafnframt greiddur. Fjármagn til þessara verkefna, sem eru utan umferðaröryggisáætlunar, kom af úthlutun til nýbygginga en almennt eru öryggisaðgerðir fjármagnaðar með viðhaldsfé.

ÁÆTLUN	210.000.000,-
RAUN	189.355.119,-

5.2. Undirgöng fyrir búfé og hvíldarsvæði við þjóðvegi

Á Hringvegi við Freysnes var lokið við breikkun á tvennum vegamótum og lögð tvöföld klæðing. Með þessu var aðgengi stórra flutningabíla að hvíldar- og áningarstað bætt.

Sett var búfjárræsi á Laugarvatnsveg við Laugardalshóla. Undirgöng fyrir hross voru gerð á Hringvegi við Sveinsstaði í Vatnsdal.

Sjá nánar í viðauka V.

ÁÆTLUN	10.000.000,-
RAUN	9.316.490,-

5.3. Ýmis verkefni

Gögn frá Aðstoð og Öryggi

Árið 2011 var gengið frá samkomulagi um að Vegagerðin myndi greiða fyrirtækinu Aðstoð og Öryggi 2,0 milljónir króna fyrir slysagögn fyrirtækisins fyrir árið 2011. Gögnin voru afhent Umferðarstofu.

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	2.000.000,-

EuroRAP verkefnið

Greiddur var styrkur til Félags íslenskra bifreiðaeigenda vegna EuroRAPverkefnisins að upphæð 4,0 milljónir.

ÁÆTLUN	4.000.000,-
RAUN	4.000.000,-

Bíltæknirannsóknir

Árið 2009 var undirritaður samningur milli Umferðarstofu og Sýslumannsins á Selfossi þar sem fram kom að sett yrði upp bíltæknirannsóknasetur í tengslum við embætti Sýslumannsins á Selfossi. Var gert ráð fyrir að allt að 6 milljónir króna kæmu af umferðaröryggisáætlun til verkefnisins. Árið 2011 voru Sýslumanninum á Selfossi greiddar kr. 1.400.000 vegna þessa verkefnis og er þar um að ræða lokagreiðslu.

ÁÆTLUN	1.400.000,-
RAUN	1.400.000,-

Myndbönd frá EuroRAP.

Myndbönd sem tekin eru af vegum við vinnslu EuroRAP verkefnisins nýtast Vegagerðinni á ýmsan hátt.

Vegagerðin greiddi Félagi íslenskra bifreiðaeigenda 2,0 milljónir króna árið 2011 fyrir myndaupptökur það ár.

ÁÆTLUN	2.000.000,-
RAUN	2.000.000,-

Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á vegum.

Vinna við umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á vegum er greidd af umferðaröryggisáætlun. Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessa árið 2011 var 3,7 milljónir króna.

ÁÆTLUN	4.000.000,-
RAUN	3.655.388,-

Prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2010.

Vegagerðin greiddi fyrir prentun ársskýrslu um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar 2010. Kostnaður var kr. 107.597,-.

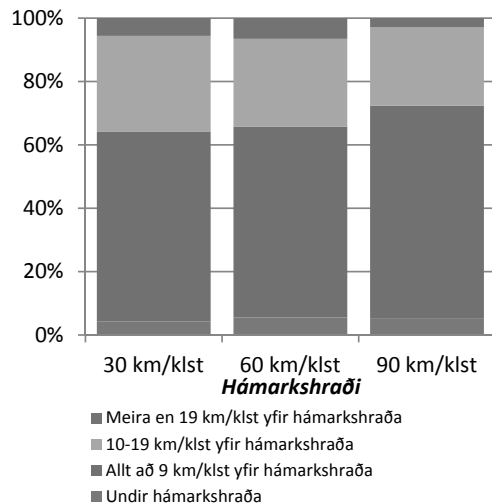
6. Aðgerðir og verkefni á árinu 2011: Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf

6.1. Könnun á aksturshegðun almennings

Í nóvember 2011 framkvæmdi Capacent könnun á aksturshegðun og viðhorfi til umferðar meðal almennings fyrir Umferðarstofu, Vegagerðina og Ríkislögreglustjóra. Sambærileg könnun hefur verið framkvæmd frá árinu 2005 og gefur könnunin mjög góða mynd af núverandi ástandi ásamt þróun á hegðun og viðhorfi fólks til umferðar. Úrtakið var 1500 manns, 18 ára og eldri og var svarhlutfallið 65,3%. Þriðja árið í röð var könnunin aðeins framkvæmd á netinu.

Flestar spurningarnar eru þær sömu ár eftir ár og því er hægt að fylgjast með þróun á hegðun og viðhorfi almennings. Að vísu var skipt úr símaspurningum yfir í netspurningar fyrir þremur árum og virðist sú breyting hafa einhver áhrif. Sérfræðingar telja þó að líklegra sé að spurningum sé heiðarlegar svarað á netinu og að fólk sé líklegra til þess að segja ósatt í könnunum til þess að fegra sjálft sig þegar átt er í samskiptum við aðra manneskju (í gegnum síma).

Aðeins segjast um 5% Íslendinga halda sig undir hámarkshraða. Um 70% til viðbótar segjast aka innan við 10 km/klst yfir hámarkshraða. Þróunin á ökuhraða er misjöfn eftir því hvaða hámarkshraði er litið til. Í 30 km hverfum virðast fleiri aka á 40 km/klst eða meira árið 2011 en síðustu ár. Á 60 km/klst vegum virðist þróunin vera í hina áttina. Á þeim vegum segjast færri aka á 70 km/klst eða meira árið 2011 heldur en síðustu ár. Á 90 km/klst vegum virðist ökuhraðinn örlítið hærri en árið áður en í sögulegu samhengi er hann samt lágur.



Mynd 9: Sagður almennur ökuhraði m.v. hámarkshraða árið 2011

Tafla 9: Sagður almennur ökuhraði m.v. hámarkshraða

Hámarkshraði	Ökuhraði	2007	2008	2009	2010	2011
30 km/klst	<30 km/klst	1,0%	3,6%	3,8%	4,1%	4,2%
	30-39 km/klst	63,6%	62,4%	61,5%	62,1%	59,9%
	40-49 km/klst	28,5%	27,8%	30,1%	29,1%	30,3%
	>49 km/klst	6,9%	6,2%	4,6%	4,8%	5,6%
60 km/klst	<60 km/klst	3,7%	6,1%	4,2%	4,8%	5,5%
	60-69 km/klst	59,3%	57,9%	59,7%	58,3%	60,2%
	70-79 km/klst	32,2%	29,3%	29,8%	32,0%	27,8%
	>79 km/klst	4,8%	6,7%	6,3%	5,0%	6,5%
90 km/klst	<90 km/klst	6,3%	6,2%	4,6%	5,5%	5,1%
	90-99 km/klst	61,7%	60,9%	64,9%	68,3%	67,3%
	100-109 km/klst	27,8%	29,3%	27,4%	23,6%	24,8%
	>109 km/klst	4,3%	3,6%	3,1%	2,6%	2,8%

Þeim fjölgar sem telja hegðun annarra vegfarenda valda sér truflun eða álagi við akstur. Er þá helst talað um skort á notkun stefnuljósa en einnig er áberandi almennt tillitsleysi sem og of hægur akstur. Hegðun hjólréiðamanna truflaði 9,7% aðspurðra árið 2010 en árið 2011 svöruðu 17,6% þannig til að hjólréiðamenn væru að valda þeim álgi eða truflun í umferðinni. Er þessi aukning mun meiri en í öðrum svarmöguleikum.

Þeim fjölgar sem segjast aldrei tala í síma undir stýri en einnig þeim sem segjast tala oft í símann við akstur. Bendir það til þess að fólk er meira búið að gera upp við sig hvort því finnist í lagi eða ekki að tala í símann undir stýri.

Ökumenn innanbæjar hafa síðustu ár sagst í 75-77% tilfella aldrei aka án öryggisbeltis og hefur þessi tala lítið breyst síðustu ár. Hins vegar lítur dæmið öðruvísi út þegar lítið er til beltanotkunar utanbæjar. Árið 2010 sögðust 95,2% aldrei aka utanbæjar án beltis en árið 2011 var þessi tala komin niður í 91,1% og virðist því beltanotkun í dreifbýli vera á leið niður á við og er það mikið áhyggjuefni. Um 87% segjast aldrei vera farþegar í framsæti án beltis, örlítið minna en árið áður en ívið meira en árin þar á undan. Um 72% aðspurðra segjast hins vegar alltaf spenna beltin í aftursæti sem einnig er aðeins minna en árið áður en talsvert meira en árin þar á undan.



Tæplega 70% Íslendinga segjast aldrei aka eftir að fá sér einn áfengan drykk. Það þýðir að rúmlega 30% eiga það til (sjaldan, stundum eða oft) að aka eftir að neyta áfengis. Aldrei áður (frá því mælingar hófust) hafa jafnmargir sagst eiga það til að aka eftir einn drykk. Hefur þetta hlutfall verið frá 21% upp í rúm 29% árið 2010 og virðist þessi þróun vera nokkuð stöðug í ranga átt.

Þetta árið var spurt hvort viðkomandi hefði þekkt einhvern vel (vin eða ættingja) sem hefði látist í umferðarslysi. 28% svöruðu þeirri spurningu játandi og því ljóst að banaslysin hafa mjög víðtæk áhrif út í samfélagið. Einnig var spurt að þessu sinni hvort reynslusögur fórnarlamba umferðarslysa hefðu áhrif á aksturslag. Um 56% sögðu að slíkar frásagnir hefðu mjög mikil eða frekar mikil áhrif og er það klár hvatning fyrir Umferðarstofu að halda áfram með verkefni sem snúa að slíkum frásögnum.

ÆTLUN	2.500.000,-
RAUN	1.991.308,-

6.2. Umferðarkönnun

Árið 2011 stóð Umferðarstofa fyrir umferðarkönnun. Umferðarkönnun gengur þannig fyrir sig að fólk sem Umferðarstofa fær til verksins stendur í vegkanti og skráir niður ákveðnar upplýsingar um þau ökutæki sem aka fram hjá. Sú aðferð gefur mjög góða mynd af stöðunni en auðvitað aðeins á þeim tímapunkti sem könnunin er framkvæmd. Því kemur þessi könnun ekki í staðinn fyrir viðhorfaskönnunina (sem fjallað er um í kafla 6.1) en bætir upplýsingum við hana. Landsbjörg framkvæmdi könnunina fyrir Umferðarstofu og var sérlega mikil ánægja með þeirra framlag til verksins.

Könnunin var framkvæmd 8.-18. nóvember 2011 í bæjarfélögum vítt og breitt um landið. Um 95% athugana fóru fram í þéttbýli og því er lítið á niðurstöðurnar sem stöðu umferðar í þéttbýli. Alls voru 4124 bílar athugaðir, 1760 á höfuðborgarsvæðinu og 2364 á landsbyggðinni og því er unnt að fá góða mynd af stöðunni á hvoru svæði fyrir sig. Um 2/3

ökumanna voru karlmenn og er það í góðu samræmi við aðrar kannanir sem gerðar hafa verið.

Beltanotkun ökumanna var 80,6% og er það í góðu samræmi við niðurstöður viðhorfsskönnunarinnar þar sem fram kom að rúm 76% segjast alltaf spenna beltin innanbæjar og um 13% sögðust stundum gera það. Talsverður munur var á beltanotkun kynjanna þar sem rúm 76% karlmanna voru spenntir en rúm 89% kvenmanna. Ekki var teljandi munur á beltanotkun á milli landshluta.

Farsímanotkun landsmanna er talsvert áhyggjuefni. Einn af hverjum fimmtán ökumönnum, 6,7%, voru að tala í símann undir stýri án handfrjáls búnaðar. Mikill munur er á farsímanotkuninni eftir landshlutum og aldursflokkum. Á höfuðborgarsvæðinu voru 12% ökumanna, einn af hverjum átta, að tala í símann undir stýri, en á landsbyggðinni var þetta hlutfall 2,7%. Konur tala meira í símann, 7% á landsvísi en karlar 6,5%. Á höfuðborgarsvæðinu voru 12,7% kvenna að tala í símann undir stýri en 11,4% karla. Ungir ökumenn voru í 9% tilfella með símann upp að eyranu; 14,3% á höfuðborgarsvæðinu og 4,4% á landsbyggðinni. Eldri ökumennirnir voru aðeins í 1,2% tilfella að tala í símann, þar af 0,5% á landsbyggðinni (2 einstaklingar af 437).

Tafla 10: Hlutfall ökumanna sem talaði í símann við gerð könnunarinnar

	Höfuðborgarsvæðið	Landsbyggðin	Allt landið
Karlmenn	11,4%	3,1%	6,5%
Konur	12,7%	2,2%	7,0%
Ungir	14,3%	4,4%	9,0%
Miðaldra	12,1%	2,8%	7,0%
Eldri	3,2%	0,5%	1,2%
Allir	12,0%	2,7%	6,7%

ÁÆTLUN	500.000,-
RAUN	500.000,-

6.3. Önnur verkefni

Útreikningur á kostnaði við umferðarslys

Umferðarstofa fékk Hagfræðistofnun Háskólans til þess að rannsaka hvað umferðarslys kosta þjóðfélagið í raun. Slík úttekt var gerð árið 1996 sem var svo uppreiknuð árið 2006. Í þetta skiptið var þó ekki um vísitöluuppreikning að ræða heldur var farið í saumana á öllum kostnaðarliðum upp á nýtt; bæði veraldlegt tjón einstaklings sem og kostnað samfélagsins (t.d. heilbrigðiskerfisins) en einnig var reynt að leggja mat á erfiðari þætti eins og tap frá vinnu og enn erfiðari þætti eins og andleg áhrif sorgar, missis og skertra líf skjara. Gerð skýrslunnar hefur dregist talsvert vegna umfangs gagna, erfiðleika við að nálgast ákveðin gögn sem og forsendumisskilnings við gerð skýrslunnar. Skýrslunnar er að vænta í kringum áramótin 2012-2013.

ÁÆTLUN	3.000.000,-
RAUN	3.252.000,-

7. Verkefni án sérstakrar fjárveitingar

7.1. Fræðsluverkefni fyrir framhaldsskóla

Árið 2009 hófst Umferðarstofa handa við að útbúa fræðsluefni fyrir framhaldsskóla. Á því ári voru gerðar þrjár fræðslumyndir og var ein þeirra prufukeyrð í Borgarholtsskóla með góðum árangri. Árið 2010 voru svo þessar þrjár myndir framleiddar (settar á DVD diska) og hafa framhaldsskólarnir nú allir fengið DVD safn með þessum þremur fræðslumyndum ásamt verkefnum þeim tengdum og einum DVD diskum með auglýsingum Umferðarstofu.



Árið 2010 voru einnig framleiddar tvær myndir í viðbót. Önnur þeirra tekur á beltanotkun og hávaða og truflun inni í bifreiðum og hefur sú mynd verið sýnd í 10. bekk grunnskóla og er því ekki hluti af fyrrnefndu DVD safni fyrir framhaldsskóla. Hin er viðtal við föður drengs sem lést í umferðarslysi en sú mynd hefur ekki verið send í skólana heldur hafa fulltrúar Umferðarstofu farið með hana í framhaldsskóla og sýnt hana. Þetta hefur verið gert vegna þess að myndin er sterkari þegar sagt er frá myndinni af þeim sem þekkja til og virðist myndin virka betur þegar ýmis atriði eru útskýrð betur á staðnum. Einnig var það ósk viðmælandans að myndinni yrði ekki dreift heldur aðeins sýnd af starfsfólki Umferðarstofu og myndin því hvergi skilin eftir.

Þessar fimm myndir hafa verið sýndar í skólunum og hafa fengið mjög jákvæðar móttökur og vakið sterk viðbrögð og virðast hafa mikil áhrif á ungmennin. Ein myndin er eins og áður segir í viðtalsformi og ein þeirra fjallar um slys sem varð mjög alvarlegt þrátt fyrir sakleysislegar aðstæður, eingöngu vegna þess að ekki var notað öryggisbelti. Hinar þrjár fjalla allar um banaslys þar sem ungur bílstjóri lifir af en hefur lent í því að verða vini sínum að bana. Myndirnar fjalla þá um slysin og byggjast mikið upp á viðtölum við bílstjórana sem og ættingja þeirra og ættingja þeirra látnu. Óhætt er að segja að þær myndir hafi vakið sterk viðbrögð og miklar tilfinningar.

Árið 2011 fóru fulltrúar Umferðarstofu í fjölmarga framhaldsskóla til þess að kenna efnið og kynna það fyrir kennurum og má segja að tilgangurinn hafi verið að ýta verkefninu úr vör því hugmyndin er svo að framvegis muni kennararnir kenna efnið, að sjálfsögðu með stuðningi frá Umferðarstofu þar sem um hann er beðið. Ekki voru fjármunir á umferðaröryggisáætlun nýttir í verkið heldur var um að ræða launakostnað og ferðakostnað á rekstrarfé Umferðarstofu.

7.2. Alþjóðlegt samstarf

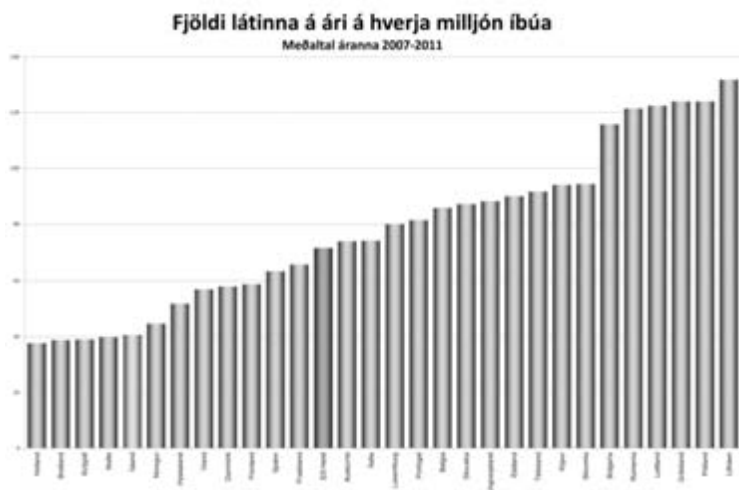
Umferðarstofa, Vegagerðin og embætti ríkislögreglustjóra eiga hver um sig í umfangsmiklu samstarfi við sínar systurstofnanir og þá sérstaklega á Norðurlöndum.

Vegagerðin og Umferðarstofa taka virkan þátt í þeirri undirnefnd NVF sem fjallar um umferðaröryggi en NVF er norrænn samstarfsvettvangur á sviði vegamála. Árið 2011 sóttu fulltrúar Vegagerðarinnar tvo fundi í nefndinni NVF umferðaröryggi. Annar fundanna var haldinn á Íslandi en hinn í Finnlandi. Í tengslum við fundinn í Finnlandi var haldin ráðstefna. Allir fyrirlestrar á ráðstefnunum eru aðgengilegir á heimasíðu NVF:

<http://www.nvfnorden.org/pages/1100>

Vegagerðin tekur einnig virkan þátt í starfi vinnuhóps um umferðaröryggi sem starfar á vegum CEDR, en CEDR stendur fyrir Samtök vegamálastjóra í Evrópu. Árið 2011 sótti fulltrúi Vegagerðarinnar tvo fundi í nefndinni en á vettvangi hennar er m.a. fjallað um innleiðingu aðildarríkjanna á tilskipun Evrópusambandsins, nr. 2008/96/EB um umferðaröryggisstjórnun vegakerfa.

Umferðarstofa á fulltrúa í sérfræðingahóp á vegum Evrópusambandsins sem kennir sig við CARE. CARE er samevrópskur umferðarslysagagnagrunnur og kom hópurinn upphaflega saman til þess að þróa þann gagnagrunn í sameiningu. Formlegri þróun á gagnagrunninum er nú lokið en að sjálfsögðu munu gögn verða send í grunninn áfram. Hópurinn vinnur nú að nýju verkefni sem kallast DaCoTA (Data Collection, Transfer and Analysis).



Mynd 10: Fjöldi látinna í umferðinni á hverja milljón íbúa í Evrópu 2007-2011. Fengið úr CARE gagnagrunninum

DaCoTA snýst í grunninn um að samræma umferðaröryggisstarf í Evrópu eins mikið og hægt er og leggja þá áherslu á það sem reynst hefur best. Einnig er um að ræða framhald af nýtingu slysagagnanna úr CARE verkefninu. Miklar og góðar upplýsingar um verkefnið er að finna hér: <http://www.dacota-project.eu/>. Verkefnið byggist upp af sex hlutum eða undirverkefnum (work packages).

Fyrsti hlutinn fjallar um reglusetningu í umferðaröryggismálum. Leitast er við að bæta ferli við reglusetningu með því að nýta aðferðir hinna bestu og eins með því að koma á tólum, gögnum og aðferðum til þess að nýta vísindalegar aðferðir til þess að ákvarða reglur. Annar hlutinn snýr að djúprannsóknnum, eins og þeim sem Rannsóknanefnd umferðarslysa framkvæmir, og er RNU því þátttakandi í verkefninu en ekki Umferðarstofa.

Þriðji hlutinn lýtur svo að því að koma upp gagnavöruhúsi þar sem grunnurinn er slysagögnin úr CARE. Auk slysagagna verða í grunninum gögn um hegðun (ölvunarakstur, hraðakstur o.s.frv.), nefninar (risk exposure data; fólksfjöldi, ökutækjafjöldi o.fl.), gögn um aðgerðir og aðferðir við umferðaröryggisstjórnun, orsakagreiningar frá djúprannsóknnum og heilsutölur (gögn frá sjúkrahúsum, lýðfræði o.fl.). Auk gagnanna verða í vöruhúsinu ýmsar upplýsingar um löndin. Um er að ræða aðgerðir og aðferðir (programs and measures), lagaumhverfi og

reglur í gildi, hegðun og viðmót (úr könnunum) og samfélagslegan kostnað af umferðarslysum.

Fjórði hlutinn snýr svo að stuðningi við ákvarðanatöku (decision support). Þar mun sérfræðingahópurinn virka sem rýnihópur (feedback-group) fyrir hönnun og högun tóla til ákvarðanatöku. Í þessum hluta verður líka greining á þróun umferðaröryggis í Evrópu og spálíkan gert byggt á þeirri þróun. Að lokum verður í hluta 4 einnig farið yfir samantekt landanna og hverju landi gefin einkunn fyrir ýmsa þætti s.s. tíðni banaslysa, hegðun, lagaumhverfi o.fl. og einnig verður reynt að gefa hverju landi eina heildareinkunn, einskonar samantekt samantektanna. Hluti fimm snýr að nýrri tækni í ökutækjum sem lúta að umferðaröryggi, svokölluðum eSafety eða ITS (Intelligent transportation system). Hér verður rannsakað eiginlegt öryggisgildi á ýmsum nýjum búnaði og mun nýta slysagögnin til þess.

Sjötti hlutinn lýtur að því að rannsaka hegðun og ökulag ökumanna fyrir slys og jafnvel atvik sem næstum urðu að slysi. Notuð verður aðferð sem kallast naturalistic driving en hún felur í sér að fylgjast með stökum ökumönnum yfir langan tíma og greina svo nákvæmlega hvað gerðist í aðdraganda slyss eða atviks. Notaður er búnaður sem komið er fyrir í bílum viðkomandi og fylgist búnaðurinn stöðugt með akstri bílsins. Búnaðurinn fylgist með ökulagi (hraða, hröðun, hemlun, staðsetningu á vegi o.p.h.), ökumanni (hreyfingu augna, höfuðs og handa) og umhverfinu (umferðarmagni, veðurskilyrðum, vegskilyrðum o.fl.). Allt er þetta gert með þeim hætti að ekki sé haft áhrif á ökulag og hegðun, þ.e. búnaðurinn er ekki fyrir augunum á ökumanninum.

Gert er ráð fyrir að DaCoTA verkefninu ljúki árið 2012.



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Stjórnsýslusvið Ríkislögreglustjóra

Viðauki I. Eftirlit með hraðakstri

Eftirlit framkvæmt í júní til ágúst 2011



Efnisyfirlit

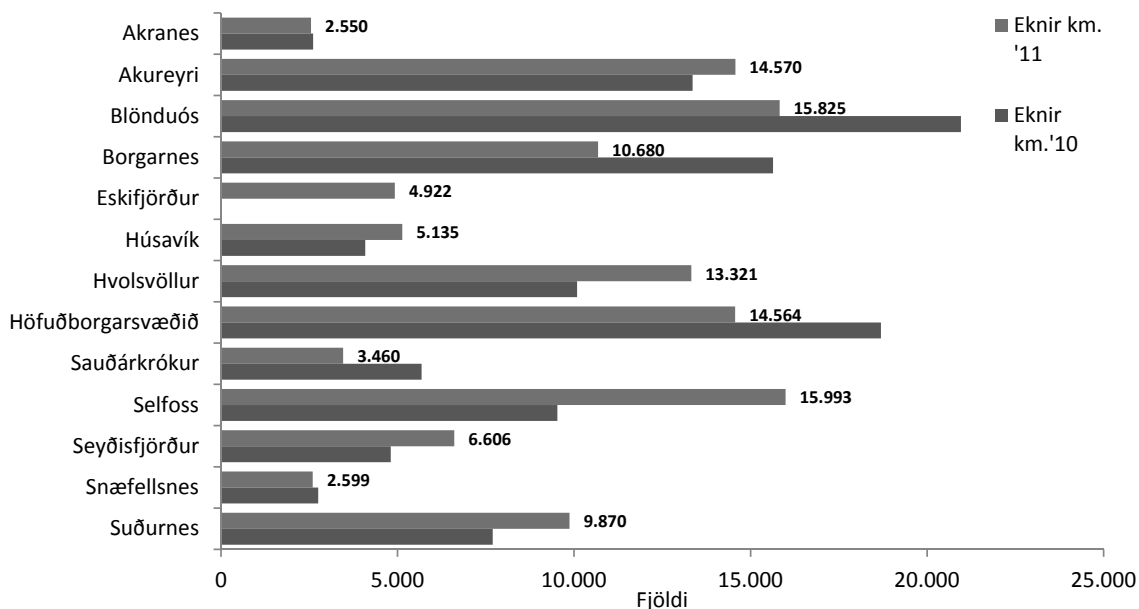
Niðurstöður úr hraðaeftirliti - samantekt	27
Eknir kílómetrar og vinnustundir	27
Kostnaður	29
Fjöldi brota og meðalhraði	30
Niðurstöður úr hraðaeftirliti greint eftir embættum	33
Akranes	33
Akureyri	34
Blönduós	35
Borgarnes	36
Húsavík	37
Hvolsvöllur	38
Höfuðborgarsvæðið	39
Sauðárkrúkur	40
Selfoss	41
Seyðisfjörður	42
Snæfellsnes	43
Suðurnes	44

Niðurstöður úr hraðaeftirliti – samantekt

Sumarið 2011 var framkvæmt sérstakt hraðaeftirlit sem lögregluembætti landsins tóku þátt í en alls voru það 13 embætti sem framkvæmdu eftirlitið. Eftirlitið hófst í júní og stóð fram í ágúst. Á þessu tímabili voru vinnustundir vegna eftirlitsins 4.282 klukkustundir og eknir voru 120.095 km. Fjöldi hraðakstursbrota var 1.616 en heildarfjöldi brota var 2.104 en þar falla undir m.a. hraðakstursbrot, ökuskirteini var ekki meðferðis, viðkomandi hafði ekki ökuréttindi, ljósanotkun var ábótavant, bílbelti var ekki notað, viðkomandi ökumaður var ölvaður undir stýri, vítaverður akstur og réttindaleysi. Samanburður milli áranna 2010 og 2011 miðast við þrjá mánuði.

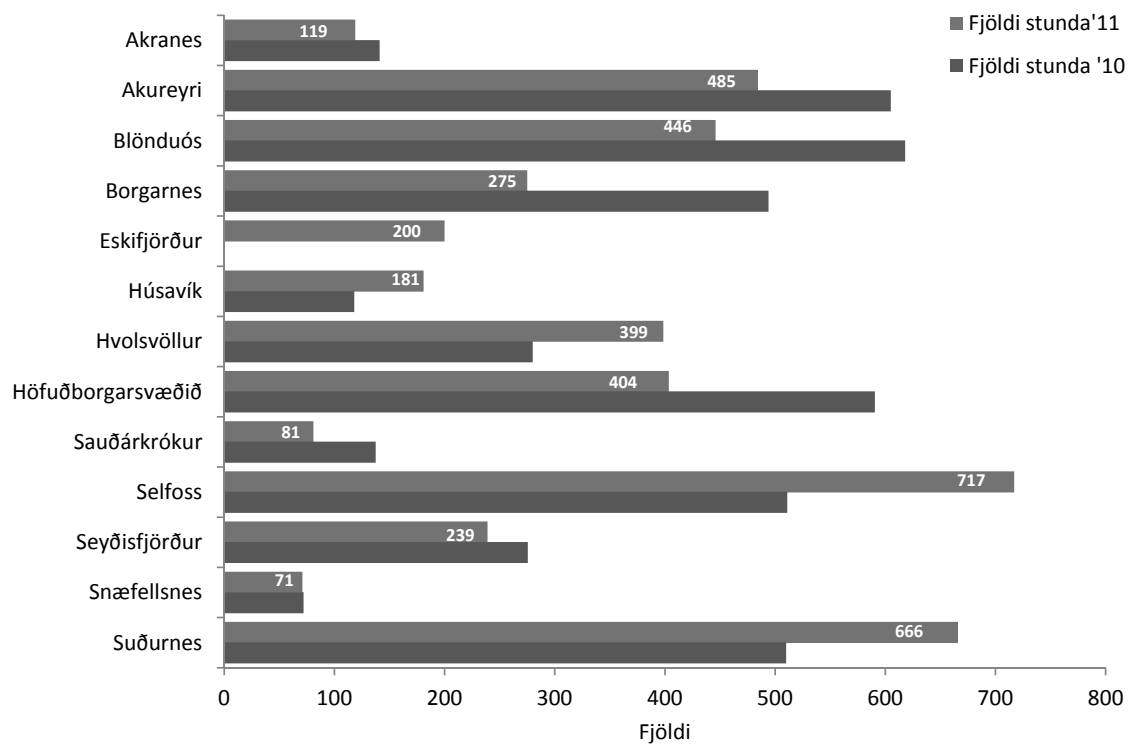
Eknir kílómetrar og vinnustundir

Lögreglan á Selfossi ók mest á meðan á eftirlitinu stóð eða 15.993 km. Þar á eftir var lögreglan á Blönduósi með 15.825 km akstur og lögreglan á Akureyri ók 14.570 km. Minnstur var aksturinn hjá embætti Akranes eða 2.550 km (mynd 1). Á árinu 2011 voru eknir 120.095 km en á árinu 2010 115.895 km, þetta jafngildir 3,6% aukningu í akstri milli ára.



Mynd 1. Fjöldi ekinna kílómetra vegna hraðaeftirlits árin 2010 og 2011.

Í heildina var eftirlitinu sinnt í 4.282 klukkustundir. Lögreglan á Selfossi eyddi flestum vinnustundum í eftirlitið eða 717 en þar á eftir var það lögreglan á Suðurnesjum með 666 vinnustundir. Lögreglan á Snæfellsnesi eyddi minnstum tíma í eftirlitið eða 71 vinnustundum og lögreglan á Sauðárkróki 81 (mynd 2). Heildarfjöldi vinnustunda minnkaði um 1,6% frá árinu 2010 til ársins 2011.



Mynd 2. Fjöldi vinnustunda lögreglu vegna hraðaeftirlits árin 2010 og 2011.

Kostnaður

Upplýsingar um kostnað hraðaeftirlitsins árið 2011 koma fram í töflu 1. Heildarkostnaður nam 31.191.117 kr. en kostnaður vegna aksturs og vinnu var misjafn eftir embættum. Hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var hlutfall aksturs af heildarkostnaði hæstur eða tæp 55% og um 52% á Sauðárkróki. Mestur kostnaður vegna vinnu var hjá lögreglunni á Akranesi eða 72%.

Tafla. 1. Sundurliðun á kostnaði vegna hraðaeftirlits greint eftir embættum.

	Eknir km	Kostnaður v/aksturs	Vinnustundi r	Kostnaður v/vinnu	Reikningur samtals
Akranes	2.250	191.250	119	493.731	684.981
Akureyri	14.570.	1.489.810	485	2.010.190	3.500.000
Blönduós	15.825	1.695.038	446	1.804.962	3.500.000
Borgarnes	10.680	1.489.761	275	1.510.236	2.999.997
Eskifjörður	4.922	369.150	200	805.400	1.174.550
Húsavík	5.135	640.879	181	659.121	1.300.000
Hvolsvöllur	13.321	1.556.850	399	1.612.730	3.169.580
Höfuðb.svæðið	14.564	2.014.676	404	1.674.122	3.688.798
Sauðárkrókur	3.460	370.220	81	336.069	706.289
Selfoss	15.993	1.199.475	717	2.899.676	4.099.151
Seyðisfjörður	6.606	705.109	239	991.611	1.696.720
Snæfellsnes	2.599	278.093	71	294.579	572.672
Suðurnes	9.870	1.335.145	666	2.763.234	4.098.379
Samtals	120.095	13.335.456	4.282	17.855.661	31.191.117

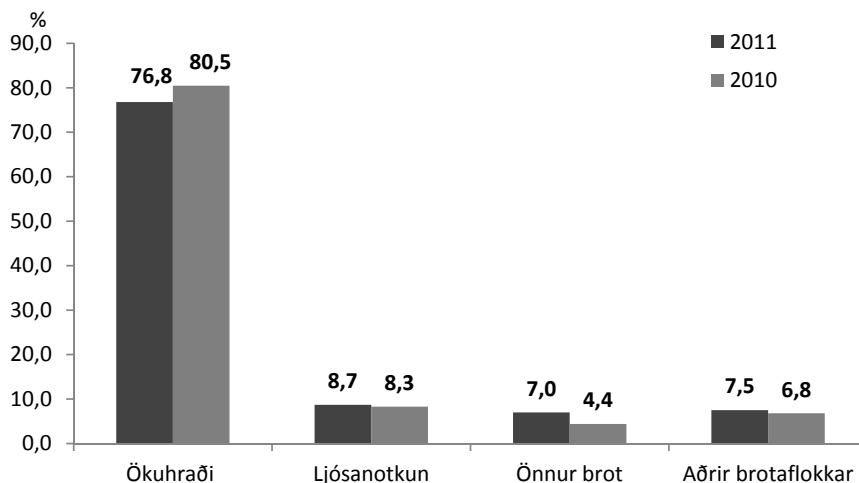
Fjöldi brota og meðalhraði

Í töflu 2 má sjá hlutfall hvers embættis af heildarfjölda brota í nokkrum brotaflokkum. Þar má sjá að hlutfallslega voru flest hraðakstursbrot skráð hjá lögreglunni á Blönduósi (17,5%) en næstflest hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu (14%). Af þeim tilvikum þar sem ökuskírteini var ekki meðferðis voru tæp 44% skráð hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu og flest tilvik um ábótavana ljósanotkun voru skráð hjá lögreglunni á Akureyri (90,2%). Enn fremur voru flest tilvik um ölvunarakstur einnig skráð hjá því embætti eða um 33%. Notkun bílbelta var helst ábótavant í umdæmi lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu (29,3%) og brot sem falla undir flokkinn „önnur brot“ eða um 41%, en þar undir falla m.a. brot er varða réttindaleysi, vanrækslu á skoðun og svo framvegis.

Tafla. 2. Hlutfallsleg dreifing brota milli embætta í nokkrum brotaflokkum.

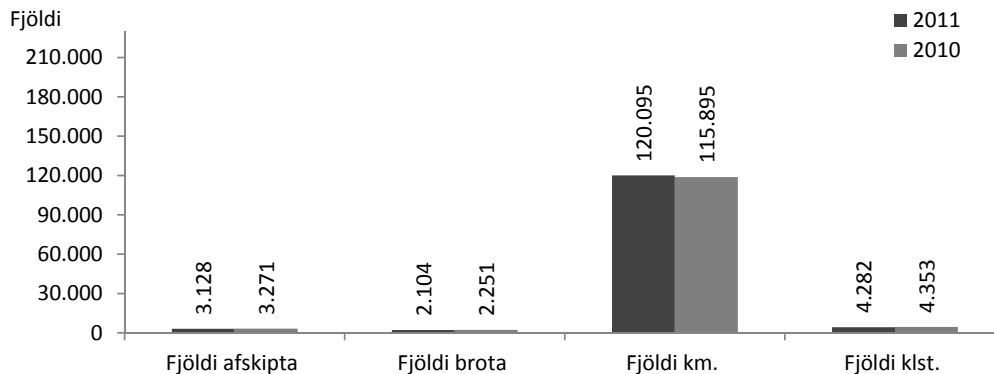
	Ökuhraði	Bílbelti ekki notuð	Ljósanotkun	Ölvun við akstur	Önnur brot	Ökuskírteini vantar
Akranes	1,6	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
Akureyri	9,4	2,4	90,2	33,3	28,0	17,4
Blönduós	17,5	17,1	0,5	0,0	0,7	8,7
Borgarnes	4,5	0,0	0,0	25,0	6,8	2,2
Eskifjörður	6,3	0,0	0,0	0,0	1,3	4,3
Húsavík	3,7	4,8	0,5	8,3	0,0	0,0
Hvolsvöllur	12,4	19,5	0,5	0,0	0,0	17,4
Höfuðb.svæðið	14,0	29,3	7,1	8,3	41,3	43,5
Sauðárkrókur	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Selfoss	9,3	7,3	0,0	16,7	18,7	0,0
Seyðisfjörður	6,8	0,0	0,5	0,0	0,7	6,5
Snæfellsnes	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Suðurnes	6,6	19,5	0,0	8,3	1,3	0,0
Samtals %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Í hraðaeftirlitinu árið 2011 voru hraðakstursbrot tæp 77% allra brota. Brot vegna ljósanotkunar voru tæp 9% og brot sem falla undir önnur brot voru 7%. Samanlagt var hlutfall annara tegunda brotaflokka 7,5%. Á mynd 3 má sjá að hraðakstursbrotum fækkaði frá 2010 til 2011. Á árinu 2010 var hlutfall hraðakstursbrota um 80% en um 77% árið 2011. Hlutfall ljósanotkunar var svipað líkt og árið á undan en önnur brot og brot sem féllu undir „aðrir brotaflokkar“ voru hlutfallslega fleiri árið 2011 (mynd 3).



Mynd 3. Hlutfallsleg skipting brota af heildarfjölda árin 2010 og 2011.

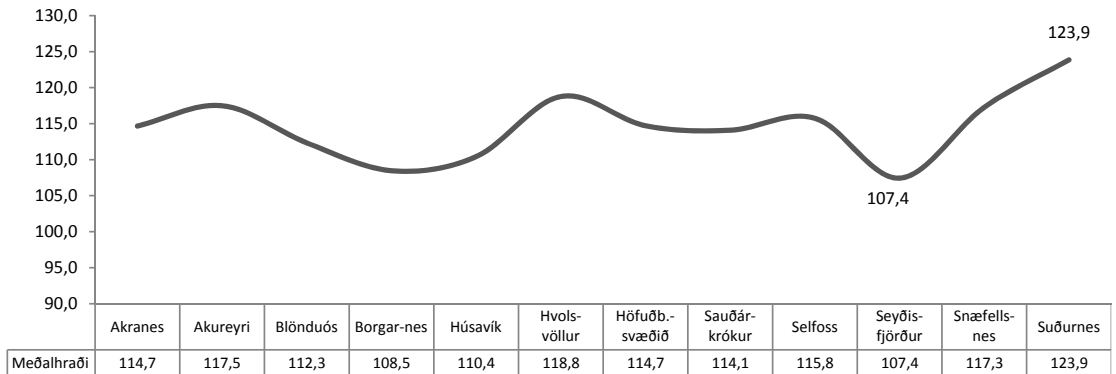
Þegar horft er til samanburðar milli ára 2011 og 2010 má sjá að fjöldi afskipta hefur minnkað lítillega en árið 2011 var fjöldi afskipta 3.128 en árið á undan 3.271. Þá skráði lögreglan örlítið færri brot á árinu 2011 og fjöldi vinnustunda minnkaði. Akstur var meiri árið 2011 borið saman við árið á undan (mynd 4).



Mynd 4. Fjöldi afskipta, brota, ekinna kílómetra og vinnustunda í hraðaeftirliti árin 2010 og 2011.

Meðalhraði ökumanna sem voru stöðvaðir í eftirlitinu 2011 var allt frá 107,4 km/klst. hjá lögreglunni á Seyðisfirði upp í 123,9 km/klst. hjá lögreglunni á Suðurnesjum. Er þá reiknaður út meðalhraði miðað við niðurstöðu hraðamælingar þá mánuði sem viðkomandi embætti sinnti eftirlitinu. Hér er miðað við hraðamælingar mánuðina júní, júlí og ágúst þar sem að hámarkshraði var 90 km/klst.

Meðalhraði



Mynd 5. Meðalhraði í hraðaeftirliti árið 2011 greindur eftir embættum.



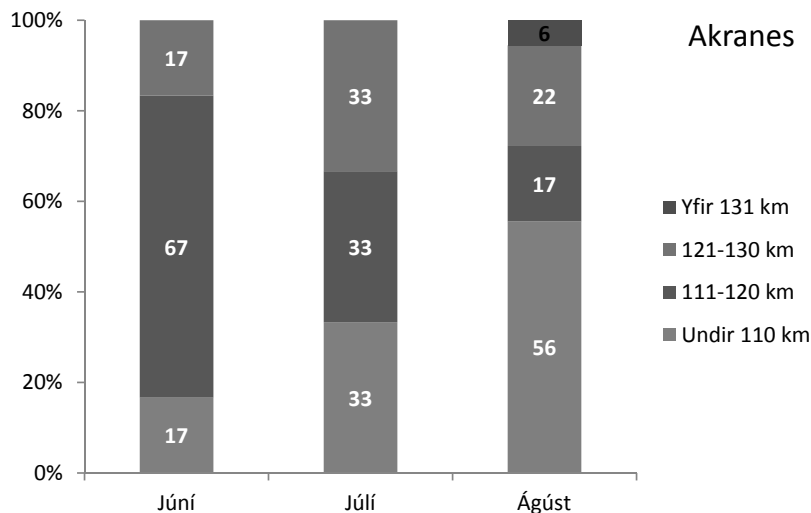
Niðurstöður úr hraðaeftirliti greint eftir embættum

Hér að neðan eru birtar niðurstöður úr hraðaeftirliti sem lögreglan sinnti sumarið 2011. Fjallað er sérstaklega um hvert embætti sem tók þátt og gerð skil á þeim hraða sem ökumenn voru teknir á þar sem hámarkshraði var 90 km/klst. Sá ökumaður sem var stöðvaður á mestum hraða var á ferð í gegnum umdæmi lögreglunnar á Suðurnesjum og var sá mældur á 170 km hraða.

Akranes

Hjá lögreglunni á Akranesi var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 119 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 17 lögreglumenn. Skráð voru 27 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 29. Eknir voru 2.550 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 684.981 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 191.250 kr. eða um 27,9% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan á Akranesi stöðvaði voru á bilinu 90-110 km hraða. Í júní voru þeir 14% allra stöðvaðra, í júlí 33% og 56% í ágúst. Í júní voru 71% stöðvaðra á 111-120 km/klst. sem er hærra hlutfall en hina tvo mánuðina. Einn var tekinn á yfir 131km/klst. hraða þessa þrjá mánuði eftirlitsins eða á 136 km hraða.

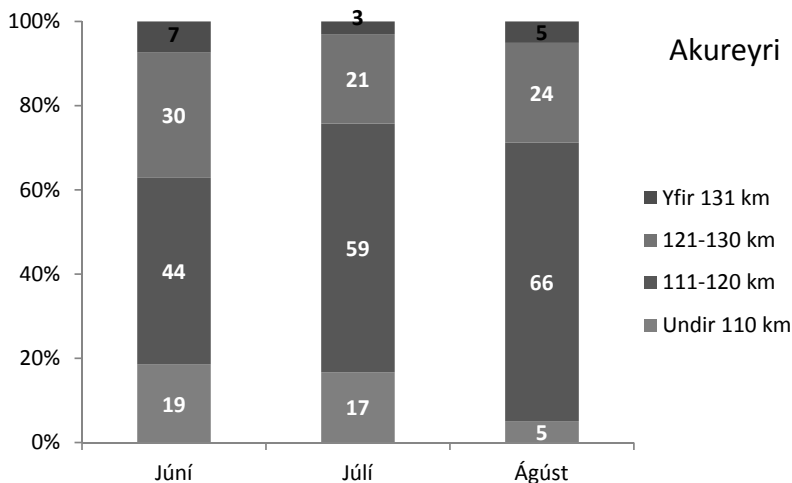


Mynd 6. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Akureyri

Hjá lögreglunni á Akureyri var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 485 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 282 lögreglumenn. Skráð voru 155 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 383. Eknir voru 14.570 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.500.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.489.810 kr. eða tæp 43% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir ökumenn voru milli 111-120 km hraða eða rúmlega helmingur, í bæði júlí og ágúst. Hlutfall þeirra sem voru yfir 131 km hraða var mest í júní eða 7%, í júlí 3% og í ágúst 5%. Sá ökumaður sem var tekinn á mestum hraða af lögreglunni á Akureyri var tekinn á 164 km hraða í júní.

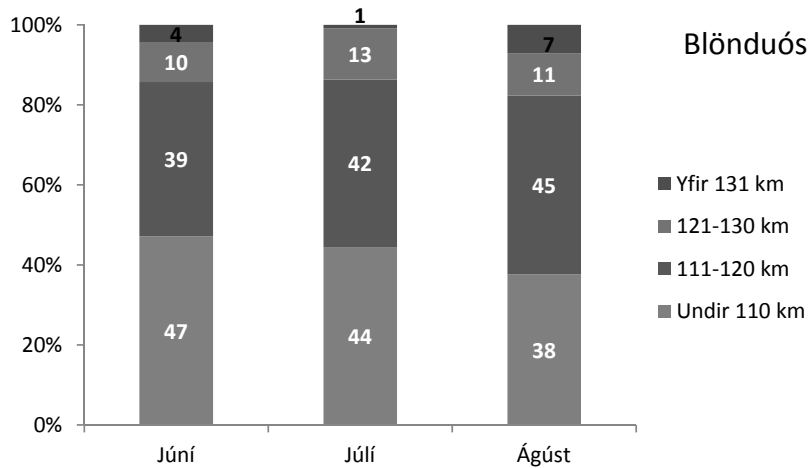


Mynd 7. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Blönduós

Hjá lögreglunni á Blönduósi var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 446 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 81 lögreglumenn. Skráð voru 287 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 303. Eknir voru 15.825 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.500.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.695.038 kr. eða um 48% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í ágúst mánuði var hlutfall ökumanna sem stöðvaðir voru á yfir 131 km hraða 7% en í júní 4% (mynd 8). Í júní var tæplega helmingur ökumanna stöðvaður á 90-110 km hraða en í júlí og ágúst hafði þetta hlutfall lækkað. Hins vegar jókst hlutfall ökumanna sem keyrðu á 111-120 km/klst. Sá sem hraðast ók mældist á 162 km hraða í ágúst.

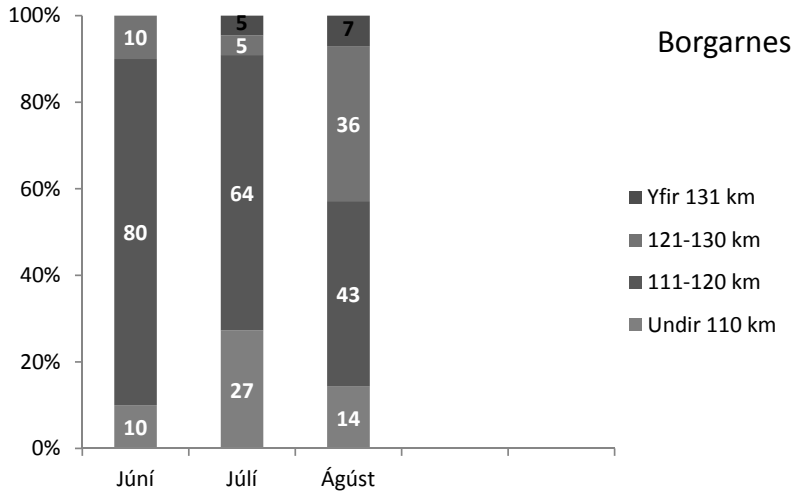


Mynd 8. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Borgarnes

Hjá lögreglunni í Borgarnesi var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 275 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 57 lögreglumenn. Skráð voru 73 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 93. Eknir voru 10.680 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 2.999.997 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.489.761 kr. eða um 49,7%% af heildarkostnaði (tafla 1).

Í júní voru 80% þeirra sem voru stöðvaðir á bilinu 111-120 km hraða. Þetta hlutfall lækkaði síðan í ágúst (43%). Þróunin er einnig sveiflukennd þar sem ökumenn voru stöðvaðir á bilinu 90-110 km hraða. 12% ökumanna voru stöðvaður á meira en 131 km hraða í júlí og ágúst en sá sem keyrði hraðast var stöðvaður í júlí á 140 km hraða.

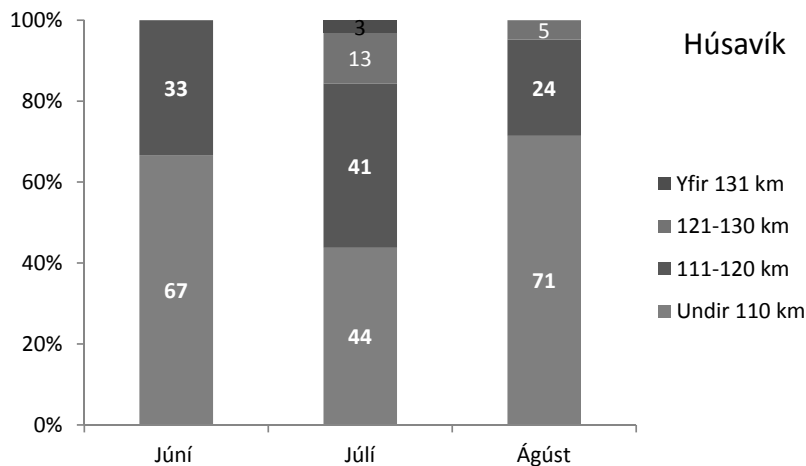


Mynd 9. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Húsavík

Hjá lögreglunni á Húsavík var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 181 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 45 lögreglumenn. Skráð voru 60 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 66. Eknir voru 5.135 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.300.000 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 640.879 kr eða um 49,3 % af heildarkostnaði (tafla 1).

Í júlí voru 3% ökumanna á meiri en 131 km/klst. Enginn mældist á svo miklum hraða í júní og ágúst en um 70% voru á 90-110 km hraða. Nokkrir ökumenn voru stöðvaðir á 121-130 km hraða í júlí (13%) og ágúst (5%) (mynd 10). Sá hraðasti sem var stöðvaður var á 169 km hraða og var hann stöðvaður í júlí.

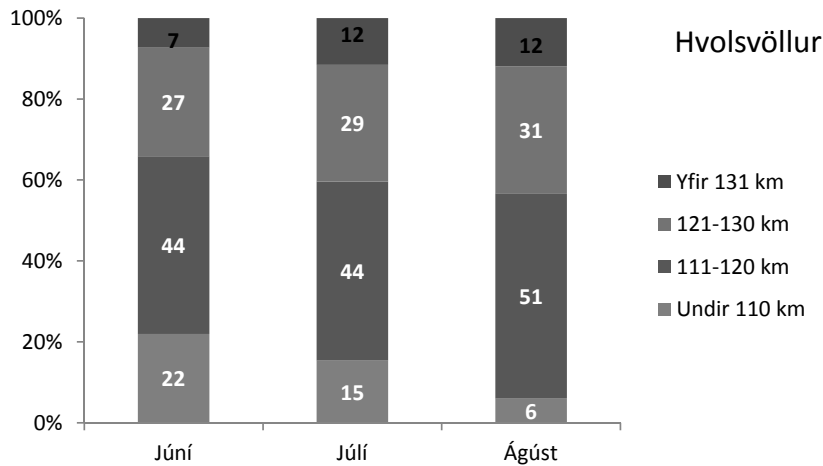


Mynd 10. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Hvolsvöllur

Hjá lögreglunni á Hvolsvelli var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 399 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 71 lögreglumenn. Skráð voru 203 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 224. Eknir voru 13.321 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.169.580 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.556.850kr. eða um 49% af heildarkostnaði (tafla 1).

Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaðir á 131 km hraða og yfir jókst frá júní til ágúst. Þannig var hlutfallið 7% í júní en 12% í júlí og ágúst. Hlutfall þeirra sem óku á 111-120 km hraða voru 44-51% stöðvaðra ökumanna. Sá ökumaður sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Hvolsvelli var stöðvaður í júní og var sá mældur á 145 km hraða þar sem 90 var hámarkshraði.

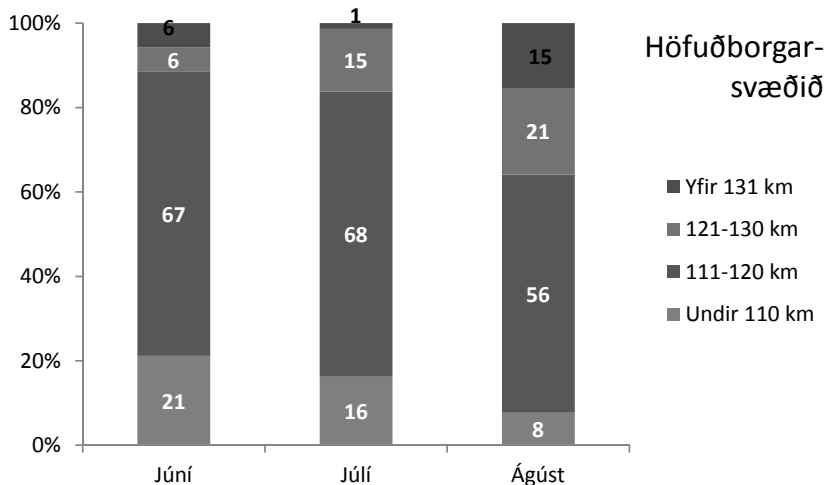


Mynd 11. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Höfuðborgarsvæðið

Hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 404 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 220 lögreglumenn. Skráð voru 230 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 353. Eknir voru 14.564 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 3.688.798 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 2.014.676 kr. eða tæp 55% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir ökumenn sem lögreglan á höfuðborgarsvæðinu stöðvaði voru á bilinu 111-120 km hraða. Hlutfallið var í kringum 56-68%. Þeir sem voru á meiri en 131 km hraða voru flestir stöðvaðir í ágúst eða 15% (mynd 12). Sá sem var stöðvaður á mestum hraða hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu var á 152 km hraða og var hann stöðvaður í júlí.

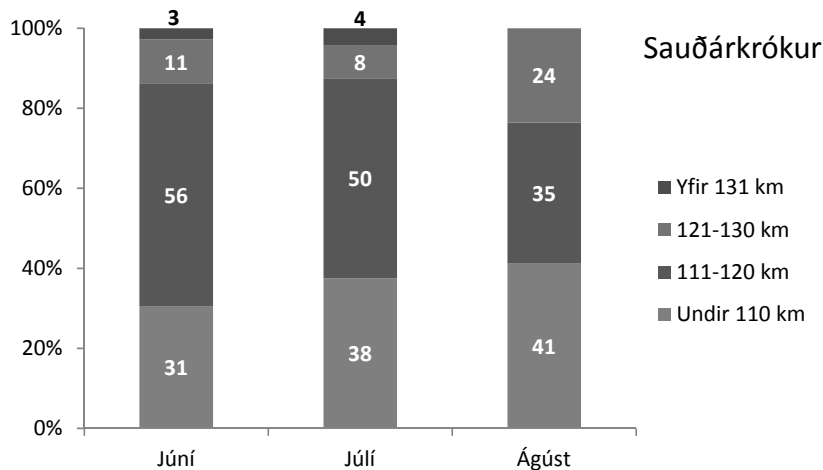


Mynd 12. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Sauðárkrókur

Hjá lögreglunni á Sauðárkróki var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 81 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 23 lögreglumenn. Skráð voru 77 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var sá sami. Eknir voru 3.460 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 370.220 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 706.289 kr. eða um 52% af heildarkostnaði (tafla 1).

Þeir sem voru stöðvaðir á 111-120 km hraða voru um helmingur allra ökumanna nema í ágúst. Hlutfall þeirra sem voru stöðvaðir á 121-130 km hraða var 24% í ágúst sem er heldur meira hlutfall en í júní og júlí. Hlutfall þeirra sem óku á 131 km hraða og yfir var 3% í júní og 4% í júlí. Enginn ók á og yfir 131 km hraða í ágúst (mynd 14). Sá sem mældist á mestum hraða á meðan á eftirlitinu stóð var stöðvaður á 144 km hraða í júlí þar sem 90 km var hámarkshraði.

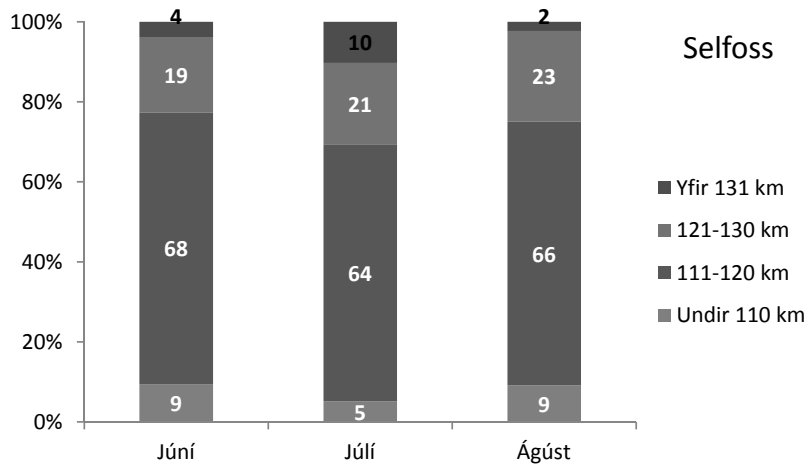


Mynd 14. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Selfoss

Hjá lögreglunni á Selfossi var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 717 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 89 lögreglumenn. Skráð voru 153 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 186. Eknir voru 15.993 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.099.151kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.199.475 kr. eða rúm 29% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan á Selfossi stöðvaði voru á bilinu 111-120 km/klst. eða 64-68% og um 20% voru á 121-130 km hraða. 10% ökumanna voru stöðvaðir á yfir 131 km hraða í júlí. Sá sem mældist á mestum hraða í umdæmi lögreglunnar á Selfossi var á stöðvaður á 150 km hraða í ágúst (mynd 15).

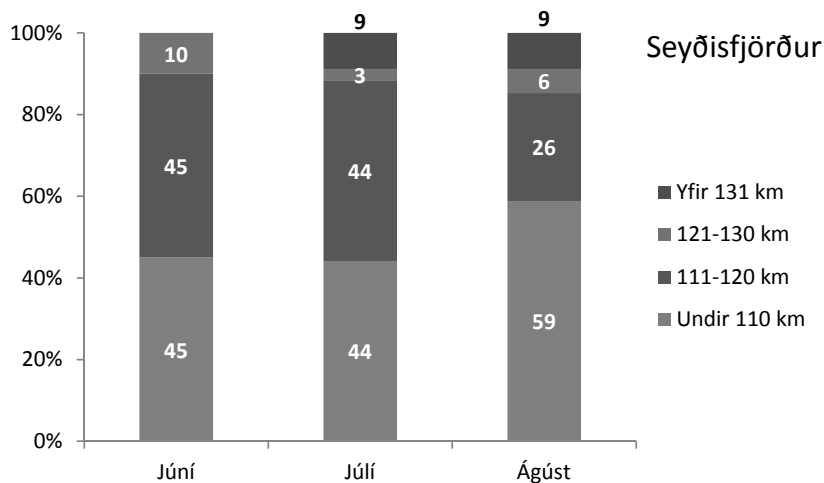


Mynd 15. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Seyðisfjörður

Hjá lögreglunni á Seyðisfirði var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 239 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 52 lögreglumenn. Skráð voru 111 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 117. Eknir voru 6.606 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 1.696.720 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 705.109 kr. eða tæp 42% af heildarkostnaði (tafla 1).

Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaðir á 90-110 km hraða jókst þegar leið á sumarið en hins vegar minnkaði hlutfall þeirra sem óku á 111-120 km hraða. Ökumenn sem óku á 131 km hraða og yfir voru 9% í bæði júlí og ágúst. Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 144 km hraða í ágúst (mynd 16).

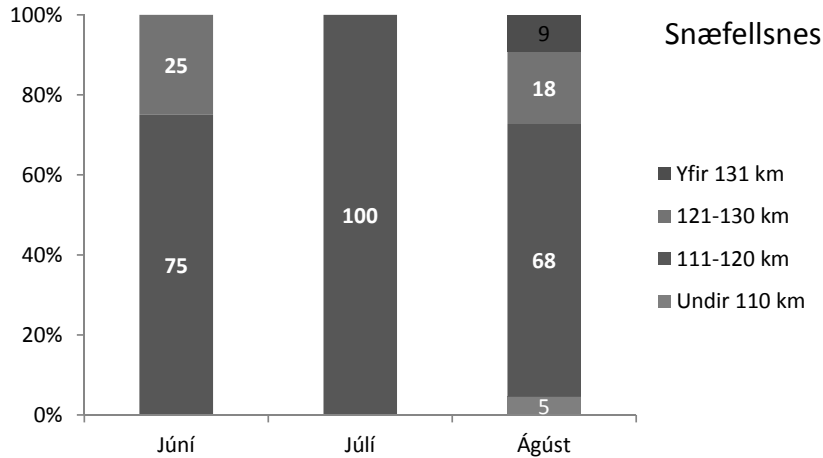


Mynd 16. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Snæfellsnes

Hjá lögreglunni á Snæfellsnesi var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 71 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 18 lögreglumenn. Skráð voru 27 hraðakstursbrot og var heildarfjöldi brota sá sami. Eknir voru 2.599 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 572.672 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 278.093 kr. eða um 49% af heildarkostnaði (tafla 1).

Flestir sem lögreglan stöðvaði voru á bilinu 111-120 km/klst en aðeins einn var stöðvaður í júlí. Hlutfall ökumanna sem voru stöðvaður á og yfir 131 km hraða voru 9% í ágúst en enginn var stöðvaður í júní og júlí (mynd 17). Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 135 km hraða í ágúst.

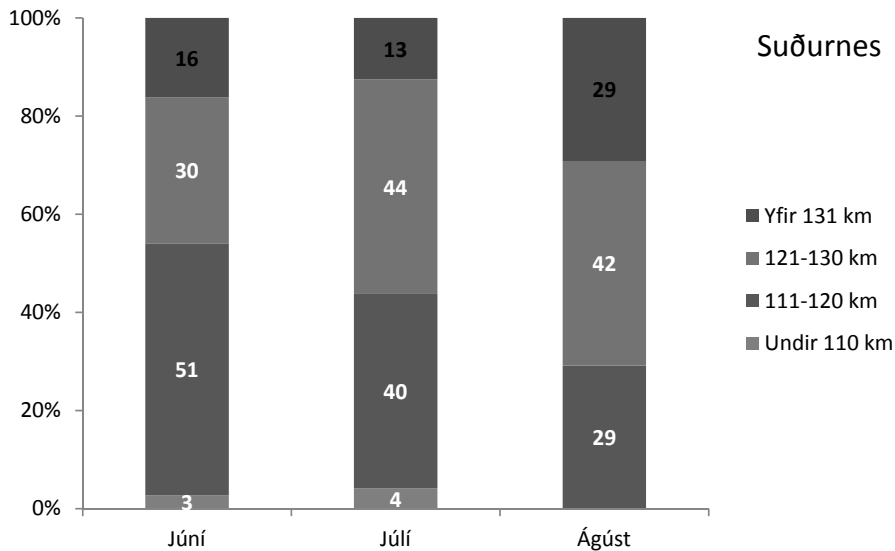


Mynd 17. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.

Suðurnes

Hjá lögreglunni á Suðurnesjum var eftirlitinu sinnt frá júní til ágúst. Alls varði lögreglan 666 klukkustundum í eftirlitið og að því komu 70 lögreglumenn. Skráð voru 109 hraðakstursbrot en heildarfjöldi brota var 138. Eknir voru 9.870 km. og nam kostnaðurinn við eftirlitið 4.098.379 kr. Kostnaður vegna aksturs voru 1.335.145 kr. eða um 33% af heildarkostnaði (tafla 1).

Af þeim sem voru teknir fyrir of hraðan akstur í júlí voru 13-29% stöðvaðra ökumanna á 131 km/klst og yfir. Þegar leið á sumarið voru hlutfallslega fleiri ökumenn teknir á 121-130 km hraða eða 44% í júlí og 42% í ágúst. Hlutfall þeirra sem óku á 111-120 km hraða minnkaði þegar leið á sumarið (mynd 18). Sá ökumaður sem var á mestum hraða var stöðvaður á 170 km hraða í júlí.



Mynd 18. Hlutfallsleg dreifing hraðakstursbrota greint eftir mældum hraða þar sem hámarkshraði var 90 km/klst.



RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Viðauki II. Sjálfvirkt umferðareftirlit

Stafrænar hraðamyndavélar 2011

Maí 2012

Helstu niðurstöður

- Á árinu 2011 skráðu stafrænar myndavélar 13.238 hraðakstursbrot, eða 40,7% færri brot en árið áður.
- 15 stafrænar hraðamyndavélar voru virkar á árinu 2011. Flestar þeirra eru á suðvesturhorni landsins.
- Að meðaltali skráðu vélarnar 36 hraðakstursbrot á dag.
- Flest brot áttu sér stað í Hvalfjarðargöngum, eða 37%, á Suðurlandsvegi 30% og 21% í Hvalfjarðarsveit.
- Brot eru tíðust á sumrin, frá maí til ágúst, en þá voru þau 56% af heildarfjölda.
- Sá ökumaður sem ók hraðast samkvæmt skráningu hraðamyndavélar var á 177 km hraða í Hvalfjarðargöngunum en þar er hámarkshraði 70 km/klst.
- Ökumenn keyra hlutfallslega hraðar um Hvalfjarðargöng en Fáskrúðsfjarðargöng.
- Skráðum hraðakstursbrotum hefur fækkað verulega á Suðurnesjum frá árinu 2010, eða um 70%. Þessa fækkun má meðal annars rekja til færri hraðamyndavéla á svæðinu en áður.
- Tæplega 73% sekta hafa þegar verið greiddar en það eru hlutfallslega færri sektir en undanfarin ár.
- Rannsókn hefur verið hætt í rúmlega 18% tilvika og rekja má flest þessara tilvika til ökumanna sem búsettir eru erlendis og hafa ferðast um landið á bílaleigubílum.

Tilmæli og aðdragandi

Í samstarfssamningi um sjálfvirkt hraðaeftirlit sem ríkislögreglustjóri, Vegagerðin og Umferðarstofa gerðu með sér þann 1. febrúar 2007 var kveðið á um skyldu ríkislögreglustjóra að taka saman upplýsingar um hvernig eftirlitin skyldi háttað og umfang þess.

Innanríkisráðuneytið, ríkislögreglustjóri, Umferðarstofa og Vegagerðin vinna að uppsetningu hraðamyndavélanna. Myndatakan er stafræn og eru upplýsingar um hraðabrot sendar samstundis til lögreglunnar. Fleiri vélar eru í notkun hjá lögreglunni á landsvísi en þessar en hér verður einungis fjallað um stafrænar hraðamyndavélar sem falla undir þetta samstarf.

Tölfræðiupplýsingar um fjölda brota á árinu 2011 voru teknar úr málaskrá lögreglunnar 11. janúar 2012 af stjórnsýslusviði ríkislögreglustjóra. Miðað er við brot sem skráð voru á tímabilinu 1. janúar 2011 til 31. desember 2011. Einhver brot áttu sér stað undir lok ársins og teljast ekki með þar sem skráningu þeirra var ekki lokið fyrir áramótin. Þau teljast hins vegar með brotum í janúar en þetta eru fá brot sem hafa lítil áhrif á niðurstöðurnar. Gögn er varða greiningu á sektarboðum voru tekin út úr málaskrárkerfi lögreglunnar 25. janúar 2012.

Í viðauka er fjallað um hvernig hraði ökutækjanna er mældur en allar tölur í skýrslunni miðast við mældan hraða en þá á eftir að reikna vikmörk.

Hraðamyndavélar – staðsetning og notkun

Á árinu 2011 voru 15 stafrænar hraðamyndavélar í notkun. Fyrstu vélarnar voru teknar í notkun í júlí 2007 og hafa því verið virkar í 4½ ár. Hraðamyndavélum hefur verið fjölgað og eru nú í umdæmi lögreglustjóranna í Borgarnesi, á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Eskifirði, Selfossi og Ísafirði. Brotin eru skráð hjá lögreglustjóranum á Snæfellsnesi samkvæmt ákvörðun ríkislögreglustjóra. Lögreglustjórinn á Hvolsvelli annast sektargerðir og sendir þær öllum höfðingjum.

Á árinu 2011 var fimm hraðamyndavélum, í Bolungarvíkurgöngum og Héðinsfjarðargöngum, bætt við þær sem fyrir voru. Þær fóru í gang í október og því eru engin brot skráð þar fyrir þann tíma. Á hverju ári eru vélar sendar í eftirlit.

Vélarnar eru staðsettar víða um land en þó eru flestar á suðvesturhorninu. Tvær eru í Hvalfjarðargöngum, tvær í Fáskrúðsfjarðargöngum, tvær á Suðurlandi, ein á Suðurnesjum, ein í Hvalfjarðarsveit, þrjár í Héðinsfjarðargöngum, tvær í Bolungarvíkurgöngum og tvær á Kjalarnesi.

Fjöldi og dreifing brota yfir árið

Skráð voru 13.238 brot á árinu 2011, sem eru töluvert færri brot en árið á undan en þá voru brotin 22.322. Þetta nemur tæplega 41% fækkun milli ára. Að meðaltali eru hraðakstursbrot 36 á dag allt árið. Brotin sem framin voru í desember 2010 en skráð í janúar 2011 voru 102, eða tæplega 8% af heildarfjölda. Þessi háttur er hafður á svo að brot sem framin voru rétt fyrir áramótin en skráð í lögreglukerfið eftir áramótin falli ekki út úr talningum.

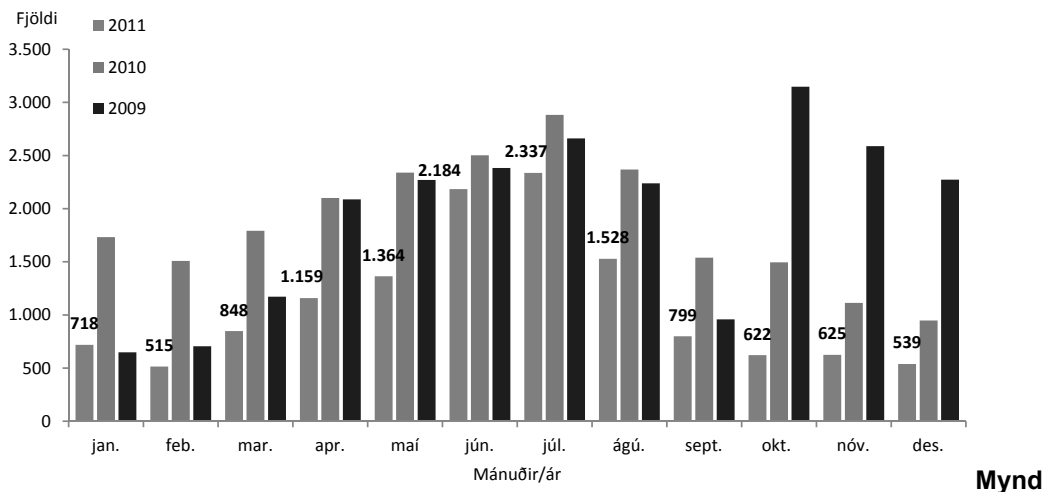
Á árinu 2007 voru hraðakstursbrot rúmlega 6.800 en skráðum brotum hefur fjölgað jafnt og þétt með tilkomu fleiri myndavéla (tafla 1). Frá árinu 2010 til ársins 2011 fækkaði þessum brotum þó nokkuð en þessa fækkun má m.a. rekja til viðhalds á hraðamyndavélum og til minnkandi umferðar.

Tafla 1. Fjöldi brota sem skráð voru á stafrænar hraðamyndavélar, árin 2007 til 2011.

Ár	Fjöldi brota	Fjöldi brota á dag
2007	6.872	19
2008	16.125	44
2009	23.134	63
2010	22.322	61
2011	13.238	36

Á mynd 1 sést dreifing brotanna á árunum 2009 til 2011 eftir mánuðum. Líkt og í fyrra voru flest brot á árinu 2011 skráð í júní og júlí. Fæst brot voru skráð í febrúar og er það breyting frá árinu áður. Þá breytingu sem varð á fjölda hraðakstursbrota í september, október og nóvember á árinu 2011 má rekja til bilana og viðhalds kvörðunar á myndavélabúnaði og bið eftir löggildingu en ein af vélunum er ókomin enn. Það útskýrir m.a. þessa fækkun en á þessum þremur mánuðum sem þær voru virkar skráðu þær einungis um 2.000 brot.

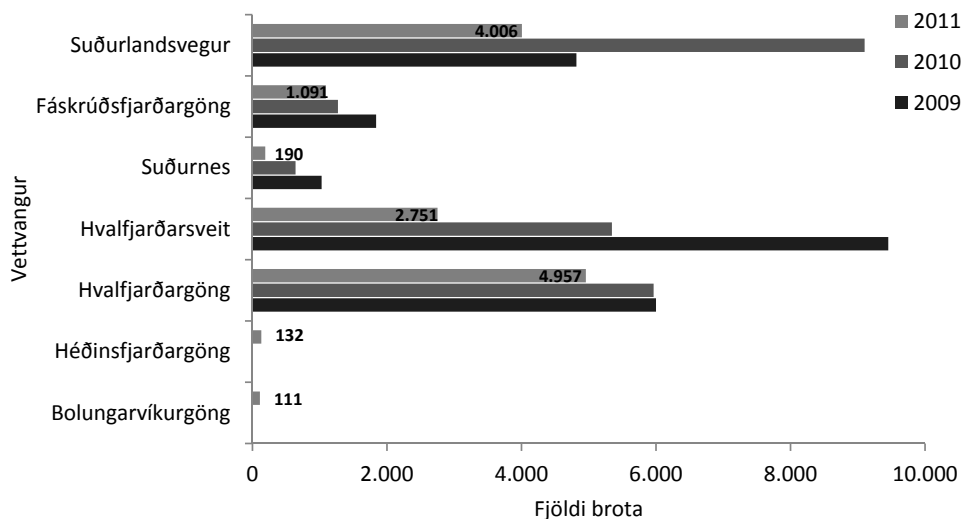
Þegar borinn er saman fjöldi hraðakstursbrota eftir mánuðum á árunum 2010 og 2011 má sjá að þeim hefur fækkað. Mest var fækkunin í febrúar. Nokkurt samræmi er á milli fjölda brota í júní og júlí milli árana 2010 og 2011.



1. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 1.1.2009 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

Á mynd 2 sést fjöldi skráðra hraðakstursbrota, greindur eftir vettvangi, en fjallað verður nánar um hvern vettvang síðar í skýrslunni. Flest brotin voru skráð í Hvalfjarðargöngum, eða 4.957. Næstflest voru þau á Suðurlandsvegi, 4.006, og 2.751 í Hvalfjarðarsveit. Skráð brot voru töluvert færri í Fáskrúðsfjarðargöngum, Héðinsfjarðargöngum, Bolungarvíkurgöngum og á Suðurnesjum en á þeim þremur stöðum þar sem þau voru flest.

Þegar fjöldi brota á árinu 2011 (eftir vettvangi) er borinn saman við árið áður má sjá að brotum hefur mikið fækkað á Suðurnesjum, eða um 70%. Þá fækkun má m.a. rekja til fækkunar myndavéla. Skráðum brotum fækkaði einnig á Suðurlandsvegi, eða um 55%, og í Hvalfjarðarsveit, um tæp 49%. Skráðum brotum í Fáskrúðsfjarðargöngum og Hvalfjarðargöngum fækkaði minnst.

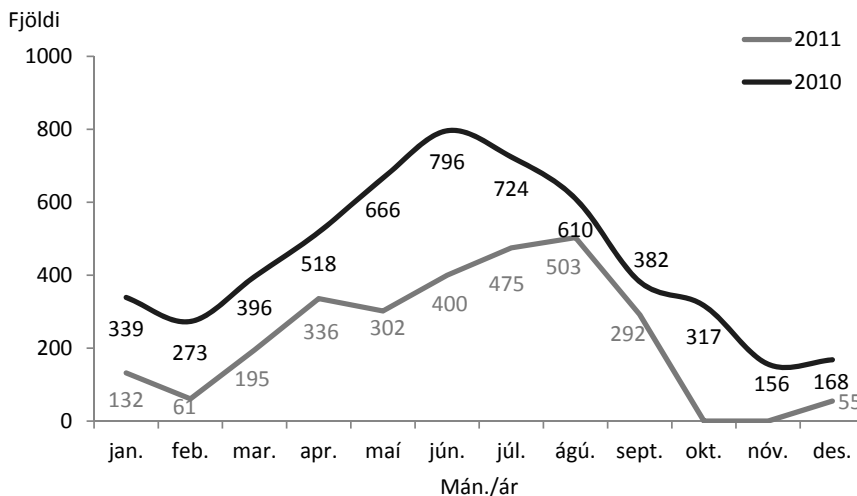


Mynd

2. Fjöldi hraðakstursbrota sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu, greindur eftir vettvangi, frá 1.1.2009 til 31.12.2011.

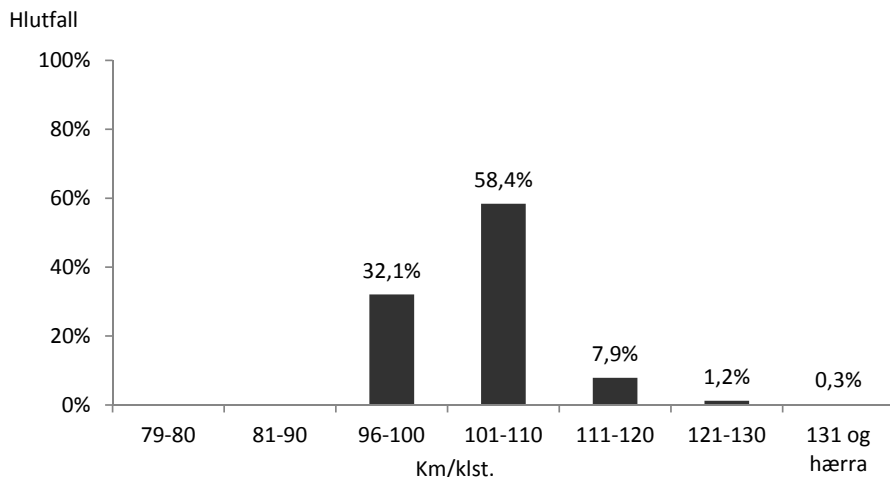
Hvalfjarðarsveit

Í Hvalfjarðarsveit var 2.751 hraðakstursbrot skráð með stafrænum hraðamyndavélum á árinu 2011. Þetta eru töluvert færri brot en árið á undan. Flest brotin voru skráð að sumrinu, frá júní til ágúst, en þá voru þau milli 400 og 500 á mánuði. Þetta er í samræmi við árið áður nema hvað þá voru brotin fleiri, eða um 600 til 700 á mánuði á sama tímabili. Fækkun brota frá árinu 2010 til ársins 2011 nemur tæpum 49%, eða 2.594 brotum (mynd 3).



Mynd 3. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðarsveit skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

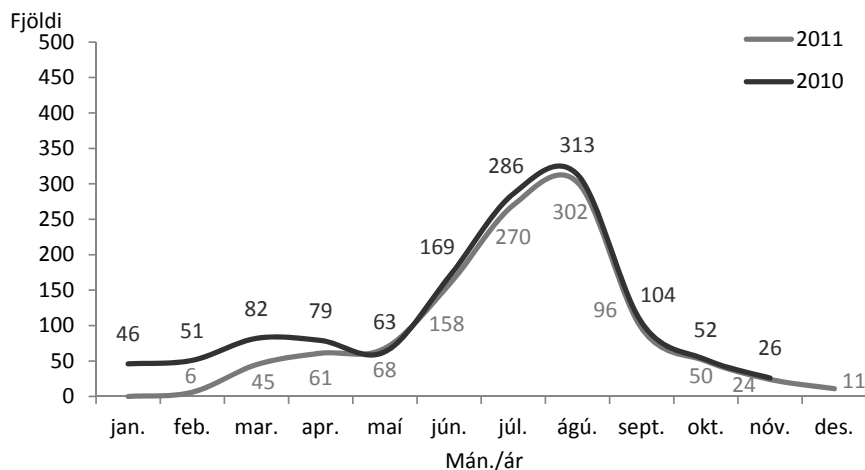
Rúmur helmingur (58,4%) ökumanna sem óku of hratt í Hvalfjarðarsveit mældist á 101-110 km hraða á klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. (mynd 4). Þetta er í samræmi við hraðamælingar árið áður. Tæp 8% ökumanna mældust á 111-120 km hraða á klst. og 1,5% voru á meiri hraða en 121 km/klst. Sá sem hraðast ók var á 141 km hraða á klst.



Mynd 4. Hlutfall hraðakstursbrota í Hvalfjarðarsveit þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2011 til 31.12.2011.

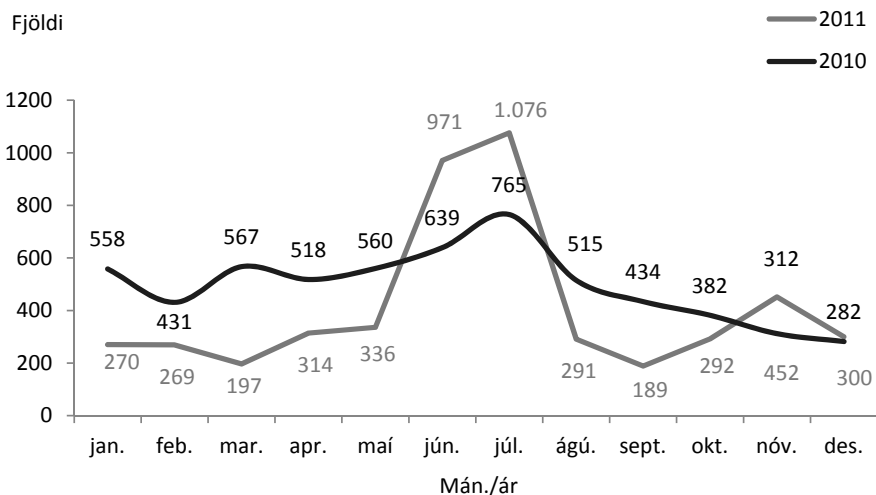
Fáskrúðsfjarðargöng og Hvalfjarðargöng

Á árinu 2011 var alls 1.091 hraðakstursbrot skráð í Fáskrúðsfjarðargöngum, sem er 180 brotum minna en árið á undan. Þetta er um 14% fækkun frá árinu áður. Flest brotin voru skráð í júlí og ágúst líkt og í fyrra, þ.e. rétt um 300 á mánuði, eða um 9 brot á dag. Fæst brot voru skráð í byrjun árs og er það breyting frá árinu á undan (mynd 5).



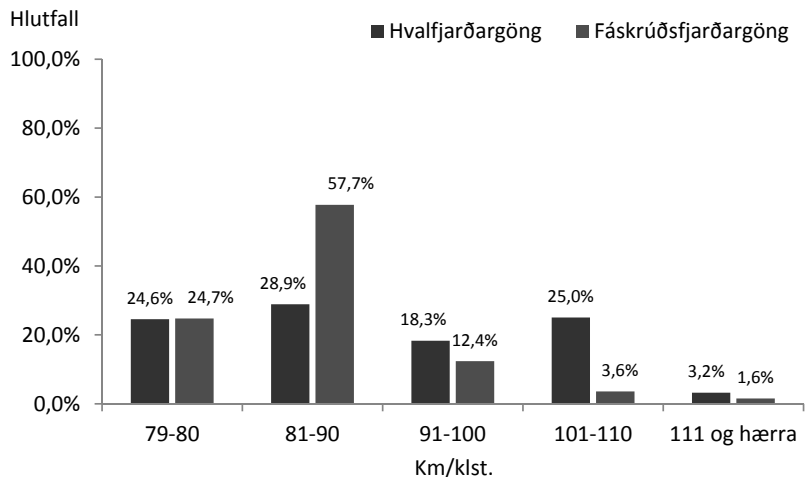
Mynd 5. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Fáskrúðsfjarðargöngum skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

Alls voru 4.957 hraðakstursbrot skráð í Hvalfjarðargöngum 2011 en það eru færri brot en árið á undan en þá voru þau rétt tæp 6.000. Flest brot voru skráð í júlí (1.076) en fæst í september (189). Skráð brot voru færri alla mánuði ársins 2011 en árið 2010 að undanskildum júní, júlí, nóvember og desember (mynd 6).



Mynd 6. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Hvalfjarðargöngum skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

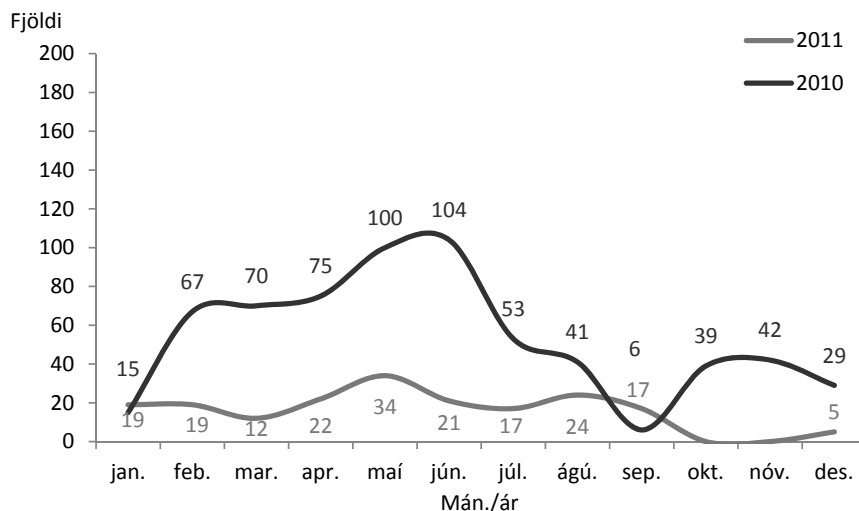
Af þeim sem keyrðu of hratt um Hvalfjarðargöng mældist fjórðungur ökumanna á 101-110 km hraða á klst. en hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Þetta er töluvert hærra hlutfall en árið á undan. Sá sem mældist á mestum hraða var á 177 km hraða á klst. Munur er á aksturslagi í Hvalfjarðargöngum og Fáskrúðsfjarðargöngum, þ.e. hlutfallslega fleiri ökumenn aka nú hraðar í Hvalfjarðargöngum en Fáskrúðsfjarðargöngum. Um 82% ökumanna í Fáskrúðsfjarðargöngum óku á 90km hraða á klst. eða minna en sá sem hraðast ók var á 168 km hraða á klst.



Mynd 7. Hlutfall hraðakstursbrota þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2011 til 31.12.2011.

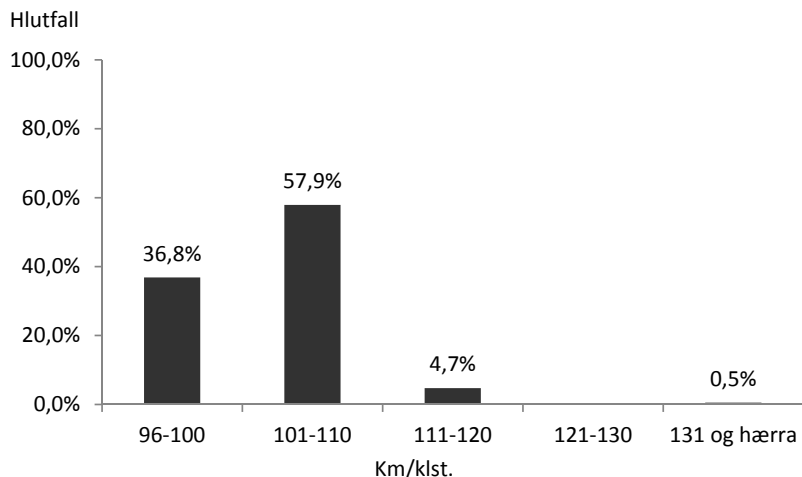
Suðurnes

Á Suðurnesjum voru 190 brot skráð á árinu 2011 og er það um 70% fækkun frá árinu áður, en þá voru þau 641. Þar er núna aðeins ein vél, á Miðnesheiði, en í fyrra voru þrjár myndavélar á Suðurnesjum. Það útskýrir þessa fækkun en auk þess var nokkuð um bilanir í vélum. Flest brotin áttu sér stað í maí en ólíkt því sem var í fyrra þá voru fleiri brot skráð í september núna, eða 17 talsins (mynd 6).



Mynd 8. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurnesjum skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

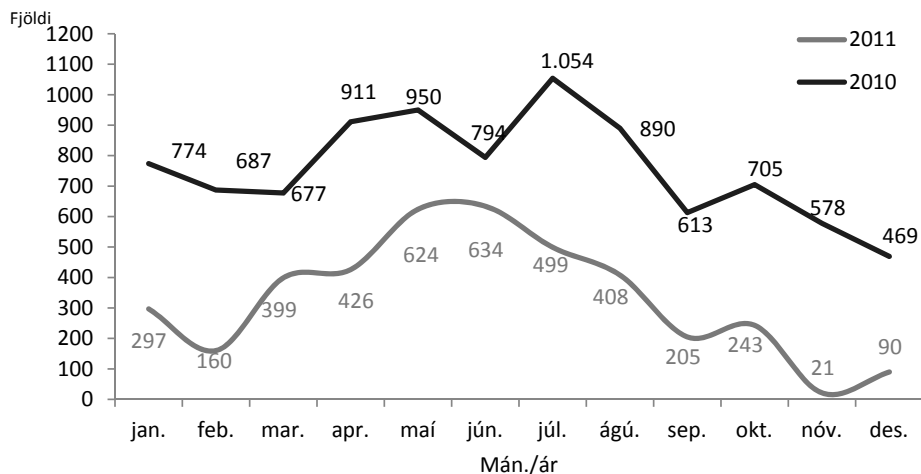
Flestir sem óku of hratt á Suðurnesjum mældust á 96-110 km hraða á klst. hraða, eða tæp 95% ökumanna (mynd 9). Breyting hefur orðið á aksturshegðun á Suðurnesjum, borið saman við sams konar úttekt árið 2010, en núna mælast færri ökumenn á 111 km hraða á klst. og þar yfir. Sá sem var mældur á mestum hraða ók á 131 km hraða á klst.



Mynd 9. Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurnesjum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.01.2011 til 31.12.2011.

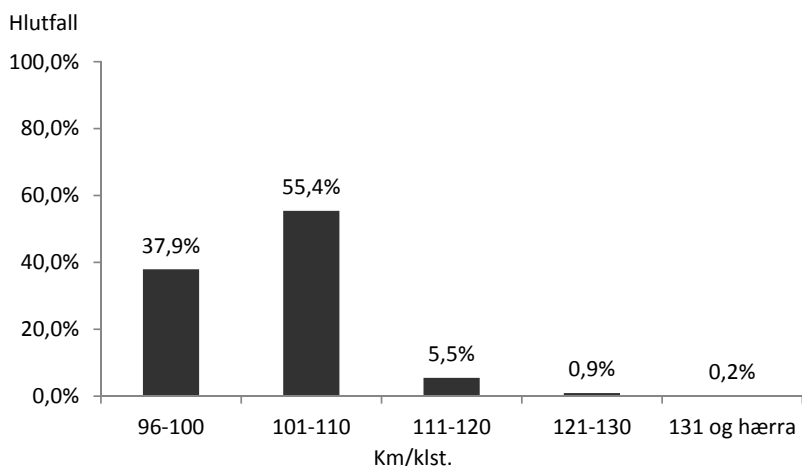
Suðurland

Á árinu 2011 voru skráð 4.006 brot á Suðurlandi og það gera að meðaltali tæp 11 hraðakstursbrot á dag. Þetta er töluverð fækkun frá árinu á undan, þ.e. fækkun um tæp 56%. Þessa breytingu má m.a. rekja að hluta til kvörðunar og bilunar véla. Brotin dreifðust nokkuð jafnt yfir árið og líkt og í fyrra voru þau flest skráð yfir sumartímann (mynd 10).



Mynd 10. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar á Suðurlandi skráðu frá 1.1.2010 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

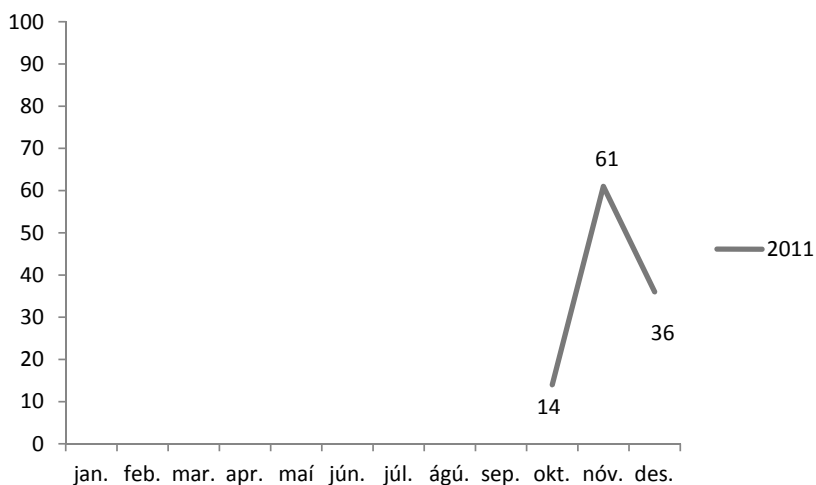
Af þeim öikumönnum sem óku of hratt á Suðurlandsvegi óku rúm 93% á bilinu 96-110 km hraða á klst. en hámarkshraði þar er 90 km/klst. Þetta eru svipaðar niðurstöður og í fyrra. Sá sem mældist á mestum hraða ók á 151 km/klst. og annar á 144 km/klst.



Mynd 11. Hlutfall hraðakstursbrota á Suðurlandi þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.1.2011 til 31.12.2011.

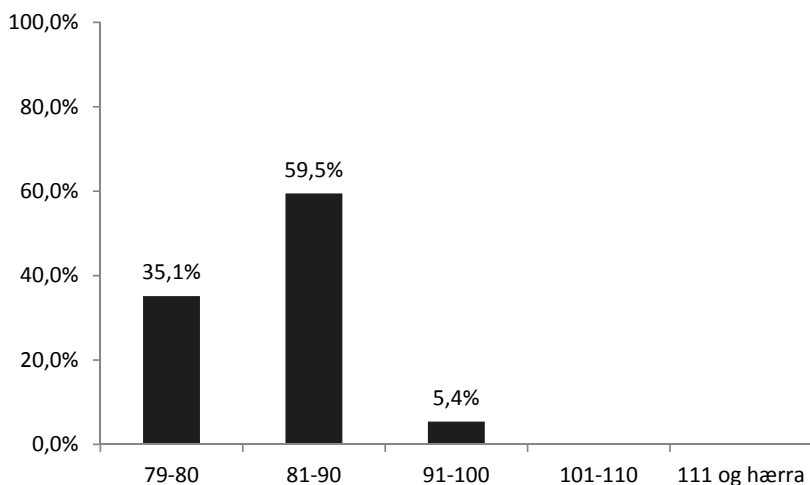
Bolungarvíkurgöng

Árið 2011 voru tvær stafrænar hraðamyndavélar teknar í notkun í fyrri hluta október í Bolungarvíkurgöngum. Frá þeim tíma til áramóta voru 111 brot skráð þar, þar af rúmur helmingur í nóvember, eða 61 brot.



Mynd 12. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Bolungarvíkurgöngum (á Djúpvegi) hafa skráð frá 1.10.2011 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

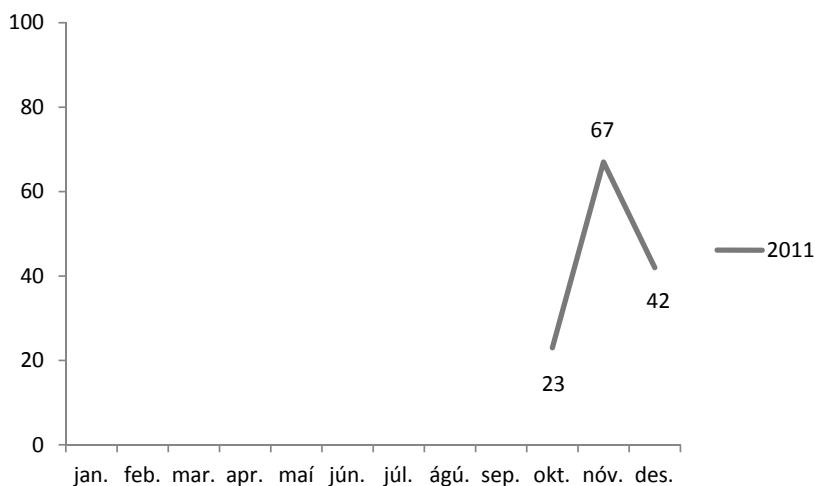
Flestir sem óku of hratt í Bolungarvíkurgöngum óku á 79-90 km hraða á klst., eða tæp 95%, en hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Enginn mældist á yfir 100 km/klst. en sá sem hraðast ók var á 99 km hraða á klst.



Mynd 13. Hlutfall hraðakstursbrota í Bolungarvíkurgöngum (á Djúpvegi) þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.10.2011 til 31.12.2011.

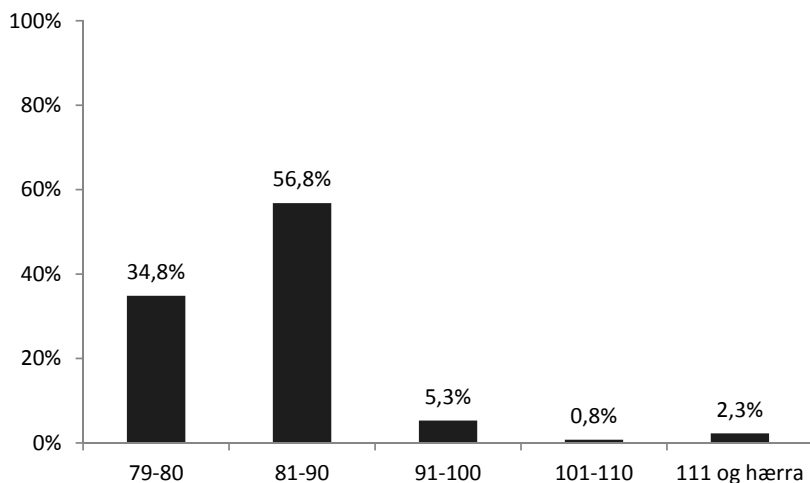
Þrjár vélar voru teknar í notkun í Héðinsfjarðargöngum á árinu 2011. Frá því í október fram að áramótum voru samtals 132 brot skráð, flest í nóvember, eða 67 talsins.

Héðinsfjarðargöng



Mynd 14. Fjöldi hraðakstursbrota sem hraðamyndavélar í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) skráðu frá 1.10.2011 til 31.12.2011, greindur eftir mánuðum.

Tæp 92% ökumanna óku á 79-90 km hraða á klst. en leyfður hámarkshraði í göngunum er 70 km/klst. Um 2% óku á 111km hraða á klst. og þar yfir. Sá sem hraðast ók var á 123 km hraða á klst.



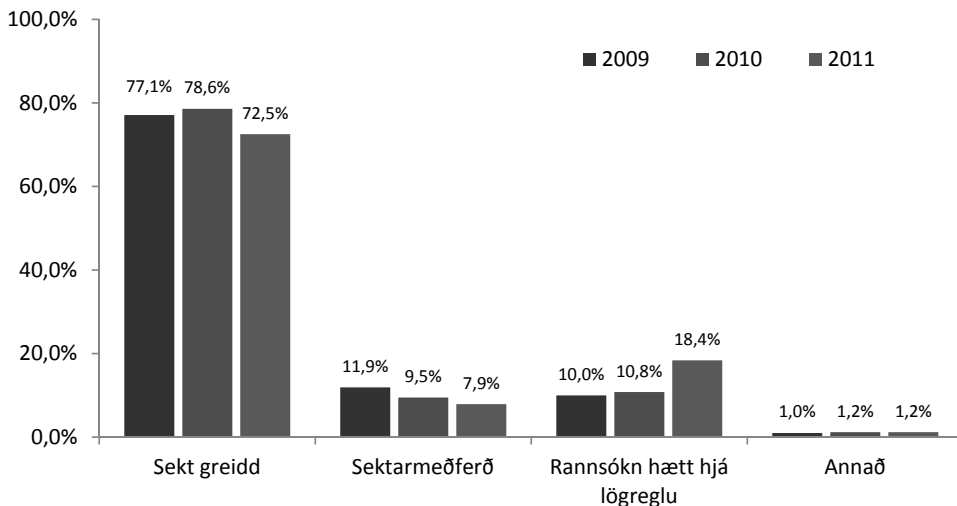
Mynd 15. Hlutfall hraðakstursbrota í Héðinsfjarðargöngum (á Siglufjarðarvegi) þar sem hámarkshraði er 70 km/klst. greint eftir mældum hraða án tillits til vikmarka og skráð með stafrænum hraðamyndavélum á tímabilinu 1.10.2011 til 31.12.2011.

Þetta er fyrsta úttektin sem gerð er á hraðakstursbrotum skráðum á stafrænar hraðamyndavélar í Bolungarvíkur- og Héðinsfjarðargöngum.

Sektarboð

Af 13.238 hraðakstursbrotum sem skráð voru á árinu 2011 hafa 8.665 ökumenn greitt sektir sínar, eða rúm 65%. Þetta er lægra hlutfall og á árin á undan (mynd 12). Alls eru 7,9% í

sektarmeðferð en rannsókn var hætt í rúmlega 18% tilvika. Þetta er miðað við stöðu í málaskrá lögreglunnar 25. janúar 2012 en hafa þarf í huga að þau brot sem eru skráð rétt fyrir áramót eru hugsanlega enn ógreidd.



Mynd

16. Afgreiðsla mála sem stafrænar hraðamyndavélar skráðu frá 1.1.2009 til 31.12.2011.

Þegar nánar er lítið til þeirra tilvika þar sem rannsókn hefur verið hætt má sjá að flest þessara mála eru vegna aksturs erlendra ferðamanna á bílaleigubílum. Þegar bílaleigubíll er skráður á ólöglegum hraða fer sektin til þess fyrirtækis sem á bílinn. Í þeim tilvikum sem ökumaður bílaleigubíls er búsettur hérlandis upplýsa bílaleigurnar hver hann er og þá er sektin send honum og skráning í málaskrá lögreglunnar breytist í samræmi við það.

Þegar ökumaður býr erlendis er rannsókn máls alla jafnan hætt þó að bílaleigur upplýsi lögregluna um nafn og heimilisfang ökumanns. Bílaleigur innheimta ekki sektir sem leigjandi hefur stofnað til.

Viðauki

Ef mældur hraði er 100 km/klst. eða minni eru 3 km/klst. dregnir frá hraðanum og sektarfjárhæð miðuð við þá tölu sem eftir stendur. Þegar mældur hraði er 101 km/klst. eða meiri eru 3% af mældum hraða reiknuð út og ef niðurstaðan er ekki slétt tala er hún hækkuð upp í næstu heilu tölu fyrir ofan og sú tala dregin frá mældum hraða og sektin miðuð við það.

Dæmi: Ökutæki mælist á 106 km/klst. Reiknuð eru 3% af mældum hraða og niðurstaðan er 3,18. Þessi tala er þá hækkuð upp í næstu heilu tölu, sem er 4, og hún dregin frá mældum hraða og niðurstaðan, 102 km/klst., er hraðinn sem sektarfjárhæðin miðast við.

Viðauki III. Lykilstærðir úr slysaskrá Umferðarstofu

2011



Tafla 1. Látnir og alvarlega slasaðir 1991-2011

Ár	Látnir	Alvarlega slasaðir	Látnir og alvarlega slasaðir
1991	27	230	257
1992	21	228	249
1993	17	246	263
1994	12	242	254
1995	24	239	263
1996	10	229	239
1997	15	203	218
1998	27	229	256
1999	21	222	243
2000	32	169	201
2001	24	158	182
2002	29	164	193
2003	23	145	168
2004	23	115	138
2005	19	129	148
2006	31	153	184
2007	15	195	210
2008	12	200	212
2009	17	170	187
2010	8	204	212
2011	12	154	166

Tafla 2. Fjöldi og hlutfall látinna eftir kyni

2011	Fjöldi látinna	Hlutfall
Karl	8	66,67%
Kona	4	33,33%

Tafla 3. Fjöldi og hlutfall látinna eftir aldri

2011	Fjöldi látinna	Hlutfall
0-16 ára	2	16,67%
15-26 ára	4	33,33%
25-36 ára	0	0,00%
35-46 ára	1	8,33%
45-56 ára	1	8,33%
55-66 ára	2	16,67%
67 ára og eldri	2	16,67%

Tafla 4. Fjöldi og hlutfall látinna eftir ársfjórðungi

2011	Fjöldi látinna	Hlutfall
janúar-mars	1	8,33%
apríl-júní	5	41,67%
júlí-september	4	33,33%
október-desember	2	16,67%

Tafla 5. Fjöldi og hlutfall látinna í dreifbýli/þéttbýli

2011	Fjöldi látinna	Hlutfall
Dreifbýli	9	75,00%
Þéttbýli	3	25,00%

Tafla 6. Flokkun látinna

2011	Fjöldi látinna	Hlutfall
Ökumenn bifreiða	6	50,00%
Farþegar bifreiða	1	8,33%
Ökumenn bifhjóla	1	8,33%
Fótgangandi	4	33,33%
Aðrir	0	0,00%

Tafla 7. Tegund banaslysa

2011	Fjöldi látinna	Hlutfall
Árekstur	3	25,00%
Ekið á húsvegg við veg	1	8,33%
Útafakstur	4	33,33%
Ekið á fótgangandi	4	33,33%

Tafla 8. Fjöldi og hlutfall látinna eftir landsvæðum

2011	Fjöldi látinna	Hlutfall
Höfuðborgarsvæðið	2	16,67%
Suðurnes	0	0,00%
Vesturland / Vestfirðir	0	0,00%
Norðurland	5	41,67%
Austurland	3	25,00%
Suðurland	2	16,67%

Viðauki IV. Eyðing svartbletta, lagfæringar á umhverfi vega og uppsetning vegriða

Uppgjör fyrir árið 2011



Samtals

Verkefni eftir landshlutum	Kostnaður í lok árs 2011 (þús. kr.)
Suðursvæði	40.914
Suðvestursvæði	30.018
Norðvestursvæði	64.465
Norðaustursvæði	53.958
Samtals:	189.355

Suðursvæði

Vegkaflí	Staður	Áætlun 2011	Aðgerðir 2011	Kostnaður í lok árs 2011 (þús.)
1-b5	Hringvegur við Hólsá á Sólheimasandi	Ljúka vinnu við uppsetningu veggríðs við óvandi ræsi.	Endanlegur frágangur á veggríði sem sett var upp 2012.	188
1-d5	Hringvegur ofan Arnbergs á Selfossi		Árið 2010 var sett gangbraut ofan Arnbergs. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar vegna lýsingar.	66
30-02/30-03/31-01	Skeiðavegur við Skálholtsveg	Setja framhjáhlaupt við vegamótin	Sett var framhjáhlaupt, vegur breikkaður og klæddur, þó vantar seinna lag klæðingar.	1.309
34-01	Eyrarbakkavegur mótis við Suðurhóla á Selfossi		Árið 2010 var sett gangbraut við Suðurhóla. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar vegna lýsingar.	66
34-02	Eyrarbakkavegur við 1) Votmúlaveg, 2) Eyðimörk (afleggjara að gámasstöð), 3) Tjarnabyggð	Setja framhjáhlaupt, vasa við þrenn vegamót	Sett framhjáhlaupt við þrenn vegamót, vegur breikkaður og klæddur. Seinna lagið vantar.	3.271
34-05	Eyrarbakkavegur austan við Óseyrarbrú	Ljúka lagfæringum á vegfláa.	Lokið lagfæringum á vegfláa.	2.150
35-01/1-d5/1-d6	Biskupstungnabraut við Hringveg	Bæta merkingar með því að mála þverrendur og setja þverslár.	Málaðar voru þverrendur á Biskupstungnabraut við Hringveg og sett þverslár á Hringveg mótis við Biskupstungnabraut.	378
35-01/35-02/36-01	Biskupstungnabraut við Þingvallaveg	Setja framhjáhlaupt.	Sett var framhjáhlaupt, vegur breikkaður og klæddur, þó vantar seinna lag klæðingar.	4.060
35-02	Biskupstungnabraut við Keríð	Setja framhjáhlaupt	Sett var framhjáhlaupt, vegur breikkaður og klæddur, þó vantar seinna lag klæðingar.	
35-06	Biskupstungnabraut við Reykholt	Setja þéttbýlishlið og setja upp 22 ljósastaurar sem keyptrir voru 2010.	Bæjarmerki voru sett upp, eyja lögd á veg og 22 ljósastaurar settir upp og tengdir.	8.507
35-07/35-08/37-04	Biskupstungnabraut, vegamót við Laugarvatnsveg hjá Múla	Bæta merkingar með því að mála þverrendur og setja þverslár.	Sett var þverslár og jafnframt málaðar þverrendur á Biskupstungnabraut (35-07) sunnan vegamótanna.	265
35-08	Biskupstungnabraut við Tungufjót. Einbreið brú.	Setja upp aðvörunarljós við einbreiða brú.	Sett var upp aðvörunarljós við brúna.	1.131
35-09	Biskupstungnabraut við Gulfoss	Lagfæra vegamót.	Vegamót voru lagfærð með því að bæta efni í fláann, í kverkina til að auka breidd í beygju.	162
36-02	Þingvallavegur í grennd við Steingrímsstöð	Þarna er bratt fram af vegi, setja veggríð.	Sett var upp 700 m víraveggríð í fláann, tveir endar.	5.869
36-03/36-06	Þingvallavegur við Þjóðgarðsmörk	Setja upp bæjarhlið beggja vegna þar sem ekið er inn í Þjóðgarðinn.	Sett voru upp bæjarhlið beggja vegna þar sem ekið er inn í Þjóðgarðinn. Eftir er að málbika breikkun vestan megin og leggja báðar eyjarnar.	6.940
37-01	Laugarvatnsvegur við Biskupstungnabraut	Bæta merkingar með því að mála þverrendur.	Málaðar voru þverrendur.	159
37-03	Laugarvatnsvegur á Laugarvatni	Lagfæra veg við bæjarhlið.	Vegur lagfærður við bæjarhlið.	848
39-01	Þrengslavegur norðan vegamóta við Hlíðarendaveg	Setja stefnuörvar á Þrengslaveg norðan vegamóta við Hlíðarendaveg	Settar voru stefnuörvar meðfram Þrengslavegi	488
204-01	Meðallandsvegur við Tungulæk í Landbroti.	Þarna er beygja við brú. Lengja þarf bitavegríð.	Veggríð lengt öðrum megin um 20-30 m og endar grafnir niður.	183

208-00	Skaffartunguvegur við brú yfir Eldvatn hjá Ásum	Lengja vegrið.	Árið 2010 var bitavegrið var lengt. allir 4 endar. 24 og 28 m öðrum megin en 32 og 32 m hinum megin. Kostnaður við þetta verk færðist á 2011.	496
208-01	Skaffartunguvegur neðan við Hvamm		Árið 2010 var víravegrið sett við Krappa beygju. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar við það verk.	157
286-02	Hagabraut hjá Haga	Ljúka verki sem unnið var 2010.	Þarna var breikkuð blindhæð árið 2010. Unnið að endursáningu.	44
376-92	Breiðanörk við Varmá í Hveragerði	Setja vegrið.	Sett upp 270 m langt víravegrið, 2 endar	2.354
	Hönnun öryggisaðgerða á Suðursvæði			1.383
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðursvæði			438

40.914

Samtals áfallinn kostnaður á Suðursvæði í árslok 2011:

Suðvestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2011	Aðgerðir 2011	Kostnaður í lok árs 2011 (þús.)
1-e2	Hringvegur vestan hringtorgs við Norðlingaholt	Lengja vegrið við undirgöng og setja ABC enda	Vegrið við undirgöng lengd beggja vegna vegar og settir eftirgefianlegir vegriðsendar.	5.868
1-e2	Hringvegur við Rauðhóla	Lengja vegrið við undirgöng og setja ABC enda		
36-11	Þingvallavegur við Leirvogsá (við Stardal)	Breikka þarf veg og lengja vegrið.	Lokið var við breikkun vegar en uppsetning vegriðs mun fara fram 2012. Eftir er að greiða malarefni.	1.360
36-12	Þingvallavegur við Köldukvísl (við Gjúfrastein)	Lengja vegrið.	Verkið var hæfið en ekki tókst að ljúka því.	13.837
36-12	Þingvallavegur í Mosfellisdal. við Norður-Reykjaá (Suðurrá) í grennd við Hlaðgerðarkot	Setja upp vegrið.	Sett upp vegrið beggja vegna vegar, samtals um 700 m	
40-02	Hafnarfjarðarvegur um Kópavog		Árið 2010 var sett upp vegrið milli akstursstefna á þessum stað. Um er að ræða eftirstöðvar kostnaðar við það verk.	841
41-13	Reykjanesbraut við Kaplankrika	Setja upp vegrið þar sem vegurinn liggur meðfram þróttasvæði.	Vegrið, 200 m langt, sett upp skv. áætlun.	2.737
41-14	Reykjanesbraut, vegamót við Ásbraut	Setja upp spegil á vegamótunum.	Spegill settur upp skv. áætlun	579
41-15	Reykjanesbraut við undirgöng við Ásvelli.	Lengja vegrið.	Vegrið lengt um 200 m.	2.469
49-02/419	Nesbraut til austurs, við rampa upp á Höfðabakkabrunú	Laga endafrágang vegriðs.	Settur upp ABC-öryggisendi.	544
	Hönnun öryggisaðgerða á Suðvestursvæði			780
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Suðvestursvæði			1.004

Samtals áfallinn kostnaður á Suðvestursvæði 2011: 30.018

Norðvestursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2011	Aðgerðir 2011	Kostnaður í lok árs 2011 (þús.)
1-g3	Hringvegur við Leirá	Færa vegrið út frá ræsi og mynda þannig framhjálaup við Leirársveitarveg. Fylla í skurð á 300 m kalfa sunnan vegar að Beitlistöðum.	Verkið unnið skv. áætlun.	1.543
1-g4	Hringvegur við óvartíð ræsi við Seleyrargil aðfleggjara að Mótél Venusi og framhjálaup við aðfleggjara að Mótél Venusi.	Setja vegrið beggja vegna á ræsi við Seleyrargil og setja framhjálaup við aðfleggjara að Mótél Venusi.	Lokið var við að setja framhjálaup en eftir að leggja bundið slílag á það og einnig eftir að setja upp vegrið. Verkinu verður haldið áfram árið 2012.	880
1-g6/1-g7	Hringvegur um Borgarnes.	Setja upp hraðaviðvörðunariðjós.	Sett upp eitt viðvörðunariðjós í Sandvík.	1.345
1-k2/1-k3	Hringvegur við vegamót við Reykjaskóla	Lagfæra vegamót	Vegamótin voru hækkuð til að auka yfirsýn. Beygja til norðurs var rýmkuð og sett framhjálaup.	6.820
1-m3	Hringvegur í Langadal, norðan Svinvetningabrautar	Setja vegrið.	Sett var upp fjögurra víra fláavegrið í hægri kant vegar.	1.838
1-m4	Hringvegur í Langadal, sunnan Svinvetningabrautar	Setja vegrið.	Sett var upp fjögurra víra fláavegrið í hægri kant vegar.	1.838
50-04	Borgarfjarðarbraut við Hvítá við Kljáfoss	Lengja vegrið við brúna.	Vegrið voru lengd á öllum hornum brúarinnar og þau sveigð út fyrir veg.	1.960
54-02	Snæfellsnesvegur við Langá	Upphaflega var lagt til að lengja vegrið í vinstri kanti til vesturs. Við skoðun þótti rétt að athuga möguleika á að loka skurðinum sem þarna er við fláafót eða færa hann.	Skurði var lokað.	143
54-14	Snæfellsnesvegur við Grjóta	Setja vegrið. Þarna er há fylling yfir stórt ræsi.	Sett var upp fjögurra víra fláavegrið.	4.017
56-02	Vatnaleið, hægri kantur í Sátudal	Setja fláavegrið.	Sett var fjögurra víra fláavegrið.	4.593
60-01	Vestfjarðavegur við Dalsmýnni	Lengja vegrið.	Verk unnið skv. áætlun.	864
60-42	Vestfjarðavegur við brú yfir Dýrafjörð.	Lengja vegrið í báðar áttir.	Efni var keypt á árinu 2010. Verkinu er lokið í samræmi við áætlun.	735
60-45	Vestfjarðavegur við brú yfir Önuðarfjörð	Lengja vegrið í báðar áttir.	Efni var keypt á árinu 2010. Verkinu er lokið í samræmi við áætlun.	2.037
61-22	Djúpvegur milli Strandavegar og Sunddalsár	Setja upp vegrið.	Efni var keypt en vegriðið verður sett upp árið 2012.	2.990
61-23	Djúpvegur í grennd við Sunddalsá.	Setja upp vegrið.	Efni var keypt en vegriðið verður sett upp árið 2012.	3.041
61-24	Djúpvegur um Grafarhals	Setja upp vegrið.	Efni var keypt og axlir breikkaðar. Vegriðið verður sett upp árið 2012.	2.646
61-37	Djúpvegur um Súðavík.	Setja upp hraðaviðvörðunariðjós.	Lokið við uppsetningu á hraðaviðvörðunariðjósum.	3.296
61-41	Djúpvegur við Tunguá í Skutulsfirði	Lengja vegrið í báðar áttir.	Vegrið sett upp skv. áætlun en efnið var keypt árið 2010.	913

62-04	Barðastrandarvegur um Kleifaheiði, að norðan, Skráargatsbeygja	Setja vegið.	Efni í vegrið var keypt en uppsetning fer fram árið 2012.	1.717
65-02	Súgandafjarðarvegur við Kleif	Setja upp vegrið. Efni af Óshlið verður notað.	Lokið var við að breikka veg en eftir er að setja vegrið. Það verður gert árið 2012.	5.061
503-01	Innesvegur við Heynes	Fylla í tjörn og lagfæra ræsi.	Sett var hliðarfylling í tjörnina meðfram veginum og ræsi var lengt.	667
509-01/51-01 / 51-02	Vegamót Akrafjallsvegur og Akranesvegur og Akranesvegur að hringtorgi við Akranes	Setja lýsingu við vegamótin og meðfram Akranesvegi að hringtorgi við Akranes	Sett var upp lýsing við vegamótin og staurum jafnframt fjölgað meðfram Akranesvegi þannig að samfelld lýsing yrði niður að hringtorgi við Akranes.	2.222
704-04	Miðfjarðarvegur við Laugabakka	Byrja á hraðadempanði aðgerðum sem felast í gerð bæjarhlða, uppsetningu á tveimur umferðareyjum og bætrni lýsingu.	Settar umferðareyjur við Laugabakka. Framkvæmdum verður haldið áfram árið 2012.	1.676
	Þjónustustöð Borgamesi, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ræsi var lengt við Akrafjallsveg.	1.371
	Þjónustustöð Ólafsvík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar.	772
	Þjónustustöð Búðardal, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar.	33
	Þjónustustöð Ísafirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Hreinsuð var vegrás í Hestfirði.	939
	Þjónustustöð Hólmavík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Unnið að hreinsun vegsvæðis við Djúpvæg sunnan Hólmavíkur og við Heiðarbæ á Innstrandavegi.	1.094
	Þjónustustöð Hvammstanga, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar.	1.128
	Þjónustustöð Sauðárkrúki, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar.	1.514
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðvestursvæði			1.194
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðvestursvæði			3.579
Samtals áfallinn kostnaður á Norðvestursvæði árið 2011:				64.465

Norð austursvæði

Vegkafli	Staður	Áætlun 2011	Aðgerðir 2011	Kostnaður í lok árs 2011 (þús.)
1-q3	Hringvegur milli Grenivíkurvegjar og Illugastaðavegar	Setja upp veggröð.	Sett upp 600 m af röðavegröð ofan við Grenivíkurvegarmót. Meginhluti af veggröðsefni var til frá fyrri verki sem búið var að greiða, og er sá kostnaður, um 6 milljónir, ekki meðtalin.	7.071
1-q8/ 1-q7/845-01	Hringvegur, vegarmót við Aðaldalsveg við Einarstaði	Laga umhverfi vegar.	Vegfláar gerðir um 1.4 við vegarmótin.	412
1-q9	Hringvegur við Helliuváð	Lagfæra öryggissvæði og setja upp veggröð.	Vegur breikkaður í 7,5 m á 740 m kalla. Sett upp 1040 m af flávegröð og bitavegröð endurnýjað á um 30 m kalla um brú á Helliuváðsa. Á því svæði sem ekki var sett veggröð voru fláar gerðir 1:3 og öryggissvæði lagfært. Gert bílastæði fyrir veiðimenn og gengið frá einni gönguleið yfir veg fyrir veiðimenn og búið við Helliuváðsa.	16.006
1-t3	Hringvegur við Egilsstaði	Loka skurði við veg og lagfæra umhverfi vegar.	Djúpum vegskurði sem var um 5-6 m frá vegkanti lokað með vegi á 650 m löngum kalla. Skurður drenaður með röð og mól, fyllt yfir með mól. Vegfláar gerðir um 1.4. Eimig gerðar framhjá-akstureinar við tvenn vegarmót þar sem er aðkoma að verslunar- og þjónustusvæði á Egilsstöðum. Hældarkostnaður er um 17 m.kr. þar af var 9.2 m.kr. kostaður af styrkingum og endurbótum.	7.806
82-01	Ólafsfjarðarvegur í grennd við bæinn Hvamm í Arnarneshreppi	Laga skurðbakka meðfram vegi og ganga frá röðendum.	Lagfæringar á vegskurði og köntum á um 1 km kalla. Jafnframt voru nokkrir ræsaendur lagfærðir. Byrjað var á þessari öryggisaðgerð árið 2009.	1.041
83-01	Grenivíkurvegur við Hringveg	Lengja veggröð.	Axlar breikkaðar og bitavegröð sem fyrir var lengt um 200 m.	4.735
83-02	Grenivíkurvegur í grennd við Ystuvík	Setja upp veggröð. Hreinsa grjótt meðfram vegi.	Vegaxlar voru breikkaðar og sett var upp nýtt bitavegröð á 400 m kalla við Ystuvíkur-Hóla á hættulegu svæði. Veggsvæði grjóthreinsað á kalla ofan vegar.	5.417
92-09/10	Norðfjarðarvegur um Oddsskarð	Lagfæra veggsvæði og frágang við veggröð.	Axlar voru breikkaðar undir og fyllt bak við veggröð á tveim stöðum Eskifjarðarmegin í Oddsskarði á samtals um 220 m kalla. Stórgryti var hreinsað við háar fyllingar við skólasvæði á um 150 m kalla. Grjótvörn jöfnuð og stórgryti hreinsað á um 100 m svæði í fjöru í Eskifjarðarkrok (92-07).	1.726

829-01/1-p9/1-q0	Hringvegur við Eyjafjarðarbraut eystri	Bæta merkingar vegamóta.	Settar voru hvinrendur við vegamótin.	382
829-02	Eyjafjarðarbraut eystri við Munkaþverá		Árið 2010 var sett upp aðvornalíós við einbreiða brú yfir Munkaþverá. Um er að ræða efirstöðvar kostnaðar vegna þess verks.	103
	Þjónustustöð Akureyri, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Á Ólafsfjarðarvegi 82-03 voru á um 7 km kafla stakir, stórir steinar fjarlægðir eða grafnir í jörðu. Á 82-05 voru á um 4 km kafla tvær stórar grjóthrúgur fjarlægðar og mikið af grjóti grafið í jörðu með vegi.	847
	Þjónustustöð Húsavík, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Vegsvæði grjóthreinsað á um 1 km kafla á Hringvegi (1-r1) frá vegamótum v. Kísilveg í átt að Reykhiló.	964
	Þjónustustöð Þórshöfn, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Grjóthreinsun með Langanesvegi (869-04) á 3,3 km löngum kafla beggja megin vegar.	804
	Þjónustustöð Fellabæ, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Fjárhéimild notuð í lagfæringar á umhverfi Hringvegur við Egilsstaði (1-13).	
	Þjónustustöð Reyðarfirði, lagfæringar á umhverfi vega	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Kostnaður þjónustustöðvar v. grjóthreinsunar, breikkunar og frágangs v. vegríð á Norðfjarðarvegi 92-09.	818
	Þjónustustöð Höfn	Ýmsar lagfæringar á umhverfi vega	Vegsvæði grjóthreinsað á um 3,8 km kafla milli Hvalness og Víkur í Lóni. Stórir steinar færðir út fyrir öryggissvæði eða grafnir í jörðu, tveir klapparkollar fleygðir niður.	942
	Hönnun öryggisaðgerða á Norðaustursvæði			1.403
	Umsjón og eftirlit öryggisaðgerða á Norðaustursvæði			3.480

Samtals áfallinn kostnaður á Norðaustursvæði árið 2011:

53.958

Viðauki V. Hvíldarsvæði og undirgöng fyrir búfé

Uppgjör fyrir árið 2011



Verkefni umferðaröryggisáætlunar: Hvíldarsvæði og undirgöng fyrir búfé.

Uppgjör fyrir 2011.

				Kostnaður í lok árs 2011 (þús. kr.)
Vegkafli	Staður	Áætlun 2011	Aðgerðir 2011	
1-x9	Hringvegur við vegamót við Freysnes		Lokið við breikkun á tvennum vegamótum og lögð tvöföld klæðing. Bætt aðgengi stórra flutningabíla að hvíldar- og áningarstað	931
1-k8	Hringvegur við Sveinsstaði í Vatnsdal	Búa til undirgöng fyrir hross	Sett voru undirgöng fyrir hross undir veginn	4.996
37-03	Laugarvatnsvegur við Laugardalshóla	Setja búfjárræsi	Sett niður búfjárræsi	3.390
Samtals áfallinn kostnaður 2011:				9.316

Viðauki VI. Skýrslur um grunnskólafræðslu



Fjárhagslegt uppgjör Grundaskóla

-Fjárhagslegt uppgjör á umferðarfræðslu í Grundaskóla 2011

Sundurliðun kostnaðar vegna móðurskóla í umferðarfræðslu árið 2011 liggur fyrir. Fjárhagsáætlun fyrir verkefnið gerði ráð fyrir 5.5 milljónum króna sbr. samstarfssamning er undirritaður var um verkefnið. Samningurinn var unnin með vísan í kostnaðaráætlun frá Umferðarstofu/Grundaskóla. Ljóst er að kostnaður árið 2011 er 930.086 kr. umfram það sem gert var ráð fyrir í kostnaðaráætlun.

Niðurstöðutölur fyrir verkefnið 2011 eru eftirfarandi:

Kostnaðarliðir	Áætlun 2011	Kostnaður 2011
Laun og launatengd gjöld 2011 • Úthringingar/símavinna • Undirbúningur ferða, funda, fyrirlestra • Heimsóknir í skóla • Efnisöflun fyrir vef/lestur • Ráðgjöf/samstarf • Annað tengt fundum, stjórnun o.fl.	4.240.000-	<u>5.312.792-</u> 1.383.838 922.558 1.383.838 645.791 476.768 500.000
Aðstöðugjöld í Grundaskóla vegna verkefnis • Tölvukostnaður • Ljósritun • Pósturburðargjöld • Símakostnaður • Mótt. gesta, kaffikostn. o.fl. • Aðstöðugjöld (12500 pr. mán)	700.000-	<u>700.000-</u> 250.000 85.000 25.000 150.000 40.000 150.000
Ferðakostnaður • Gisting/flug • Bílaleiga • Aksturskostnaður, göng o.fl.	460.000-	<u>426.294-</u> 63.305 24.833 338.156
Kostnaður alls vegna móðurskólaverkefnis 2011:	5.500.000	6.439.086

**Starfið í Grundaskóla
móðurskóla í umferðarfræðslu,
2011**



Lokaskýrsla desember 2011

**Sigurður Þór Elísson
Umferðarfræðslufulltrúi í Grundaskóla**

Almennt um móðurskólastarf í umferðarfræðslu á starfsárinu 2011

Starfsfólk Grundaskóla hélt áfram öflugu uppbyggingar- og fræðslustarfi tengt umferðarfræðslu í grunnskólum landsins. Staða umferðarfræðslunnar styrkist með hverju árinu sem líður og fræðslustarf fyrri ára er farið að skila sér. Þeim skólum sem hafa umferðarfræðslu í námskrá fjölgar stöðugt og faglegur metnaður fyrir fræðslunni er að aukast. Það er von okkar og trú að þessi fræðsla eigi þátt í fækkun umferðarslysa á Íslandi.

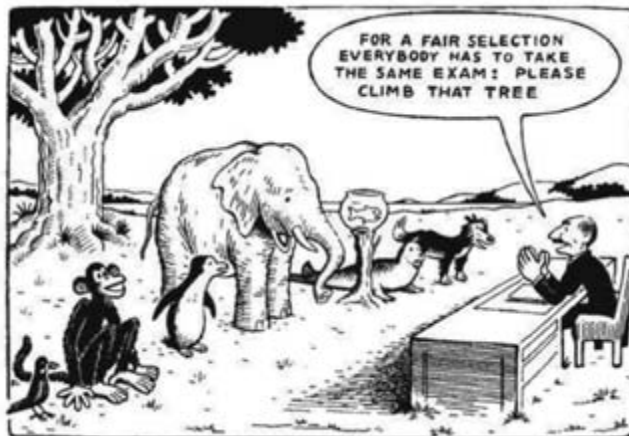
Á þessu starfsári var ýmsum málum sinnt bæði nýjum verkefnum og öðrum sem fylgt hefur verið eftir frá fyrra ári. Eins fram kom í áfangskýrslu frá því í júlí urðu breytingar á allri skráningu verkefna og eftirfylgd tengt umferðarfræðslunni. Í þessu sambandi ber fyrst að nefna að vinnutími starfsmanna var skráður á verkefni og unnið hefur verið eftir nýjum stöðulista varðandi umferðarfræðslu í grunnskólum. Hvoru tveggja er ætlað að auðvelda yfirvöldum að fylgjast með áherslum og árangri starfsins. Starfsmenn hafa endurskoðað fyrri störf og reynt að skerpa á þeim áherslum sem settar eru í starfinu fyrir þetta ár. Á fyrri hluta árs 2011 var lögð áhersla á markvissar hringingar út í skólana en á seinni hluta ársins var meira lagt upp úr heimsóknnum, vinnu við umferðarvefinn og styrkja tengsl við einstaka skóla. Við höfum reynt að byggja upp tengiliðakerfi og efla starf innan hvers skóla. Einnig var reynt að auka fræðslu til skólastjórnenda og að efla fræðslu til s.k. skólaráða.

Eftirfarandi er stutt upptalning helstu verkefna sem var sinnt á starfsárinu 2011.

Mat á umferðarfræðslu

Á þessu starfsári hefur starfshópur í Grundaskóla farið yfir mat og mælingar á umferðarfræðslustarfinu. Til þessa hefur verið stuðst við skráningu á stöðunni miðað við hversu margir skólar eru komnir með umferðarfræðslu inn í skólanámskrá. Þetta fyrirkomulag hefur hentað ágætlega til þessa þar sem nær enginn skóli hafði umferðarfræðslu inni í sinni skólanámskrá þegar þetta fræðslustarf hófst árið 2005. Í dag er staðan allt önnur og flestir skólar eru komnir með umferðarfræðsluna inn að einhverju leiti sem er mjög jákvætt. Gallarnir eru hins vegar þeir að þessi mælikvarði segir fátt annað um umferðarfræðsluna. Nauðsynlegt er að endurskoða þessa skráningu. Til dæmis segir skráningin ekkert um hvort umferðarfræðsla sé bara í 1. bekk eða öllum bekkjum skólans. Við höfum einnig velt fyrir okkur nýjum nálgunum varðandi mat á verkefninu. Þ.e.a.s nálgast árangurmælingar út frá fleiri viðmiðunum þar sem það er ekki alveg að treysta að umferðarfræðslu sé sinnt þó hún sé komin inn í skólanámskrá einhvers skóla. Það er vissulega áfangi eins og fyrr segir en ekki trygging fyrir góðri fræðslu. Í umræðum starfsmanna hefur verið rætt um margvíslegar leiðir svo sem stjórnenda-, þátttakenda-, markmiðs-, neytenda- eða nemendamiðaða nálgun. Við

höfum einnig rætt um viðmið og staðla fyrir þetta mat. Mikilvægt er að finna nálgun sem gefur raunhæfar upplýsingar um stöðuna og afrakstur þessa fræðslustarfs. Hér er um mál sem þarf að skoða frekar í samstarfi við Umferðarstofu.



Úthringingar í skóla

Búið er að hafa samband a.m.k. einu sinni símleiðis eða í tölvupósti við alla skóla landsins og kanna hvernig umferðarfræðslu sé háttað í skólunum. Við aðra skóla hefur verið nær stöðugt samband allt árið og hefur það samstarf styrkt umferðarfræðslustarfið mikið. Megin markmið þessara hringinga var að athuga hvort umferðarfræðsla væri inni í skólanámskrá skólanna og ef ekki af hverju. Í þessum símtölum var einnig reynt að nýta tækifærið og dreifa hugmyndum og bjóða fram aðstoð. Við höfum reynt að byggja upp tengiliðakerfi þannig að hringja megi beint í áhugasama kennara eða skólastjórnendur. Samkvæmt minnisblaði starfsmanna er starfsfólk Grundaskóla í virku samstarfi við kennara og stjórnendur í rúmlega áttatíu öðrum grunnskólum á starfsárinu. Yfirlit yfir stöðu umferðarfræðslunnar í lok árs 2011 má sjá í meðfylgjandi skráningarskjali.

Heimsóknir í aðra skóla

Á fyrri hluta ársins var farið í tuttugu og fjórar skólaheimsóknir. Um er að ræða skóla á höfuðborgarsvæðinu, Akureyri, Selfossi og á Vesturlandi. Á seinni hluta starfsársins var farið í sextán heimsóknir. Um er að ræða skóla á Norðurlandi, Austurlandi, Suðurlandi og á höfuðborgarsvæðinu. Verkefnastjóri umferðarfræðslu fór því í fjörtíu heimsóknir á þessu starfsári. Dæmi um skóla sem mikið var unnið með var grunnskólinn á Eyrarbakka sem er að

endurskipuleggja allt sitt starf og einnig grunnskólarnir í Mosfellsbæ og á Akureyri. Samstarf við grunnskólana á Suðurnesjum hefur einnig haldið gott frá áttakinu árið 2010.

Í þessum heimsóknum var lögð áhersla á að ná til kennara og þeirra stjórnenda sem hafa með kennslufræðilega stjórnun að gera í hverjum skóla. Mikilvægt er að kynna umferðarvefinn vel því á honum er mikið efni að endurskipulag umferðarfræðslu í hverjum skóla ætti að vera auðveldar en ella ef menn nýta vefinn.

Uppbygging á kynningu fyrir skóla:

- Kynning á vefnum www.umferd.is
- Kynning á umferðarviku (framkvæmd)
<http://us.is/Apps/WebObjects/US.woa/swdocument/1004085/Umfer%C3%B0arvika.pdf>
- Hugmyndabanki um umferðarfræðslu
- Þjónusta og aðstoð sem er í boði hjá US og Grundaskóla
- Spurningar



Söngleikurinn Umferðarland

Lokahönd var lögð á námsefnisgerð tengt verkefninu Umferðarland. Á vormánuðum voru síðustu lögin tekin upp og gengið frá handriti söngleiks o.fl. Umferðarland er stórt og metnaðarfullt verkefni sem á eftir að styrkja og auka fjölbreytni á námsefni á umferðarvefnum. Nokkur áhugi er á þessu námsefni og hafa starfsmenn skólans unnið að því að leiðbeina þremur skólum sem hafa áhuga á að vinna frekar með þetta verk. Námsgagnastofnun las efnið yfir og afgreiddi af sinni hálfu í október s.l. Umferðarland fékk góða umsögn og er efnið nú að hluta komið inn á umferðarvefinn.

Endurnýjun námsefnis á www.umferd.is

Á fyrri hluta ársins hafa starfsmenn yfirfarið allt efni á umferðarvefnum og reynt að meta hvað má fara betur. Við höfum einnig skráð skipulega niður athugasemdir og ábendingar af námskeiðum og frá einstökum skólum um umferðarvefinn. Þessar athugasemdir varða ýmislegt sem vantar eða er óskýrt. Starfsfólk Grundaskóla hefur reynt að bregðast við þessum athugasemdum og leggja til lausnir til úrbóta. Við þessa endurskoðun hefur sérstaklega verið horft til ákvæða í nýrri aðalnámskrá fyrir grunnskóla.



Samstarfssamningur um námsefnisgerð og vef

Á haustmánuðum var samstarfssamningur milli Umferðarstofu, Námsgagnastofnunar og Grundaskóla endurnýjaður varðandi utenumhald um umferðarvefinn og námsefnisgerð. Fyrri samningur var útrunninn og því mikilvægt að endurnýja nýjan samstarfssamning með formlegum hætti. Við undirbúning á nýjum samning kom fram vilji allra aðila til að halda samstarfinu áfram þar sem það hefur skilað miklum árangri á síðustu árum eins og sjá má á öflugri námsefnisgerð á umferðarvefnum.

Hjálmagjafir Kiwanis



Umferðardeild Grundaskóla veitti Kiwanismönnum aðstoð við hjálmagjafir í 1.bekk á Akranesi og Hvalfjarðarsveit. Við afhendinguna var „eggjahjálmur“ nýttur og sýnt og sagt börnunum frá mikilvægi hjálmannna. Einnig var upplýsingar sendar á

foreldra þar sem umferðarvefurinn var kynntur og foreldrar hvattir til þess að vera börnum sínum gott fordæmi í umferðinni.

Nokkur eftirspurn er eftir „egghjálum“ frá mörgum grunnskólum til að nýta í umferðarfræðslunni. Verkefnastjóri umferðarfræðslu hefur reynt að útvega nýja hjálma eða lánað skólum slíkan grip.

Fundur með skólastjórnendum

Skólastjórafélag Íslands stóð fyrir tveimur svæðisfundum á umræddu tímabili. Annars vegar að Hamri í Borgarfirði og hins vegar í Kríunesi í Kópavogi. Fyrri fundurinn var sérstaklega ætlaður skólastjórnendum á Vesturlandi en sá seinni skólastjórnendum af Vestfjörðum. Starfsfólk Grundaskóla sótti báða þessa fundi og var lögð áhersla á að koma upplýsingum beint til viðkomandi stjórnenda og hvetja þá til að sinna umferðarfræðslu í sínum skóla. Áhugi er á að fá að komast á aðra svæðisfundi skólastjórafélagsins og kynna öllum skólastjórnendum þær áherslur sem eru lagðar í umferðarfræðslunni og hvaða þjónusta er í boði. Við vonumst til að fá áheyrn skólastjórnenda á Austurlandi á vormánuðum 2012 og vonandi gefst tækifæri til að hitta aðra skólastjórnendur í framhaldi af því.

Kynning á kennaraþingi

Starfsmenn Grundaskóla höfðu kynningarbás um umferðarfræðslu og hlutverk Grundaskóla sem móðurskóla í umferðarfræðslu á kennaraþingi í Stykkishólmi. Þessi kynning var sérlega vel heppnuð og var mikil ánægja meðal þeirra sem komu í básinn og fengu fræðslu. Við höfum einnig orðið var við aukningu fyrirspurna frá skólum á Vesturlandi um umferðarfræðsluna eftir þessa kynningu. Á seinni hluta starfsársins fór verkefnastjóri umferðarfræðslu í Grundaskóla á sambærileg kennaraþing á Austurlandi, Norðurlandi og á Suðurlandi. Allar þessar kynningar voru vel heppnaðar og hefur orðið vart við aukinn áhuga kennara á umferðarfræðslunni í kjölfarið af kynningunum. Til dæmis hefur mikið verið spurt um skipulag á hjólavikum, umferðarviku, skipulagi á öruggum gönguleiðum til og frá skóla o.s.frv.

Það hefur verið markmið starfsmanna Grundaskóla að komast á sem flest kennaraþing og svo verður áfram á næsta starfsári. Á þessum þingum næst beint samband við fjölmarga kennara sem annars er erfitt að ná í á venjulegum skóladegi.

Fundað á Akureyri

Sigurður Þór Elísson fór sérstaka ferð norður til Akureyrar og fundaði þar með skólafulltrúa og fulltrúum grunnskólanna á svæðinu um hvernig efla mætti umferðarfræðsluna. Ýmsar hugmyndir voru ræddar og eru tillögur í mótnun um framhald starfsins. Það var sérlega ánægjulegt að finna hversu mikill áhugi er fyrir verkefninu og mikilvægt að fylgja þessu eftir. Tengd fundarhöldum með skólayfirvöldum á Akureyri var fundað með tengiliðum foreldra í Naustaskóla þar sem farið var yfir skipulag gangbrautagæslu og skipulag umferðarfræðslu við skólann.

Samstarf við ökukennara og ökuskóla

Á fyrri hluta starfsárs 2011 var fundað með fjölmörgum ökukennurum og fulltrúum ökuskóla. Á þessum fundum var m.a. rætt um mögulegt samstarf og hvernig ökuskólarnir geta mótað áherslur sínar í ljósi þeirrar fræðslu sem stefnt væri að í grunnskólanum. Í framhaldi af þessari vinnu hefur orðið nokkur aukning á að ökukennarar eða ftr. ökuskóla hafi haft samband við Grundaskóla og fengið aðstoð með ýmislegt tengt umferðarfræðslu og tengingu við ökukennsluna. Mikilvægt er að grunn umferðarfræðslustarf grunnskólans tengist áframhaldandi námi í ökuskólum. Stefnt er að því að sem mest samfella verði í náminu og að ökukennslan byggji að vissu leiti á fræðslustarfi í skyldunáminu.

Verkefni fyrir 10. bekk um undirbúning fyrir bílpróf

Grunnvinnna hefur verið unnin að nýju námsefni fyrir grunnskólanema tengt bílprófi. Hugmyndin á bakvið þessa vinnu er að nýta áhuga nemenda fyrir ökunáminu og byggja upp grunnþekkingu sem nýtist í áframhaldandi námi í ökuskólum og hjá ökukennara. Þessi vinna er komin vel á veg og verður væntanlega kláruð í byrjun árs 2012

Fræðsluefni fyrir skólaráð

Á fyrri hluta starfsársins hefur hópur innan Grundaskóla unnið að gerð fræðsluefnis fyrir skólaráð. Skólaráð eru lögum samkvæmt í öllum grunnskólum en hlutverk þeirra er m.a. að yfirfara skólanámskrár og veita hverjum skóla bæði hvatningu og aðhald í að sinna fræðslumálum sem allra best. Í lok árs 2011 var unnið að lokafrágangi þessa kynningarefnis og línur lagðar fyrir dreifingu á efninu.



Ný aðalnámskrá fyrir grunnskóla og ný umferðarlög

Á þessu starfsári hafa fulltrúar skólans kynnt sér sérstaklega stöðu nýrrar aðalnámskrár fyrir grunnskóla. Hópurinn hefur leitað leiða að tryggja stöðu umferðarfræðslunnar og kynna sér nýjar áherslur í námskránni. Áherslur nýrrar námskrár eru:

- Læsi
- Sjálfbærni
- Heilbrigði og velferð
- Lýðræði og mannréttindi
- Jafnrétti
- Sköpun

Starfsfólk Grundaskóla hefur lagt nokkra vinnu í að tengja umferðarfræðsluna við þessar nýju áherslur og sýna hvernig tengja megum umferðarfræðslu við viðfangsefni allra námsgreina. Í námskránni er ekki rætt sérstaklega um umferðarfræðslu frekar en aðrar námsgreinar yfirleitt. Hins vegar eru nýjar áherslur aðalnámskrár um samþættingu greina í samræmi við þá stefnu sem var lögð við uppbyggingu á umferðarvefnum árið 2005. Markmið okkar er að vera búin að breyta umferðarvefnum og kynningu móðurskóla í samræmi við nýja aðalnámskrá á vormánuðum 2012. Starfsfólk Grundaskóla hefur einnig kynnt sér drög að nýjum umferðarlögum og rætt hvernig koma megum umferðarfræðslunni sterkar inn í þau drög. Framhald málsins verður unnið í samvinnu við starfsfólk Umferðarstofu.

Fyrirtæki styrkja umferðarfræðsluna

Starfsfólk Grundaskóla hefur leitað eftir stuðningi stórfyrirtæka við umferðarfræðslu og umferðaröryggisstarf í grunnskólum. Norðurál hefur sýnt málinu mikinn áhuga og hefur áhuga á að gefa öllum 7. bekkjum hjálma og kosta fræðsluefni fyrir alla nemendur á starfssvæði verksmiðjunnar. Þ.e. Akranessvæðið og Reykjanes. Við höfum einnig rætt við Fjarðarál og álverið í Straumsvík. Samkvæmt upplýsingum frá þessum fyrirtækjum verður þetta mál til afgreiðslu á sameiginlegum fundi fyrirtækjanna þann 20. desember n.k. Fleiri fyrirtæki hafa sýnt áhuga á að styrkja og sinna umferðarfræðslustarfi í grunnskólum.

Hjóladagar í Hvalfjarðarsveit

Í samstarfi við Heiðarskóla í Hvalfjarðarsveit var haldið sérstakt umferðarfræðsluátak. Farið var í heimsókn inn í 1.-7. bekk skólans og rætt um mikilvægi umferðarfræðslunnar. Einnig var fundað sérstaklega með 10. bekkjum. Sérstök áhersla var í skólanum á notkun reiðhjólaihjálmna hjá nemendum, starfsmönnum og foreldrum. Einnig var rætt um umferðarmál í sveitum s.s. hestaumferð, skólabíl, ökunám o.fl.

Námsefnisgerð

Starfsfólk Grundaskóla hefur unnið markvisst að nýju námsefni og endurskoða það sem til er. Það sem ber hæst varðandi nýtt námsefni er pakki tengdur söngleiknum Umferðarland. Einnig hefur verið unnin sögurammi fyrir yngst stigið sem byggir á nýjum lestraraðferðum. Þetta nýja námsefni byggir á bókinni Egill og Garpur. Kötturinn sem kunni ekki umferðarreglurnar eftir Ragnheiði Davíðsdóttur. Efnið samanstendur af kennsluáætlun, verkefnabók, námsspilum og kennsluleiðbeiningum. Þetta efni er nú á leiðinni inn á umferðarvefinn. Þá er gaman að segja frá skemmtilegu verkefni í yngstu bekkjum skólans en það felst í að gera umferðarmerki (karla/konur) og tengja vinnu um heimabæinn sinn. Meðfylgjandi myndir eru af tveimur 1. bekkjum með sitt verk.



Móðurskólastarf í Grundaskóla:

Skólastjórnendur í Grundaskóla leggja mikla áherslu á að skólinn sinni umferðarfræðslunni af myndugleika. Allt umferðarfræðslustarf í skólanum skal vera öðrum skólum til eftirbreytni og fyrirmyndar. Í þessari viðleitni hefur ýmsum verkefnum verið sinnt og umferðarfræðslan virk í öllum árgöngum skólans. Í fyrri starfsskýrslum hefur þessara verkefna verið getið og ekki ástæða til að tíunda það allt hér. Fjöldi gesta heimsótti skólann á fyrri hluta ársins til að kynna

sér umferðarfræðslustarfið. Allar þessar heimsóknir voru vel heppnaðar og gaman að fólk skuli leita í svo ríku mæli eftir upplýsingum og aðstoð tengt umferðarfræðslumálum.



Nemendur og starfsfólk Grundaskóla sem hjólaði fyrir Hvalfjörð til að minna aðra á mikilvægi góðs búnaðar og mikilvægi þess að fara varlega í umferðinni. Þess má geta að starfsfólk skólans sigraði í keppninni „Hjólað í vinnuna.“ Einnig tóku nemendur og starfsfólk virkan þátt í átakanu göngum í skólann.



Þessar myndir eru teknar á skólalóð Grundaskóla á vormánuðum en þá var haldið þriggja daga þema þar sem nemendur, starfsfólk og foreldrar sinntu umferðarmálum sérstaklega. Í þessu þema var unnið með ýmsar kennsluhugmyndir og nýtt námsefni sem er í þróun. Hugmyndin er að nýta afraksturinn í fræðslu fyrir aðra skóla.

Á haustdögum var undirritaður þriggja ára samstarfssamningur við Landsbankann um gangbrautagæslu við Grundaskóla. Landsbankinn hafði áhuga á að styrkja öflugt umferðarfræðslustaf skólans og styrkir ferðasjóð 10. bekkjar með fjárframlagi. Bankinn hefur hug á að styrkja sambærilegt starf í öðrum skólum og leggja þannig sitt á vogarskálarnar að tryggja skólabörnum öruggar gönguleiðir til og frá skóla.

Að lokum

Þessari stuttu samantektarskýrslu er ætlað að gefa innsýn í það starf sem starfsfólk Grundaskóla, móðurskóla í umferðarfræðslu, hefur sinnt á þessu starfsári. Útilokað er að geta allra þátta enda er umferðarfræðslunni sinnt alla daga skólaársins. Það er mat skýrsluhöfundar að staða umferðarfræðslunnar styrkist með hverju árinu og fræðslustarf fyrir ára sé farið að skila sér í ríkulega. Umferðarfræðslunni er sífellt betur sinnt og starfið betur skipulagt. Þrátt fyrir niðurskurð í fræðslumálum þá hefur fræðslustarf tengt umferðarfræðu aukist jafnt og þétt. Sú þróun er ekki sjálfgefin og því mikilvægt að halda úti öfluggu starfi og þjónustu við skólana. Skólastjórn Grundaskóla hefur lagt mikla áherslu á að þessu móðurskólastarfi sé vel sinnt og hefur engu verið til sparað til að svo verði. Það er mat undirritaðs að starf Grundaskóla sem móðurskóla í umferðarfræðslu sé til fyrirmyndar í alla staði. Starfsfólk er opið fyrir ábendingum um það sem betur má fara og reynir að lagfæra hluti með það að markmiði að umferðarfræðslan verði sem sterkust í öllum grunnskólum landsins.

Meðfylgjandi þessari skýrslu er skráningarskjal yfir stöðu umferðarfræðslunnar í landinu.

Ef eitthvað er óljóst þá er velkominn að senda fyrirspurn á netfangið sigurdur.elisson@akranes.is eða hringja í síma 433-1400.

Samantekt vann

Sigurður Þór Elisson

Umferðarfræðslufulltrúi í Grundaskóla.

Skýrsla

**Vegagerðarinnar
um framkvæmd samgönguáætlunar 2011
Vegáætlun**

Nóvember 2012

Útgefandi: Vegagerðin
nóvember 2012
Ritstjóri: Rögnvaldur Gunnarsson
Uppsetning og aðstoð: Viktor Arnar Ingólfsson

Prentun: ODDI

Efnisyfirlit

4. VEGAFRAMKVÆMDIR	5
4.1. Fjármál	5
I ÁÆTLUN UM FJÁRÖFLUN	5
4.1.1. TEKJUR OG FRAMLÖG	6
4.1.2. VIÐSKIPTAHREYFINGAR	7
II SKIPTING ÚTGJALDA	8
4.1.4. REKSTUR VEGAGERÐARINNAR	10
4.1.5. ÞJÓNUSTA, STYRKIR, RANNSÓKNIR OG VIÐHALD	13
4.1.5.1. Þjónusta	13
4.1.5.2. Styrkir til ferja og sérleyfishafa	18
4.1.5.3. Styrkir til innanlandsflugs	18
4.1.5.4. Rannsóknir	19
4.1.5.5. Viðhald	20
4.1.6. STOFNKOSTNAÐUR	28

Fylgiskjöl

Fylgiskjal 1 Skipting útgjalda	31
Fylgiskjal 2 Greinargerð um framkvæmdir, Suðursvæði	34
Fylgiskjal 2 Greinargerð um framkvæmdir, Suðvestursvæði	38
Fylgiskjal 2 Greinargerð um framkvæmdir, Norðvestursvæði	45
Fylgiskjal 2 Greinargerð um framkvæmdir, Norðaustursvæði	55
Fylgiskjal 3 Rekstur Vegagerðarinnar, ársreikningur 2011	66

4. VEGAFRAMKVÆMDIR

Skýrsla Vegagerðarinnar um framkvæmd vegáætlunar samgönguáætlunar 2011.

4.1 Fjármál

I ÁÆTLUN UM FJÁRÖFLUN

Samkvæmt fjárlögum 2011 var gert ráð fyrir mörkuðum tekjum að upphæð 15.200 m.kr. auk 10 m.kr. í tekjur af leyfisgjöldum. Í fjáraukalögum var þessi tekjuspá lækkuð um 560 m.kr. þannig að tekjuspáin hljóðaði upp á 14.650 m.kr. Raun innheimta reyndist hins vegar enn minni eða 14.292 m.kr. Í fjárlögum var gert ráð fyrir að fyrirframráðstöfun markaðra tekna yrði 239,4 m.kr. en í reynd varð hún 1.717 m.kr.

Framlag úr ríkissjóði á árinu 2011 var alls 289 m.kr. 189,5 m.kr. vegna styrkja til flugrekstrar, 82,5 m.kr. vegna hlaups í Múlakvísl og 17 m.kr. voru millifærðar af sérstökum lið vegna hreinsunar á plönunum og heimreiðum vegna eldgossins í Eyjafjallajökli 2010.

	Fjár- lög m.kr.	Fjár- auka- lög m.kr.	Samtals fjár- veitingar m.kr.	Raun- tekjur m.kr.
4.1.1 Tekjur og framlög				
1.1. Markaðar tekjur				
1. Bensíngjald	7.630	-90	7.540	7.130
2. Þungaskattur, km-gjald	740	-70	670	707
4. Olúfgjald	6.830	-400	6.430	6.441
5. Leyfisgjöld flutninga.	4	0	4	6
6. Leyfisgjöld leigubifreiða.	6	0	6	4
Markaðar tekjur alls	15.210	-560	14.650	14.292
1.2. Ríkisframlag	189	100	289	289
1.3. Framlög til jarðganga	0	0	0	0
Framlag úr ríkissjóði alls	189	100	289	28
Tekjur og framlög alls	15.399	-460	14.939	14.581
4.1.2 Viðskiptahreyfingar				
1. Afskriftir markaðra tekna	75	0	75	75
2. Fyrirfram ráðstöfun markaðra tekna. .	239	1.045	1.284	1.642
Viðskiptahreyfingar alls	314	1.045	1.359	1.717
Fjárlög og fjáraukalög samtals	15.713	585	16.298	16.298

4.1.1. TEKJUR OG FRAMLÖG

Bifreiðaeign

Samkvæmt tölum frá Umferðastofu voru nýskráðar fólksbifreiðir 5.054 á árinu 2011. Á árinu 2010 voru nýskráðar 3.095 bifreiðir þannig að 63,3% aukning er á nýskráningum milli ára. Nýskráðar hópferðabifreiðir voru 31 á árinu 2011 á móti 28 árið áður og nýskráðar vöru- og sendiferðabifreiðir voru 390 á móti 272 árið áður. Nýskráð voru 122 mótörhjól en þau voru 95 árið áður.

Bifreiðaeign landsmanna er farin að aukast að nýju. Um áramótin voru á skrá 238.293 bifreiðir, sem var u.þ.b. 0,5% aukning frá árinu áður. Vöru- og sendiferðabifreiðum fækkar þó enn. Það má segja að endurnýjun bifreiðaflotans sé komin af stað eftir hrunið í bifreiðasölunni 2009, en töluvert vantar samt uppá að endurnýjun flotans sé orðin eðlileg. Fólksbifreiðaeign á hverja 1.000 íbúa var um síðustu áramót 645 en var árið áður 643.

	Bifreiða- eign 31.12.09	Nettó aukning í %	Bifreiða- eign 31.12.10	Nettó aukning í %	Bifreiða- eign 31.12.11
Fólksbifreiðir	205.338	-0,29	204.736	0,67	206.112
Hópferðabifreiðir	1.888	1,48	1.916	2,92	1.972
Vöru- og sendibifreiðir	30.923	-1,57	30.437	-0,75	30.209
Samtals:	238.149	-0,45	237.089	0,51	238.293

Bensínjald

Bensínsalan 2011 nam 185,0 milljónum lítra og er það minnkun um 11,2 milljónir lítra frá árinu á undan. Samkvæmt tölum frá Fjársýslunni voru innheimtar markaðar tekjur af bensínjaldinu 7.130 m.kr. eða 142 m.kr. minni en árið áður þótt bensínjaldið hafi verið hækkað um 4% í ársbyrjun. Frávikið frá tekjuspá fjárlaga var 500 m.kr.

Þrátt fyrir aukningu í bifreiðaflotanum fækkar bensínbifreiðum. Díselbifreiðum fjölgar hins vegar svo og bifreiðum, sem nota aðra orkugjafa, en það má geta þess að bifreiðir, sem nota aðra orkugjafa en bensín eða díselolífu eru langflestar undanþegnar því að greiða fyrir afnot af vegakerfinu með tímabundnum undanþágum í lögum.

Bensínjaldið var hækkað um 4% þann 1. janúar 2011 úr 37,07 kr./l í 38,55 kr./l. Í

Ár	Bensínsala m.l	Meðaleyðsla lítrar á bifreið	Verð á lítra 31.12. 95 okt.	Verð á lítra 31.12. 98 okt.	Bensínjald
2001	190,4	1.260	94,2	98,9	28,60
2002	192,4	1.269	96,3	100,1	28,60
2003	194,0	1.259	99,9	104,6	28,60
2004	196,8	1.233	104,6	105,4	30,89
2005	200,3	1.196	113,3	118,9	30,89/32,95
2006	210,5	1.207	117,7	119,3	32,95
2007	219,1	1.220	137,9	140,5	32,95
2008	207,4	1.143	146,4	168,0	32,95
2009	208,5	1.168	193,2	193,2	37,07
2010	196,2	1.119	213,7	217,7	37,07
2011	185,0	1.062	238,4	242,4	38,55

ársbyrjun kostnaði lítrinn af 95 oct. bensíni 215,70 kr. frá dælu á bensínstöð með fullri þjónustu. Verðið fór hækkandi og var komið í 248,90 kr./l um mitt árið, en fór síðan lækkandi og var í 238,40 kr./l í árslok. Hækkun milli áramóta var 10,5%. Meðalverð ársins var um 237 kr./l. Þann 1. janúar 2012 hækkaði bensíngjaldið um 2,5% í 39,51 kr./l. Hærra eldsneytisverð hefur leitt til þess að hverri bifreið er ekið minna, heildarumferð hefur dregist saman svo og markaðar tekjur Vegagerðarinnar.

Pungaskattur

Á árinu voru innheimtar tekjur af þungaskatti 707 m.kr. en tekjuspá fjárlaga hafði gert ráð fyrir 740 m.kr. Skatturinn er í formi km-gjalds, sem lagt er á akstur bifreiða, sem eru yfir 10 tonn að leyfðum heildarpunga. Á árinu 2011 var gjald fyrir bíl í léttasta flokki, þ.e. 10-11 tonn 0,27 kr./km. Það var hækkað 1. janúar 2012 í 0,28 kr./km. Gjaldið fer stig hækkandi og var hæsta gjald 2011 12,06 kr./km í flokki bifreiða sem eru 31 tonn og yfir að leyfðum heildarpunga. Það hækkaði í 12,68 kr./km 1. janúar 2012.

Olúgjald

Innheimta tekna af olúgjaldi var 6.441 m.kr. á árinu, sem er 389 m.kr. minna en gert var ráð fyrir í tekjuspá fjárlaga. Út frá innheimtutölum má reikna að salan hafi numið 117,4 milljónum lítra á árinu 2011. Olúgjaldið var hækkað í 54,88 kr./l frá 1. janúar 2011 og breyttist ekki 1. janúar 2012.

Leyfisgjöld flutninga og leigubifreiða

Innheimt leyfisgjöld flutninga voru samtals 5,9 m.kr. á árinu 2011. Það er um 1,9 m.kr. meira en tekjuspá fjárlaga gerði ráð fyrir. Innheimt leyfisgjöld vegna leigubifreiða voru 7,7 m.kr. sem er 1,7 m.kr. meira en tekjuspáin gerði ráð fyrir. Heildartekjur voru því 13,6 m.kr. Leyfi til flutninga og aksturs leigubifreiða gilda í 5 ár og falla tekjur vegna endurnýunar því misjafnt milli ára. Gjaldskrár leyfisgjalda hafa ekki hækkað frá setningu laganna árið 2001.

Ríkisframlag

Ríkisframlag vegna styrkja til innanlandsflugs var 189,5 m.kr. Önnur bein ríkisframlög voru 82,5 m.kr. á fjáráukalögum vegna hlaups í Múlavísl og 17 m.kr. millifærðar af safnlið fjármálaráðuneytisins frá 2010 vegna hreinsunar á plönun og heimreiðum eftir gosið í Eyjafjallajökli.

Fjáráukalög

Í fjáráukalögum fyrir 2011 fékk Vegagerðin 350 m.kr. vegna framkvæmdaáttaks á Vestfjörðum, 135 m.kr. vegna aukins kostnaðar við Vestmannaeyjaferju og áðurnefndar 82,5 m.kr. vegna hlaups í Múlavísl.

4.1.2. VIÐSKIPTAHREYFINGAR

Á árinu var gert ráð fyrir 75 m.kr. gjaldaheimild vegna afskrifta af álögðum mörkuðum tekjum. Samkvæmt túlkun fjármálaráðuneytisins átti „fyrirfram ráðstöfun markaðra tekna“ á árinu að vera 314 m.kr. Reyndin varð 1.721 m.kr. Samkvæmt þessari túlkun skuldar vegasjóður nú ríkissjóði 15.424 m.kr.

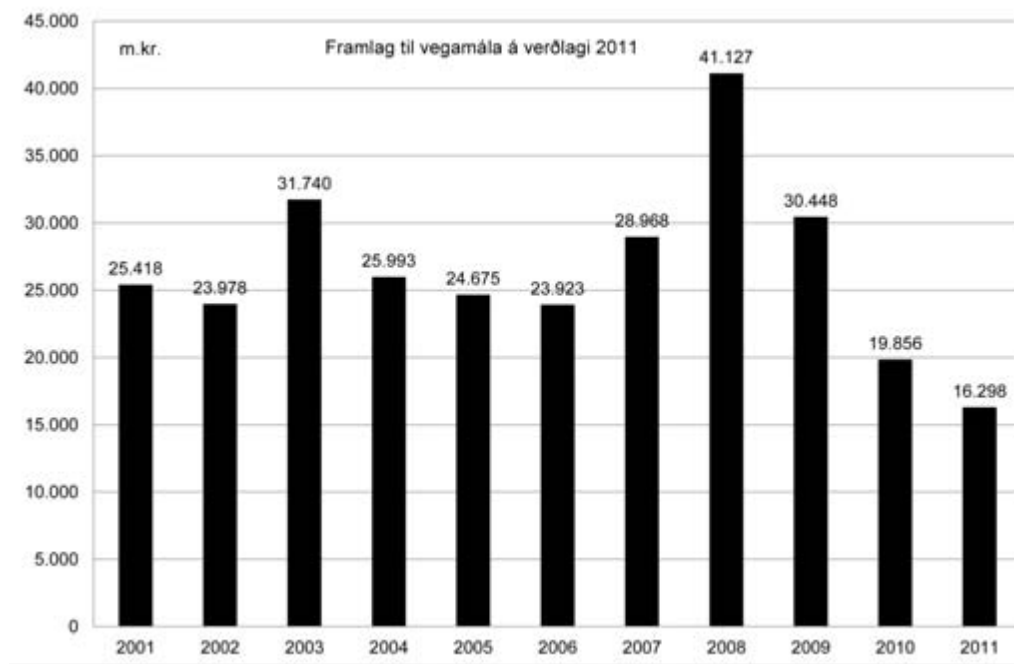
II SKIPTING ÚTGJALDA

Í eftirfarandi töflu er sýnd skipting fjárveitinga til Vegagerðarinnar á árinu 2011. Samþykkt vegáætlun fyrir árið 2011 var ekki fyrir hendi. Fjárlagatala ársins var 15.713,9 m.kr. Á fjárukalögum bættust við 135 m.kr. vegna Vestmannaeyjaferju, 82,5 m.kr. vegna hlaups í Múlakvísl og 350 m.kr. vegna framkvæmdaáttaks á Vestfjörðum. Við bættust síðan 17 m.kr. millifærðar, plön og heimreiðar, vegna Eyjafjallajökuls 2010.

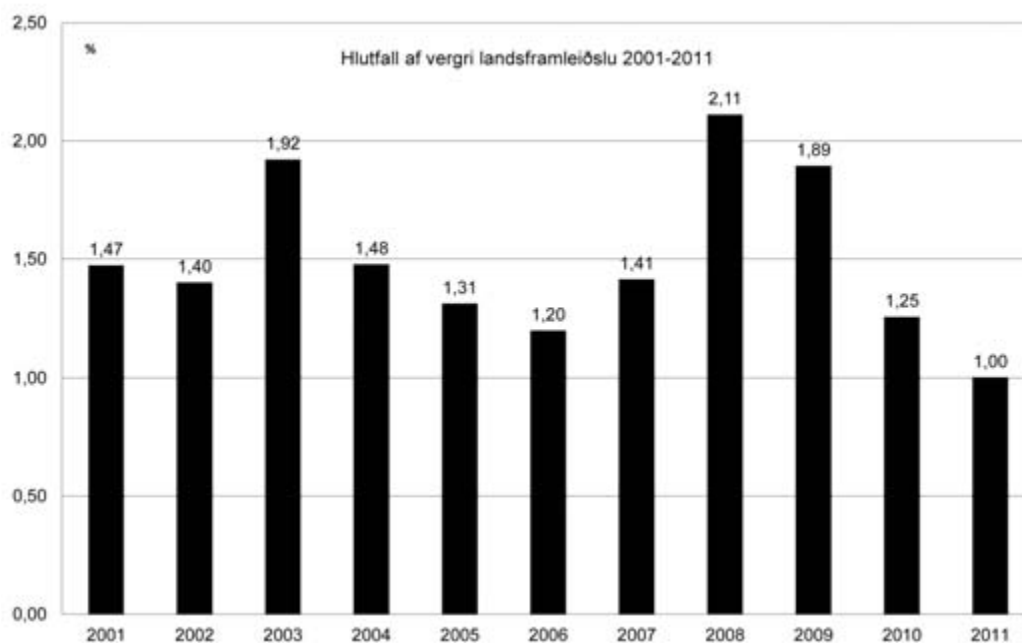
Heildarfjárveiting ársins var því 16.298,4 m.kr.

	Fjárlög 2011	Fjárukalög 2011	Fjárveiting 2011
10-211 Rekstur Vegagerðarinnar			
4.1.4 Rekstur Vegagerðarinnar			
1.01 Almennur rekstur	504,6		504,6
1.02 Umsýslugjald	80,9		80,9
10-211 Samgönguverkefni			
4.1.5 Þjónusta, styrkir, rannsóknir og viðhald			
1.07 Þjónusta	3.107,2		3.107,2
Viðhald vegmerkinga	717,0		
Samningar við sveitarfélög	390,0		
Viðhaldssvæði	370,0		
Vetrarviðhald	1.630,2		
1.11 Styrkir til ferja og sérleyfishafa	1.049,3	135,0	1.184,3
1.13 Styrkir til innanlandsflugs	189,5		189,5
1.21 Rannsóknir	127,4		127,4
5.10 Viðhald	4.679,0	99,5	4.778,5
Viðhald bundinna slitlaga	1.700,0		
Viðhald malarvega	650,0		
Styrkingar og endurbætur	1.200,0		
Veggöng	150,0		
Brýr og varnargarðar	360,0		
Umferðaröryggi	350,0		
Vatnaskemmdir	180,0		
Viðhald girðinga	50,0		
Frágangur gamalla efnisnáma	25,0		
Minjar og saga	14,0		
4.1.6 Stofnkostnaður			
6.10 Stofnkostnaður/framkvæmdir			
Stofn- og tengivegakerfi	5.430,0	350,0	5.780,0
Almenn verkefni	4.970,0		
Tengivegir - bundið slitlag	380,0		
Jarðgöng	80,0		
Annað en stofn- og tengivegir	471,0		471,0
Héraðsvegir	80,0		
Landsvegir utan stofnvegakerfis	100,0		
Styrkvegir	60,0		
Reiðvegir	60,0		
Smábrýr	30,0		
Girðingar	70,0		
Ferjur	50,0		
Ferjubryggjur	1,0		
Samgöngurannsóknir	20,0		
Afskrift markaðra tekna:	75,0		75,0
Samtals:	15.713,9	584,5	16.298,4

Í súluritinu hér að neðan kemur fram framlag til vegamála í m.kr. árin 2001 til 2011 á verðlagi ársins 2011.



Hér fyrir neðan má sjá framlag til vegamála sem hlutfall af vergri landsframleiðslu á árunum 2001-2011.



Verðlagsforsendur og afkoma 2011 og yfirlit yfir fjármagn til vegamála

Hækkun á meðaltals byggingarvísitölu milli áranna 2010 og 2011 var 5,6% miðað við útgefnar tölur frá Hagstofunni. Villa í útreikningi byggingarvísitölu á árinu 2010 olli því að vísitalan var of lág stóran hluta ársins 2010. Leiðréttingin var öll látin koma fram í hækkun í maí 2011. Raun hækkun verðlags var því minni milli áranna 2010 og 2011.

Sala á bensíni og díselolíu á bifreiðar fer enn minnkandi. Auk þess hafa gjaldskrár markaðra tekjustofna ekki haldið verðgildi sínu undanfarin ár. Afleiðingin er minni innkoma og minnkandi kaupmáttur tekna af mörkuðum tekjustofnum. Bein ríkisframlög til Vegagerðarinnar eru einnig í algjöru lágmarki. Fjárveitingar til Vegagerðarinnar á árinu 2011 voru 16.298,4 m.kr. Að raunvirði hefur fjárveiting til Vegagerðarinnar ekki verið lægri síðan 1992.

4.1.4. REKSTUR VEGAGERÐARINNAR

Fjárveiting til almenns rekstrar í fjárlögum 2011 var 504,6 m.kr. Starfsemi sem fellur undir þennan lið er yfirstjórn Vegagerðarinnar, framkvæmdasvið, stjórnsýslusvið og þróunarsvið. Þá fellur undir þennan lið upplýsingaþjónusta og umferðareftirlit. Til rekstrar Vegagerðarinnar er einnig innheimtukostnaður vegna markaðra tekna sem greiddur er til ríkissjóðs og er hann tekinn af mörkuðum tekjum. Innheimtukostnaður samkvæmt fjárlögum var 80,9 m.kr. á árinu 2011.

Starfsmannahald

Fastir starfsmenn hjá Vegagerðinni voru 288 í lok árs 2011 í 288,2 stöðugildum en voru 292 árið 2010. Meðalstarfsmannafjöldi á árinu 2011 var 309 og 313 árið 2010. Heildarvinnuframlag á árinu 2011 reiknað í dagvinnustundum nam 366 mannaárum og hafði minnkað úr 368 frá árinu 2010. Launagreiðslur voru 1.837 m.kr. á árinu 2011 og launatengd gjöld 452 m.kr. Meðfylgjandi yfirlit sýnir fjölda fastra starfsmanna og skiptingu þeirra eftir kjarasamningum og staðsetningu.

	Reykja- vík	Suður- svæði	Suðvestur svæði	Norðvestur svæði	Norðaustur svæði	Samtals
Félag íslenskra náttúrufræðinga	5	0	1	1	5	12
Kjarafélag tæknifræðinga	14	3	5	6	7	35
Kjarafélag viðskipta- og hagfræðinga .	6	0	0	1	0	7
Kjararáð	1	0	0	0	0	1
Samiðn	0	2	0	5	2	9
SFR stéttarfélag almannabjónustu	35	8	3	22	16	84
Starfsgreinasamband Íslands	0	6	2	33	17	58
Stéttarfélag bókasafnsfræðinga	1	0	0	0	0	1
Stéttarfélag lögfræðinga	3	0	0	0	0	3
Stéttarfélag verkfræðinga	14	1	2	5	2	24
Fræðagarður	8	0	0	2	1	11
Verkstjórasamband Íslands	0	3	6	18	16	43
Fastir starfsmenn 1. janúar 2012	87	23	19	93	66	288
Fastir starfsmenn 1. janúar 2011	84	23	19	97	69	292
Fastir starfsmenn 1. janúar 2010	90	25	21	95	71	302
Fastir starfsmenn 1. janúar 2009	90	26	20	101	74	311
Fastir starfsmenn 1. janúar 2008	94	26	20	97	74	311
Fastir starfsmenn 1. janúar 2007	93	26	19	104	78	320
Fastir starfsmenn 1. janúar 2006	95	29	21	106	77	328
Fastir starfsmenn 1. janúar 2005	96	31	20	102	78	327
Fastir starfsmenn 1. janúar 2004	92	32	19	107	78	328
Fastir starfsmenn 1. janúar 2003	107	29	29	109	83	357
Fastir starfsmenn 1. janúar 2002	103	27	29	108	85	352
Fastir starfsmenn 1. janúar 2001	100	28	29	105	79	341

Yfirstjórn

Eftirfarandi starfsemi heyrir undir þennan lið: Yfirstjórn Vegagerðarinnar og þrjú svið stofnunarinnar þ.e. framkvæmdasvið, stjórnsýslusvið og þróunarsvið. Í yfirstjórn eru vegamálastjóri, aðstoðarvegamálastjóri og framkvæmdastjórar sviða.

Framkvæmdasvið skiptist í fimm deildir: brúadeild, framkvæmdadeild, jarðgangadeild, veghönnunardeild og þjónustudeild. Stjórnsýslusvið skiptist í fimm deildir: fjárreiðudeild, hagdeild, lögfræðideild, rekstrardeild og starfsmannadeild.

Þróunarsvið skiptist í fimm deildir: áætlana- og umhverfiseild, jarðfræðideild, rannsóknadeild, umferðardeild og upplýsingatæknideild.

Auk framangreinds heyrir undir þennan lið skrifstofa vegamálastjóra, almannatengsl, útgáfustarfsemi, árangurs- og eftirlitsdeild, gæðastjóri og innri endurskoðun. Eftirlauna-greiðslur til fyrrverandi starfsmanna teljast einnig til þessa liðar.

Upplýsingaþjónusta

Á þjónustudeild framkvæmdasviðs er séð um upplýsingaþjónustu Vegagerðarinnar. Í umferðarþjónustu er rekin upplýsingamiðstöð fyrir vegfarendur, en miðlun upplýsinga um veður og færð er sífellt mikilvægari þáttur fyrir vegfarendur, og er þessari þjónustu stjórnað úr miðstöð í samvinnu við svæði Vegagerðarinnar. Í upplýsingamiðstöðinni er jafnframt safnað saman fjölpættum upplýsingum frá mælitækjum á og við vegakerfið, m.a. upplýsingum um umferðarmagn, hraða, áspunga, frost í jörð, veður og færð og er unnið að því að flest þessara mælitækja verði sjálfvirk og gefi upplýsingar strax til þeirra sem á þeim þurfa að halda.

Umferðareftirlit

Umferðareftirlit Vegagerðarinnar tilheyrir lögfræðideild stjórnsýslusviðs. Umferðareftirlit Vegagerðarinnar annast eftirlit með stærð og þyngd ökutækja, hleðslu- frágangi og merkingu farms, aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita og ökumæla og eftirlit tengt framkvæmd laga um fólks- og farmflutninga og laga um leigubifreiðir. Auk þess annast umferðareftirlit í umboði Ríkisskattstjóra framkvæmd eftirlits með notkun litaðrar, gjaldfrjálsrar olíu samkvæmt lögum um olúgjald og kílómetragjald.

Umferðareftirlit er staðsett á starfsstöðvum Vegagerðarinnar í Reykjavík og á Akureyri. Í árslok voru 8 starfsmenn við umferðareftirlitsstörf auk deildarstjóra en voru 10 í árslok 2010. Deildarstjóri umferðareftirlits er staðsettur á Akureyri ásamt tveimur eftirlitsmönnum en aðrir eftirlitsmenn hafa bækistöð í Reykjavík.

Fjórar eftirlitsbifreiðir voru notaðar við eftirlit á vegum á árinu. Þar af voru þrjár bifreiðir gerðar út frá Reykjavík, ein frá Akureyri.

Eftirlit á vegum fer að jafnaði fram á þar til gerðum eftirlitsstöðum meðfram vegum þar sem ökutæki eru stöðvuð til eftirlits. Skráð afskipti á árinu voru 6.723 sem er 9% fækkun frá fyrra ári. Skýrslum fækkaði einnig en hlutfall skýrslna í afskiptum hélst það sama milli ára 2010 og 2011 eða 9%. Þá voru í 757 tilvikum gerðar athugasemdir við ökumenn vegna ýmissa aðfinnsluverðra atriða án þess að kæruskýrsla væri skráð. Eftirlit á vegum felst einkum í vigtun ökutækja auk þess sem gerðar eru aðrar nauðsynlegar athuganir til að ganga úr skugga um að ástand ökutækja, hleðsla- frágangur og merking farms og aksturs- og hvíldartími ökumanna sé í samræmi við reglur. Loks er kannað hvort ástæða sé til að ætla að um óheimila notkun litaðrar, gjaldfrjálsrar olíu sé að ræða og tekin olíusýni ef tilefni er til. Þá má nefna að höfð eru afskipti af rekstrar- og atvinnuleyfissskyldri starfsemi með þeim hætti sem rúmast innan ramma takmarkaðra eftirlitsheimilda en eftirlit er að meginstefnu í höndum leyfisveitingadeildar og viðkomandi starfsgreinar. Eftirlit með aksturs- og hvíldartíma ökumanna fer auk framangreinds fram með því að kallað er eftir upplýsingum um aksturs- og hvíldartíma frá flytjendum til skoðunar eða með heimsóknnum í starfsstöðvar. Eftirlit með notkun litaðrar gjaldfrjálsrar olíu er í ýmsu frábrugðið öðru eftirliti og kallar á aðrar aðferðir en hefðbundið eftirlit á vegum. Þar má nefna eftirlit við sölustaði og sérstakar eftirlitsferðir í samstarfi við ríkisskattstjóra til athugunar á því hvort meðferð og notkun litaðrar olíu sé í samræmi við reglur.

Innheimtukostnaður vegna markaðra tekna

Vegagerðin greiðir innheimtukostnað vegna markaðra tekna til ríkissjóðs af mörkuðum tekjum og telst það til útgjalda hennar. Innheimtukostnaður samkvæmt fjárlögum var 80,9 m.kr. á árinu 2011.

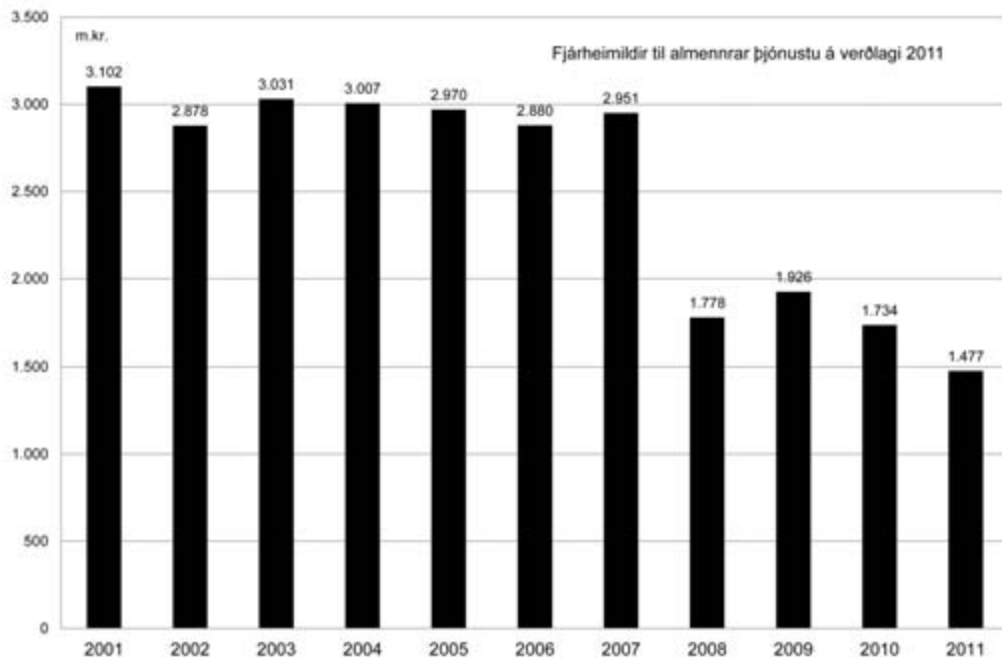
4.1.5. ÞJÓNUSTA, STYRKIR, RANNSÓKNIR OG VIÐHALD

Samkvæmt fjárlögum voru fjárveitingar til þjónustu vegakerfisins 3.107,2 m.kr., styrkir til ferja og sérleyfishafa 1.049,3 m.kr., styrkir til innanlandsflugs 189,5 m.kr., fjárveitingar til rannsókna 127,4 m.kr. og til viðhalds vegakerfisins 4.679 m.kr. Í fjáráukalögum fyrir árið 2011 var veitt 135,0 m.kr. í styrki til ferja og sérleyfishafa og 82,5 m.kr. til byggingar bráðabirgðamannvirkja vegna hlaups í Múlakvísl. Auk þess voru millifærðar til Vegagerðarinnar 17 m.kr. til hreinsunar plana og heimreiða vegna öskufalls úr Eyjafjallajökli. Samtals voru fjárveitingar til þessara liða 9.386,9 m.kr.

4.1.5.1 Þjónusta

Fjárveiting til þjónustu stofn- tengi- og héraðsvega á árinu 2011 var 3.107,2 m.kr. Verkefni í þjónustu skiptist á árinu 2011 í fjóra meginflokka, viðhald vegmerkinga, samninga við sveitarfélög, viðhaldssvæði og vetrarviðhald. Heildarkostnaður við þjónustu vega var 3.842 m.kr. á árinu 2011. Hér er fjallað sérstaklega um almenna þjónustu, þ.e. viðhald vegmerkinga, samninga við sveitarfélög og viðhaldssvæði og sérstaklega um vetrarviðhald.

Stólparitið hér að neðan sýnir þróun fjárheimilda til almennrar þjónustu á árunum 2001-2011. Tölurnar eru á verðlagi ársins 2011. Athygli er vakin á því að frá árinu 2008 eru fjárheimildir við vegheflun og rykbindingu malarvega taldar með fjárheimildum til endurnýjunar malar-slitlaga undir viðhaldsliðnum viðhald malarvega, og frá árinu 2011 eru fjárheimildir til vegganga taldar með viðhaldsliðnum veggöng.



Í eftirfarandi töflu kemur fram hvernig kostnaður við almenna þjónustu skiptist milli hinna einstöku flokka þjónustunnar og milli svæða Vegagerðarinnar á árinu 2011.

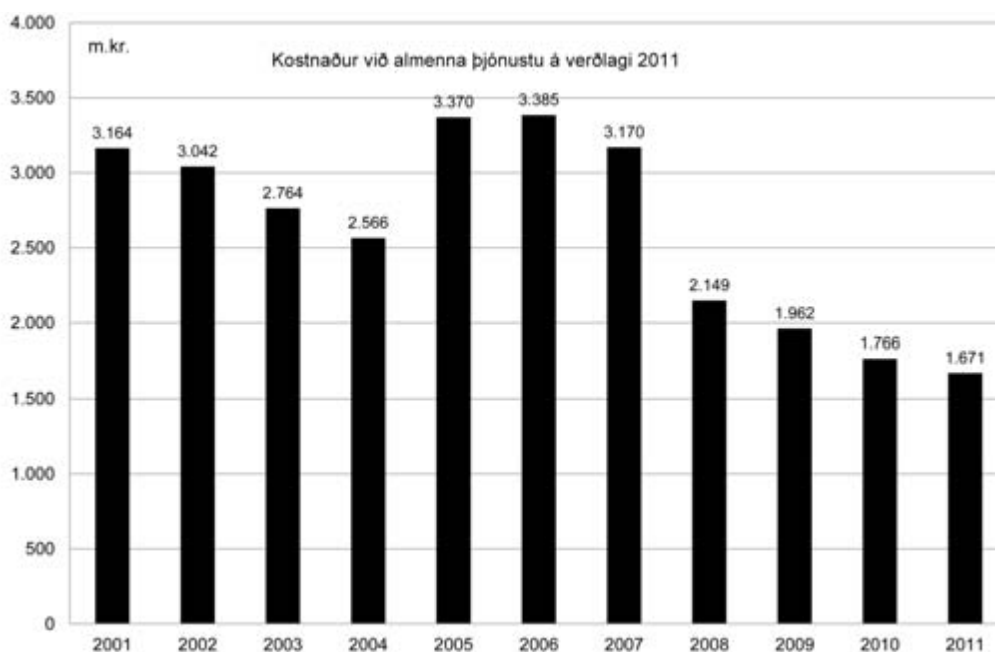
Svæði/útgjaldaliður	Sam- eigin- legt m.kr.	Suður- svæði m.kr.	Suð- vestur- svæði m.kr.	Norð- vestur- svæði m.kr.	Norð- austur- svæði m.kr.	Sam- tals m.kr.
Viðhald vegmerkinga.....	75	137	306	196	169	883
Samningar við sveitarfélög*	0	22	189	45	57	313
Viðhaldssvæði	16	74	109	150	126	475
Samtals.....	91	233	604	391	352	1.671

* Vegagerðin hefur samið við mörg sveitarfélög um að þau annist þjónustu á þjóðvegum innan þéttbýlisstaða, en á árinu 2011 tók Vegagerðin yfir þá þjónustu á ýmsum stöðum og gerði breytingar á samningum.

Viðhald vegmerkinga

Fjárveitingu til vegmerkinga var varið til að greiða lýsingu meðfram vegum, yfirborðsmerkingu, endurnýjun og viðhald á kantstikum, vegriðum og umferðarmerkjum. Kostnaður vegna viðhalds vegmerkinga var 883 m.kr á árinu 2011.

Stólpáriði hér að neðan sýnir þróun í kostnaði við almenna þjónustu á árunum 2001-2011. Tölurnar eru á verðlagi ársins 2011. Athygli er vakin á því að frá árinu 2008 er kostnaður við vegheflun og rykbindingu malarvega talinn með kostnaði við endurnýjun malarslitlaga undir viðhaldsliðnum viðhald malarvega, og frá árinu 2011 kostnaður vegna vegganga taldar með viðhaldsliðnum veggöng.



Samningar við sveitarfélög

Fjárveitingu til þjónustu þjóðvega innan þéttbýlis var varið til almennrar þjónustu og vetrarþjónustu á þjóðvegum í þéttbýli. Samkvæmt 14. grein vegalaga, nr. 80/2007, er vegamálastjóra heimilt að fela öðrum veghald einstakra vegarkafla þjóðvega að nokkru eða öllu leyti. Samið hefur verið við mörg sveitarfélög um að þau annist þjónustu á vegum innan þeirra. Á árinu 2011 yfirtók Vegagerðin þjónustu þjóðvega innan þéttbýlis á nokkrum stöðum auk þess sem gerðar voru breytingar á öðrum samningum. Vegagerðin annast sjálf þjónustu á þjóðvegum innan nokkurra þéttbýlisstaða. Kostnaður vegna þjónustu þjóðvega innan þéttbýlis var 313 m.kr. á árinu 2011.

Viðhaldssvæði

Fjárveitingu var varið til að greiða kostnað við umsjónar- og eftirlitsvinnu með vegamannvirkjum, eftirlit með áspunga bifreiða, merkingar vegna vegaskemmda og takmarkana á áspunga, hreinsun vegsvæða, viðgerðir á skemmdum vegna úrrennslis, afvötnun vega og sérstök verkefni. Kostnaður vegna þessara verkefna var 475 m.kr. á árinu 2011.

Vetrarviðhald

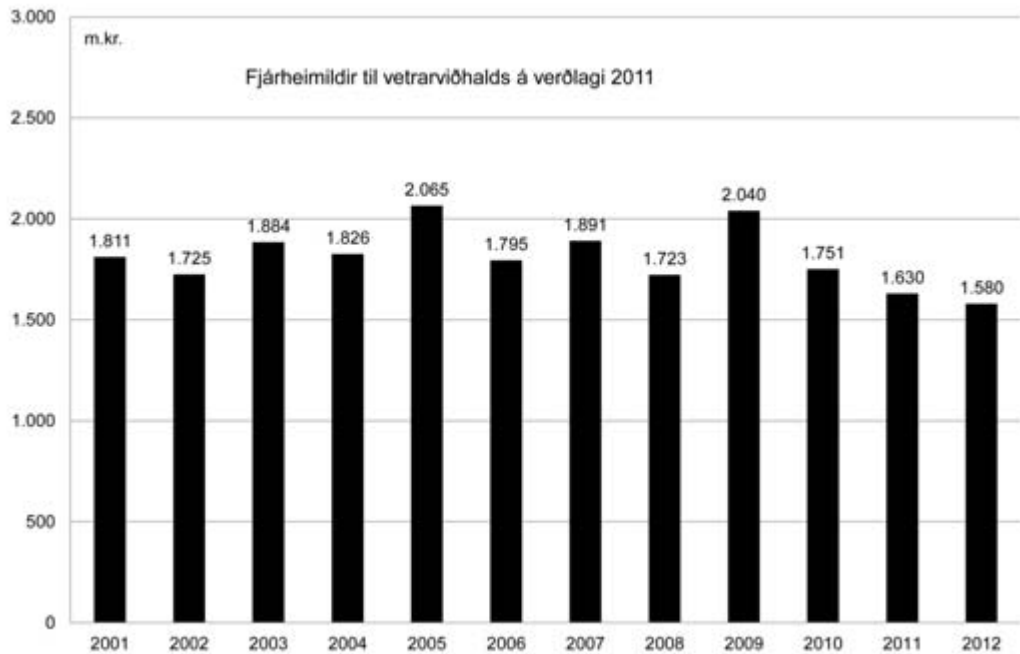
Fjárveitingum til vetrarviðhalds er ætlað að greiða allan kostnað við snjómokstur og hálkuvarnir á vegakerfinu í samræmi við gildandi snjómokstursreglur. Innifalið í þeim kostnaði er einnig stjórnun og stýring vetrarþjónustunnar, uppsetning og rekstur mælitækja og upplýsingabúnaðar um færð á vegakerfinu og ástand vega að vetri til. Kostnaður við vetrarviðhald var um 2.171 m.kr. á árinu 2011.

Í eftirfarandi töflu kemur fram hvernig kostnaður við vetrarviðhald á árinu 2011 skiptist milli svæða Vegagerðarinnar.

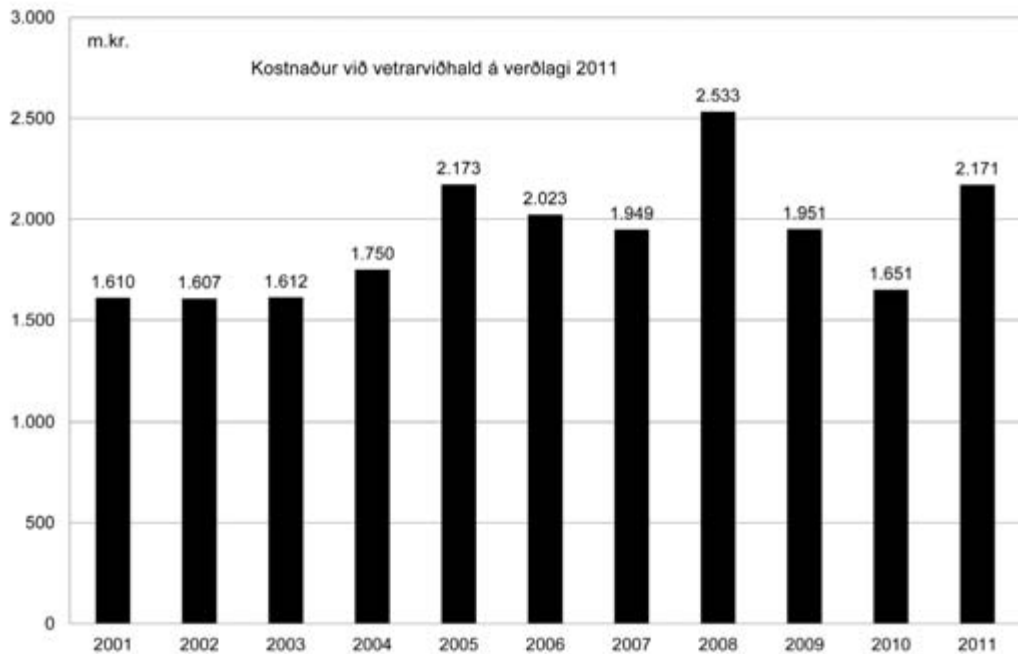
Svæði/útgjaldaliður	Sam- eigin- legt m.kr.	Suður- svæði m.kr.	Suð- vestur- svæði m.kr.	Norð- vestur- svæði m.kr.	Norð- austur- svæði m.kr.	Sam- tals m.kr.
Vetrarviðhald	173	210	528	675	585	2.171

Á undanförunum árum hefur þjónusta á vegakerfinu að vetri til stöðugt verið að aukast. Bæði er um að ræða fjölgun snjómokstursdaga og einnig er fleiri leiðum haldið opnum. Einnig hefur hreinsun vega verið bætt verulega ásamt aukinni hálkuvörn. Kostnaður við vetrarviðhald er aftur á móti mjög háður veðurfari. Vegna minni fjárheimilda á árinu 2010 var dregið nokkuð úr þjónustu á hluta vegakerfisins, auk þess sem stjórnun og skipulag voru endurskoðuð. Árið 2011 var mjög erfitt hvað varðar vetrarviðhald. Á fyrstu mánuðum ársins var bæði snjór og hálka meiri en árin á undan og þrjá síðustu mánuði ársins var einnig meiri snjór og hálka, sérstaklega á Suður- Suðvestur- og Vesturlandi. Kostnaður við vetrarviðhald varð því mun meiri en áætlað hafði verið og er skuld vetrarviðhalds í árslok um 620 m.kr.

Stólpargitið hér að neðan sýnir þróun fjárheimilda til vetrarviðhalds á árunum 2001-2011. Tölurnar eru á verðlagi ársins 2011.



Stólpargitið hér að neðan sýnir þróun í kostnaði við vetrarviðhald á árunum 2001-2011. Tölurnar eru á verðlagi ársins 2011.



Í töflunni hér að neðan má sjá kostnað við vetrarviðhald á nokkrum vegarköflum á árinu 2011.

Kaflar:	Lengd kafla km	Kostnaður m.kr.	Kostnaður á km þús.kr.
Hellisheiði: Reykjavík-Hveragerði og Þrengslavegur	48	95,0	1.978
Holtavörðuheði	37	18,7	507
Fróðárheiði	14	9,9	706
Steingrímsfjarðarheiði	47	21,0	447
Siglufjarðarvegur: Ketilás-Siglufjörður	25	9,3	371
Öxnadalshéiði	25	15,1	606
Dalvík-Ólafsfjörður	18	7,2	401
Mývatns- og Möðrudalsöræfi og Jökuldalur	146	32,8	224
Vopnafjarðarheiði	51	11,2	220
Fjarðarheiði	24	22,4	931
Oddsskarð	23	22,7	985
Vegið meðaltal			579

Í töflunni hér að neðan má sjá hve lengi ýmsar leiðir og fjallvegir voru lokað vegna snjóá á árinu 2011. Einnig kemur fram hve marga daga ársins var unnið við vetrarviðhald á viðkomandi fjallvegi.

	Jan.	Febr.	Mars	Apríl	Maí	Júní	Júlí	Ágúst	Sept.	Okt.	Nóv.	Des.	Alls	% af 366 d.	Snjóm. dagar
Hellisheiði	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74
Mosfellsheiði	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	25
Fróðárheiði	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	1	65
Svínadalur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76
Klettháls	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	6	2	70
Hálfván	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105
Dynjandisheiði	28	28	30	14	1	0	0	0	0	0	3	26	130	36	20
Hrafnseyrarheiði	28	28	29	11	0	0	0	0	0	5	7	26	134	37	26
Steingrímsfjarðarheiði	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	145
Þröskuldur	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	6	2	130
Holtavörðuheði	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	125
Vatnsskarð-nyrðra	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	108
Þverárfjall	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	90
Siglufjv:Fljót-Siglufj.	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	93
Öxnadalshéiði	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	105
Dalvík-Ólafsfjörður	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	70
Hólsandur	31	28	31	30	11	0	0	0	0	19	30	31	211	58	1
Hófaskarð	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	81
Sandvíkurheiði	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	25
Vopnafjarðarheiði	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	6	2	62
Möðrudalsöræfi	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	51
Hellisheiði-eystri	31	28	31	13	13	15	0	0	0	6	6	31	174	48	1
Vatnsskarð-eystra	4	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	8	2	45
Fjarðarheiði	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	108
Oddsskarð	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89
Breiðdalshéiði	16	12	0	0	1	0	0	0	0	0	0	16	45	12	11
Öxi	28	28	31	6	1	0	0	0	0	0	20	23	117	32	17

4.1.5.2 Styrkir til ferja og sérleyfishafa

Fjárveiting til ferja og sérleyfishafa var 1.184,3 m.kr. Þar með er talin 135 m.kr. auka-fjárveiting vegna aukins kostnaðar við rekstur Vestmannaeyjaferjunnar Herjólfss. Heildarkostnaður var hins vegar 1.712,5 m.kr. Ástæða þessa mikla kostnaðar er einkum tvíþætt; mikil kostnaðaraukning vegna vandamála við siglingar Herjólfss á hina nýju Landeyjahöfn og að skipið var að verða 20 ára gamalt og þurfti að fara í stóra skoðun, sem reyndist mun umfangsmeiri og dýrari en gert var ráð fyrir í upphafi. Viðhald skipsins var greitt af stofnkostnaði (100 m.kr.) og afgangurinn af rekstrardeild þannig að kostnaður liðarins „styrkir til ferja og sérleyfishafa“ endaði í 1.463,2 m.kr. Halli á þessum fjárlagalið í árslok 2011 var 273,6 m.kr.

Ferjur

Heildarkostnaður á árinu var 1.399,2 m.kr. Á árinu 2011 styrkti ríkið eftirfarandi ferjuleiðir og flutninga:

Kostnaður við ferjur 2011

Ferjuleið	Rekstrarstyrkur m.kr.	Annar kostnaður m.kr.	Samtals m.kr.
Vestmannaeyjaferja, Herjólfur	785,9	299,9	1.085,8
Breiðafjarðarferja, Baldur	121,0	0,2	121,2
Flutningar í Ísafjarðardjúpi	2,1	0,1	2,2
Hríseyjarferja, Sævar	63,5	2,8	66,3
Grimseyjarferja, Sæfari	98,0	10,5	108,5
Mjóafjarðarferja, Skrúður	10,2	0,0	10,2
Norðurfjarðarflutningar	0,9	0,0	0,9
Sameiginlegt	0,0	4,1	4,1
Samtals	1.081,6	317,6	1.399,2

Sérleyfi á landi

Heildarkostnaður á árinu var 313,3 m.kr. Undir þennan lið falla allir styrkir til sérleyfa á landi. Alls er ekið á um 40 sérleyfisleiðum. Unnið hefur verið að því að breyta fyrirkomulagi á sérleyfisakstri m.a. með þátttöku sveitarfélaga. Nokkur hagræðing hefur orðið af þessum breytingum.

4.1.5.3 Styrkir til innanlandsflugs

Fjárveiting í fjárlögum 2011 var 189,5 m.kr. Heildarútgjöld á árinu voru 215 m.kr. Halli á þessum fjárlagalið í árslok 2011 var 30,3 m.kr. Áætluðarflug til sex áfangastaða var styrkt á árinu 2011.

Um er að ræða flug frá Reykjavík til Bíldudals, Gjögurs og Hornafjarðar og flug frá Akureyri til Grimseyjar, Þórshafnar og Vopnafjarðar.

4.1.5.4 Rannsóknir

Samkvæmt 23. grein vegalaga skal að minnsta kosti einum og hálfum hundraðshluta af mörkuðum tekjustofnum til vegagerðar varið til rannsókna og þróunar við vegagerð undir stjórn Vegagerðarinnar. Árið 2011 var fjárveitingin 127,4 m.kr., sem er um 11 m.kr. minna en endanleg fjárveiting 2010. Markaðar tekjur Vegagerðarinnar árið 2011 voru hins vegar tæplega 14,3 milljarðar, þannig að ef lagabókstafnum hefði verið fylgt hefði fjárveitingin átt að vera um 214 m.kr., mismunur er 86 m.kr.

Hér á eftir eru taldir þeir verkefnaflokkar sem unnið var að á árinu 2011 og dæmi um verkefni undir þeim:

Mannvirki

Athugun á yfirborðseiginleikum slitlaga, bremsuviðnám.
 Bifhjól, vegbúnaður og umferðaröryggi
 Ending malbikaðra slitlaga, breyting á síðustu árum
 Evrópustaðlar, CEN/TC 154 og TC 227
 Gæðastýringaráætlanir
 Hitastigsbreytingar í veggöngum frá munna og inn í göng
 Hörðnun steypu – áhrif hita á steypuspennur
 Íslenskar basalttrefjar fyrir jarðskjálftaþolna steinsteypu
 Íslenskar olfur til vegagerðar
 Klæðingar, rannsóknir og þróun á prófunaraðferðum
 Leiðbeiningar um efnisrannsóknir og efniskröfur
 Leiðbeiningar um vinnslu steinefna
 Líkan um veður og ástand vega sem leiðir til þungatakmarkana að vetrarlagi
 Rannsóknir og tilraunaútlögn með PMA malbiki við íslenskar aðstæður
 Steinsteypunefnd
 Stöðugleiki og seigjustýring steypu
 Umferðarálag á brýr
 Vefsja fyrir spá- og mæligögn fyrir frost/þýðu ástand í vegum.
 Verklag við breikkanir vega
 Þolhönnun vega á norðurslóðum

Umferð

Áhrif 0-sýnar á forgangsroðun og hönnunarreglur Vegagerðarinnar
 Athugun á áhrifum hraðamyndavéla á umferðarhraða.
 EuroRAP öryggisskoðun vega
 Ferðaveðurspá, vindhviður og aðrir veðurþættir sem hafa áhrif á umferð
 Hálkuspár og hálkumyndun á vegum
 Hjólreiðaslys á Íslandi
 Leiðbeiningar um lagfæringar á umhverfi vega
 Réttur og umferðaröryggi gangandi vegfarenda á gönguþverunum
 Seltu-, raka- og hitamælingar fyrir hálkuvarnir á vegum
 Slys á einbreiðum brúm á tímabilinu 1995-2010
 Umferð á hættu og neyðartímum

Umhverfi

Árangur endurheimtra raskaðra vatnavistkerfa: Kolviðarnesvatn syðra á Mýrum
 Fjörulíf í Borgarfirði 2010
 Fuglalíf á endurheimtum vötnum á Vesturlandi
 Grímsvatnahlaup: vatnsgeymir, upphaf og rennsli
 Könnun á eftirfylgni skilyrða í framkvæmdum
 Lagfæring á skemmdum eftir akstur utan vega
 Loftslagsbreytingar og vegagerð
 Mat á umhverfisáhrifum framkvæmda, verklagsreglur
 Mælingar á yfirborði og yfirborðsbreytingum íslenskra jökla með leysimælingum
 Námur – Efnistaka og frágangur
 Rannsóknir á flóðum íslenskra vatnsfalla
 Samanburður á dýralífi í Fjarðarhornsa og Skálmardalsá, fyrir og eftir efnistöku
 Samanburður á umhverfisstjórnun vega- og gatnagerðar á Norðurlöndunum
 Þverun fjarða

Samfélag

Áhrif eldgossins í Eyjafjallajökli á íbúa
 Almenningsamgöngur - Hraðvagnakerfi
 Gæði hjólaleiða: Greiðfærni, öryggi og umhverfi
 Samgöngubætur og byggðapróun:
 Félagsleg, efnahagsleg og menningarleg áhrif Héðins-
 fjarðarganga á mannlíf á norðanverðum Tröllaskaga
 Sögukort samgangna á Íslandi

Í rannsóknastefnu Vegagerðarinnar, sem var lögð fram seint á árinu 2006, var lögð meiri áhersla en áður á verkefni sem Vegagerðin skilgreinir sjálf og fær sérfræðinga til að vinna. Áfram er þó einnig gert ráð fyrir að aðilar utan stofnunarinnar geti sótt um fjárveitingar og styrki til afmarkaðra verkefna sem þeir skilgreina sjálfir.

Þrjár fagnefndir voru stofnaðar á árinu 2007 um verkefnaflokkana, ein um mannvirki, önnur um umferð og sú þriðja um umhverfi og samfélag. Nefndirnar eru skipaðar starfsmönnum Vegagerðarinnar. Nefndirnar lögðu fram áherslusvið, sem voru auglýst og miðað var við þau þegar úthlutað var úr rannsóknasjóðnum árið 2011. Gert er ráð fyrir að rannsóknastefnan verði tekin til endurskoðunar seinni hluta ársins 2012.

Árið 2011 voru umsóknir til rannsóknasjóðs 189 talsins og sótt var um samtals 372 m.kr. Þetta er töluvert minna en árið 2010 þegar umsóknir voru 232 talsins og sótt um 519 m.kr. En, eins og áður segir hafði sjóðurinn hins vegar 127,4 m.kr. til ráðstöfunar. Því þurfti að hafna mörgum áhugaverðum verkefnaumsóknum og í mörgum tilvikum var fjárveiting lægri en heildarupphæð umsóknarinnar.

4.1.5.5 Viðhald

Fjárveiting á fjárlögum til viðhalds stofn-, tengi- og héraðsvega á árinu 2011 var 4.679 m.kr. Auk þess var af fjáráukalögum 2011 veitt 82,5 m.kr. til bráðaaðgerða vegna hlaups sem kom í Múlakvísl á Mýrdalssandi 9. júlí 2011. Einnig voru millifærðar til Vegagerðarinnar 17 m.kr. til lagfæringa á bæjarhlöðum vegna öskufalls úr Eyjafjallajökli. Fjárveiting til viðhalds þjóðvega var því alls 4.778,5 m.kr. á árinu 2011. Verkefni viðhaldsins skiptist í tíu meginflokka, viðhald bundinna slitlaga, viðhald malarvega, styrkingar og endurbætur, brýr og varnargarðar, umferðaröryggi, veggöng, vatnaskemmdir, viðhald girðinga, frágangur

gamalla efnisnáma og minjar og saga. Heildarkostnaður við viðhald vega var 4.937 m.kr. á árinu 2011, þar af um 95 m.kr. vegna afleiðinga eldgoss í Eyjafjallajökli á árinu 2010 og 129 m.kr. vegna hlaups í Múlakvísl í júlí 2011.

Viðhald þjóðvegakerfisins innifelur það að varðveita þau verðmæti sem liggja bundin í vegakerfinu ásamt því að uppfylla gildandi reglur um burðarþol og vegbreiddir.

Heildarlengd stofn- og tengivega var 7.429 km í árslok 2011, og var áætluð umferð á þeim árið 2011 um 1.889 milljónir ekinna km. Auk þess eru skilgreindir stofnvegir um hálendi 505 km.

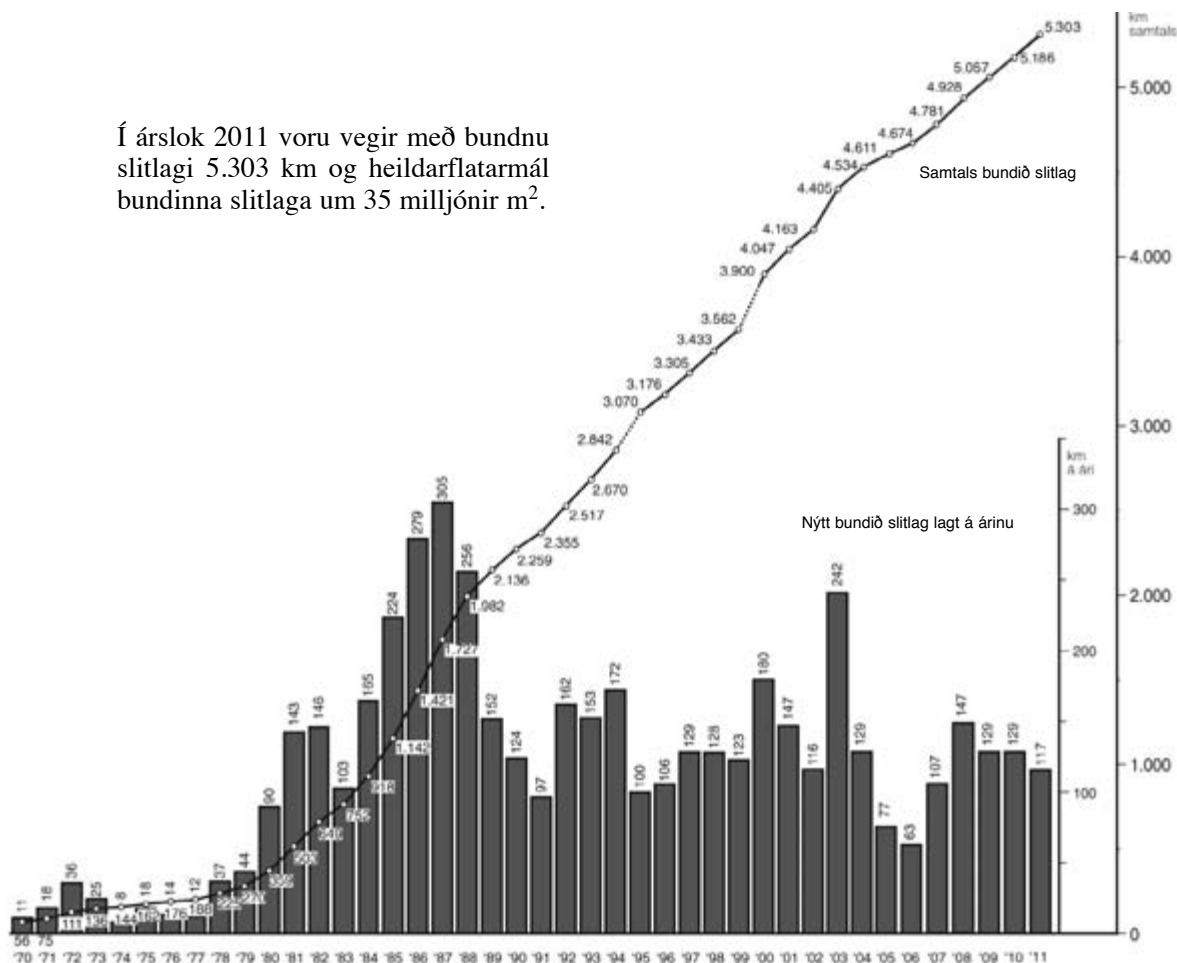
Samkvæmt vegalögum er þjóðvegum skipt í fjóra flokka: stofnvegi, tengivegi, héraðsvegi og landsvegi. Í eftirfarandi töflu má sjá lengd þjóðvega samkvæmt þeirri flokkun á árinu 2011. Í vegaskrá er heildarlengd þjóðvega 12.890 km. Auk þess eru um 55 km innan þéttbýlis sem samkvæmt vegalögum ættu að teljast sveitarfélagavegir, en ekki hefur náðst samkomulag um skil á og á meðan sér Vegagerðin um viðhald þeirra. Samtals er það vegakerfi sem Vegagerðin annast viðhald á því 12.944 km.

Svæði/vegflokkur	Suður- svæði m.kr.	Suð- vestur- svæði m.kr.	Norð- vestur- svæði m.kr.	Norð- austur- svæði m.kr.	Sam- tals m.kr.	Hlut- fall m.kr.
Stofnvegir	1.252	283	1.943	1.492	4.970	38,4
Tengivegir	602	206	1.316	840	2.964	22,9
Héraðsvegir	841	80	1.315	867	3.103	24,0
Landsvegir	594	24	452	837	1.907	14,7
Samtals	3.289	593	5.026	4.036	12.944	100,0

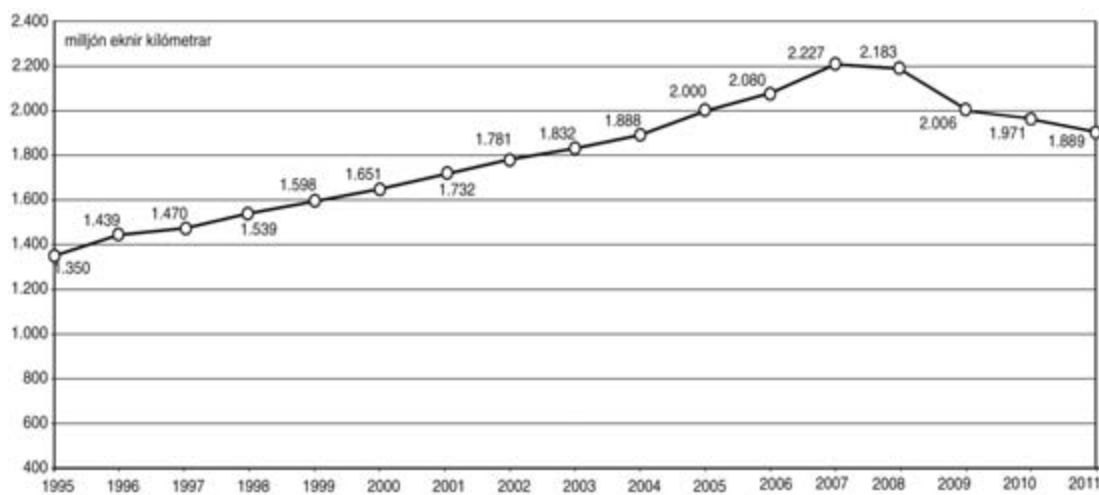
Í töflunni hér að neðan er sýnt hlutfall vega með bundnu slitlagi eftir vegflokkum og svæðum Vegagerðarinnar.

Svæði/vegflokkur	Suður- svæði %	Suð- vestur- svæði %	Norð- vestur- svæði %	Norð- austur- svæði %	Sam- tals %
Stofnvegir	78,0	97,9	80,0	80,6	80,7
Tengivegir	42,9	68,0	12,4	30,0	27,4
Héraðsvegir	23,3	22,5	9,1	10,5	13,7
Landsvegir	0,3	0,0	0,2	6,1	2,8
Samtals	43,5	73,4	36,6	39,6	41,0

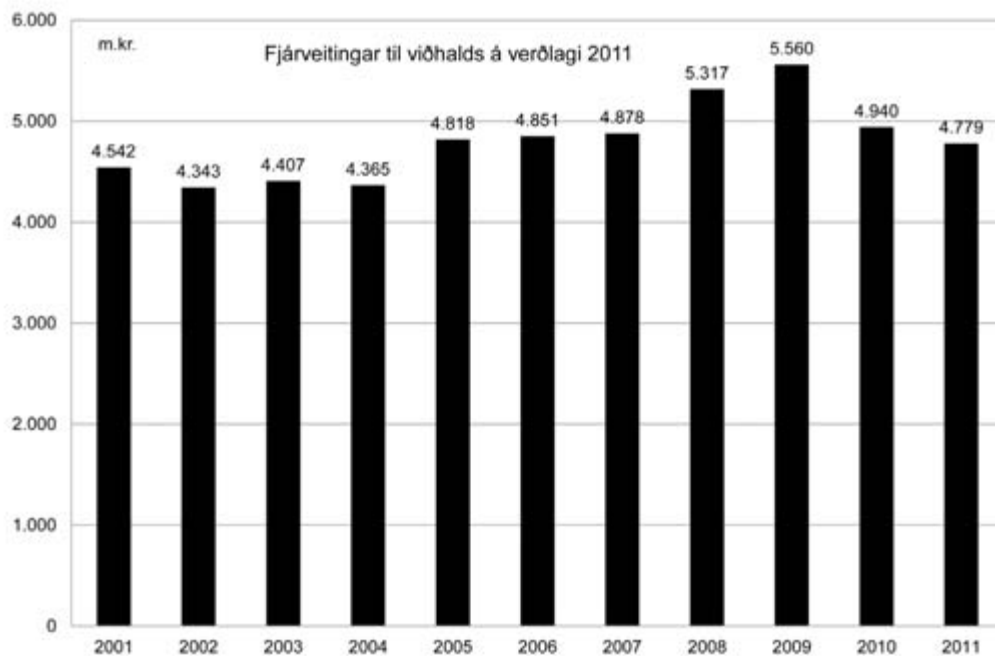
Í árslok 2011 voru vegir með bundnu slitlagi 5.303 km og heildarflatarmál bundinna slitlaga um 35 milljónir m².



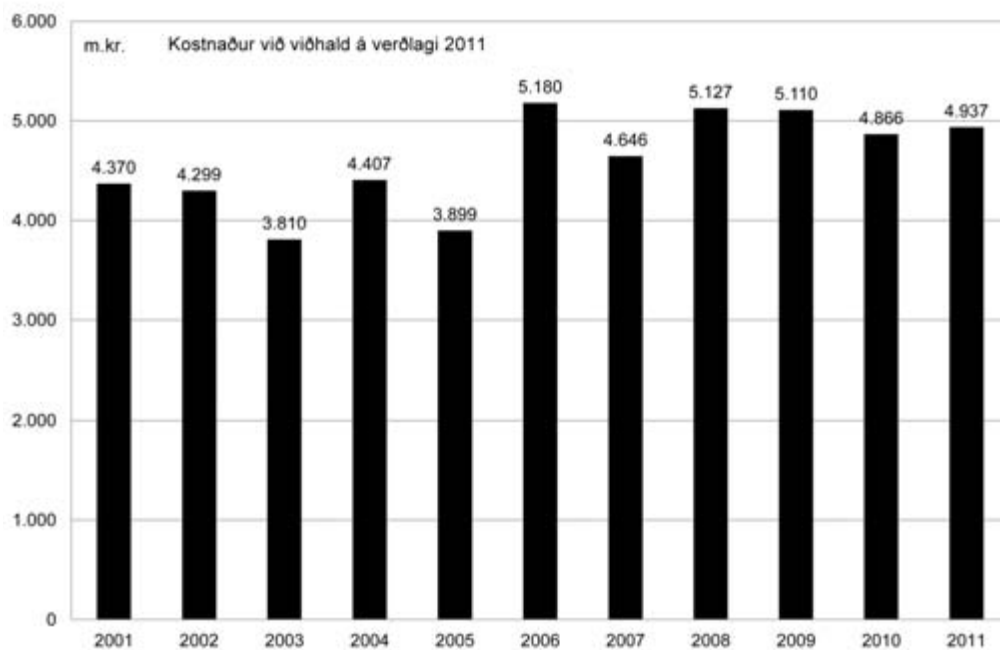
Á myndinni hér að neðan er sýnd þróun aksturs á stofn- og tengivegum frá árinu 1995. Á árinu 2011 var áætluð umferð á stofn- og tengivegum 1.889 milljónir ekinna km.



Stólparitið hér að neðan sýnir þróun fjárveitinga til viðhalds stofn-, tengi- og héraðsvega á árunum 2001-2011. Tölurnar eru á verðlagi ársins 2011.



Stólparitið hér að neðan sýnir þróun í kostnaði við viðhald stofn-, tengi- og héraðsvega á árunum 2001-2011. Tölurnar eru á verðlagi ársins 2011.



Í eftirfarandi töflu kemur fram hvernig viðhaldskostnaður árið 2011 skiptist milli hinna einstöku flokka viðhalds og milli svæða Vegagerðarinnar.

Svæði/útgjaldaliður	Sam- eigin- legt m.kr.	Suður- svæði m.kr.	Suð- vestur- svæði m.kr.	Norð- vestur- svæði m.kr.	Norð- austur- svæði m.kr.	Sam- tals svæði m.kr.
Viðhald bundina slitlaga	45	398	670	472	458	2.043
Viðhald malarvega	2	127	27	379	226	761
Styrkingar og endurbætur	27	350	19	346	212	954
Brýr og varnargarðar	44	115	14	77	53	303
Umferðaröryggi	125	44	30	69	55	323
Veggöng	0	0	0	58	84	142
Vatnaskemmdir	1	5	0	70	15	91
Vegna eldgoss í Eyjafjallajökli	0	96	0	0	0	96
Vegna hlaups í Múlakvísl	0	129	0	0	0	129
Viðhald girðinga	0	9	1	47	10	67
Frágangur gamalla efnisnáma	2	6	1	2	7	18
Minjar og saga	10	0	0	0	0	10
Samtals.	256	1.279	762	1.520	1.120	4.937

Viðhald bundinna slitlaga

Fjárveiting til viðhalds bundinna slitlaga er notuð til yfirlagna bundinna slitlaga og viðgerða á tilfallandi skemmdum. Á árinu 2011 voru yfirlagðir 2.529 þús. m² af bundnu slitlagi og samsvarar það um 7,2 % af heildarflatarmáli bundinna slitlaga eða um 389 km af 6,5 m breiðu slitlagi. Tæp 90 % yfirlagna eru klæðingar, en malbik er einungis notað á umferðarmestu vegina og í þéttbýli. Kostnaður við viðhald bundinna slitlaga á árinu 2011 var 2.043 m.kr. Yfirlagnir hafa á undanförunum árum verið 10-11% af heildarflatarmáli bundinna slitlaga, sem samsvarar um 10 ára endingu. Fjárveitingar til viðhalds bundinna slitlaga hafa aukist að krónutölu, en halda hvergi nærri í við verð á asfalti sem hefur tífoldast á síðast liðnum 12 árum. Endurnýjun bundinna slitlaga skiptist á tegundir og svæði Vegagerðarinnar eins og fram kemur í eftirfarandi töflu. Lengd í km er reiknuð miðað við 6,5 m breitt slitlag.

Svæði	klæðing		malbik		alls	
	km	þús. m ²	km	þús. m ²	km	þús. m ²
Suðursvæði.	75,1	488	11,8	77	86,9	565
Suðvestursvæði	20,3	132	29,4	191	49,7	323
Norðvestursvæði	121,5	790	1,8	12	123,3	802
Norðaustursvæði	128,0	832	1,1	7	129,1	839
Samtals.	344,9	2.242	44,1	287	389,0	2.529

Viðhald malarvega

Fjárveiting til viðhalds malarvega er notuð til endurnýjunar og viðgerða malarslitlaga, heflunar og rykbindingar. Lagt var og endurbætt malarslitlag á 537 km af malarvegum. Um er að ræða ný malarslitlög og endurnýjun á eldri slitlögum. Kostnaður við viðhald malarvega á árinu 2011 var 761 m.kr.

Í eftirfarandi töflu kemur fram hvernig endurnýjun malar slitlaga skiptist í unnið og óunnið efni og á milli svæða Vegagerðarinnar.

Svæði	óunnið efni		unnið efni		mölburður alls	
	km	m ³	km	m ³	km	m ³
Suðursvæði	14	7.168	48	9.541	62	16.709
Suðvestursvæði	1	700	13	1.900	14	2.600
Norðvestursvæði	8	2.258	164	24.433	172	26.691
Norðaustursvæði	88	10.969	201	20.879	289	31.848
Samtals	111	21.095	426	56.753	537	77.848

Vinnsla efnis í slitlög og burðarlög 2011 var eins og fram kemur í eftirfarandi töflu.

Svæði	Fyrir		Fyrir		Fyrir	
	malar slitlög		bundin slitlög		burðarlög	
	m ³		m ³		m ³	Samtals m ³
Suðursvæði	8.867		13.596		43.689	66.152
Suðvestursvæði	0		0		0	0
Norðvestursvæði	40.234		11.457		2.668	54.359
Norðaustursvæði	14.342		13.542		2.991	30.875
Samtals	63.443		38.595		49.348	151.386

Hér er eingöngu talið efni sem unnið er fyrir Vegagerðina til notkunar við viðhald vega. Efni sem keypt er í einu eða öðru formi er ekki meðtalið.

Styrkingar og endurbætur

Fjárveitingum er varið til styrkinga og endurbóta á vegum með bundnu slitlagi og malarvegum. Stærsti hluti fjármagns fer til styrkinga á vegum með bundnu slitlagi, en umferð á þeim er yfir 90% af umferð á stofn- og tengivegum. Um helmingur vega með bundnu slitlagi var byggður á árunum 1980-1995 og með stöðugt aukinni og þyngri umferð vex þörfin fyrir styrkingu og endurbætur á þeim. Nokkru fjármagni er einnig varið til styrkingar og endurbóta á malarvegum með lítið burðarþol sem þarf að takmarka umferðarþunga á vegna aurbleytu. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit yfir styrkingu vega á árinu 2011. Kostnaður við styrkingar og endurbætur vega á árinu 2011 var 954 m.kr.

Svæði	Vegir með bundnu slitlagi				Malarvegir		Styrkingar alls	
	Burðarlag með mól		Bundið burðarlag					
	km	m ³	km	m ³	km	m ³	km	m ³
Suðursvæði	11,0	39.802	0,0	0	15,0	30.548	26,0	69.630
Suðvestursvæði	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0
Norðvestursvæði	0,0	0	6,0	6.600	38,0	28.414	44,0	35.014
Norðaustursvæði	6,0	8.170	3,0	827	0,0	0	9,0	8.997
Samtals	17,0	47.252	9,0	7.427	53,0	58.962	79,0	113.641

Brýr og varnargarðar

Fjárveiting var notuð til viðhalds og reksturs brúa og varnargarða á öllum þjóðvegum. Brýr á þjóðvegum eru um 1.200 og er meðalaldur þeirra rúm 37 ár. Unnið var við 45 smá og stór verkefni í viðhaldi brúa og varnargarða víðs vegar um landið. Um 7 m.kr. var varið til lagfæringa og endurbóta á varnargörðum og um 90 m.kr. til endurbyggingar á brúm, þar af 40 m.kr. til breikkunar á einbreiðum brúm á Kvoslækjará á Fljótshlíðarvegi og Gljúfurá á Þórsmerkurvegi og 15 m.kr. til endurbóta á vegriðum á og við brýr til að auka umferðaröryggi á einbreiðum brúm. Mestu fé var varið til viðgerða á eldri brúm. Kostnaður við viðhald brúa og varnargarða á árinu 2011 var alls 303 m.kr.

Umferðaröryggi

Unnið var við endurbætur til að auka umferðaröryggi og útrýma svartblettum á um 70 stöðum á vegakerfinu og nam kostnaður við það um 210 m.kr. Auk þess var unnið við lagfæringar á umhverfi vega á allmörgum stöðum og var kostnaður við það verkefni um 8 m.kr. Í samræmi við umferðaröryggisáætlun sáu Umferðarstofa og Ríkislögreglustjóri um hluta af framkvæmd umferðaröryggisáætlunar sem greiðist af Vegagerðinni. Samkvæmt samkomulagi greiddi Vegagerðin Umferðarstofu 41,8 m.kr. og lögregluumdæmum um 25 m.kr. vegna umferðareftirlits og um 14 m.kr. vegna úrvinnslu hraðamælinga á árinu 2011. Um 23 m.kr. var varið til kaupa á og reksturs á sjálfvirkum hraðamyndavélum og öðrum tækjabúnaði. Heildarkostnaður við liðinn umferðaröryggi á árinu 2011 var um 323 m.kr.

Veggöng

Fjárveitingu til vegganga var varið til reksturs og viðhalds jarðganga, þ.m.t. kostnað við eftirlit og rekstur og viðhald á upplýsinga- og öryggiskerfum þeirra, raflýsingu, þríf og hreinsun, ásamt eðlilegu viðhaldi og endurbótum á búnaði. Jarðgöng sem falla undir þennan kostnaðarlið eru um 37,6 km. Kostnaður vegna viðhalds og reksturs jarðganga var 142 m.kr. á árinu 2011, þar af voru um 75 m.kr. kostnaður við rekstur ganganna og 67 m.kr. vegna viðhalds og endurbóta. Unnið er að endurbótum á eldri jarðgöngum í samræmi við reglugerð 992/2007 um öryggiskröfur fyrir jarðgöng. Samkvæmt reglugerðinni á því verkefni að vera lokið fyrir 30. apríl 2014. Áætlaður heildarkostnaður við endurbætur eldri jarðganga er um 600 m.kr. Endurbætur á öryggiskerfi eldri jarðganga snúa fyrst og fremst að neyðar- öryggis- og upplýsingabúnaði sem þarf að vera til staðar svo sem neyðarsímum, slökkvitækjum, GSM og TETRA sambandi, öryggismyndavélum ásamt tölvubúnaði. Á árinu 2011 fékkst 120 m.kr. fjárheimild af fjárveitingum til stofnkostnaðar til endurbóta á búnaði jarðganga undir Breiðadals- og Botnsheiði, auk þess sem lagðar voru til um 29 m.kr. af viðhaldsfé. Einnig var unnið að endurbótum á búnaði Fáskrúðsfjarðarganga og var kostnaður við það á árinu 2011 um 25 m.kr., en því verki er ekki lokið. Við önnur göng var um að ræða viðhald jarðganga, mest við Oddsskarðsgöng, þar sem auknar voru hrunvarnir og unnið að uppsetningu á umferðarstýringu um göngin.

Vatnaskemmdir

Fjárveitingin er ætluð til að mæta kostnaði við óvæntar skemmdir á vegakerfinu vegna vatnavaxta eða annarra náttúruhamfara. Hvergi var um að ræða stóráföll á árinu 2011 en víða smærri skemmdir vegna flóða, ágangs vatnsfalla og sjávarrofs.

Heildarkostnaður vegna skemmda á vegakerfinu á árinu 2011 var um 91 m.kr.

Eldgos í Eyjafjallajökli

Verulegar skemmdir urðu á vegum og varnargörðum vegna vatns- og eðjuflóða kjölfar eldgoss í Eyjafjallajökli, sem hófst að 14. apríl 2010 og var veitt 117,2 m.kr. af fjáráukalögum árið

2010 ríl verkefnisins og á árinu 2011 var millifærð til Vegagerðarinnar 17 m.kr. fjárveiting til lagfæringa á bæjarhlöðum vegna öskufalls. Kostnaður vegna viðgerða og endurbóta á vegum og varnargörðum vegna eldgossins varð hins vegar um 184 m.kr. á árinu 2010 og var stærsti hluti kostnaðar vegna viðgerða og að hluta endurbóta á vegum og varnargörðum við Markarfljót eða rúmar 112 m.kr., rúmar 50 m.kr. vegna endurbyggingar varnargarða við Svaðbælisá og um 21 m.kr. vegna hreinsunar á ösku og eðju úr farvegum og af vegum undir Eyjafjöllum. Á árinu 2011 varð kostnaður vegna viðhalds og breytinga á varnargörðum við Markarfljót og vegna eðjuhlaupa í ár undir Eyjafjöllum um 96 m.kr., þar af um 65 m.kr. vegna framburðar á ösku í Svaðbælisá. Kostnaður Vegagerðarinnar vegna eldgossins í Eyjafjallajökli er því 280 m.kr. á árunum 2010 og 2011.

Hlaup í Múlakvísl

Aðfaranótt 9. júlí 2011 varð hlaup í Múlakvísl á Mýrdalssandi vegna aukins jarðhita undir Mýrdalsjökli. Við það tók af 128 m langa brú á Múlakvísl, auk þess sem varnargarðar við brúna sópuðust burtu og hluti Hringvegarins. Byggð var til bráðabirgða 156 m löng einbreið stálbitabrú með timburgólfi í 9 höfum og lágmarks varnargarðar til að beina ánni undir brúna, auk þess sem Hringvegurinn var færður á um 600 m löngum kafla. Hringvegurinn var opnaður að nýju laugardaginn 16. júlí, en áfram unnið að endurbótum á vegi og varnargörðum fram eftir júlímánuði. Heildarkostnaður við verkefnið varð á árinu 2011 um 129 m.kr., þar af kostnaður við bráðabirgðabrúna 57 m.kr., veg og varnargarða um 47 m.kr. og kostnaður við ferjuflutninga yfir Múlakvísl og að halda Fjallabaksleið nyrðri greiðfærri um 21 m.kr. Á fjárukalögum 2011 fékk Vegagerðin 82,5 m.kr. fjárveitingu til þessa verkefnis.

Viðhald girðinga

Samkvæmt reglugerð nr. 325/1995 ber Vegagerðinni að greiða helming áætlaðs viðhaldskostnaðar girðinga með stofn- og tengivegum. Auk þess er Vegagerðinni heimilt samkvæmt 52. gr. vegalaga nr. 80/2007 að höfðu samráði við viðkomandi sveitarfélög að kosta viðhald girðinga með einstökum köflum stofn- og tengivega, enda sé lausaganga búfjár á viðkomandi vegarkafli bönnuð. Kostnaður Vegagerðarinnar á árinu 2011 vegna viðhalds girðinga var 67 m.kr.

Frágangur gamalla efnisnáma

Fjárveitingu er varið til frágangs á gömlum efnisnánum sem ekki eru lengur í notkun. Samkvæmt langtímaáætlun Vegagerðarinnar um frágang á gömlum efnisnánum, sem unnin var í júní 2004 var gert ráð fyrir að ganga frá um 900 gömlum efnisnánum á tímabilinu 2004-2018, eða um 60 nánum á ári. Fjárveiting til verkefnisins fékkst fyrst á vegáætlun árið 2007. Verkefnið hefur gengið mun hægar en áætlað var og á árunum 2004-2011 hefur að meðaltali verið gengið frá um 34 nánum. Á árinu 2011 var gengið frá 21 námu. Kostnaður við frágang á gömlum nánum á árinu 2011 var 18 m.kr.

Minjar og saga

Fjárveitingu var varið til að greiða kostnað vegna ritunar sögu Vegagerðarinnar og sögu flóabáta að upphæð um 2 m.kr og til endurgerðar brúarinnar á Örnólfsdalsá í Borgarfirði að upphæð 8 m.kr., en um 14 m.kr. voru greiddar af viðhaldi brúa. Heildarkostnaður vegna minja og sögu var 10 m.kr. á árinu 2011.

4.1.6 STOFNKOSTNAÐUR

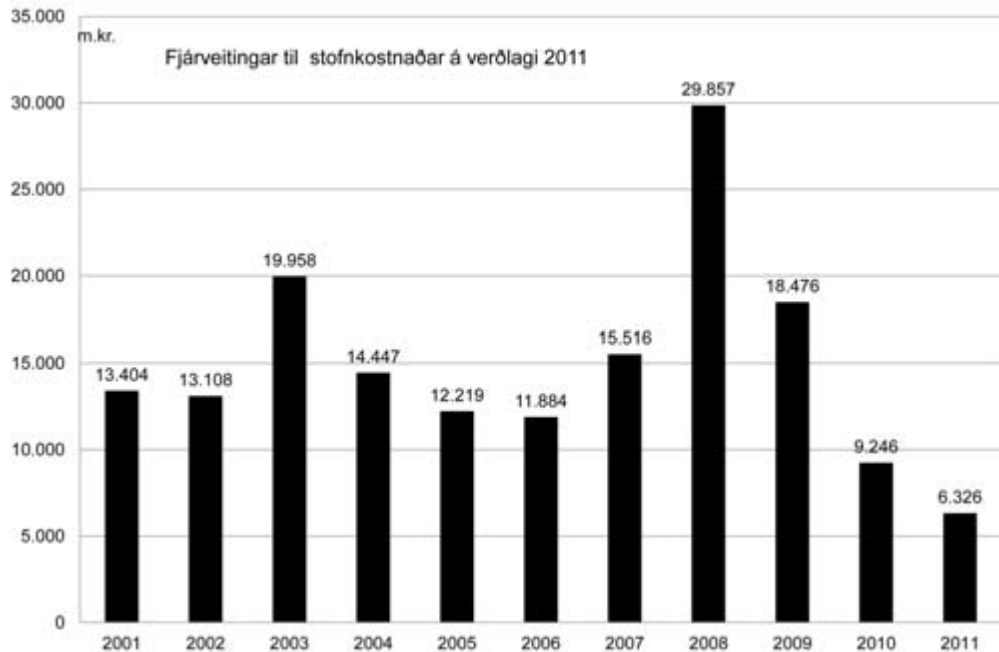
Bráðabirgðalán

Engin bráðabirgðalán voru tekin á árinu.

Fjárveitingar til stofnkostnaðar

Fjárveitingar til Vegagerðarinnar samkvæmt fjárlögum og fjáráukalögum 2011 voru alls 16.298,4 m.kr. Þar af voru 6.326 m.kr. ætlaðar til stofnkostnaðar. 75 m.kr. af þeirri upphæð eru ætlaðar til að mæta afskriftum af mörkuðum tekjum. Í Vegáætlun er gert ráð fyrir 80 m.kr. til jarðganga en samkvæmt fjárlögum kom ekkert fé til jarðgangaáætlunar þannig að þessar 80 m.kr. voru teknar af almennu vegafé.

Á meðfylgjandi súluriti má sjá heildarframlag til stofnkostnaðar á árunum 2001-2011. Upphæðirnar eru á verðlagi ársins 2011. Að raunvirði hefur fjárveiting til stofnkostnaðar Vegagerðarinnar ekki verið lægri síðan 1989.



Stofnkostnaður/framkvæmdir

Í fylgiskjali 1 er sýnd skipting fjárveitinga á einstök verkefni og í fylgiskjali 2 er gerð grein fyrir einstökum framkvæmdum, kostnaði og ráðstöfun fjárveitinga til þeirra, en hér að aftan er gerð grein fyrir kostnaði við nokkra málaflokka sem fá fjárveitingar af liðnum stofnkostnaður/framkvæmdir.

Girðingar

Fjárveitingu var varið til að uppfylla kröfur samkvæmt lögum og reglugerðum um girðingar. Enn er nokkuð óunnið í þeim málum. Í töflunni hér að neðan er yfirlit yfir framkvæmdir við girðingar á árinu 2011 og stöðu þessara mála í árslok. Kostnaður við girðingar á árinu 2011 varð rúm 71 m.kr.

Svæði	Óafgreitt 1.1.2011		Afgreitt 2011		Nýjar kröfur		Óafgreitt 1.1.2012	
	Girðingar	Ristar	Girðingar	Ristar	Girðingar	Ristar	Girðingar	Ristar
	km	stk.	km	stk.	km	stk.	km	stk.
Suðursvæði.	72	0	13	0	28	2	87	2
Suðvestursvæði	0	0	0	0	0	0	0	0
Norðvestursvæði	118	15	23	8	12	8	107	15
Norðaustursvæði	160	0	7	0	54	0	207	0
Samtals	350	15	43	8	94	10	401	17

Landsvegir utan stofnvegakerfis

Fjárveitingu til landsvega utan stofnvegakerfis var notuð til þjónustu, viðhalds, og endurbóta á 1.907 km landsvega utan stofnvegakerfis auk 242 km á Fjallabaksleið nyrðri og Sprengisandsleið. Heildarkostnaður við landsvegi á árinu 2011 var tæpar 107 m.kr. kostnaður skiptist á milli svæða Vegagerðarinnar samkvæmt eftirfarandi töflu.

Svæði	fjárveiting í m.kr.
Suðursvæði	29,7
Suðvestursvæði	0,4
Norðvestursvæði	25,1
Norðaustursvæði	51,7
Samtals	106,9

Hér á eftir er gerð grein fyrir helstu framkvæmdum við landsvegi.

Suðursvæði

Stærstu verkefnin voru vegna lagfæringa á Sprengisandsleið (F26), Lakavegi (F206), Fjallabaksleið nyrðri (F208), Fjallabaksleið syðri (F210) og Þórsmerkurvegi (F249). Á öðrum landsvegum var um að ræða opnun að vori og heflun.

Suðvestursvæði

Unnið var við heflun á Vigdísarvallavegi (426)

Norðvestursvæði

Stærstu verkefnin voru vegna endurbóta og lagfæringa á Arnarvatnsvegi (F578), Haukadals-skarðsvegi (F586), Ófeigsfjarðarvegi (F649), Skagafjarðarleið (F752) og Mælifellsdalsvegi (758). Á öðrum landsvegum var um minni háttar viðhald og lagfæringar að ræða.

Norðaustursvæði

Stærstu verkefni voru vegna endurbóta á yfirborði vegar á Öskjuleið (F88) á um 30 km kafla, á 5 km kafla Eyjafjarðarleiðar (F821), á 22 km kafla Möðrudalsleiðar (901), á 4,5 km kafla Austurleiðar (F910), á 4,5 km kafla Brúarvegar (907) og á um 5 km löngum kafla Jökulvegar (985). Einnig var Langanesvegur (869) styrktur og endurbættur á um 20 km löngum kafla. Á öðrum landsvegum var um minni háttar viðhald og lagfæringar að ræða.

Héraðsvegir

Við gildistöku vegalaga nr. 80/2007, sem tóku gildi 1. janúar 2008, breyttist kostnaðarhlutdeild Vegagerðarinnar við lagningu nýrra héraðsvega á þann hátt að við lagningu nýs héraðsvegar að íbúðar- eða atvinnuhúsnæði skal skráður eigandi fasteignarinnar greiða helming kostnaðar við vegagerðina, þ.m.t. kaup á landi undir veginn, hönnun, byggingu vegarins og eftirlit með gerð hans, enda skal lega og gerð vegar ákveðin í samráði við hinn skráða eiganda fasteignarinnar. Nýir héraðsvegir (þá safnvegir) sem samþykktir voru fyrir gildistöku laganna eru þó greiddir að fullu af Vegagerðinni. Í samræmi við ofangreint greiddi Vegagerðin tæpar 54 m.kr. til nýrra héraðsvega á árinu 2011 og skiptist sú greiðsla á eftirfarandi hátt á milli svæða Vegagerðarinnar.

Svæði	fjárveiting í m.kr.
Suðursvæði	14,7
Suðvestursvæði	0,0
Norðvestursvæði	30,5
Norðaustursvæði	8,6
Samtals	53,8

Styrkvegir

Í vegáætlun er heimilt að ákveða fjárveitingu til að styrkja tiltekna samgönguleiðir sem ekki falla undir skilgreiningar vega samkvæmt vegalögum. Kostnaður vegna styrkvega á árinu 2011 nam 57,5 m.kr. og skiptist á eftirfarandi hátt milli svæða Vegagerðarinnar.

Svæði	fjárveiting í m.kr.
Suðursvæði	10,8
Suðvestursvæði	1,0
Norðvestursvæði	26,5
Norðaustursvæði	19,2
Samtals	57,5

Reiðvegir

Kostnaður við reiðvegi á árinu 2011 nam 63,1 m.kr. Af þeirri fjárhæð var 4,6 m.kr. varið til endurbóta á einstökum reiðleiðum og 4,5 m.kr. til Landssambands hestamanna vegna reiðvegaskráningar en 54,0 m.kr. var skipt af Landssambandi hestamannafélaga til einstakra hestamannafélaga.

Fylgiskjal 1

4.1.6 Stofnkostnaður/Framkvæmdir
 Stofn- og tengivegakerfi
 Almenn verkefni
 (Fjárhæðir í m.kr.)

Vegnr. Kaflanr.	Vegheiti Kaflaheiti	Vegáætlun 2011
	Suðursvæði	
	Undirbúningur verka utan áætlunar	80
1	Hringvegur	
d9-e1	vestan Litlu kaffistofu	698
41	Reykjanesbraut	
20-21	við Grænás, hringtorg, undirgöng	95
254	Landeyjahafnarvegur (Bakkafjöruvegur)	
01	Hringvegur - Landeyjahöfn	11
359	Bræðratunguvegur	
01	um Hvítá	170
365	Lyngdalsheiðarvegur	
01	Laugarvatnsvegur - Þingvallavegur	45
427	Suðurstrandarvegur	
05-06	Ísólfseskáli - Herdísarvík	265
12-13	Herdísarvík - Þorlákshöfn	190
	Suðvestursvæði	
	Undirbúningur verka utan áætlunar	80
1	Hringvegur	
f4	Hafravatnsvegur - Þingvallavegur	180
41	Reykjanesbraut	
15	undirgöng við Straumsvík	150
	Bætt umferðarflæði, almenningsamgöngur	200
	Umferðarstýring á höfuðborgarsvæðinu	2
	Öryggisaðgerðir	150
	Hjóla- og göngustígar	150
	Göngubrýr og undirgöng	100
	Norðvestursvæði	
	Undirbúningur verka utan áætlunar	80
1	Hringvegur	
g5	um Borgarfjarðarbrú, vegrið	60
54	Snæfellsnesvegur	
05	um Haffjarðará	320
10	um Fróðárheiði	12
59	Laxárdalsvegur	
01	Vestfjarðavegur - Gröf	3

Vegnr. Kaflannr.	Vegheiti Kaflaheiti	Vegáætlun 2011
60	Vestfjarðavegur	
28	um Skálanes.....	180
31-33	Eiði-Kjálkafjörður.....	200
33-34	Kjálkafjörður - Vatnsfjörður.....	116
47	Breiðadals- og Botnsheiðargöng.....	120
61	Djúpvegur	
26-29	Ísafjörður - Mjóifjörður.....	3
36	brýr á Seljalandsós og Seljalandsá.....	230
45	Bolungarvíkurgöng.....	25
62	Barðastrandarvegur.....	
	Hrísnesá, Hlaðseyrará, Raknadalsá.....	120
605	Tröllatunguvegur	
01	Vestfjarðavegur - Djúpvegur.....	53
643	Strandavegur	
02	Djúpvegur - Drangsnesevegur.....	200
	Norðausturkjördæmi	
	Undirbúningur verka utan áætlunar.....	78
1	Hringvegur	
s7	um Ystu-Rjúkandi.....	124
t6	Litla Sandfell - Skriðdalsvegur.....	97
82	Ólafsfjarðarvegur	
05	snjóflóðavarnir við Sauðanes.....	50
85	Norðausturvegur	
15	Hófaskarðsleið.....	26
14d	Raufarhafnarleið.....	50
43	Vopnafjörður - Brunahvammsháls 2. áfangi.....	435
92	Norðfjarðarvegur	
09	Norðfjarðargöng.....	50
862	Dettifossvegur	
01	Hringvegur - Dettifossvegur vestri.....	195
	Sameiginleg verkefni:	
	Sameiginlegur jarðgangakostnaður.....	5
	Samgöngurannsóknir.....	20
	Herjólfur.....	50
	Ferjubryggjur.....	1
	Samtals:.....	5.471
	Stofn- og tengivegakerfi	
	Tengivegir - bundið slitlag	
	(Fjárhæðir í m.kr.)	
	Fjárveiting í vegáætlun.....	380
	Samtals:.....	380

Vegnr. Kaflannr.	Vegheiti Kaflaheiti	Vegáætlun 2011
	Annað en stofn- og tengivegir Héraðsvegir (Fjárhæðir í m.kr.)	
	Fjárveiting í vegáætlun	80
	Samtals:	80
	Annað en stofn- og tengivegir Landsvegir utan stofnvegakerfis (Fjárhæðir í m.kr.)	
	Fjárveiting í vegáætlun	100
	Samtals:	100
	Annað en stofn- og tengivegir Styrkvegir (Fjárhæðir í m.kr.)	
	Fjárveiting í vegáætlun	60
	Samtals:	60
	Annað en stofn- og tengivegir Reiðvegir (Fjárhæðir í m.kr.)	
	Fjárveiting í vegáætlun	60
	Samtals:	60
	Annað en stofn- og tengivegir Smábrýr (Fjárhæðir í m.kr.)	
	Fjárveiting í vegáætlun	30
	Samtals:	30
	Annað en stofn- og tengivegir Girðingar (Fjárhæðir í m.kr.)	
	Fjárveiting í vegáætlun	70
	Samtals:	70
	Afskriftir markaðra tekna (Fjárhæðir í m.kr.)	
	Fjárveiting í vegáætlun	75
	Samtals:	75
	Stofnkostnaður/Framkvæmdir samtals:	6.326

Fylgiskjal 2 Greinargerð um framkvæmdir við nýbyggingu þjóðvega 2011

Suðursvæði

1 Hringvegur

b2 brú á Múlakvísl

Umfang verks: Bygging nýrrar brúar á Múlakvísl í stað brúar sem tók af í flóðum aðfaranótt 9. júlí 2011, ásamt endurbyggingu á vegi og gerð nýrra varnargarða.

Fjármögnun: m.kr.

Fjárlög 2011 22

Verkfrámvinda: Á árinu 2011 var unnið að hönnun og undirbúningi nýrra mannvirkja, rannsóknnum og því að fjarlægja yfirbyggingu gömlu brúarinnar úr farvegi Múlakvíslar

Kostnaður: m.kr.

2011 22

v5 um Fjarðará í Lóni

Umfang verks: Setja niður stálror í stað einbreiðrar brúar á Fjarðará í Lóni.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 78 m.kr.

Fjármögnun: m.kr.

Fjárlög 2009 24

Vegáætlun 2010..... 65

Flutt á önnur verk 2010..... -31

Fjárlög 2011 1

Samtals 59

Verkfrámvinda: Unnið var að loka-hönnun verksins og keypt stálror á árinu 2009. Framkvæmdir voru boðnar út í maí 2010 og lauk þeim í október. Á árinu 2011 var lagt seinna lag klæðingar á framkvæmdakaflann. *Verktaki:* Háfell ehf., Reykjavík.

Kostnaður: m.kr.

2009..... 24

2010..... 34

2011..... 1

Samtals 59

33 Gaulverjabæjarvegur

01 Hróarsholtslækur við Bár

Umfang verks: Breikkun og endur-

bætur á brú á Hróarsholtslæk við bæinn Bár.

Framkvæmdaform: Samningur

Kostnaðaráætlun: 15 m.kr.

Fjármögnun: m.kr.

Fjárlög 2011 11

Verkfrámvinda: Verkið hófst í lok nóvember 2011 og er áætlað að því ljúki snemma árs 2012.

Verktaki: Vinnuflokkur

Vegagerðarinnar

Kostnaður: m.kr.

2011..... 11

218 Dyrhólavegur

02 Dyrhólavegur – Dyrhólaey

Umfang verks: Styrking og lögn bundins slitlags á 4,7 km langan kafla Dyrhólavegar, frá bænum Dyrhólum að bílastæði á Lágeynni.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 84 m.kr.

Fjármögnun: m.kr.

Fjárlög 2011 93

Verkfrámvinda: Verkið var boðið út í maí 2011 og hófst framkvæmdir í júlí og lauk í október.

Verktaki: Framrás ehf., Vík

Kostnaður: m.kr.

2011..... 93

253 Bakkavegur

04 Flugvöllur – Landeyjahafnarvegur og

254 Landeyjahafnarvegur

(Bakkafjöruvegur)

04 Hringvegur – Landeyjahöfn

Umfang verks: Nýbygging á 11,8 km löngum vegi, Landeyjahafnarvegi, frá Hringvegi vestan við Markarfljótsbrú, niður að Landeyjahöfn með brú á Ála og tilheyrandi varnargörðum ásamt nýbyggingu 3 km langs kafla Bakkavegar frá Landeyjaflugvelli að Landeyjahafnarvegi.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 710 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2008.....	670
Breyting 2008	-543
Fjárlög 2009	247
Vegáætlun 2010.....	380
Flutt af öðrum verkum 2010	87
Fjárlög 2011	6
Samtals	847

Verkframvinda: Framkvæmdir við Landeyjahafnarveg hófust á seinni hluta ársins 2008. Á árinu 2009 var lokið gerð vegfyllinga og varnargarða ásamt byggingu brúar á Ála og lokið gerð fyllinga á Bakkavegi. Verkinu lauk í lok sumars 2010. Á árinu 2011 voru greidd námugjöld vegna efnistöku og uppgjör við eftirlit. Á árinu 2012 verður unnið við fuglatalningar í samræmi við mat á umhverfisáhrifum.

Verktaki: Suðurverk hf., Hafnarfirði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2007	4
2008.....	123
2009.....	247
2010.....	467
2011.....	6
Samtals	847

Skýringar: Verkið var boðið út með útboði á byggingu Landeyjahafnar í samstarfi við Siglingastofnun.

261 Fljótshlíðarvegur

brú á Kvoslækjará

Umfang verks: Breikkun einbreiðrar brúar á Kvoslækjará á Fljótshlíðarvegi

Framkvæmdaform: Samningur.

Kostnaðaráætlun: 32 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2010	
Smábrýr.....	16
Flutt af öðrum	
verkefnum 2010	2
Viðhald brúa 2010.....	1
Fjárlög 2011	1
Viðhald brúa 2011.....	18
Samtals	38

Verkframvinda: Vinna við breikkun Kvoslækjarárbrúar hófst um miðjan

október 2010 og lauk breikkuninni í febrúar 2011. Sumarið 2011 var lagt bundið slitlag á framkvæmdakaflann.

Verktaki: Vinnuflokkur

Vegagerðarinnar.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2010.....	19
2011.....	19
Samtals	38

321 Skeiðháholtsvegur

01 Skeiðavegur – Skeiðháholt

Umfang verks: Lögn efra burðarlags og klæðingar á 1,7 km langan kafla Skeiðháholtsvegur frá Skeiðavegi í átt að Skeiðháholti.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 27 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2011	25

Verkframvinda: Verkið var boðið út í apríl 2011 og hófust framkvæmdir í júní og lauk í júlí sama ár.

Verktaki: Nesey ehf., Selfossi

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2011.....	25

359 Bræðratunguvegur

Flúðir – Reykholt

Umfang verks: Nýbygging á 7,2 km löngum vegi milli Flúða og Reykhólts og tengingum við hann og bygging nýrrar brúar á Hvítá

Framkvæmdaform:

Vega og brúargerð: Útboð.

Niðurrekstur staura: Samningur.

Kostnaðaráætlun: 1.400 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Skuld frá fyrri áfanga	-1
Vegáætlun 2007.....	80
Vegáætlun 2008.....	203
Breyting 2008	-254
Fjárlög 2009	442
Vegáætlun 2010.....	585
Flutt á önnur verk 2010.....	-104
Fjárlög 2011	185
Samtals	1.136

Verkframvinda: Árin 2005 til 2008 var unnið að undirbúningi og hönnun

Hönnun og undirbúningur verkefna, Suðursvæði

Hér að neðan er greint frá hönnunar- og undirbúningskostnaði framkvæmda á Suðursvæði sem ekki hafa sérstaka fjárveitingu í vegáætlun.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjármögnun fyrir 2011	387
Fjárlög 2011	47
Samtals	434

<i>Verkefni:</i>	<i>kostnaður í m.kr.</i>							
	2005	06	07	08	09	10	11	samnt.
Hringvegur 1-a1 um Aurá	0	0	0	0	0	0	2	2
Hringvegur 1-a4 Foss – Klausturvegur	0	0	0	0	0	2	2	4
Hringvegur 1-b0								
Álftaversvegur – Dýralækir	0	0	0	0	1	1	1	3
Hringvegur 1-b4 um Mýrdal	0	0	0	3	1	0	0	4
Hringvegur 1-b5								
um Jökulsá á Sólheimasandi	2	0	0	0	0	1	0	3
Hringvegur 1-d2 Selfoss – Markarfljót	0	0	0	2	0	0	2	4
Hringvegur 1-d3								
hringtorg austan Selfoss	0	0	0	0	0	0	1	1
Hringvegur 1-d5								
göngubrú á Ölfusá	0	0	0	0	0	0	1	1
Hringvegur 1-d6 Selfoss – Hveragerði	1	3	4	26	68	9	0	111
Hringvegur 1-d8								
Þorlákshafnarvegur – Prengslavegur	0	26	25	35	17	12	13	128
Hringvegur 1-v3 um Lónssveit	0	0	0	0	7	0	0	9
Hringvegur 1-v8 um Hornafjarðarfljót	1	26	32	10	4	3	1	77
Hringvegur 1-x3								
Reynivallavegur – Jökulsá	0	0	0	0	0	0	1	1
Hringvegur 1-x7 um Gljúfursá	0	0	0	0	0	0	2	2
Hringvegur 1-x8 til x9 um Öräfi	0	0	0	0	2	1	2	5
Þjórsárvegur 23-01 brú á Þjórsá	0	0	0	0	12	2	0	14
Sprengisandsleið 26-12								
Kvíslavegur – Nýidalur	0	0	0	0	0	0	5	5
Skeiða- og Hrunamannavegur 30-04								
um Stóru Laxá	0	2	0	0	0	0	0	2
Skeiða- og Hrunamannavegur 30-08								
Einholtsgvegur – Biskupstungnabraut	0	0	0	3	1	0	0	4
Biskupstungnabraut 35-03								
hringtorg við Borg	0	0	0	1	0	0	1	2
Biskupstungnabraut 35-06								
Reykjavegur – Bræðratunguvegur	0	0	0	0	0	0	3	3
Meðallandsvegur 204-01								
Hringvegur – Fossar	0	0	0	0	2	0	0	2
Skaftártunguvegur 208-01								
Hrífunesvegur – Búlandsvegur	0	0	0	0	0	0	1	1
Þórsmurkurvegur 249-01								
Hringvegur – Merkurvegur	0	0	0	0	3	0	0	3
Landeyjavegur 252-02								
Bakkavegur – Kanastaðir	0	0	0	1	1	0	0	2

Landeyjavegur 252-04								
Akureyjarvegur – Grímsstaðavegur	0	0	0	1	1	0	0	2
Pingskálavegur 268-01								
Rangárvallavegur – Pingskálar	0	0	0	0	0	0	2	2
Hagabraut 286-01								
Landvegur – Heiðarbraut	0	0	0	1	5	1	0	7
Oddgeirshólavegur 304-01								
Hringvegur – Oddgeirshólar	0	0	0	0	1	0	0	1
Villingaholtsgvegur 305-02								
Urriðafossvegur – Fljótshólar	0	0	0	0	2	3	1	6
Hamarsvegur 308-01								
Gaulverjabæjarvegur								
– Villingaholtsgvegur	0	0	0	0	0	0	1	1
Votmúlavegur 310-01								
Jórvík – Nýbær	0	0	0	1	1	0	0	2
Langholtsgvegur 341-01								
Flúðir – Auðsholtsgvegur	0	0	0	0	6	1	1	8
Reykjavegur 355-01								
Biskupstungnabraut								
– Laugarvatnsvegur	0	0	0	6	3	1	2	12
Samtals	4	57	61	90	138	37	47	434

verksins en mat á umhverfisáhrifum
fór fram nokkrum árum fyrr.

Verkið var boðið út í apríl 2009
og framkvæmdir hófust í lok maí.
Framkvæmdir við byggingu brúar
hófust í byrjun júlí 2009 og lauk
þeim í nóvember 2010. Vegurinn
var opnaður fyrir almennri umferð í
desember 2010. Klæðing var komin
á veginn í ágúst 2011, en vegurinn
var formlega opnaður í september
2011. Á árinu 2012 verður lokið við
endanlegan frágang.

Verktaki: Vega- og brúargerð:
Ræktunarsamband Flóa og Skeiða ehf.,
Selfossi. Niðurrekstur staura:
Vinnuflokkur Vegagerðarinnar.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2005.....	2
2006.....	3
2007.....	4
2008.....	19
2009.....	442
2010.....	481
2011.....	185
Samtals	1.136

365 Lyngdalsheiðarvegur

01 Laugarvatn – Þingvellir

Umfang verks: Nýbygging um 15 km
langs vegar milli Laugarvatns og
Þingvalla.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 912 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2003.....	100
Vegáætlun 2004.....	50
Vegáætlun 2006.....	103
Vegáætlun 2007.....	50
Vegáætlun 2008.....	381
Breyting 2008	-467
Fjárlög 2009	424
Vegáætlun 2010.....	569
Flutt á önnur verk 2010.....	-19
Fjárlög 2011	37
Samtals	1.228

Verkfrámvinda: Unnið var að hönnun
vegarins og mati á umhverfisáhrifum,
á árunum 2004 til 2007. Útboð á
framkvæmdinni var auglýst í apríl
2008 og hófust framkvæmdir í ágúst
2008. Verktaki lauk verkinu í október
2010 og var vegurinn opnaður form-

lega 15. október. Á árinu 2011 var lokið við frágang meðfram veginum og næstu ár verður unnið að rannsókn-um á ákomu köfnunarefnis á svæðinu í samræmi við skilyrði í mati á umhverfisáhrifum.

Verktaki: Klæðning ehf., Kópavogi og Vélaleiga AP ehf., Reykjanesbæ.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2004.....	5
2005.....	21
2006.....	21
2007.....	22
2008.....	148
2009.....	424
2010.....	550
2011.....	37
Samtals	1.228

427 Suðurstrandarvegur

05-13 Ísólfskáli – Þorlákshafnarvegur
Umfang verks: Nýbygging á um 49 km löngum vegi á milli Ísólfskála og Þorlákshafnar.

Framkvæmdaáform: Útboð.

<i>Kostnaðaráætlun:</i>	<i>m.kr.</i>
Krýsuvíkurvegur- Þorlákshafnarvegur	1.320
Ísólfskáli- Krýsuvíkurvegur	605
Samtals:	1.925

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Skuld frá fyrri áföngum	-33
Vegáætlun 2008.....	509
Breyting 2008	-390
Fjárlög 2009	1.015
Vegáætlun 2010.....	230
Flutt af öðrum verkum 2010	145
Fjárlög 2011	518
Samtals	1.994

Verkframvinda: Á árunum 2007 og 2008 var unnið að uppgræðslu á söndum vestan Þorlákshafnar, auk þess sem unnið var að undirbúningi fyrir útboð á verkframkvæmd. Framkvæmdir við 34 km langan kafla frá Krýsuvíkurvegi að Þorlákshafnarvegi voru boðnar út í lok júní 2008 og hófust framkvæmdir í des-

ember það ár. Í september 2009 var 14 km kafla milli Selvogs og Þorlákshafnar opnaður fyrir umferð. Á árinu 2010 var lokið við að byggja brú yfir Vogsósa og í september 2010 var rúmlega 7 km kafla frá Selvogi að Herdísarvík opnaður fyrir umferð og lagt á hann fyrra lag klæðingar. Á árinu 2011 var lokið við að leggja fyrra lag klæðingar vesturfyrir Krýsuvíkurveg og ný tenging við Krýsuvíkurveg gerð, auk þess sem seinna lag klæðingar á framkvæmdakafla frá árinu 2010 var lagt. Eftir er að leggja seinna lag klæðingar frá Herdísarvík að Krýsuvík og stefnt að því að gera það vorið 2012, auk þess sem lokið verður við frágang og uppgjör.

Framkvæmdir við um 15 km langan kafla frá Ísólfskála að Krýsuvíkurvegi voru boðnar út í september 2010 og hófust framkvæmdir í lok nóvember mánaðar. Framkvæmdum við þennan kafla lauk að mestu í nóvember 2011 og var þá komið fyrra klæðingarlag á veginn. Seinna klæðingarlag verður lagt á veginn í júní 2012 og lokið við endanlegan frágang og uppgjör við verktaka.

Verktaki: Krýsuvíkurvegur - Þorlákshafnarvegur. Jarðvinna, KNH ehf., Ísafirði. Efnisvinnsla, Fossvélar ehf., Selfossi. Ísólfskáli - Krýsuvíkurvegur. Suðurverk hf., Hafnarfirði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2007.....	11
2008.....	75
2009.....	1.015
2010.....	375
2011.....	518
Samtals	1.994

Suðvestursvæði

1 Hringvegur

e1 sýslumörk – Nesjavallaleið

Umfang verks: Tvöföldun og breikkun Hringvegar á 6,5 km löngum kafla frá Draugahlíðum að Fossvöllum ofan Lögbergsbrekku. Þar af er um 1 km

austast byggður sem 2+1 vegur. Gerð verða reiðgöng undir veginn við Litlu kaffistofuna.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 1.168 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2009	16
Vegáætlun 2010	430
Flutt á önnur verk 2010	-220
Fjárlög 2011	693
Samtals	919

Verkfrámvinda: Verkið var boðið út í mars 2010 og tilboð opnuð í lok apríl. Fyrsta val á verktaka var kært og því tafðist að ganga frá samningum og verkið hófst í september 2010. Á árinu 2010 var lokið við fyllingar á stærstum hluta 2+2 kaflans og einnig ekið út neðra burðarlagi og fargi á 2,3 km langan kafla. Á árinu 2011 var lokið við nýja akbraut og umferð hleypt á allan veginn. Eftir er fullnaðarfrágangur vegamóta við Bláfjallaveg og Bolaölduveg. Einnig er eftir að breikka ytri öxl gömlu akbrautarinnar og leggja yfirlag á hana.

Verktaki: Ingileifur Jónsson ehf., Reykjavík.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2009	16
2010	210
2011	693
Samtals	919

f3 Úlfarsfellsvegur – Reykjavegur

Umfang verks: Tvöföldun Hringvegur frá Skarhólabraut í Mosfellsbæ að Hafravatnsvegi.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2008	21
Breyting 2008	-6
Fjárlög 2009	24
Vegáætlun 2010	65
Flutt á önnur verk 2010	-63
Fjárlög 2011	2
Samtals	43

Verkfrámvinda: Á árunum 2008 og 2009 var unnið við hönnun og undir-

búning að breikkun Hringvegur milli Skarhólabrautar og Hafravatnsvegur, auk þess sem greiddur var hluti landbóta vegna Blikastaðalands.

Á árunum 2010 og 2011 var greiddur lögfræðikostnaður vegna samningagerðar um landbætur.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2008	15
2009	24
2010	2
2011	2
Samtals	43

f3 göngubrú við Krikahverfi

Umfang verks: Bygging göngubrúar yfir Vesturlandsveg við Krikahverfi í Mosfellsbæ ásamt gerð göngustíga til tenginga við göngustígakerfi Mosfellsbæjar.

Framkvæmdaform: Útboð

Kostnaðaráætlun: 104 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2011	54

Verkfrámvinda: Verkið var boðið út í ágúst 2011. Fyrsta val á verktaka var kært og því tafðist að ganga frá samningum og verkið hófst í október. Á árinu 2011 var lokið við að steypa alla stöpla brúarinnar og fylla í göngustíga að henni. Vegna tafa við gerð samnings og óvenju slæmrar tíðar dróst steypa yfirbyggingar og lokafrágangur til 2012.

Verktaki: Eykt ehf., Reykjavík.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2011	54

Skýringar: Verkið er unnið í samvinnu við Mosfellsbæ.

f4 Reykjavegur – Þingvallavegur

Umfang verks: Tvöföldun Hringvegur á 1,6 km löngum kafla milli Hafravatnsvegur og Þingvallavegur

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Breyting 2008	4
Fjárlög 2009	41
Vegáætlun 2010.....	200
Flutt af öðrum verkum 2010	68
Fjárlög 2011	150
Samtals	463

Verkfrákvæmdaform: Á árunum 2008 og 2009 var unnið að hönnun og undirbúningi breikkunar, auk þess sem hringtorg neðan Ullarnesbrekku var endurbætt. Verkið var boðið út í apríl 2010 og framkvæmdir hófust í lok maí sama ár. Á árinu 2010 var lokið fyrri hluta verksins sem er tvöföldun vegarins frá Hafravatnsvegi norður fyrir hringtorg við Álafossveg. Á árinu 2011 var unnið að tvöföldun vegarins frá hringtorgi við Álafossveg að hringtorgi við Þingvallaveg ásamt lengingu undirganga og frágangi. Verkið lauk í september 2011 og er uppgjöri við verktaka og Mosfellsbæ lokið.

Verktaki: ÍAV hf., Reykjavík.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2008.....	4
2009.....	41
2010.....	268
2011.....	150
Samtals	463

Skýringar: Verkið er unnið í samvinnu við Mosfellsbæ og veitustofnanir.

f5 Þingvallavegur – Brautarholtsvegur

Umfang verks: Umbætur á umferðaröryggi Hringvegarins út frá Reykjavík. Árið 2007 var gerður samningur við Leirvogstungu ehf. og Ístak hf. um byggingu mislægra gatnamóta við Leirvogstungu.

Framkvæmdaform: Samningur.

Kostnaðaráætlun: 300 m.kr.

<i>Fjármögnun</i>	<i>m.kr.</i>
Fjáráukalög 2006.....	326
Breyting 2008	-161
Fjárlög 2009	244
Vegáætlun 2010.....	145
Flutt á önnur verk 2010.....	-8
Fjárlög 2011	63
Samtals	609

Verkfrákvæmdaform: Á árinu 2008 var unnið að bráðabirgðahringtorgi við Leirvogstungu og greiddar bætur fyrir land. Á árinu 2009 hófst bygging mislægu gatnamótanna. Upphafleg verklok voru áætluð í október 2009 en vegna breyttra aðstæðna í þjóðfélaginu var samið um lengingu verktíma til 1. júlí 2010. Verkinu lauk að mestu á árinu 2010. Kostnaður á árinu 2011 er vegna lokafrágangs og lokauppgjors við verktaka og landeigendur. Verkinu er að fullu lokið.

Verktaki: Ístak hf., Reykjavík.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2005.....	5
2006.....	1
2007.....	38
2008.....	121
2009.....	244
2010.....	137
2011.....	63
Samtals	609

41 Reykjanesbraut

12 gatnamót við Arnarnesveg

Umfang verks: Bygging mislægra gatnamóta Reykjanesbrautar og Arnarnesvegar og endurbygging Arnarnesvegar að hringtorgi við Nónholt.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 955 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2007.....	115
Flutt á kafla 12 breikkun....	-72
Vegáætlun 2008.....	969
Breyting 2008	-5
Fjárlög 2009	151
Vegáætlun 2010.....	23
Flutt á önnur verk 2010.....	-14
Fjárlög 2011	1
Samtals	1.168

Verkframvinda: Á árinu 2007 var unnið að hönnun og undirbúningi verksins og var það boðið út í árslok 2007. Framkvæmdir hófust í febrúar 2008 og mannvirkið tekið í notkun í nóvember 2008. Verktaki lauk framkvæmdum í ágúst 2009. Kostnaður á árunum 2010 og 2011 er vegna lokauppgjors við verktaka ásamt kostnaði við lýsingu í brú og frágangi gróðurbeða. Einnig var gengið frá uppgjöri við Kópavogsbæ og Garðabæ vegna þátttöku þeirra í verkinu. Kostnaður á árinu 2011 er vegna lýsingar á brúnni.

Verktaki: Suðurverk ehf., Reykjavík og Skrauta ehf., Hafnarfirði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2007.....	36
2008.....	971
2009.....	151
2010	9
2011.....	1
Samtals	1.168

Skýringar: Verkið var unnið í samvinnu við Garðabæ og Kópavogsbæ.

15 undirgöng við Straumsvík

Umfang verks: Verkið felst í byggingu ganga undir Reykjanesbraut við Straumsvík og tilheyrandi vegagerð til að tengja Víkurgötu við Reykjanesbraut ásamt endurnýjun og færslu á lögnum.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 305 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2011	36

Verkframvinda: Verkið var boðið út í október 2011 og tilboð opnuð

15. nóvember. Gert er ráð fyrir að framkvæmdir hefjist í ársbyrjun 2012. Kostnaður 2011 er vegna hönnunar og undirbúnings.

Verktaki: Suðurverk hf., Kópavogi

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2011.....	36

Skýringar: Verkið er unnið í samvinnu við Hafnarfjarðarbæ og veitustofnanir.

15-18 Krýsuvíkurvegur – Víknavegur, breikkun

Umfang verks: Breikkun Reykjanesbrautar úr tveimur akreinum í fjórar akreinar milli Hafnarfjarðar og Njarðvíkur.

1. áfangi verksins er breikkun Reykjanesbrautar á 8,5 km löngum kafla frá Hvassahrauni að Strandarheiði og bygging mislægra vegamóta við Hvassahraun og Vatnsleysustrandarveg, ásamt færslu Vatnsleysustrandarvegar á um 1,8 km löngum kafla. Á verktímanum var samið um lengingu áfangans um 3,5 km á grundvelli einingarverða tilboðs.

2. áfangi verksins er breikkun Reykjanesbrautar frá Strandarheiði að Njarðvík og bygging mislægra vegamóta við Vogaveg, Skógfellsveg, Grindavíkurveg og Njarðvík.

Framkvæmdaform: Útboð.

<i>Kostnaðaráætlun:</i>	<i>m.kr.</i>
1. áfangi.....	1.100
2. áfangi.....	2.023
Samtals	3.123

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Innistæða fyrri áfanga	106
Vegáætlun 2002	134
Vegáætlun 2003	300
Vegáætlun 2004	306
Vegáætlun 2005	305
Vegáætlun 2006	207
Vegáætlun 2007	1.047
Vegáætlun 2008	613
Flutt á Hafnaveg 44-03	-41
Breyting 2008	902
Fjárlög 2009	309
Vegáætlun 2010	20
Flutt af öðrum verkum 2010	6
Fjárlög 2011	2
Samtals:	4.216

Verkframingvinda: 1. áfangi var boðinn út í október 2002 og framkvæmdir hófust í janúar 2003 og lauk þeim hluta í október 2004.

2. áfangi frá Strandarheiði til Njarðvíkur var boðinn út í október 2005 og hófust framkvæmdir um haustið. Áætluð verklok voru í júní 2008. Í desember 2007 varð verktakinn Jarðvélar ehf. gjaldþrota. Það sem eftir stóð af verkinu var boðið út aftur og tilboð opnuð í apríl 2008. Verklök voru í október 2009. Kostnaður á árinu 2010 er vegna lokauppgjörs við verktaka og við landeigendur vegna efnistöku. Kostnaður á árinu 2011 er vegna lokauppgjörs við aðkeypt eftirlit með framkvæmdinni.

Verktaki: 1. áfangi Háfell ehf., Reykjavík, Jarðvélar ehf., Kópavogi og Eykt ehf., Reykjavík.

2. áfangi. Jarðvélar ehf., Reykjavík.

2. áfangi endurútbóð: Ístak hf., Reykjavík.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2002	7
2003	602
2004	544
2005	46
2006	672
2007	681
2008	1.327
2009	309
2010	26
2011	2
Samtals	4.216

Skýringar: Verulegur aukakostnaður varð vegna gjaldþrots Jarðvéla ehf. og endurútbóðs verksins.

18 Njarðvíkurvegur – Víknavvegur

Umfang verks: Lenging fráreinar af Reykjanesbraut inn á Stekk við Fitjar ásamt lagfæringu umferðareyja.

Framkvæmdaform: Samningur.

Kostnaðaráætlun: 14 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Flutt af öðrum verkum 2010	8
Fjárlög 2011	3
Samtals	11

Verkframingvinda: Verkið hófst í nóvember 2010 og lauk í desember sama ár. Kostnaður 2011 er vegna lokafrágangs og uppgjörs við verktaka. *Verktaki:* Vélaleiga AP ehf., Reykjanesbæ.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2010	8
2011	3
Samtals	11

21 Grænás – Garðskagavegur

Umfang verks: Gerð nýs hringtorgs og undirganga á vegamótum Reykjanesbrautar við Grænásveg/Grænásbraut. Fyrri áfangi framkvæmdarinnar var gerð hringtorgs og seinni áfangi gerð undirganga norðan við hringtorgið.

Framkvæmdaform: Útbóð.

<i>Kostnaðaráætlun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fyrri áfangi, hringtorg	67
Seinni áfangi undirgöng	101
Samtals	168

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2009	12
Vegáætlun 2010	59
Fjárlög 2011	96
Samtals	167

Verkfrámvinda: Kostnaður árið 2009 er vegna hönnunar og undirbúnings vegna hringtorgs og undirganga. Á árinu 2010 var einnig unnið við hönnun og undirbúning undirganga. Framkvæmdir við hringtorg hófust í júlí 2010 og lauk verkinu á árinu. Á árinu 2011 var lokið uppgjöri við verktaka vegna fyrri áfanga. Vinna við seinni áfanga hófst í lok apríl og verki var lokið að fullu í október 2011.

Verktaki: Fyrri áfangi: Vélaleiga AÐ ehf., Reykjanesbæ. Seinni áfangi: Skrauta ehf, Hafnarfirði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2009	12
2010	59
2011	96
Samtals	167

Skýringar: Verkið var unnið í samvinnu við Reykjanesbæ og veitustofnanir.

42 Krýsuvíkurvegur

02 Vigdísarvallavegur -
Krýsuvíkirkirkja

Umfang verks: Styrking og bundið slitlag á um 3 km. langan kafla frá stöð 2.700 norðan Kleifarvatns.

Framkvæmdaform: Samningar.

Kostnaðaráætlun: 62 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2011	64

Verkfrámvinda: Verkið hófst í ágúst 2011 og lauk að fullu á árinu.

Verktaki: Vinnuflokkur Vegagerðarinnar og ýmsir verktakar.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2011	64

Umferðarstýring á höfuðborgarsvæðinu

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2003	20
Vegáætlun 2004	31
Vegáætlun 2005	30
Vegáætlun 2006	21
Breyting 2008	145
Fjárlög 2009	23
Vegáætlun 2010	2
Flutt af öðrum verkum 2010	7
Fjárlög 2011	9
Samtals	306

Verkfrámvinda: Á árunum 2004 og 2005 var unnið að útboði á ljósa-stýringum á höfuðborgarsvæðinu í samvinnu við Reykjavíkurborg. Framkvæmdir hófust á árinu 2006 og lauk fyrsta áfanga verksins á árinu 2007. Á árunum 2008 og 2009 var unnið við annan áfanga verksins. Á árinu 2010 var unnið við ýmsan frágang og breytingar á ljósastýringum. Kostnaður á árinu 2011 er vegna uppgjors við birgja og frekari stillingar og frágang á kerfinu.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2004	1
2005	3
2006	76
2007	40
2008	145
2009	23
2010	9
2011	9
Samtals	306

Skýringar: Verkið er unnið á vegum Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar.

Bætt umferðarflæði, almenningsgöngur

Umfang verks: Lagfæringar og endurbætur á gatnamótum á höfuðborgarsvæðinu til að greiða fyrir umferð.

Framkvæmdaform: Útboð.

Hönnun og undirbúningur verkefna, Suðvestursvæði

Hér að neðan er greint frá hönnunar- og undirbúningskostnaði framkvæmda á Suðvestursvæði sem ekki hafa sérstaka fjárveitingu í vegáætlun.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjármögnun fyrir 2011	471
Fjárlög 2011	39
Samtals	510

	<i>kostnaður í m.kr.</i>							
Verkefni:	2005	06	07	08	09	10	11	samt.
Hringvegur 1-e2								
Nesjavallaleið – Breiðholtsbraut	0	0	6	23	22	28	6	85
Hringvegur 1-f5/f7 Kjalarnes breikkun	0	5	2	35	20	1	0	63
Hafnarfjarðarvegur 40-04								
Vífilsstaðavegur – Fjarðarbraut	3	1	1	0	17	10	1	33
Reykjanesbraut 41-02								
Faxagata – Hafnarfjarðarvegur	3	1	0	0	0	0	0	4
Reykjanesbraut 41-14								
Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur	0	13	8	9	37	59	8	134
Reykjanesbraut 41-15								
Fjarðarbraut – Vatnsleysustrandarvegur	0	0	0	0	2	3	9	14
Reykjanesbraut 41-21								
Grænás – Garðskagavegur	0	0	0	8	1	2	0	11
Kjósarskarðsvegur 48-01								
Hvalfjarðarvegur								
– Meðalfellsvegur	0	0	3	19	22	5	0	49
Arnarnesvegur 411-05								
Reykjanesbraut – Leirdalur	0	0	0	31	29	0	11	71
Arnarnesvegur 411-06								
Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut	0	0	0	6	1	0	0	7
Bláfjallavegur 417-02								
Bláfjallaleið – Krýsuvíkurvegur	0	0	0	0	0	2	2	4
Vatnsleysustrandarvegur 420-01								
Hringtorg – Vogavegur	0	0	0	0	0	0	1	1
Hallsvegur 432-01								
Hringvegur – Höfðabakki	0	0	7	7	3	0	0	17
Nesjavallaleið 435-01								
Hafravatnsvegur – sýslumörk	0	2	1	1	1	2	0	7
Ofanbyggðavegur 480-01								
ofan Hafnarfjarðar	1	8	0	0	0	0	0	9
Smærri undirbúningsverkefni	0	0	0	0	0	0	1	1
Samtals	7	30	28	139	155	112	39	510

<i>Fjármögnun</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2009	167
Vegáætlun 2010.....	172
Flutt af öðrum verkum 2010	25
Fjárlög 2011	185
Samtals	549

Verkfrámvinda: Á árinu 2009 var unnið að 10 verkefnum á gatnamótum þjóðvega og gatnakerfis Reykjavíkurborgar til að auka umferðarflæði og greiða fyrir umferð almenningsfarartækja. Umsjón verkefnanna var í höndum Reykjavíkurborgar og greiddi Vegagerðin sinn hluta kostnaðar samkvæmt fyrirfram ákveðinni skiptingu milli aðila. Á árinu 2010 var unnið að lokafrágangi og lokauppgjöri vegna verka frá 2009. Að auki bættust við 5 ný verk, þar af eitt í Kópavogi og eitt í Hafnarfirði. Á árinu 2011 var unnið að lokafrágangi og lokauppgjörum verka frá 2010. Þá bættust við 4 ný verk, það stærsta endurbætur á gatnamótum Hafnarfjarðarveggar við Álfanesveg og Fjarðarhraun í Engidal.

Verktaki: Ýmsir verktakar samkvæmt samningum við Reykjavíkurborg og Vegagerðina.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2009.....	167
2010.....	197
2011.....	185
Samtals	549

Öryggisaðgerðir

Umfang verks: Aðgerðir til að auka umferðaröryggi á umferðarmestu vegunum á þéttbýlissvæðinu á Suðvesturlandi.

Framkvæmdaform: Samningar.

<i>Fjármögnun</i>	<i>m.kr.</i>
Flutt af öðrum verkum 2010	31
Fjárlög 2011	84
Samtals	115

Verkfrámvinda: Unnið var að tveimur verkefnum á árinu 2010, annars vegar uppsetningu vegriða milli akbrauta

á Reykjanesbraut frá Bústaðavegi að Breiðholtsbraut og hins vegar uppsetningu vegriðs við rampa á mótum Nesbrautar (Hringbrautar) og Bústaðavegar. Á árinu 2011 var haldið áfram uppsetningu vegriða á Reykjanesbraut milli Bústaðavegar og Breiðholtsbrautar. Einnig voru sett upp vegrið á Nesbraut (Miklubraut) í Ártúnsbrekku og upp fyrir Höfðabakka og sömuleiðis á Vesturlandsvegi frá gatnamótum við Suðurlandsveg til norðurs. Gerðar voru lagfæringar á Grindavíkurvegi við innkomu í Grindavíkurbæ í samvinnu við sveitarfélagið.

Verktaki: H.K. Haralds sf., Reykjavík.

<i>Kostnaður</i>	<i>m.kr.</i>
2010.....	31
2011.....	84
Samtals	115

Norðvestursvæði

1 Hringvegur

g5 um Borgarfjarðarbrú

Umfang verks: Uppsetning vegriðs og endurröðun grjótnarvarnar á vegfyllingu beggja vegna Borgarfjarðarbrúar til að auka umferðaröryggi.

<i>Fjármögnun</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2009	1
Vegáætlun 2010.....	1
Fjárlög 2011	3
Samtals	5

Verkfrámvinda: Á árunum 2009-2011 hefur verið unnið að undirbúningi og hönnun verksins.

<i>Kostnaður</i>	<i>m.kr.</i>
2009.....	1
2010.....	1
2011.....	3
Samtals	5

52 Uxahryggjavegur

02 Borgarfjarðarbraut -
Lundarreykjadalvegur

Umfang verks: Endurbygging á um 6 km löngum kafla með bundnu slitlagi.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2006.....	1
Vegáætlun 2008.....	1
Fjárlög 2009	5
Vegáætlun 2010.....	1
Fjárlög 2011	11
Samtals	15
<i>Verkfrámvinda:</i> Á árunum 2006-2011 hefur verið unnið að hönnun og undirbúningi framkvæmda.	
<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2006.....	1
2008.....	1
2009.....	5
2010.....	1
2011.....	11
Samtals	15

54 Snæfellsnesvegur

05 um Haffjarðará

Umfang verks: Bygging 80 m langrar brúar á Haffjarðará í stað einbreiðrar brúar og aðlögun og endurbygging Snæfellsnesvegur að brúnni á um 1 km löngum kafla.

Framkvæmdaform: Brúargerð:

Samningur. Vegagerð: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 375 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Breyting 2008	10
Fjárlög 2009	5
Flutt af öðrum verkum 2010	25
Fjárlög 2011	237
Samtals	277

Verkfrámvinda: Á árunum 2006 -2009 var unnið að undirbúningi og hönnun verksins. Samið var við vinnuflokk Vegagerðarinnar um byggingu brúarinnar og rif gömlu brúarinnar. Einnig var vinnuflokkurinn fenginn til að lagfæra enn eldri brú sem byggð var 1912 og stendur nokkru neðar á ánni. Vinnuflokkurinn hóf framkvæmdir í desember 2010 og lauk við smíði brúarinnar í júní 2011, en rífi gömlu brúarinnar og endurbótum brúarinnar frá 1912 var frestað til 2012. Verktaki í vegagerð hóf framkvæmdir í maí 2011

og er þeim lokið nema girðingarvinnu sem frestast til vors 2012.

Verktaki: Brúargerð: Vinnuflokkur

Vegagerðarinnar. Vegagerð:

Borgarverk ehf., Borgarnesi.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2006.....	1
2007.....	3
2008.....	6
2009.....	5
2010.....	25
2011.....	237
Samtals	277

10 um Fróðárheiði,

Egilsskarð – Sæluhús

Umfang verks: Bygging á nýjum

4,5 km löngum vegarkafli með bundnu slitlagi, um Fróðárheiði.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 295 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Skuld frá fyrri áfanga	-2
Vegáætlun 2008.....	206
Breyting 2008	-41
Flutt á 56-01	-5
Flutt á 54-14	-3
Fjárlög 2009	192
Vegáætlun 2010.....	25
Flutt af öðrum verkum 2010	2
Fjárlög 2011	20
Samtals	394

Verkfrámvinda: Verkið var boðið út í júní 2008 og hófst vinna í ágúst.

Unnið var fram undir áramót og var að mestu unnið í fyllingum og skeringum á háheiðinni. Framkvæmdir hófust að nýju í lok maí 2009. Verki lauk á tilsettum tíma nema efra lagi klæðingar var frestað til 2010. Einnig hefur verið unnið að hönnun og undirbúningi við næsta kafla. Á árinu 2011 var lagt þriðja lag klæðingar þar sem mikið steinlos varð í seinna lagi sem lagt var 2010.

Verktaki: KNH ehf., Ísafirði. Þriðja lag klæðingar: Borgarverk ehf., Borgarnesi

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2007.....	8
2008.....	147
2009.....	192
2010.....	27
2011.....	20
Samtals	394

59 Laxárdalsvegur

01 Höskuldsstaðir – Leiðólfssstaðir

Umfang verks: Endurbygging á um 3,6 km löngum kafla með bundnu slitlagi.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 127 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Skuld frá fyrri áfanga	-4
Vegáætlun 2008.....	53
Breyting 2008	-39
Fjárlög 2009	50
Vegáætlun 2010.....	65
Flutt á önnur verk 2010.....	-3
Fjárlög 2011	2
Samtals	124

Verkframtíðin: Á árunum 2007 og 2008 var unnið að hönnun og undirbúningi verksins. Verkið var boðið út í maí 2009. Verkbýrjun tafðist á árinu 2009 vegna óvissu í efnahagsmálum. Verktaki hóf vinnu síðla árs 2009 og var unnið í fyllingum og ræsalögn fram til áramóta. Lögn klæðingar lauk í ágúst 2010 og verklok hjá verktaka urðu í nóvember. Á árinu 2011 var lokið við uppsetningu á víravegriði, greiddur kostnaður vegna efnistöku og uppgæðslu.

Verktaki: Bíladrangur ehf., Vík í Mýrdal.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2007.....	2
2008.....	8
2009.....	50
2010.....	62
2011.....	2
Samtals	124

60 Vestfjarðavegur

28 Gufudalsvegur – Kleifastaðir
Umfang verks: Ný- og endurlögn á 2,8 km löngum kafla Vestfjarðavegar um Skálanes.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 260 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Flutt af öðrum verkum 2010	1
Fjárlög 2011	152
Samtals	153

Verkframtíðin: Kostnaður á árinu 2010 er vegna undirbúnings og greiðslu landbóta Verkið var boðið út í desember 2010. Verktaki hóf vinnu í apríl 2011 og var unnið í skeringum og fyllingum með hléum fram undir áramót. Tafir urðu á verkinu og tókst ekki að ljúka framkvæmdum um haustið og frestast verklok því til næsta árs.

Verktaki: KNH ehf., Ísafirði

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2010.....	1
2011.....	152
Samtals	153

31 Eiði – Þverá

Umfang verks: Ný- og endurlögn á 15,9 km löngum kafla Vestfjarðavegar frá Eiði á milli Vattarfjarðar og Kerlingarfjarðar að Þverá í Kjálkafirði. Smíði á tveimur brúm, 160 m langri á Mjóafjörð og 116 m langri á Kjálkafjörð.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 3.341 m. kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2009	19
Vegáætlun 2010.....	31
Fjárlög 2011	84
Samtals	134

Verkframtíðin: Á árunum 2009-2011 var unnið að hönnun og undirbúningi verksins, rannsóknnum og mati á umhverfisáhrifum.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2009.....	19
2010.....	31
2011.....	84
Samtals	134

33-34 Kjálkafjörður – Vatnsfjörður

Umfang verks: Endurbýgging á 15,9 km kafla frá Þverá í Kjálkafirði að Þingmannaá í Vatnsfirði.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 725 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2008.....	309
Breyting 2008	-284
Fjárlög 2009	159
Vegáætlun 2010.....	475
Flutt á önnur verk 2010.....	-7
Fjárlög 2011	149
Samtals	801

Verkfrámvinda: Á árunum 2005-2008

var unnið að hönnun og undirbúningi.

Verkið var boðið út í febrúar 2009

og hófst vinna í lok júní. Unnið var

með hléum fram undir áramót. Í

ágúst 2010 var efra lag klæðingar

lagt á allan kaflann. Um áramótin

2010/2011 var samið um verklok

við verktaka. Vegagerðin setti sjálf

upp vegrið að hluta og Kubbur ehf.

lauk síðan uppsetningu. Seinna lag

klæðingar var unnið með yfirlögnum á

Norðvestursvæði. Verki lauk að fullu

árið 2011.

Verktaki: Ingileifur Jónsson ehf.,

Reykjavík.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2005.....	1
2006.....	2
2007.....	6
2008.....	16
2009.....	159
2010.....	468
2011.....	149
Samtals	801

47 Breiðadals- og Botnsheiðargöng

Umfang verks: Endurbætur á raf- og stjórnkerfi jarðganga undir Breiðadals- og Botnsheiði.

Framkvæmdaform: Útboð

Kostnaðaráætlun: 240 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Flutt af Óshlíðargöngum 2008	11
Fjárlög 2008	9
Fjárlög 2011	111
Samtals	131

Verkfrámvinda: Framkvæmdin var boðin út í júní 2011 og hófst verkið í september. Verkinu lauk ekki á árinu 2011 og verða eftirstöðvar verkefnisins fjármagnaðar af viðhaldsfé þar sem ekki verða áframhaldandi fjárveitingar af nýframkvæmdum. Á árunum 2008 og 2009 var unnið að hönnun og undirbúningi verksins, ásamt því að á árinu 2009 var keyptur hluti af efni til verksins.

Verktaki: Rafskaut ehf., Ísafirði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2008.....	11
2009.....	9
2011.....	111
Samtals	131

61 Djúpvegur

28-29 Reykjanes – Hörtná

Umfang verks: Lögn á nýjum Djúpvégi frá Rauðagarði út á Reykjanes, yfir Reykjafjörð um Sveinhúsan, Vatnsfjörð, Vatnsfjarðarháls og yfir Mjóafjörð að Hörtná um 14 km vegalengd. Hluti af verkinu eru þrjár brýr, 60 m steinsteypt brú á Reykjafjörð, 10 m steinsteypt brú á Vatnsfjarðarós og 130 m stálbogabré á Mjóafjörð.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 1.600 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2006.....	134
Vegáætlun 2007.....	413
Vegáætlun 2008.....	483
Breyting 2008	558
Fjárlög 2009	360
Vegáætlun 2010.....	86
Flutt af öðrum verkum 2010	18
Fjárlög 2011	3
Samtals	2.055

Verkfræminda: Unnið var að hönnun og undirbúningi verksins á árunum 2005 og 2006. Verkið var boðið út í lok nóvember 2006. Framkvæmdir hófust snemma árs 2007 og var unnið allt það ár. Efni í brú á Mjóafjörð var smíðað í Kína og kom á staðinn í lok árs 2007. Árið 2008 var lokið við að byggja brýr á Reykjafjörð og Vatnsfjarðarós. Eins var allt stálvirki brúar á Mjóafjörð komið upp sem og forsteyptar plötur í yfirbyggingu. Á árinu 2009 var yfirbygging brúar steipt, brúin sandblásin og málning lagfærð, einnig sett upp vegrið. Lokið var við vegagerð að brú á Mjóafjörð og alla klæðingu. Brúin á Mjóafjörð var opnuð formlega 3. september 2009 og umferð hleypt á allt verkið. Verki var að mestu lokið í nóvember 2009. Árið 2010 var unnið við seinna lag klæðingar á nokkrum köflum, frágang fláa og lagfæringu á snjóastöðum. Síðan féll til kostnaður vegna viðbótarverka meðal annars við Mjóafjarðarbrú. Kostnaður 2011 er vegna málaferla við jarðeigendur og vegna sáningar og áburðardreifingar í vegsvæðið.

Verktaki: KNH ehf. og Vestfirskir verktakar ehf., Ísafirði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2005.....	1
2006.....	30
2007.....	887
2008.....	670
2009.....	360
2010.....	104
2011.....	3
Samtals	2.055

36 Minni-Hattardalsvegur – Súðavík um Seljalandsós og Seljalandsá
Umfang verks: Nýlagn á 580 m löngum kafla Djúpvegur um Álftafjarðarbotn. Smíði 14 m langrar brúar á Seljalandsós og 8 m langrar brúar á Seljalandsá í stað eldri einbreiðra brúa.
Framkvæmdaform: Framleiðsla niðurrekstrarstaura, brúa- og vegagerð: Útboð. Niðurrekstur staura: Samningur.

Kostnaðaráætlun: 219 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjáráukalög 2011.....	56

Verkfræminda: Niðurrekstrarstaurar voru boðnir út í júlí 2011 og voru reknir niður í október og nóvember. Verktaki hófst handa við byggingu brúar á Seljalandsá síðari hluta nóvember, en varð fljótt frá að hverfa vegna veðurs.

Verktaki: Framleiðsla niðurrekstrarstaura: Esju-Einingar ehf., Reykjavík. Vega- og brúagerð: Eykt ehf., Reykjavík. Niðurrekstur staura: Vinnuflokkur Vegagerðarinnar.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2011.....	56

45 Óshlíðargöng (Bolungarvíkurgöng)
Umfang verks: Gerð jarðganga á milli Ísafjarðar og Bolungarvíkur. Síðla árs 2005 var í tengslum við gerð fjáráukalaga ákveðið að undirbúa framkvæmdir við Óshyrnugöng, 1,2 km að lengd. Málið þróaðist þannig að skoðaðir voru ýmsir möguleikar á göngum á milli Ísafjarðar og

Bolungarvíkur með umfangsmiklum rannsóknnum á jarðlögum og síðan forhönnun og kostnaðaráætlunum á ýmsum leiðum. Í árslok 2006 gerði Vegagerðin grein fyrir niðurstöðum athugana og í framhaldinu var ákveðið að grafa göng frá Skarfaskeri að Ósi. Lengd ganga með skálum var áætluð um 5,4 km. Jafnframt þarf að leggja 4 km af vegum og smíða 8 m langa brú á Hnífsdalsá og 24 m langa brú á Ósá. Haldið var áfram hönnun og gerð útboðsgagna, forval fór fram og fengu fjórar verktakasamsteypur að bjóða í verkið. Þeim voru send útboðsgögn í nóvember 2007.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 5.070 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárukaölög 2005.....	300
Vegáætlun 2008.....	1.280
Flutt á Jarðgöng undir	
Breiðadals- og Botnsheiði .	-11
Breyting 2008	338
Fjárlög 2009	2.439
Vegáætlun 2010.....	2.113
Flutt á önnur verk 2010.....	-168
Fjárlög 2011	94
Samtals	6.385

Verkframvinda: Á árunum 2005-2007 var unnið að undirbúningi og rannsóknnum. Samningur við verktaka var undirritaður 8. apríl 2008 en framkvæmdir hófust í maí með uppsetningu aðstöðu og greftri frá gangamunnum. Fyrsta gangasprenging Hnífsdalsmegin var 4. september og Bolungarvíkurmegin 17. september. Um áramót 2008/9 var lokið við að sprengja 1.493 m eða um 29% af lengd ganganna. Haustið 2008 var einnig byrjað á gerð brúar á Ósá, jafnframt því sem unnið var að gerð fyllinga og grjótvörn beggja vegna ganganna. Árið 2009 var haldið áfram við gröft ganganna og var gegnumbrot 16. nóvember. Var þá hafist handa við fullnaðarstyrkingar ganganna. Nokkrar tafir og kostnaður urðu á

framkvæmdinni vegna setbergslaga nærri miðju ganganna. Á árinu 2009 var lokið við brú á Ósá og byggð brú á Hnífsdalsá á haustdögum. Skálar voru steypir báðum megin og lauk því verki í desember. Hafin var fylling yfir skála í Hnífsdal. Lokið var gerð fyllinga allra vega og gerð grjótvörn í Hnífsdal. Einnig var mulinn meginhluti efnis í burðarlög og til annarra nota. Unnið var að undirbúningi að uppsetningu raflagna, meðal annars unnið að smíði skápa og innkaupum á búnaði. Snemma vors 2010 hófst lokafrágangur vega og svæða úti. Malbikað var í byrjun ágúst úti og inni og eftir það var unnið að lokafrágangi. Göngin voru tekin í notkun með vígslu 25. september 2010. Eftir það var unnið að lokafrágangi úti í Bolungarvík og endanlegum úttekum og lagfæringu á rafkerfi, einkum stýrikerfi. Á árinu 2011 voru settar upp hraðamyndavélar, gengið frá öryggis og upplýsingakerfi ganganna og lokið nokkrum smáverkum úti sem tengdust verkinu. Einnig var gengið frá framkvæmdaskýrslu og öllum gögnum verksins og lokauppgjöri við verktaka og eftirlit.

Verktaki: Jarðgangagerð, vega og brúagerð: ÍAV hf., Reykjavík og Marti Contractors Ltd., Sviss.

Eftirlit: Efla hf., Reykjavík og Geotek ehf., Reykjavík.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2005.....	3
2006.....	95
2007.....	143
2008.....	1.666
2009.....	2.439
2010.....	1.945
2011.....	94
Samtals	6.385

62 Barðastrandarvegur

03 Krossvegur – Siglunesvegur

Umfang verks: Endurbygging á 420 m löngum kafla Barðastrandarvegar

og stálræsi í stað einbreiðrar brúar á Hrísnésá

Framkvæmdaform: Samningur.

Kostnaðaráætlun: 54 m.kr.

Fjármögnun: m.kr.

Fjáraukalög 2011..... 43

Verkfrámvinda: Verkið var boðið út í júlí 2011 ásamt ræsa- og brúargerð á Hlaðseyrará og Raknadalsá. Öll tilboð reyndust ógild og sá Vegagerðin um framkvæmd verksins. Byrjað um miðjan ágúst á niðursetningu tveggja stálræsa og brúin brotin niður. Lokið var við að byggja veginn í október.

Slitlag verður lagt sumarið 2012

Verktaki: Vinnuflokkur

Vegagerðarinnar.

Kostnaður: m.kr.

2011..... 43

05 Örlygshafnarvegur –

Bíldudalsvegur

um Hlaðseyrará og Raknadalsá
Umfang verks: Stálræsi í stað einbreiðrar brúar á Hlaðseyrará í Patreksfirði og bygging 8 m langrar tvíbreiðrar brúar í stað einbreiðrar á Raknadalsá í Patreksfirði.

Endurbygging á um 160 m löngum vegarkafli við hvora á.

Framkvæmdaform: Samningur.

Kostnaðaráætlun: 71 m.kr.

Fjármögnun: m.kr.

Fjáraukalög 2011..... 51

Verkfrámvinda: Verkið var boðið út í júlí 2011 ásamt ræsa- og vegagerð um Hrísnésá. Öll tilboð reyndust ógild og sá Vegagerðin um framkvæmd verksins. Brúargerð á Raknadalsá hófst í byrjun september og náðist að steypa allt nema yfirbyggingu sem frestast fram til 2012. Byrjað var á ræsinu við Hlaðseyrará í október og kláraðist það síðari hluta nóvember. Slitlag verður lagt á báða vegarkaflana sumarið 2012
Verktaki: Brúargerð á Raknadalsá: Geirnaðlinn ehf., Ísafirði. Vega og ræsagerð: Vinnuflokkur Vegagerðarinnar.

Kostnaður: m.kr.

2011..... 51

504 Leirársveitarvegur

01 Leirá – Svínadalsvegur

Umfang verks: Endurbygging Leirársveitarvegur með bundnu slitlagi á um 4,8 km löngum kafla frá Leirá að Svínadalsvegi.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 119 m.kr.

Fjármögnun: m.kr.

Vegáætlun 2007..... 23

Vegáætlun 2008..... 74

Breyting 2008..... 45

Fjárlög 2009..... 18

Vegáætlun 2010..... 1

Fjárlög 2011..... 1

Samtals..... 162

Verkfrámvinda: Á árunum 2006

og 2007 var unnið að hönnun og undirbúningi. Verkið var boðið út í febrúar 2008. Framkvæmdir hófust í apríl og slitlag var lagt í október. Árið 2009 var lokið við reiðveg sem og girðingar og sáningu. Verklök voru í ágúst 2009. Árið 2010 var unnið við smávægilegar lagfæringar að kröfu landeiganda. Á árinu 2011 voru gerðar upp landbætur og kostnaður við girðingar.

Verktaki: Borgarverk ehf., Borgarnesi.

Kostnaður: m.kr.

2006..... 1

2007..... 4

2008..... 137

2009..... 18

2010..... 1

2011..... 1

Samtals..... 162

605 Tröllatunguvegur

01-04 Vestfjarðavegur – Djúpvegur

Umfang verks: Nýbygging á 25 km löngum vegi frá Vestfjarðavegi um Geiradal, Gautsdal, Þröskulda, Arnkötuldal og Tungusveit að Djúpvegi vestan Hrófár. Vegurinn er 7,5 m breiður lagður bundnu

Hönnun og undirbúningur verkefna, Norðvestursvæði

Hér að neðan er greint frá hönnunar- og undirbúningskostnaði framkvæmda á Norðvestursvæði, sem ekki hafa sérstaka fjárveitingu í vegáætlun.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjármögnun fyrir 2011	299
Fjárlög 2011	35
Samtals	334

	<i>kostnaður í m.kr.</i>							
Verkefni:	2005	06	07	08	09	10	11	samt.
Hringvegur 1-g0								
Hvalfjarðargöng – Akrafjallsvegur	0	2	1	0	0	0	0	3
Hringvegur 1-g2 um Grunnafjörð	0	0	0	6	10	0	0	16
Hringvegur 1-g4								
Hafnarvegur – Borgarfjarðarbraut	0	0	0	0	0	1	0	1
Hringvegur 1-g7 um Borgarnes	0	0	8	0	1	0	0	9
Hringvegur 1-h4 Norðurá – sýslumörk	0	0	0	0	2	1	2	5
Hringvegur 1-k9								
Reykjabraut – Blönduós	0	0	1	0	3	5	4	13
Hringvegur 1-m3								
Hvammur – Svínvetningabraut	0	0	1	0	0	0	0	1
Hringvegur 1-m4								
Svínvetningabraut – Víðivörðuháls	0	0	0	0	0	2	0	2
Hringvegur 1-m5								
Víðivörðuháls – Skagafjarðarvegur	0	0	0	1	0	0	3	4
Hringvegur 1-m7 um Skagafjörð	0	0	0	0	3	2	0	5
Borgarfjarðarbraut 50-04								
um Reykjadalssá	1	0	0	0	1	9	3	14
Borgarfjarðarbraut 50-05								
Hvítá – Hringvegur	1	0	0	0	1	1	0	3
Snæfellsnesvegur 54-19								
Narfeyri – Drangar	0	1	0	0	0	0	0	1
Vestfjarðavegur 60-03								
Gröf – Snæfellsnesvegur	0	0	0	0	0	0	1	1
Vestfjarðavegur 60-04 um Haukadalsá	0	1	0	0	1	0	2	4
Vestfjarðavegur 60-25								
Þorskafjarðarvegur – Gröf	0	0	0	0	5	6	5	16
Vestfjarðavegur 60-36 Dynjandisheiði	1	0	4	0	1	5	0	11
Vestfjarðavegur 60-39 göng milli								
Arnarfjarðar og Dýrafjarðar	0	22	7	17	60	23	2	131
Djúpvvegur 61-33								
Hvítanesvegur – Hestfjarðará	0	0	0	0	1	0	1	2
Djúpvvegur 61-35								
Eyrarkirkjuvegur								
– Minni-Hattardalsvegur	0	0	0	0	1	0	2	3
Skagastrandarvegur 74-01								
Hringvegur – Þverárfjallsvegur	0	1	0	0	4	1	2	8
Siglufjarðarvegur 76-08 um Flókadalsá	0	0	0	0	1	0	0	1
Svínadalssvegur 502-01								
Hvalfjarðarvegur – Dragavegur	1	0	0	2	1	1	1	6
Innnesvegur 503-01								
Akrafjallsvegur – Akranes	0	0	8	3	0	0	0	11

Melasveitarvegur 505-01								
Hringvegur – Hringvegur	0	0	0	0	1	0	0	1
Akranesvegur 509-01								
Akrafjallsvegur – Akranes	0	0	0	0	0	1	0	1
Pverárhllíðarvegur 522-03								
Sigmundarstaðav. – Borgarfjarðarbr.	0	0	0	2	1	0	0	3
Hvítársíðuvegur 523-02								
Sámsstaðir – Reykholtssdalsvegur	0	0	0	0	1	2	0	3
Kaldadalsvegur 550-01								
Pingvallavegur – Smjörbrekka	0	0	0	0	2	0	1	3
Kaldadalsvegur 550-02								
Smjörbrekka – Uxahryggjavegur	0	0	0	0	0	0	2	2
Kaldadalsvegur 550-04								
Langjökulsvegur – Hálsasveitarvegur	0	0	0	0	1	0	0	1
Útnesvegur 574-09 um Ólafsvík	0	0	0	0	1	0	0	1
Helgafellssveitarvegur 577-01								
Snæfellsnesvegur – Snæfellsnesvegur	0	0	0	1	0	0	0	1
Haukadalsvegur 586-01								
Vestfjarðavegur – Smyrlahóll	0	0	1	0	1	1	1	4
Klofningsvegur 590-01								
Vestfjarðavegur – Hafnará	0	0	0	1	0	0	0	1
Ingjaldssandsvegur 624-01								
Vestfjarðavegur – Núpsvegur	0	0	0	0	0	0	1	1
Hafnarvegur Ísafirði 636-01								
Djúpvegur – Sindragata	0	0	0	0	1	0	0	1
Strandavegur 643-04								
Drangsnæsvegur – Asparvík	0	0	0	0	1	0	0	1
Strandavegur 643-06								
Kolbeinsvíkurá – Djúpavík	0	0	0	0	1	0	1	2
Miðfjarðarvegur 704-01								
Hringvegur – Vesturárdalsvegur	0	0	0	0	1	3	0	4
Vatnsnesvegur 711-01								
Hvammstangi – Skarð	0	0	0	0	7	1	0	8
Vatnsnesvegur 711-03								
Bergsstaðir – Þorgrímsstaðavegur	0	0	0	0	1	0	1	2
Vatnsdalsvegur 722-01								
Hringvegur – Undirfellsrött	0	0	0	0	1	0	0	1
Svínvetningabraut 731-01								
Hringvegur – Reykjabraut	0	0	0	1	4	0	0	5
Skagavegur 745-01								
Skagastrandarvegur – Örlygsstaðir	0	0	0	3	2	1	0	6
Tindastólsvegur 746-01								
Pverárfjallsvegur – Skíðasvæði	0	0	0	1	2	1	0	4
Skagafjarðarvegur 752-02/03								
Héraðsdalvegur – Austurdalsvegur	0	0	1	0	4	0	0	5
Kvíabryggjuvegur 5750-01								
Snæfellsnesvegur – Kvíabryggja	0	0	0	1	1	0	0	2
Samtals	4	27	32	39	130	67	35	334

slitlagi. Á vegarkaflanum eru 5 stórir stálhólkur.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 1.250 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2007.....	200
Vegáætlun 2008.....	703
Breyting 2008	-76
Fjárlög 2009	661
Vegáætlun 2010.....	142
Flutt á önnur verk 2010.	-31
Fjárlög 2011	97
Samtals	1.696

Verkfrámvinda: Verkið var boðið út vorið 2007 og hófst í júní. Unnið var samfelld til áramóta. Eins var unnið allt árið 2008 en þá var lokið við að undirbyggja veginn að mestu frá Vestfjarðavegi langleiðina norður undir Djúpvæg, um 22 km leið. Einnig voru sett niður 4 af 5 stórum stálræsum. Á árinu 2009 var lokið við stærstan hluta verksins og neðra lag klæðingar lagt í september. Vegurinn var formlega opnaður til umferðar 14. október. Seinna lag klæðingar og frágangur í námum var unnið 2010. Unnið við landgræðslu og endurheimt votlendis 2011. Einnig voru lagfærðar skemmdir sem komu fram á klæðingunni sem lögð var 2010.

Verktaki: Ingileifur Jónsson ehf., Reykjavík.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2005.....	1
2006.....	52
2007.....	313
2008.....	461
2009.....	661
2010.....	111
2011.....	97
Samtals	1.696

643 Strandavegur

02 Djúpvægur – Drangnesvegur

Umfang verks: Fyrri áfangi verksins var endurbygging Strandavegar með bundnu slitlagi á um 4 km löngum kafla frá Geirmundarstaðavegi að

vegamótum Drangnesvegur. Seinni áfangi verksins er smíði nýrrar brúar á Staðará og nýr 2,8 km langur vegur frá Djúpvegi að Geirmundarstaðavegi.

Framkvæmdaform: Fyrri áfangi: útboð. Seinni áfangi: Framleiðsla niðurrekstrarstaura, útboð. Bygging brúar, útboð, niðurrekstur staura, samningur

<i>Kostnaðaráætlun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fyrri áfangi	112
Seinni áfangi	532
Samtals	644

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2008.....	103
Breyting 2008	6
Fjárlög 2009	62
Vegáætlun 2010.....	2
Flutt af öðrum verkum 2010	6
Fjárlög 2011	78
Samtals	257

Verkfrámvinda: Fyrri áfangi verksins var boðinn út í mars 2008 og hófust framkvæmdir í júlí. Um áramót var búið að undirbyggja allan kaflann. Sumarið 2009 var lögð klæðing, gengið frá vegriði og lokið við frágang. Verklok fyrri áfanga voru í september 2009. Kostnaður á árinu 2010 er vegna hönnunar og undirbúnings við seinni áfanga verksins. Niðurrekstrarstaurar voru boðnir út í júlí 2011 og voru þeir reknir niður í nóvember og desember. Bygging brúar á Staðará var boðin út í ágúst 2011 og hóf verktaki undirbúning verksins í desember.

Verktaki: Fyrri áfangi: Skagfirskir verktakar ehf., Sauðárkróki.

Seinni áfangi: Framleiðsla niðurrekstrarstaura, Esju-Einingar ehf., Reykjavík. Bygging brúar á Staðará: Eykt ehf., Reykjavík. Niðurrekstur staura: Vinnuflokkur Vegagerðarinnar.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2007.....	3
2008.....	106
2009.....	62
2010.....	8
2011.....	78
Samtals	257

724 Reykjabraut

01 Hringvegur – Svinvetningabraut
Umfang verks: Endurbygging og styrking á 7,2 km löngum kafla Reykjabrautar frá Hringvegi austur fyrir Steinholt og gerð framhjáhlups á Hringveg á mótis við Reykjabraut.
Framkvæmdaform: Samningur.
Kostnaðaráætlun: 120 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2007.....	1
Vegáætlun 2008.....	4
Fjárlög 2009	4
Vegáætlun 2010.....	1
Fjárlög 2011	113
Samtals	123

Verkframvinda: Á árunum 2007-2010 var unnið að hönnun og undirbúningi verksins. Unnið var að framkvæmd verksins sumarið 2011 og verki lokið með lögnum tvöfaldrar klæðningar haustið 2011.

Verktaki: Jarðvinna: Fjörður ehf., Varmahlíð. Klæðing: Borgarverk ehf., Borgarnesi. Efni og umsjón: Vegagerðin.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2007.....	1
2008.....	4
2009.....	4
2010.....	1
2011.....	113
Samtals	123

Norðaustursvæði

1 Hringvegur

s6-s7 Ármótasel – Skjöldólfsstaðir
Umfang verks: Nýbygging á 8 km löngum kafla Hringvegar frá klæðing-

arenda vestan Ármótasels að klæðing-arenda neðan Skjöldólfsstaða 2 á Jökuldal.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 570 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2005.....	10
Vegáætlun 2006.....	176
Flutt á 1-q9.....	-2
Flutt á 1-s1	-1
Breyting 2008	185
Fjárlög 2009	157
Vegáætlun 2010.....	4
Vegáætlun 2011.....	1
Samtals	530

Verkframvinda: Á árunum 2005 og 2006 var unnið að hönnun og undirbúningi ásamt því að keypt var efni til verksins og greiddar landbætur. Verkið var boðið út haustið 2006 og var að fullu lokið í ágúst 2009. Kostnaður á árinu 2010 er vegna landgræðslu á vegsvæðinu og greiðslu fyrir malarefni. Kostnaður á árinu 2011 var vegna landgræðslu og uppsetningar á vefmyndavélum.

Verktaki: Héraðsverk ehf., Egilsstöðum.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2005.....	10
2006.....	27
2007.....	132
2008.....	199
2009.....	157
2010.....	4
2011.....	1
Samtals	530

s7 Ysta Rjúkandi

Umfang verks: Bygging 24 m brúar á Ystu Rjúkandi í stað einbreiðrar brúar og 0,9 km vegagerð.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 170 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Breyting 2008	2
Fjárlög 2009	14
Flutt af öðrum verkum 2010	5
Fjárlög 2011	9
Samtals	30

Verkfrámvinna: Tilboð í verkið voru opnuð í byrjun júní 2009 en skömmu síðar var heimild Vegagerðarinnar til samninga felld niður og öllum tilboðum hafnað. Kostnaður á árinu 2009 er vegna hönnunar og undirbúnings og bótagreiðslna til lægstbjóðanda. Verkið var boðið út að nýju í október 2010. Deilumál við landeigendur komu að mestu í veg fyrir framkvæmdir 2011 og flytjast þær á árið 2012.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2007	1
2008	1
2009	14
2010	5
2011	9
Samtals	30

t6 Litla Sandfell – Skriðdalsvegur
Umfang verks: Nýbygging á 11 km vegi frá slitlagsenda við Litla Sandfell að slitlagsenda við Haugaá. Einnig bygging 10 m brúar á Þórisá, 14 m brúar á Eyrarteigsá og 32 m brúar á Jóku í stað gamalla einbreiðra brúa.

Framkvæmdaform: Vega- og brúargerð: Útboð. Niðurrekstur staura: Samningur.

Kostnaðaráætlun: 583 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2007	5
Vegáætlun 2008	41
Fjárlög 2009	212
Vegáætlun 2010	259
Flutt af öðrum verkum 2010	3
Fjárlög 2011	66
Samtals	586

Verkfrámvinna: Árin 2007 og 2008 var unnið við hönnun og undirbúning verksins, sem var boðið út vorið 2009

og hófust framkvæmdir síðari hluta sumars. Á árinu 2010 voru brýrnar byggðar, að mestu lokið við byggingu vegarins og hann opnaður fyrir umferð. Á árinu 2011 var lokið við seinna lag slitlags á 6 km, girðingar og frágang.

Verktaki: Vega- og brúargerð:

Héraðsverk ehf., Egilsstöðum.

Niðurrekstur staura: Vinnuflokkur Vegagerðarinnar.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2005	3
2006	2
2007	8
2008	33
2009	212
2010	262
2011	66
Samtals	586

76 Siglufjarðarvegur

Héðinsfjarðargöng

Umfang verks: Jarðgangagerð milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar. Verkið var boðið út 2003 en síðar ákveðið að ganga ekki til samninga við verktaka heldur bjóða það út að nýju 2005/2006. Sem fyrsta áfanga verksins var þó ákveðið að byggja nýja 40 m langa brú á Ólafsfjarðarós í nýrri veglínu að Héðinsfjarðargöngum. Annar áfangi verksins var bygging á nýrri 12 m langri brú á Fjarðará í Siglufirði í nýrri veglínu að Héðinsfjarðargöngum. Þriðji áfangi verksins var að fjarlægja laust efni frá munnum jarðganga í Héðinsfirði. Fjórdi áfangi verksins var gerð 6,9 km langra jarðganga milli Ólafsfjarðar og Héðinsfjarðar og 3,7 km langra jarðganga milli Héðinsfjarðar og Siglufjarðar ásamt 450 m löngum steinsteyptum vegskálum. Lagður verður 2,0 km langur vegur í Siglufirði, 0,6 km vegarkafli í Héðinsfirði og samtals 0,6 km langur vegur í Ólafsfirði. Einnig breikkun

á 0,7 km vegarkafla í Siglufirði og byggð 14 m löng brú yfir Hédinsfjarðará.

Framkvæmdaform: 1. áfangi, brú á Ólafsfjarðarós: Brúargerð og framleiðsla niðurrekstrarstaura: Útboð. Niðurrekstur staura og vegagerð: Samningur.

2. áfangi, brú á Fjarðará: Brúargerð: Útboð. Framleiðsla niðurrekstrarstaura og niðurrekstur: Samningur.

3. áfangi. Jarðvinna í Hédinsfirði og raflögn að gangamunnum: Samningar.

4. áfangi, Hédinsfjarðargöng: Útboð.

Kostnaðaráætlun: *m.kr.*

1. áfangi, brú á Ólafsfjarðarós.....	68
2. áfangi, brú á Fjarðará	29
3. og 4. áfangi, Hédinsfjarðargöng	7.500
Samtals	7.597

Fjármögnun: *m.kr.*

Vegáætlun 2003.....	68
Vegáætlun 2004.....	33
Vegáætlun 2006.....	555
Vegáætlun 2007.....	1.750
Vegáætlun 2008.....	2.072
Flutt á 96-02	-18
Flutt á 1-v5	-1
Flutt á 76-11	-4
Flutt á endurheimt votlendis.....	-1
Breyting 2008	2.327
Fjárlög 2009	2.207
Vegáætlun 2010.....	3.047
Flutt af öðrum verkum 2010	103
Fjárlög 2011	331
Samtals	12.469

Verkframvinda:

1. áfangi. Brúar- og vegagerð á Ólafsfjarðarós lauk á árinu 2003.
2. áfangi. Brúargerð á Fjarðará lauk á árinu 2004.
3. áfangi. Á árinu 2005 var unnið að undirbúningi útboðs Hédinsfjarðarganga og á síðari hluta ársins var auglýst forval til þátttöku í útboði. Auk þess var lagt rafmagn að fyrirhuguðum gangamunnum í Siglufirði og

Ólafsfirði. Samkvæmt skilyrðum í mati á umhverfisáhrifum var verktaka við gangagerðina ekki heimilt að fara með tæki eða búnað í Hédinsfjörð og lét Vegagerðin því hreinsa laust efni frá fyrirhuguðum gangamunnum í Hédinsfirði.

4. áfangi. Samgönguráðherra sprengdi síðasta haftið í göngunum milli Hédinsfjarðar og Ólafsfjarðar 9. apríl 2009. Var þá lokið allri sprengivinnu og gangagreftri við Hédinsfjarðargöng. Á árinu 2009 var lokið vinnu við bergstyrkingar og bergþéttingar og vegskála að mestu. Þá var unnið að vegagerð utan ganga og lokið gerð Langeyraryrvegar á Siglufirði og tenging að munna Siglufjarðarmegin lögð malbiki. Á árinu 2009 var einnig unnið að frárennslislögnum og niðursetningu á kapalrörum fyrir jarðlagnir í göngum. Vinna við uppsetningar á vatnasklæðningum hófst í árslok 2009. Verktaki afhenti mannvirkið í rekstur 30. september 2010, en þá var ólokið nokkrum frágangi við raflagnir og búnað. Formleg vígsla Hédinsfjarðarganga fór fram 2. október 2010. Árið 2011 var unnið við lokafrágang, lagfæringu á aðkomuvegum, uppgjör við verktaka og eftirlit o.fl.

Verktakar: 1. áfangi. Bygging brúar: Mikael ehf., Höfn. Vegagerð, rofvarnir og fjarlægja gömlu brúna: Árni Helgason ehf., Ólafsfirði. Framleiðsla niðurrekstrarstaura: Loftorka ehf., Borgarnesi. Niðurrekstur staura: Vinnuflokkur Vegagerðarinnar.
2. áfangi. Bygging brúar: Mikael ehf., Höfn. Framleiðsla niðurrekstrarstaura: BM Vallá hf. Niðurrekstur: Vinnuflokkur Vegagerðarinnar.
3. áfangi. Jarðvinna í Hédinsfirði: Stefán Einarsson ehf., Siglufirði. Raflögn að gangamunnum: RARIK.
4. áfangi. Jarðgangagerð, forskálar, brú á Hédinsfjarðará og vegagerð: Metrostav / Háfell ehf.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2003.....	68
2004.....	33
2005.....	54
2006.....	974
2007.....	2.255
2008.....	3.397
2009.....	2.207
2010.....	3.150
2011.....	331
Samtals	12.469

Skýringar: Hluti kostnaðar árið 2003 er vegna undirbúnings og fyrra útboðs á jarðgöngum.

82 Ólafsfjarðarvegur

05 snjóflóðavarnir við Sauðanes
Umfang verks: Koma upp búnaði til að greina og bregðast við hættu á snjóflóðum. Setja upp snjóflóðavörn úr stálþili á tveimur þekktum snjóflóðasvæðum.

Framkvæmdaform: Áætlun um snjóflóðavarnir: Samningur.
Snjóflóðavarnir: Útboð

Kostnaðaráætlun: Fyrsti og annar áfangi, 90 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Breyting 2008	1
Fjárlög 2009	1
Flutt af öðrum verkum 2010	1
Fjárlög 2011	78
Samtals	81

Verkfrámvinda: Kostnaður á árunum 2007 og 2009-2010 er vegna hönnunar og undirbúnings, gerð viðbragðsáætlunar og uppsetningu lokunarhliða. Á árinu 2011 voru grafnir skápar og sett upp stálþil til varnar snjóflóðum á þremur stöðum við Sauðanes, samtals á 130 m. Eftir er að setja upp veðurstöð á Múlakollu til greiningar á snjóflóðahættu.
Verktaki: Áætlanir um snjóflóðavarnir, Órion ráðgjöf ehf., Reykjavík. Snjóflóðavarnir: Árni Helgason ehf., Ólafsfirði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2007.....	1
2009.....	1
2010.....	1
2011.....	78
Samtals	81

85 Norðausturvegur

14-22 Katastaðir – Krossavík
(Hófaskarðsleið)

Umfang verks: Nýbygging Norðausturvegar um Hófaskarðsleið milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar. Um er að ræða nýbyggingu á 30,5 km löngum vegi.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 1.560 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2004.....	2
Vegáætlun 2005.....	100
Vegáætlun 2006.....	207
Flutt á kafla 06-09.....	-16
Flutt á kafla 14	-134
Vegáætlun 2007.....	340
Vegáætlun 2008.....	1.010
Breyting 2008	-1.020
Fjárlög 2009	658
Vegáætlun 2010.....	590
Flutt af öðrum verkum 2010	64
Fjárlög 2011	39
Samtals	1.840

Verkfrámvinda: Á árunum 2004-2006 var unnið að mati á umhverfisáhrifum, hönnun og öðrum undirbúningi og töfðust framkvæmdir vegna seinkunar á mati á umhverfisáhrifum og eignarnáms. Verkið var boðið út í maí 2007 og hófust framkvæmdir í september það ár. Verklök áttu að vera haustið 2009 en vegna ágreinings um staðsetningu vestast á kaflanum drógust verklök til haustsins 2010. Á árinu 2011 var unnið við frágang girðinga, landgræðslu og uppsetningu öryggisbúnaðar (veðurstöð, myndavélar og textaskilti).
Verktaki: Héraðsverk ehf., Egilsstöðum.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2004.....	17
2005.....	16
2006.....	13
2007.....	77
2008.....	366
2009.....	658
2010.....	654
2011.....	39
Samtals	1.840

Skýringar: Kostnaður umfram áætlun vegna breytinga vestast á kaflanum og vegna almennra verðhækkana á framkvæmdatímanum.

23 Fremri Háls – Sævarland

Umfang verks: Nýbygging Norðausturvegar, frá Fremra Hálsi að Sævarlandi á um 8,3 km löngum kafla.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 366 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2008.....	206
Breyting 2008	82
Fjárlög 2009	110
Vegáætlun 2010.....	5
Flutt af öðrum verkum 2010	2
Fjárlög 2011	2
Samtals	407

Verkframvinda: Verkið var boðið út í maí 2008 og hófust framkvæmdir um miðjan júní. Lokið var við hluta verksins 2008 og að fullu árið 2009. Kostnaður 2011 er vegna uppgjors á framkvæmdinni.

Verktaki: Héraðsverk ehf., Egilsstöðum.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2008.....	288
2009.....	110
2010.....	7
2011.....	2
Samtals	407

43 Vopnafjörður – Brunahvammsháls
Umfang verks: Fyrsti áfangi verksins var nýbygging á 11,2 km löngum kafla frá slitlagsenda hjá Hölkná að Pyttalæk á Bunguflóa. Annar áfangi verksins var nýbygging á 30,4 km löngum kafla frá Pyttalæk á Bunguflóa að þéttbýlinu við Vopnafjörð. Einnig nýbygging á Hofsárdalsvegi sem verður 7 km langur og liggur á milli Vesturárdals og Hofsárdals.

Framkvæmdaform: Útboð.

<i>Kostnaðaráætlun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fyrri áfangi	450
Síðari áfangi	1.950
Samtals	2.400

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Inneign frá fyrri áfanga.....	19
Vegáætlun 2007.....	100
Vegáætlun 2008.....	329
Breyting 2008	-81
Flutt á endurheimt votlendis	-1
Fjárlög 2009	814
Vegáætlun 2010.....	517
Flutt á önnur verk 2010.....	-96
Fjárlög 2011	500
Samtals	2.101

Verkframvinda: Á árunum 2005-2007 var unnið að hönnun og undirbúningi verkanna. Fyrri áfangi verksins var boðinn út í nóvember 2007 og samið við verktakann í desember. Verktaki lauk að mestu gerð neðra burðarlags á árinu 2008 og var verkinu lokið að fullu haustið 2009. Síðari áfangi verksins var boðinn út í mars 2009 og hófust framkvæmdir í júní. Á árunum 2009-2010 var unnið við byggingu vegarins frá Pyttalæk að Vopnafirði. Á árinu 2011 var lokið við að leggja bundið slitlag á 30,4 km frá Pyttalæk að Vopnafirði og var vegurinn opnaður í september. Undirbyggingu kaflans á Hofsárdalsvegi er að mestu lokið og öllu verkinu á að ljúka haustið 2012.
Verktaki: Fyrri áfangi, Suðurverk hf., Hafnarfirði. Síðari áfangi KNH ehf., Ísafirði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2005.....	8
2006.....	18
2007.....	24
2008.....	316
2009.....	814
2010.....	421
2011.....	500
Samtals	2.101

92 Norðfjarðarvegur

07 Reyðarfjörður – Eskifjörður

Umfang verks: Endurbygging

Norðfjarðarvegur milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar hefur verið unnin í áföngum frá árinu 2002 og felst sá áfangi sem hér er unninn í nýbyggingu á 5,1 km löngum kafla um Hólmaháls, frá Hólmum að Eskifjarðarbotni.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 500 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Eftirstöðvar	
frá fyrri áföngum	32
Vegáætlun 2008.....	97
Breyting 2008	31
Fjárlög 2009	251
Vegáætlun 2010.....	38
Flutt af öðrum verkum 2010	75
Fjárlög 2011	8
Samtals	532

Verkframvinda: Verkið Norðfjarðarvegur frá Hólmum í Reyðarfirði að botni Eskifjarðar var boðið út í árslok 2007 en framkvæmdir hófust ekki fyrr en á árinu 2008. Vegagerð lauk 2010. Á árinu 2011 var unnið við áningarstað á Hólmahálsi, uppgjör við verktaka og er verkinu lokið. Einnig var lokið við lýsingu á „Hjáleið“ á Reyðarfirði sem var einn af fyrri áföngum í verkinu.

Verktaki: Suðurverk hf., Hafnarfirði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2007.....	5
2008.....	155
2009.....	251
2010.....	113
2011.....	8
Samtals	532

10 Norðfjarðargöng

Umfang verks: Gerð nýrra jarðganga milli Eskifjarðar og Norðfjarðar.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2006.....	1
Vegáætlun 2007.....	91
Vegáætlun 2008.....	88
Fjárlög 2009	36
Vegáætlun 2010.....	22
Fjárlög 2011	13
Samtals	251

Verkframvinda: Á árunum 2006-2010 var unnið að rannsóknunum, leiðarvali og undirbúningi jarðgangagerðar.

Á árinu 2011 var unnið við áframhaldandi hönnun og samninga við landeigendur. Vegna fyrirsjáanlegs dráttar á framkvæmd var tekin sú ákvörðun að kosta til lagfæringa á Oddsskarðsgöngum.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2006.....	1
2007.....	91
2008.....	88
2009.....	36
2010.....	22
2011.....	13
Samtals	251

96 Suðurfjarðavegur

08 Vík – Stöðvarfjörður

Umfang verks: Breikkun og endurbætur á brú á Hvammsá í Fáskrúðsfirði.

Framkvæmdaform: Samningur

Kostnaðaráætlun: 15 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2011	12

Verkframvinda: Breikkun á brúnni og jarðvegsvinnu er lokið en minniháttar frágangur á steypufirborði er eftir.

Verktaki: Magnús Pórarinsson,
Egilsstöðum, sá um breikkun brúar og
Vegagerðin um jarðvinnu.

Kostnaður: *m.kr.*
2011 12

817 Blómsturvallavegur

01 Hringvegur – Blómsturvellir
Umfang verks: Styrking og bundið
slitlag á 1,64 km, frá Hringvegi að
Blómsturvöllum.

Framkvæmdaform: Samningur.

Kostnaðaráætlun: 30 m.kr

Fjármögnun: *m.kr.*
Fjárlög 2011 25

Verkfrámvinna: Framkvæmdir hófust
í byrjun ágúst og var lokið um miðjan
september.

Verktaki: G. Hjálmarsson ehf.,
Akureyri.

Kostnaður: *m.kr.*
2011 25

824 Finnastaðavegur

01 Eyjafjarðarbraut vestri – Dalsvegur
Umfang verks: Styrking og bundið
slitlag á 1,3 km langan kafla frá
Eyfjarðarbraut vestri að Holtsseli.

Framkvæmdaform: Samningur.

Kostnaðaráætlun: 26 m.kr.

Fjármögnun: *m.kr.*
Fjárlög 2011 23

Verkfrámvinna: Framkvæmdir hófust í
ágúst og var lokið í september.

Verktaki: Árni Helgason ehf., Ólafsfirði.

Kostnaður: *m.kr.*
2011 23

860 Grjótagjárvegur

01 Mývatnssveitarvegur – Hringvegur
Umfang verks: Styrking á 2,5 km
löngum kafla frá Hringvegi við
Jarðbaðshóla að Grjótagjá.

Framkvæmdaform: Samningur

Kostnaðaráætlun: 16 m.kr.

Fjármögnun: *m.kr.*
Fjárlög 2011 8

Verkfrámvinna: Á árinu 2011 var
vegurinn styrktur en eftir er lögn

bundins slitlags og frágangur.

Verktaki: Jón Ingi Hinriksson ehf.,
Mývatnssveit.

Kostnaður: *m.kr.*
2011 8

862 Dettifossvegur

01-03 Hringvegur – Norðausturvegur
Umfang verks: Bygging á nýjum vegi,
Dettifossvegi, vestan Jökulsár á Fjöllum
frá Hringvegi við Austaribrekku
norður að Dettifossi, ásamt tengingum
að Dettifossi og Hafragilsfossi og gerð
bílastæða, alls um 25,2 km.

Kostnaðaráætlun: 700 m.kr.

Fjármögnun: *m.kr.*

Innistæða frá fyrri áfanga ... 2

Vegáætlun 2002 30

Vegáætlun 2003 35

Vegáætlun 2004 17

Vegáætlun 2005 52

Vegáætlun 2006 54

Vegáætlun 2007 185

Vegáætlun 2008 297

Breyting 2008 -513

Fjárlög 2009 320

Vegáætlun 2010 560

Flutt á önnur verk 2010 -154

Fjárlög 2011 280

Samtals 1.165

Verkfrámvinna: Á árunum 2004-2007
var unnið við mat á umhverfisáhrifum
og hönnun og undirbúning verksins.

Verkið var boðið út í maí 2008 en
vegna eignarnáms var ekki skrifað
undir verksamning fyrir en í september.

Framkvæmdir hófust í október það ár
og á árinu 2009 var lokið að mestu við

að byggja upp veginn frá Hringvegi að

tengingu að Dettifossi. Á árinu 2010

var lokið við að byggja upp veginn og

plan við Dettifoss. Bundið slitlag var

lagt á 18,3 km af 24 km. Á árinu 2011

var lokið við verkið nema vinnu við

landgræðslu.

Verktaki: Árni Helgason ehf.,
Ólafsfirði.

Hönnun og undirbúningur verkefna, Norðaustursvæði

Hér að neðan er greint frá hönnunar- og undirbúningskostnaði framkvæmda á Norðaustursvæði sem ekki hafa sérstaka fjárveitingu í vegáætlun.	Fjármögnun:	m.kr.
	Fjármögnun fyrir 2011	438
	Fjárlög 2011	242
	Samtals	680

	kostnaður í m.kr.							
Verkefni:	2005	06	07	08	09	10	11	samt.
Álversvegur, Húsavík	0	0	2	0	0	0	1	3
Þeistareykjavegur	0	0	1	9	-7	0	0	3
Hringvegur 1-p5								
Ólafsfjarðarvegur								
– Dagverðareyraryvegur	0	0	0	0	0	1	1	2
Hringvegur 1-q2 Vaðlaheiðargöng	0	2	0	16	102	114	177	411
Hringvegur 1-q6 um Skjálfandafljót	1	2	1	0	0	1	0	5
Hringvegur 1-r5 um Jökulsá á Fjöllum	3	6	4	0	0	9	2	24
Hringvegur 1-t3 um Lagarfljót	0	1	1	2	0	1	0	5
Hringvegur 1-t7								
Skriðdalsvegur – Axarvegur	0	0	0	0	0	1	2	2
Hringvegur 1-u4								
Gautavíkurvegur – Axarvegur	0	0	0	0	0	1	1	2
Hringvegur 1-u7 þverun Hamarsfjarðar	0	0	0	1	0	0	0	1
Hringvegur 1-v1 Lónsheiðargöng	0	0	0	1	0	0	0	1
Norðausturvegur 85-02								
um Skjálfandafljót	1	1	0	0	2	6	2	12
Norðausturvegur 85-04								
Kísilvegur – Húsavík	0	1	0	0	0	0	0	1
Norðausturvegur 85-27								
Langanesvegur – sýslumörk	0	0	0	0	0	2	0	2
Norðausturvegur 85-33								
Miðfjarðará – Hafnarvegur	0	0	0	0	2	0	0	2
Norðausturvegur 85-33								
tenging Vopnafjarðar	0	0	0	0	0	0	2	2
Kísilvegur 87-02 veðurstöð – Geitafellsá	0	0	3	2	4	0	0	9
Norðfjarðarvegur 92-04								
Neðsta brú – Suðurfjarðavegur	0	1	0	0	0	0	0	1
Borgarfjarðarvegur 94-03								
Eiðar – Steinsvaðsvegur	0	0	0	0	3	1	1	5
Borgarfjarðarvegur 94-07								
Unaðsvegur – Njarðvík	0	0	0	0	0	0	6	6
Borgarfjarðarvegur 94-08								
Njarðvík – Borgarfjörður	0	0	0	0	0	0	1	1
Suðurfjarðavegur 96-02								
Norðfjarðarvegur – Þórdalsheiðarvegur	0	0	0	0	0	1	3	4
Suðurfjarðavegur 96-07								
Vattarnesvegur – Vík	0	0	1	0	2	2	2	7
Skíðadalsvegur 807-01								
Þverá – Klængshóll	0	0	0	3	7	2	1	13
Eyjafjarðarbraut vestri 821-01								
Flugvallarvegur – Kristnesvegur	0	0	0	0	4	0	0	4

Hólavegur 826-01								
Eyjafjarðarbraut – Eyjafjarðarbraut	0	0	0	0	1	0	0	1
Eyjafjarðarbraut eystri 829-02								
Miðbraut – Eyjafjarðarbraut vestri	0	0	0	0	0	2	0	2
Bárðardalsvegur vestri 842-01								
Hringvegur – Hlíðaendavegur	0	0	0	1	0	0	1	2
Mývatnssveitarvegur 848-01								
Hringvegur – Garðsvegur	0	0	0	0	0	1	0	1
Staðarbraut 854-01								
Aðaldalsvegur – Hvammavegur	0	0	0	0	3	1	1	5
Dettifossvegur 862-03								
Vesturdalsvegur – Tóveggjarvegur	0	0	0	0	4	9	20	33
Austurleið 910-09								
Aðalból – Snæfellsleið	0	0	0	0	0	7	4	11
Hlíðarvegur 917-01								
Hringvegur – Hallgeirsstaðavegur	0	0	0	1	2	1	0	4
Jökuldalsvegur 923-01								
Hringvegur – Hákonarstaðir	0	0	0	1	3	1	0	5
Jökuldalsvegur 923-04								
Jökulsá á Brú hjá Brú	0	0	1	0	0	0	0	1
Hróarstunguvegur 925-01								
Hringvegur – Húseyjarvegur	0	0	0	0	0	0	3	3
Upphéraðsvegur 931-03								
Skeggjastaðir – Brekkugerðisvegur	0	0	0	0	2	0	3	5
Axarvegur 939-01								
Hringvegur – Ódádavatnsvegur	0	2	2	20	32	15	8	79
Samtals	5	16	16	57	166	178	242	680

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2004.....	9
2005.....	32
2006.....	16
2007.....	22
2008.....	80
2009.....	320
2010.....	406
2011.....	280
Samtals	1.165

Skýringar: Við endurskoðun veg-
áætlunar 2005 var vegakerfinu vestan
Jökulsár á Fjöllum breytt, þannig
að fjárveitingar sem áður töldust til
Hólmatungnavegar (F862) teljast
nú til Dettifossvegar. Framkvæmd
hefur dregist verulega vegna deilna
um vegstæðið og kærumála, svo og
ítrekaðra breytinga á hönnun vegna
þess. Að ósk Þjóðgarðsyfirvalda var

hætt við veg og plan að Hafragilsfossi
en þess í stað stækkað planið við
Dettifoss.

874 Raufarhafnarvegur

01 Norðausturvegur – Raufarhöfn
Umfang verks: Nýbygging á um 14 km
löngum nýjum vegi frá Hófaskarðsleið
á nýjum Norðausturvegi að núverandi
Norðausturvegi við Raufarhafnarflug-
völl.

Framkvæmdaform: Útboð.

Kostnaðaráætlun: 470 m.kr

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2008.....	201
Breyting 2008	-201
Fjárlög 2009	117
Vegáætlun 2010.....	335
Flutt á önnur verk 2010.....	-15
Fjárlög 2011	44
Samtals	481

Verkframingvinda: Verkið var boðið út í apríl 2009 en framkvæmdir hófust ekki fyrr en í byrjun september. Á árinu 2009 var unnið við undirbyggingu vegarins og var verkinu lokið haustið 2010. Á árinu 2011 var gegnið frá lokauppgjöri við verktaka og unnið við landgræðslu.

Verktaki: KNH ehf., Ísafirði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2009.....	117
2010.....	320
2011.....	44
Samtals	481

931 Upphéraðsvegur

02 Rauðalækjarvegur – Skeggjastaðir
Umfang verks: Styrking og bundið slitlag á 3 km langan kafla, sem byrjar 540 m norðan Skeggjastaða II og endar 340 m sunnan Teigarbóls.

Framkvæmdaform: Útboð

Kostnaðaráætlun: 59 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2011	59

Verkframingvinda: Verkið var boðið út í lok maí. Framkvæmdir hófust í júlí og lauk í byrjun september.

Verktaki: Ylur ehf., Egilsstöðum.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2011.....	59

953 Mjóafjarðarvegur

03 Fjörður – Brekkuvegur

Umfang verks: Efra burðarlag og klæðing á 370 m og endurnýjun á ristarlíði við þéttbýlismörkin.

Framkvæmdaform: Samningar

Kostnaðaráætlun: 6 m.kr.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Fjárlög 2011	6

Verkframingvinda: Verkið var unnið sumarið 2011.

Verktaki: Vegagerðin sá um efra burðarlagið og GeoTækni ehf., Selfossi um klæðingu.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2011.....	6

Sameiginlegur jarðgangakostnaður

Umfang verks: Rannsóknir vegna jarðgangagerðar og umsjón með því að öryggiskröfur séu uppfylltar.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2010.....	10
Flutt á önnur verk 2010.....	-1
Fjárlög 2011	14
Samtals	23

Verkframingvinda: Unnið var við athuganir, mælingar og úttektir á öryggismálum í eldri jarðgöngum, að gerð reglna um hönnun, rekstur og viðhald jarðganga og kostuð þátttaka í norrænu samstarfi um jarðgangagerð. Einnig var unnið við athugun á jarðgangakostum á Mið austurlandi og samanburði á kostnaði við ný göng um Ólafsfjarðarmúla og breikkun núverandi ganga.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2010.....	9
2011.....	14
Samtals	23

Samgöngurannsóknir

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr.</i>
Vegáætlun 2010.....	20
Flutt á önnur verk 2010.....	-7
Fjárlög 2011	8
Samtals	21

Verkframingvinda: Unnið var m.a. að verkefnum varðandi umhverfisáhrif samgönguáætlunar, ferðavenjur, áhrif samgöngubóta á byggðapróun, veghönnunarreglur og ferðamannaleiðir. Á árinu 2010 var auk þess unnið að athugunum vegabóta á Dynjandisheiði.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2010.....	13
2011.....	8
Samtals	21

Breytingar á Herjólfí

Umfang verks: Viðhald og skoðun Vestmannaeyjaferjunnar Herjólfis og breytingar vegna siglinga milli lands og eyja um Landeyjahöfn.

<i>Fjármögnun:</i>	<i>m.kr</i>
Vegáætlun 2010.....	45
Flutt á önnur verk 2010.	-44
Fjárlög 2011	101
Samtals	102

Verkframvinda: Á árinu 2010 keyptur búnaður vegna dýptarmælinga, en öðrum breytingum og skoðun skipsins frestað til ársins 2011. Kostnaður á árinu 2011 er vegna aðalskoðunar á skipinu.

<i>Kostnaður:</i>	<i>m.kr.</i>
2010.....	1
2011	101
Samtals	102

Fylgiskjal 3 Rekstur Vegagerðarinnar, ársreikningur 2011

Rekstrarreikningur árið 2011

	Skýr.	2011	2010
Rekstrartekjur			
Bensíngjald		7.130.593	7.271.834
Olíugjald		6.440.751	6.430.401
Kílómetragjald		707.129	616.947
Aðrar tekjur		250.563	360.856
Rekstrartekjur samtals		<u>14.529.036</u>	<u>14.680.038</u>
Rekstrargjöld			
Umdæmi, almennur rekstur		796.828	778.117
Framkvæmdir	6	6.074.434	12.190.144
Viðhald	7	4.838.344	4.720.778
Þjónusta	8	3.945.588	3.322.243
Styrkir til ferja og sérleyfishafa		1.463.154	1.057.925
Styrkir til innanlandsflugs		215.006	310.504
Rannsóknir		127.468	112.289
Rekstrargjöld samtals		<u>17.460.822</u>	<u>22.492.000</u>
Rekstrarhalli		(2.931.786)	(7.811.962)
Fjármunatekjur		19.796	14.674
Tekjuhalli án ríkisframlags		(2.911.990)	(7.797.288)
Framlag ríkisins		<u>289.000</u>	<u>4.680.500</u>
Tekjuhalli ársins		<u>(2.622.990)</u>	<u>(3.116.788)</u>

Fjárhæðir eru í þúsundum króna

Efnahagsreikningur 31. desember 2011

	Skýr.	2011	2010
Eignir			
Áhættufjármunir og langtímakröfur			
Eignarhlutir í félögum.....		20.200	10.000
Langtímakröfur.....		0	1.260
		20.200	11.260
Veltufjármunir			
Vörubirgðir.....		758.146	612.108
Viðskiptamenn.....		58.309	47.774
Ríkissjóður, viðskiptareikningur.....		235.742	1.115.063
Aðrar skammtímakröfur.....		108.188	74.048
Kröfur á gjaldendur.....	3	588.457	598.484
Handbært fé.....		103.939	335.145
Veltufjármunir samtals		<u>1.852.781</u>	<u>2.782.622</u>
Eignir alls		<u>1.872.981</u>	<u>2.793.882</u>
Skuldir og eigið fé			
Eigið fé			
Höfuðstóll	5	40.963	943.028
Bundið eigið fé	5	(14.984.580)	(13.301.775)
Annað eigið fé	5	211.594	211.594
Eigið fé samtals		<u>(14.732.023)</u>	<u>(12.147.153)</u>
Skuldir			
Skammtímaskuldir			
Skuld við ríkissjóð	2	15.423.659	13.804.233
Lánardrotnar		1.181.345	1.136.802
Skammtímaskuldir samtals		<u>16.605.004</u>	<u>14.941.035</u>
Skuldir samtals		<u>16.605.004</u>	<u>14.941.035</u>
Skuldir og eigið fé alls		<u>1.872.981</u>	<u>2.793.882</u>

