

EVROPSKIR VEGIR STJORNUMERKTIR ÖRYGGISINS VEGNA



Lokaskýrsla fyrsta áfanga 2010



FÉLAG ÍSLENSKRA
BIFREIÐAEIGENDA

European
Road
Assessment
Programme

Efnisyfirlit:

- Bls. 1 Ávarp John Dawson, formanns EuroRAP og iRAP.
- Bls. 2 Ávarp Kristjáns L. Möller, samgönguráðherra.
- Bls. 3 Ávarp Steinþórs Jónssonar formanns FÍB.
- Bls. 5 EuroRAP – Bent á slysaáhrifum.
- Bls. 7 5 stjörnu bílar á 5 stjörnu vegum.
- Bls. 9 EuroRAP bifreiðin og kostunaraðilar hennar.
- Bls. 10 Útskýringar helstu atriða – starfsmenn EuroRAP.
- Bls. 11 Niðurstöður EuroRAP vegrýninnar 2006-2008.
- Bls. 16 Slysakort RRM.
- Bls. 18 Yfirlit skoðaðra vega.
- Bls. 19 Áhættukort RPS.
- Bls. 53 Hraðakort.
- Bls. 63 Tölur eftir vegum.

Fjármögnun EuroRAP verkefnisins



SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ



Rannsóknarsjóður



UMFERÐARSTOFA

Tæknileg aðstoð og gögn



Loftmyndir ehf



VEGAGERÐIN



Tölvuráð ehf

Every day driving errors should not be punished by a death sentence



EuroRAP, the European Road Assessment Programme, commenced in 2000 as a radical initiative to support the delivery of the 50% European casualty reduction target.

Eftir John Dawson. Höfundur er formaður stjórnar EuroRAP.

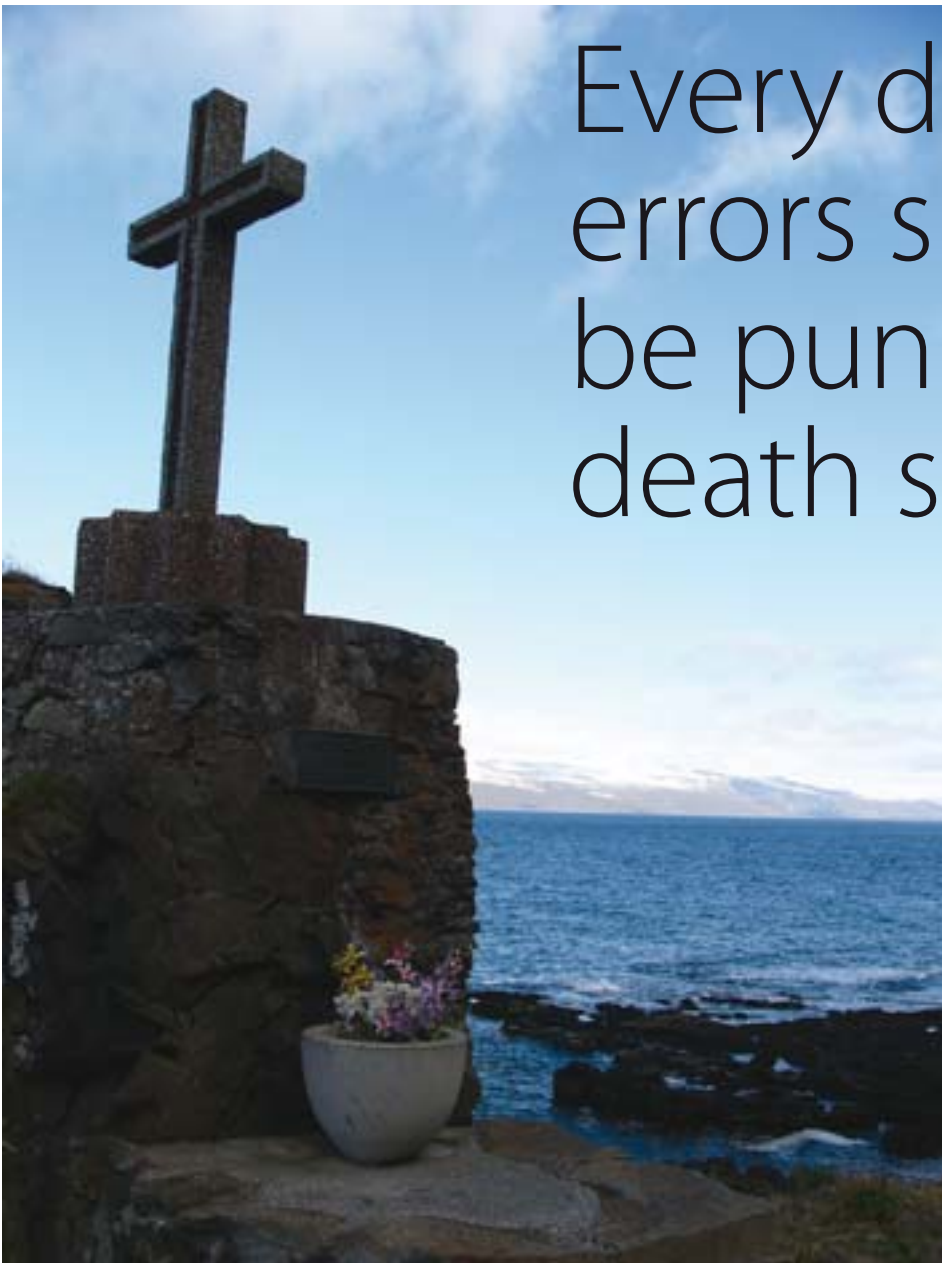
measure road safety performance. Risk Mapping produces colour coded maps showing the risk of death and serious injury that road-users face on different roads with extra mapping for road authorities.

Performance Tracking identifies whether fewer people are being killed or seriously injured on a road over time and shows what counter-measures are most effective.

Star Rating shows how well a road protects a road user if a crash were to occur. The latest report From Arctic to Mediterranean (www.eurorap.org) sets out progress using these protocols in 20 countries.

In Iceland, vehicle safety, driver behaviour and education are relatively good; however the road system is partly undeveloped. Therefore, there is a great opportunity to learn from other EuroRAP countries to make substantial safety improvements to the road network. Iceland has already proven its ability to implement new ideas with the new 2+1 road, and has the potential to provide an excellent base for demonstrations of good practice in the future.

The recent pilot road inspections around the capital city of Reykjavik, precede more extensive coverage of the Icelandic road network. Given the size of the road network in Iceland, there is great potential for the first time to inspect a country's entire road network.



John Dawson
Formaður EuroRAP og iRAP.



EuroRAP is a consumer facing sister programme to EuroNCAP which crash tests new cars and awards star ratings. EuroRAP, an international non-profit association registered in Belgium, has become a unique Association through which the stakeholders in a safe road system – users, road authorities and vehicle manufacturers – develop and promote safer infrastructure.

Most serious accidents leading to death or serious injury have several contributory factors. Putting any one of them right can prevent a crash with serious consequences. EuroRAP is revealing hundreds of stretches of roads across Europe where death and serious injury are routine and predictable – and avoidable with changes to road design and layout.

Even those who obey the rules of the road make errors when they drive. But everyday driving errors should not be punished by a death sentence. Roads can be designed and laid out so that they do not invite mistakes and, when mistakes do happen, they do not result in high energy collisions that kill.

EuroRAP has developed three protocols to



Verðmæt og nauðsynleg gæðaúttekt

Gæðamatið á íslenska vegakerfinu eftir EuroRAP kerfinu heldur enn áfram og nú hefur verið farið yfir 3.600 km alls. Það þýðir að allir helstu vegir landsins hafa nú verið metnir með þessari gæðaúttekt og mun Ísland vera með fyrstu löndum heims sem ná því. Það er verðmætur áfangi.

Næsti mikilvægi áfangi í þessu gæðamati er úttektin á jarðgöngum. Hvalfjarðargöng hafa þegar verið tekin út og síðan verður haldið áfram með hver göngin á fætur öðrum. Þá er líka rétt að nefna að nú þegar önnur umferð hefst á þessu verkefni eru enn fleiri atriði skoðuð en verið hefur. Í upphafi var mikil áhersla lögð á að taka út umhverfi veganna en nú bætast við fjölmörg atriði sem snerta yfirborð vega, breidd, vegaxlir, merkingar og fleira. Um leið verður nú í annarri umferð metið hvernig gengið hefur með umbætur sem bent var á í fyrstu skoðun.

Samkvæmt úttektinni er 27,56% vegakerfisins nú með tvær stjörnur og 72,15% er með þrjár stjörnur. Þessar tölur sýna að við þurfum að herða róðurinn. Við þurfum bæði að lengja kaflana sem fá 3 stjörnur og komast í fjögurra stjörnu flokkinn með bestu vegina. Við viljum gott og öruggt vegakerfi. Staðlað gæðamat á vegakerfinu eins og þessi úttekt, er samgöngu-yfirvöldum til leiðbeiningar og aðhalds hvað þetta varðar.

Með því getum við lagað varasama staði og haldið áfram að leggja nýja vegi samkvæmt bestu öryggisstöðlum. Við vitum að fjármagn til vegaframkvæmda og viðhalds vega verður talsvert minna á næstu árum en verið hefur. Af þeim sökum er afar mikilvægt að spila rétt úr þeim fjármunum og leggja áherslu á að bæta ástandið þar sem það er brýnt og koma upp göðum, varanlegum og öruggum vegum á þeim svæðum sem því verkefni er enn ólokið.

EuroRAP gæðamatið er góð leiðbeining á þessu sviði og ég endurtek hér það sem ég hef áður lagt áherslu á: Fjármagn sem lagt er í gott vegakerfi sem byggt er eftir stöðlum sem stuðla að öruggri umferð er arðsöm fjárfesting. Höldum áfram á þeirri braut. Um leið vil ég minna á að þrátt fyrir að vegakerfið fari batnandi og bílar verði sífellt öruggari er ábyrgðin í umferðinni fyrst og síðast hjá öikumanninum, við þurfum að fara að reglum og haga akstri eftir aðstæðum.

Ég vil að lokum þakka fyrir það mikilvæga starf sem unnið er með EuroRAP-verkefninu. Það hefur þegar skila okkur nokkrum skrefum fram á við og ég vænti þess að við eigum eftir að stíga fleiri skref á þeirri braut.

Kristján L. Möller
samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.



Ísland án banaslysa í umferðinni fyrir árið 2015?

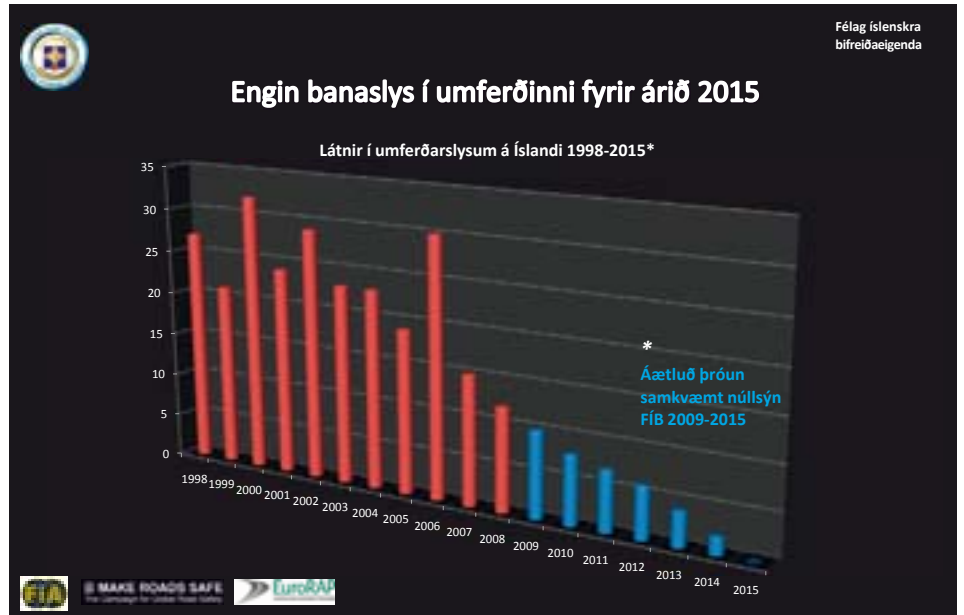
Á heimsráðstefnu á vegum "Make Roads Safe" um öryggi vega sem haldin var í Róm í fyrra var kynnt herferð til fækkunar banaslysa í umferðinni á heimsvísu undir kjörorðinu "Call for a decade of action for road safety. Herferð þar sem allir eiga að geta lagt sitt að mörkum s.s. ríkisstjórnir, sveitarfélög, félagasamtök sem og almenningur allur.

Frá upphafi hefur örugg umferð verið eitt af höfuðmarkmiðum FÍB og hefur félagið starfað ötulllega að umferðaröryggismálum í anda umferðaröryggismarkmiða sinna allt frá stofnun félagsins 1932. EuroRAP verkefnið sem félagið hefur unnið að og skýrsla þessi fjallar um, er eitt stærsta einstaka verkefnið sem félagið hefur tekið á hendur og fullyrða má að það hafi borið góðan ávöxt. En EuroRAP vegrýniverkefnið er þó einungis áfangi og verkfæri sem bendir á og skilgreinir slysgildrur í vegakerfinu svo fækka megi slösuðum og látnum í umferðinni. En hið endanlega markmið er þó háleitar - það er að útrýma dauðaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni fyrir árið 2015.

Er það mögulegt? Við hjá FÍB teljum að svo sé vissulega. Fyrir nokkrum áratugum leið varla



Höfundur tv. ásamt Lord Robertson framkvæmdastjóra heimsverkefnisins -Gerum veg-



Icelandic Automobile Association

sú vika að ekki væru sagðar fréttir af stórslysum á sjó og stórslysum í flugi hér á landi. Þá var álit margra að sjóslys væru óhjákvæmilegur fórnarkostnaður þjóðar sem byggði allt sitt á sjósókn og orðtakið -Hafið gaf, hafið tók, var fólki tamt á tungu.

En það voru ekki allir sama sinnis sem betur fer. Sterkt og markvisst átak hefur skilað okkur þeim árangri að banaslys og alvarleg slys á sjó eru fágæt og sömu sögu er að segja af flugslysum. Menn stefndu að núlllausn í þessum samgöngugreinum og náðu markmiðum sínum að stærstum hluta með því að innleiða notkun hverskonar öryggisbúnaðar og breyta reglum og verklagi í greinunum í því skyni að forða slysum. Viðhorfsbreyting varð hjá almenningsi og starfsfólki í sjómennsku og flugi og nú þykir engum lengur sjálfsgætt að setta sig við slysin. Hversvegna skyldi það sama ekki vera mögulegt í umferðinni?

Á sama hátt og stefnt var markvisst að núlllausninni á sjónum og í fluginu ber okkur næst að stefna að núlllausn í umferðinni. Og við erum sannarlega ekki ein á báti í þeim efnum heldur njótum við stuðnings FIA, heimssamtaka bifreiðaeigendafélaga og njótum þeirrar kunnáttu og þekkingar sem samtökin búa yfir.

Í ræðu Lord Robertson, fyrrverandi framkvæmdarsjóra NATO á fyrrnefndum Rómarsfundinum kom fram hve mikilvægt það er að herferðin Make Roads Safe, eða gerum vegina örugga, skili árangri. Í dag eru dauðsföll í umferðarslysum meira en helmingi fleiri en vegna alnæmis og margfalt fleiri en t.d. vegna malaríu og berkla svo eitthvað sé nefnt. Á Rómarsfundinum gerði framkvæmdarstjóri Alþjóðabankans skilmerkilega grein fyrir þeim gríðarlega

efnahagslega árangri sem aðgerðir til fækkunar slysa skila. En til að það gerist verða pólitískar umræður að færa úr orðum í aðgerðir og þá munum við sjá árangur.

Alheimsátak

Með samstilltu alþjóðlegu átaki á heimsvísu er markmiðið að fækka látnum í umferðinni um 5 milljónir og 50 milljónum frá alvarlegum áverkum og markar þessi áætlun mikilvægan áfangi á baráttunni. Ef ekkert verður aðhafst er gert ráð fyrir að banaslysum fjölgi um 10% á ári frá árinu 2010 til ársins 2020 eins og fram kemur á meðfylgjandi töflu og verði 1,9 milljónir árlega. Með aðgerðum er hins vegna stefnt að því að snúa þessari þróun við og í stað fjölgunar banaslysa á hverju ári þá muni þeim fækka á ársgrundvelli frá árinu 2012 til 2020 þannig að heildarfjöldi látinna verði 900.000 þúsund á ári eða rúmlega 50% færri en núgildandi áætlanir gera ráð fyrir.

Við erum á réttri leið. Undanfarin tæp þrjú ár hefur átt sér stað jákvæð þróun varðandi fækkun banaslysa í umferðinni, og aldrei hafa þau orðið færri tvö ár í röð á síðustu 40 árum. Fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa á þessu tímabili er hvergi lægri í Evrópu en á Íslandi. Vonandi tekst að halda áfram á sömu braut á þessu ári með aukinni vitund fólks um mikilvægi ýmissa öryggisþátta í akstri. Þennan árangur má þakka hinum ýmsu aðilum sem hér vinna óeigingjarnt starf í forvarnarmálum í umferðinni ásamt samstilltu átaki FÍB, Umferðarstofu, Samgönguyfirvalda og fl. Eftir 9 ára aðkomu að umferðaröryggismálum þá hafa hagnunaaðilar aldrei unnið eins vel saman og nú er gert en það er grundvöllur árangurs.



Frá samgönguráðherrafundinum í Moskvu. Í forgrunni með mynd af íslenskum malarvegi undir regnboga er Jean Todt, forseti FiA. Lengst til vinstri er Steinþór Jónsson formaður FÍB, þá Ólafur Kr. Guðmundsson varaformaður FÍB, Michelle Yeoh kvikmyndaleikkona og umferðaröryggissendiherra FiA, Jean Todt, David Ward og Hildur Sigurðardóttir eiginkona Steinþórs Jónssonar.

Öflugt forvarnastarf FÍB

Á vegum Félags íslenskra bifreiðaeiganda er í dag unnið öflugt starf í forvörnum m.a. með EuroRAP (European Road Assessment Program) og með upplýsingum og útgáfu fræðsluefnis sem hefur þann tilgang að stuðla að ábyrgri hegðun allra í umferðinni. Við viljum í samvinnu við félagsmenn, stjórnvöld og landsmenn alla stuðla að því að enginn slasist eða farist í umferðinni. Vegfarendum, hvort sem þeir ferðast í almenningssamgöngutækjum, á vélknúnum farartækjum, hjóli eða á gangi í umferðinni sé tryggt hámarks öryggi þegar saman fara fimm stjörnu öukumenn á fimm stjörnu vegum í fimm stjörnu farartækjum.

Vitundarvakning

Fjölmiðlar vilja því miður frekar ræða umferðarmál og leiðir í baráttunni um fækkun slysa í kjölfar alvarlegra slysa í stað þess að auka umræðuna þegar árangur er hvað mestur og sjáanlegur.

Fram til þessa hafa umferðaröryggismál ekki náð inn á þjóðþing landa og Sameinuðu þjóðanna á sama hátt og mörg önnur mál sem að almenningi beinast. Þetta er nú að breytast og er það vegna markvissar vinnu Lord Robertsson og Commission for Global Road Safety. Markhóparnir eru stjórnámamenn og fjölmiðlafólk. Með því að koma umferðaröryggismálum á dagskrá á faglegan hátt er lagður grunnur að árangri til framtíðar.

Fjöldi stjórnámamanna og annarra hafa lagt þessu máli lið á undanförunum misserum. Þar

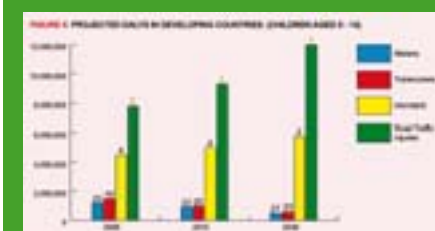
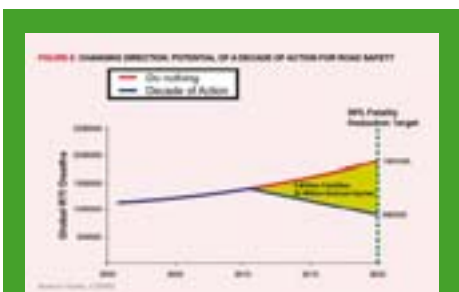
má nefna Bill Clinton, Michael Schumacher, Tony Blair, Desmond Tutu, Michelle Yeoh, Michael Palin og margra fleiri.

Tími til aðgerða

Meðfylgjandi áætlun hefur nú verið sett upp myndrænt og hefur formlega verið afhent samgönguráðherra, og var afhent Michael Todt, nýlega kjörnum forseta FiA á heimsfundum samgönguráðherra sem FiA og Sameinuðu þjóðirnar stóðu fyrir í Moskvu í nóvember sl. Þar kynnti FÍB þessa metnaðarfullu framtíðarsýn Íslendinga.

Þar fékk rödd Íslands að heyrast á alþjóðlegum vettvangi með jákvæðum árangri sem leiðandi þjóð í árangri í fækkun umferðarslysa.

Höldum ótraud áfram góðu starfi í þágu öryggis á vegum landsins. Það er komin tími til aðgerða – tími til að taka forystu í umferðaröryggismálum á heimsvísu.



Meginleiðir íslenska vegakerfisins hafa nú verið gæðametnar:

EuroRAP bendir á slysastaðina

Undanfarin ár hafa á vegum Félags íslenskra bifreiðaeigenda, FÍB, verið gerðar athuganir á gæðum íslenskra vega undir merkjum EuroRAP. EuroRAP er skammstöfun fyrir European Road Assessment Program - verkefni sem samtök bifreiðaeigendafélaga FIA hleyptu af stokkunum fyrir fáum árum.

Margir kannast við annað og litlu eldra verkefni FIA af svipuðum toga, en það er EuroNCAP (European New Car Assessment Program) sem árekstursprófar nýja bíla og stjórnúmerkir þá eftir því hversu vel þeir verja fólkid í bílnum ef slys á sér stað.

Innleiðing EuroRAP

Forsaga EuroRAP á Íslandi er sú, að á ráðstefnu í London í upphafi árs 2004, sem fulltrúar frá FÍB og Vátryggingafélagi Íslands sóttu, var kynning á þessu verkefni, sem þá var nýhafið í Englandi, Hollandi og Svíþjóð. Stjórn FÍB

samþykkti nokkru síðar að þetta væri verkefni sem ætti mikið erindi til Íslands og undirbúningur að aðild hófst. Árið eftir gerðist FÍB aðili að EuroRAP og kynningarferill hófst á Íslandi. Verkefnið var kynnt fyrir samgönguráðuneytinu, Vegagerðinni, Umferðarráði og fleiri aðilum.

Þáverandi samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson tók strax vel undir nauðsyn þess, að óháð úttekt væri gerð á íslenska vegakerfinu og ráðuneytið studdi það að verkefnið yrði sett af stað. Fjármagn til undirbúnings var lagt til af Umferðarstofu, tæki keypt, skoðunarbill tekinn í notkun og útbúinn og þjálfunarferill settur af stað. Tveir Svíar frá verkfræðifyrirtækinu SWECO komu til landsins og sáu um þjálfunina, ásamt því að gera forkönnun á Íslandi, þar sem 175 km. voru skoðaðir og fyrsta skýrsla gefin út í kjölfar þess í lok ársins 2005.

EuroNCAP verkefnið hefur leitt til þess að nýir bílar eru nú miklu betur byggðir og veita fólkinu sem í þeim er mun betri vernd í árekstrum og útafkeyrslum en bílar gerðu áður. Verkefnið hefur orðið til þess að veita bílaiðnaðinum bæði aðhald og hvatningu til að byggja öruggari bíla.

Á samskonar hátt er EuroRAP verkefnið til þess ætlað að veita vegagerðarfólki og

veghöldurum aðhald og hvatningu til að gera öruggari vegi og gera úrbætur á varasömum og hættulegum vegum með því að lagfæra slysgildrur. Áhrifa þess er þegar farið að gæta, t.d. í Bretlandi, Frakklandi, Hollandi og víðar þar sem dauðaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni hefur fækkað ár frá ári eftir því sem úrbætur hafa verið gerðar í vegakerfinu eftir EuroRAP athugun.

Alfarið ábyrgð ökumanna

Hér á landi hefur það verið ríkjandi sjónarmið hingað til að vegir tengi saman staði og héruð fyrst og fremst. Sjálf vegtengingin er forgangsmál en minna hefur verið hugað að því að umferðaræðin sé örugg. Öryggisþættinum hefur einfaldlega verið nánast alfarið velt yfir á herðar ökumanna sjálfra. Þegar slys verða er það bara ökumönnum að kenna, þeir óku einhvernveginn öðruvísi en þeir hefðu átt að gera.

En höfum við efni á að horfa einungis í eina átt? Höfum við efni á að sætta okkur við það sem hvert annað hundsbit eða „eðlilegan“ fórnarkostnað að missa sem svarar einni fullskipaðri Fokker flugvél í innanlandsflugi annað hvert ár að meðaltali? Miðað við umfang umferðarslysa og lífs- og líkamstjón sem af þeim hlýst er tómlæti og áhugaleysi gagnvart

Slysalaus og örugg umferð er það sem ber að stefna að.





EuroRAP mælingabíllinn. Við bíllinn standa þeir Ólafur Guðmundsson verkefnisstjóri EuroRAP á Íslandi og Runólfur Ólafsson framkvæmdastjóri FÍB.

3.600 EuroRAP kílómetrar á Íslandi

Eitt af því sem gert er í vegryni EuroRAP er að benda á og skilgreina þá þætti á vegum eða í umhverfi vega sem valdið geta slysi og/eða afleiðingar þeirra verri. EuroRAP á Íslandi, eins og annars staðar, er því eins konar gæðamat.

Við það er fylgt alþjóðlegum stöðlum og vegunum gefnar allt að fjórar stjórnur eftir eftir því hversu öruggir þeir eru fyrir vegfarendur. Nú liggja fyrir niðurstöður rannsóknar á samtals 3.600 km af íslenska þjóðvegakerfinu.

Niðurstöðurnar hafa verið kynntar fjölmiðlum og fjölmörgum öðrum. Við eitt slíkt tækifæri sagði Kristján L. Möller samgönguráðherra að EuroRAP-verkefnið á Íslandi væri að komast af eins konar tilraunastigi og það ætti hikstalaust að vera verkefni til framtíðar.

Staðlað gæðamat á vegakerfinu sem hefur þann tilgang að sýna fram á beina kosti þess og galla er nauðsynlegt. Þetta er blákalat mat á því hvort vegir og önnur umferðarmannvirki eru örugg og ef svo er ekki þá er með rökum sýnt fram á hvað unnt er að gera til úrbóta.

Allt miðar þetta að því að auka öryggi með því að draga úr slysa-hættu og fari eitthvað úrskaiðis í umferðinni þá auki ekki vegir og umferðarmannvirki á meiðsli manna heldur dragi úr þeim,“ sagði samgönguráðherra.

Þegar niðurstöður EuroRAP rannsóknarinn-

ar á samtals 3.600 km af íslenska þjóðvegakerfinu er skoðaðar kemur margt áhugavert í ljós:

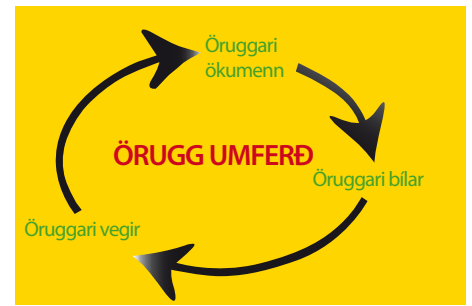
- 1. Á 720 af 4.900 km. veghliða er meira en 5 metra fall fram af vegi og flái veghliðarinnar minni en 1 metri niður á móti 3 metrum út frá veginum. (1:3). Lágmark í t.d. Svíþróð eru 1:4. Sé fláinn minni skal setja vegrið.**
- 2. Flái á veghliðum 1:2 eða minna og fall meira en 1.5 metrar eru á 383 km. af þeim 4.900 km. sem skoðaðir hafa verið.**
- 3. Breidd vegar er víðast hvar of lítil og má nefna sem dæmi að á 1.106 af 3.000 km er slitlagsbreidd undir 6 metrum en samkvæmt Evrópskum vegstöðlum dregur svo mjór vegur gæði og öryggi vegarins töluvert niður.**
- 4. Víða er hægt að auka öryggi vegfarenda á tiltölulega einfaldan og ódýran hátt með því að fjarlægja grjót og aðrar fyrirstöður í nágrenni vega, slétta úr, fylla upp í skurði o.s.frv.**
- 5. Hægt er að auka öryggi vega töluvert með því að setja upp ljósa- og skiltastaura sem brotna auðveldlega við árekstur.**

- 6. Tvöfaldur kaflí Reykjanesbrautar fær 3 stjórnur af 4 mögulegum í athugun EuroRAP. Að mati EuroRAP fengi brautin 4 stjórnur ef sett yrðu upp vegrið til sitt hvorra hliða brautarinnar og á milli akbrauta, jafnvel þótt leyfður hámarks-hraði yrði aukinn um 20km, eða í 110 km/klst. Meira að segja þótt hraðinn við slíkar kringumstæður væri aukinn í 120 km/klst., myndi vegurinn halda 4 stjórnur.**

- 7. Ljósastaurar við vegi sem notaðir eru á Íslandi hafa ekki verið árekstraprófaðir samkvæmt Evrópustöðlum. Sama á við fjölda annarra hluta sem settir eru við vegi.**

Það skal tekið fram að víða er verið að vinna í úrbótum á vegum landsins. Sem dæmi má nefna að Vegagerðin hefur undanfarin misseri unnið að uppsetningu vegriða og víða lagfært og lengt þau sem fyrir eru. Þá er hönnun og vinna við nýja vegi á síðastliðnu ári mun betri en áður hefur tíðkast enda hefur Vegagerðin tekið upp nýjar vinnureglur.

5 stjörnu bílar á 5 stjörnu vegum



Markmið EuroRAP eru „Fimm stjörnu bílar á fimm stjörnu vegum“ en fyrirhugað er að hækka stjörnugjöf vega úr fjórum stjörnum upp í fimm innan skamms.

EuroRAP öryggisflokkunin er mikilvægt tæki fyrir vegahönnuði, m.a. til að mæla áhættu og bera saman öryggi mismunandi vega. Um er að ræða óháð gæðaeftirlit með vegum en verkefnið er þó unnið í náninni samvinnu við yfirvöld og veghaldara á hverjum stað. Með þessu fæst jafnframt marktækur samanburður á íslenskum vegum við vegi annarstaðar í heiminum. Vegirnir eru skoðaðir aftur á 3 ára fresti og þannig fæst mat á úrbótum og þær niðurstöður settar fram sem árangursmat (Performance Tracking).

Aukin áhersla á öryggi vega

Á undanförunum árum hafa sjónir manna beinst mun meir að mikilvægi þess að vegir og umhverfi þeirra þyrmi þeim sem lenda í

umferðaróhappi. Þá er átt við að ef óhapp á sér stað að þá skuli hönnun vegar og nánasta umhverfi hans vera þannig að sem minnstar líkur séu á líkamstjóni. Í skýrslu EuroRAP kemur fram að í Svíþjóð sem býr við eitt öruggasta vegakerfi í heiminum, er litið svo á að með endurbótum og auknum gæðum vegakerfisins megi fækka slysum um tæp 60% á meðan breytt hegðun ökumanna geti aðeins stuðlað að 15% fækkun slysa. Af þessu má ljóst vera hve miklu máli skiptir að samgöngumannvirki og umhverfi þeirra séu sem öruggust og uppfylli þær kröfur sem EuroRAP gerir til fjögurra stjörnu vega. Ekki má þó gleyma því að öryggi vegfarenda grundvallast af því að ökumaður hagi akstri sínum samkvæmt aðstæðum hverju sinni.

Betri vegir bjarga mannlífum

Slagorðið „betri vegir bjarga mannlífum“ hæfir þ.a.l. vel því átaki sem nú hefur verið

hrint í framkvæmd. Á grundvelli EuroRAP gefst kostur á fyrirbyggjandi aðgerðum til fækkunar hættulegra vega – áður en slysin eiga sér stað. Ef lagðar eru saman slysatölur og gæðaúttekt EuroRAP á þeim vegum sem hafa verið rannsakadir kemur í ljós að slysatíðni er hærri á einna stjörnu vegum en fjögurra stjörnu vegum.

Samkeppni um bestu vegina

Í Bretlandi hefur skapast samkeppni milli sveitarfélaga um hver sé með bestu vegina. Við mat á því er m.a. litið til einkunnagjafar EuroRAP á vegunum og í mörgum tilfellum hefur þurft að gera smávægilegar lagfæringar, á eða við vegi, til þess að hækka einkunn þeirra um að minnsta kosti eina stjörnu. Á þremur árum hefur einnar stjörnu vegum nánast verið útrýmt úr bresku vegakerfi. Í ljós hefur komið að hér á landi þarf oft að kosta litlu til að færa gæði vega upp um eina stjörnu.

Helstu gallar vegakerfisins

- * Ljósastaurar sem ekki eru árekstrar prófaðir.
- * Brúarhandrið sem ekki eru í samræmi við viðurkennda staðla.
- * Hættulegir hlutir við vegi. Ekki árekstraprófaðir.
- * Viðhaldi varnarráðgjafna eftir óhapp er ábótavant.
- * Hátt fall fram af vegum.
- * Breiddir vega.
- * Skilgreiningar á stöðlum og notku narstöðum þeirra.
- * Vantar lista yfir viðurkenndar vörur og aðferðir.
- * Ísland hefur ekki staðfest Vínarsátt mállann um umferð frá 1968.

EuroRAP verkefnið hefur hlotið mjög góðar móttökur í Evrópu og víðar. Með stækkun Evrópusambandsins eru fleiri lönd að bætast við verkefnið. Í því sambandi má nefna Pólland, Tékkland, Slóvakíu, Króatíu o.fl. Evrópusambandið hefur ákveðið að allir helstu flutningavegir Evrópu, TERN (Trans European Road Network) skuli teknir út skv. EuroRAP á næstu árum. Nú eru samskonar verkefni í gangi í Ástralíu, AusRAP og í Bandaríkjunum, US RAP. Sameiginlega koma þau fram undir merkjum iRAP og hafa þessar þrjár stofnanir tekið að sér að aðstoða ýmis ríki Afríku, Suður og Mið-Ameríku og Asíu á sama hátt, sem þróunarverkefni í samvinnu við Alþjóðabankann.

Alþjóðaáttak

Nú hafa þjóðir heims blásið til átakst næstu 10 ár, þar sem markmiðið er að fækka alvarlegum umferðarslysum um 50% til ársins 2020. Þetta var ákveðið á fyrsta umferðaröryggisfundum samgönguráðherra heimsins í Moskvu í nóvember síðastliðnum og staðfest á Allsherjarþingi Sameinuðu þjóðanna í mars 2010. Átakið hefst formlega í haust undir slagorðinu "Decade of Action" eða "Áratugur aðgerða."

Í samvinnu iRAP, Alþjóðabankans og FIA Foundation er gert ráð fyrir að 50% allra vega í heiminum verði öryggisskoðaðir á þessu tímabili, þ.e. frá 2010 til 2020. Verkið er hafið og FÍB tekur fullan þátt í því af bestu getu, ásamt systurfélögum í Evrópu, Bandaríkjunum og Ástralíu.

Evrópuþjóðirnar munu aðstoða Afríkuríki, Bandaríkjamenn Suður og Mið-Ameríku og Ástralir taka að sér Asíuþjóðir. Nú þegar hafa Kenía, Úganda og Suður-Afríka fengið aðstoð og í febrúar síðastliðnum tók FÍB þátt í þjálfun og úttekt á 3.500 km. í Tanzaníu ásamt ADAC frá Þýskalandi og iRAP.

Áfram haldið á Íslandi

Ákveðið hefur verið að halda EuroRAP verkefniinu áfram á Íslandi. Nýr búnaður hefur verið tekinn í notkun, þar sem mun fleiri atriði eru

skoðuð en áður og 5 stjörnunni bætt við kerfið. Dæmi um þau atriði sem bætast við eru atriði sem varða veginn sjálfan, auk umhverfis hans. Þar má nefna slit í yfirborði, vegaxlir, yfirborðsmerkingar, breiddir, gerð beyja o.fl.

Í næstu yfirferð verður þessum atriðum bætt við, en einnig verða skoðuð aftur sömu atriði og í fyrstu umferð og úrbætur bornar saman "Performanc Tracking". Árið 2009 voru skoðaðir skv. nýja kerfinu tæplega 500 km. og á árinu 2010 verða skoðaðir sömu vegir og árið 2007, þannig að samtals verða teknir út 2.450 km. í lok þessa árs. 2011 er ætlunin að skoða sömu vegi og voru eknir 2009, þannig að annarri yfirferð lýkur með nýrri skýrslu í kjölfar þess.

Aukaafurðin

Með EuroRAP úttektinni varð einnig til aukaafurð, ef svo má segja, en vídeómyndir eru teknar af öllum vegum þegar úttektin fer fram. Þessi myndbönd hafa núna verið hlutuð niður á staðlaða vegghluta Vegagerðarinnar og ætlunin að gera þau aðgengileg fyrir sem flesta. Með þessu verða til myndbönd af þeim vegum sem EuroRAP hefur skoðað í báðar áttir á mjög aðgengilegan hátt.

Þessar myndatökur muna halda áfram og notaðar til samanburðar og við hönnun og úrbætur í framtíðinni

Þessu til viðbótar er vinna í gangi í samstarfi EuroRAP, Umferðarstofu og Loftmynd ehf. við að koma öllum niðurstöðum EuroRAP á netið í aðgengilegu formi ofan á loftmyndum og ásamt upplýsingum um slys á viðkomandi vegi. Helstu niðurstöður EuroRAP, ásamt slysupplýsingum frá Umferðarstofu eru nú fyrir hendi á internetinu á vef FÍB og Umferðarstofu. Slóðin er: www.us.is/slysakort.html

Það jákvæðasta við þetta verkefni er þó það, að nú er hafin markviss vinna við að greina vegakerfið með EuroRAP og þar með getum við greint betur hvað þarf að laga og forgangsraða um markvissar úrbætur. EuroRAP gengur út á að greina vandann áður en slys eiga sér stað og gera nauðsynlegar lagfæringar kerfisbundið og markviss.

Þá er einnig að hefjast nýtt verkefni EuroTAP, sem er hliðstæð úttekt á veggöngum á Evrópuvísu. Nú þegar hafa 150 jarðgöng verið tekin út í Evrópu og ætlunin að taka til skoðunar 26 veggöng til viðbótar á þessu ári. Þar með verða ein veggöng á Íslandi og fór úttekt á Hvalfjarðargöngum fram nú í vor. Niðurstöður á EuroTAP úttektinni verða birtar innan tíðar.

Til að ná verulegum árangri til öruggari umferðar þarf að hafa þrennt að leiðarljósi. Öruggir bílar, öruggir vegir og örugg hegðun ökumanna. Þessi þrenna sem er sameiginleg ábyrgð allra þeirra sem að umferðarmálum og þátttöku í umferðinni koma.

Ætlun fyrir árið 2008 hefur nú verið uppfyllt. Samkvæmt henni var ætlunin að mæla rúmlega 1.100 km. til viðbótar. Þar með yrðu um 3.600 km. af helstu vegum á landinu gæðaprófaðir. Um var að ræða alla helstu vegi og nánast eingöngu bundið slitlag.

Þar með er Ísland fyrsta landið í EuroRAP verkefniinu til að ljúka yfirferð á vegakerfi sínu. Vegirnir sem skoðaðir hafa verið á þessu ári - 2008 sjást á yfirliti á blaðsíðu 18.



EuroRAP bifreiðin - Mercedes B 200

-hentar verkefninu afar vel



ASKJA



Vátryggingafélag Íslands hf.



Skoðunarbíllinn, bíll EuroRAP á Íslandi er af gerðinni Mercedes Benz B. Það var bifreiðaumboðið Askja sem útvegaði bíllinn en kaup hans og rekstur er hvorutveggja kostað af íslenskum fyrirtækjum sem gera sér fulla grein fyrir mikilvægi þessa verkefnis.

Auk Öskju eru þessi kostunarfyrirtæki EuroRAP bílsins Goodyear á Íslandi, Lýsing hf, N1, Vátryggingafélag Íslands – VÍS og Samskip.

Bíllinn er afar vel fallinn til þess að skoða íslenska vegi. Hann er fremur hábyggður, í honum er tvöfalt gólf þar sem ýmsum búnaði er komið fyrir og tekur hann því ekki upp rými í farþegarýminu.

Meðal búnaðar í milligólfi bílsins má nefna er ýmis rafbúnaður eins og spennubreytir sem breytir 12 volta jafnstraumi í rafkerfi bílsins í 240 volta riðstraum sem síðan knýr tölvur og tölvutengdan búnað. Af öðrum tæknibúnaði bílsins má nefna ljósmynda- og kvikmyndavél, nákvæmt GPS staðsetningarkerfi sem staðsetur allar mælingar og aðgerðir með mikilli nákvæmni. Nákvæman vegalengdamæli og hraðamæli, G-mæli sem mælir alla krafta sem virka á bíllinn, t.d. í beygjum, við hröðun og hemlun, í hliðarhalla o.s.frv.

Allur þessi búnaður hefur sjálfvirk samskipti við rannsóknatölvu bílsins. Í henni er að finna

allan vegagrunn Vegagerðarinnar en tölvan sér síðan jafnharðan og vegaskoðun fer fram, til þess að allar upplýsingar frá skoðunarmanni og frá myndavélum og staðsetningartækjum fara inn á réttan stað í vegagrunninum. Úr þessu verður þá til heildstæð mynd af ástandi vegarins sem skoðaður er, hvað það er sem er gott við veginn, og hvað það er sem færa mætti til betri vegar.

Það er mikilvægur kostur bílsins hve skoðunarmaður og myndatökuvélar sitja hátt og hafa gott útsýni yfir veginn sem skoðaður er hverju sinni. Bíllinn er rækilega merktur með áberandi gulum lit. Þá eru á honum gul blikkandi vinnuljós, því að nauðsynlegt er að bíllinn sé áberandi því að mælingar fara fram í almennt umferð.



Peir sem unnu verkið.

- Undirbúningur:**
 - ✓ Anders Suo
 - ✓ Bengt Djuvfeld
 - ✓ Ólafur Guðmundsson
 - ✓ Runólfur Ólafsson
- Tæknivinna & myndvinnsla:**
 - ✓ Julian G. Benkov
 - ✓ Ólafur Guðmundsson
- Skoðun:**
 - ✓ Anders Suo
 - ✓ Sofia Blomgren
 - ✓ Ólafur Guðmundsson
- Gagnavinnsla & kort:**
 - ✓ Anders Suo
 - ✓ Ólafur Guðmundsson
- Gerð skýrslu:**
 - ✓ Ólafur Guðmundsson
 - ✓ Stefán Ásgrímsson
- Ráðgjöf:**
 - ✓ John Dawson
 - ✓ Brenda King
 - ✓ Dr. Joanna Hill
 - ✓ Dr. Steve Lawson
 - ✓ Anders Suo
- Ökumenn:**
 - ✓ Anders Suo
 - ✓ Björgvin Ólafsson
 - ✓ Julian G. Benkov
 - ✓ Runólfur Ólafsson
 - ✓ Sigrún Konráðsdóttir
 - ✓ Sindri Fannar Sigbjörnsson



Hvað þýða skýringarnar á töflunum?

Legend

- Safety zone
- sideareaobjects
- Barrier
- Barrier, not CEN approved
- Cut
- Safety zone, point 0-3
- Safety zone, point 3-7
- Safety zone, point 7-10
- Safety zone, stretch 0-3
- Safety zone, stretch 3-7
- Safety zone, stretch 7-10
- Safety zone, stretch > 10
- Settlement
- Slope 1:2
- Slope 1:3

Road Protection score

- ★★★★★
- ★★★★
- ★★★
- ★★
- ★
- Road work

Legend

- Intersection types
- Access
- Crossroads
- Merging, long slip roads
- Merging, no slip road
- Roundabout
- Signalised junction
- T-junction
- T-junction; with left turn lane

Enska	Íslenska.
Safety zone - Side area objects.	Öryggissvæði - Hlutir við vegi.
Barrier	Vegrið
Barrier not CEN	Ósamþykkt vegrið
Cut	Bakki
Safety zone, point 0-3	Öryggissvæði, hlutur 0-3
Safety zone, point 3-7	Öryggissvæði, hlutur 3-7
Safety zone, point 7-10	Öryggissvæði, hlutur 7-10
Safety zone, stretch 0-3	Öryggissvæði, spotti 0-3
Safety zone, stretch 3-7	Öryggissvæði, spotti 3-7
Safety zone, stretch 7-10	Öryggissvæði, spotti 7-10
Safety zone, stretch >10	Öryggissvæði, spotti >10
Settlement	Þéttbýli
Slope 1:2	Flái 1:2
Slope 1:3	Flái 1:3
Intersection type.	Gerð gatnamóta.
Access	Slóði
Crossroads	Gatnamót
Crossroads with left turn lane	Gatnamót, með vinstri beygjurein
Merging, long slip roads	Samruni, löng aðrein
Merging, no slip roads	Samruni, engin aðrein
Roundabout	Hringtorg
Signalised junction	Ljósastýrt gatnamót
T-junction	T-gatnamót
T-junction, with left turn lane.	T-gatnamót, með vinstri beygjurein

Niðurstöður EuroRAP skoðunar 2006 - 2008

Þegar EuroRAP verkefnið hófst á Íslandi áttu margir von á því að íslenska vegakerfið fengi hraklega útreið. Segja má að svo sé þó ekki. Vissulega koma fram mörg atriði og margir staðir þar sem úrbóta er þörf, en einnig eru langir kaflar, þar sem umhverfi vega er með besta móti og engra eða lítilla aðgerða er þörf.

Útkoman úr EuroRAP úttektinni er sett fram á tvennan hátt. Um er að ræða svokölluð áhættukort RRM (Risk rate map), sem eru byggð á slysaögu yfir ákveðið tímabil á hvern veghluta og reiknað inn lengd vegkaflans og umferðarmagn. Þessi kort er nú verið að gefa út fyrir alla Evrópu, og þá lögð aðaláhersla á grunn vegakerfi álfunar, þ.e. svo kallað TERN vegi, (Trans European Road Network). Hinn flokkurinn eru öryggisúttekt vega RPS (Road Protection Score). Þetta er sá hluti EuroRAP á Íslandi, sem mest áhersla hefur verið lögð á. Vegirnir og umhverfi þeirra er skoðað og lagt mat á það hversu vel vegurinn og umhverfi hans tekur við vegfarendum eigi slysa eða óhapp sér stað. Öryggisúttektin (RPS) er sett fram á tvennan hátt. Í fyrsta lagi eru kort af 4 mismunandi gerðum. Fyrst kemur stjórnugjöf yfir heildina, þar sem allir þættir eru vegnir saman. Þá kemur stjórnugjöf fyrir hliðarsvæði vega báðum megin. Meðfylgjandi hliðarsvæðunum

er kort sem sýnir allar gerðir skráningar vegna hliða veganna. Að lokum er kort yfir stjórnugjöf vegna gatnamóta og þá kort með gerðum gatnamóta til viðbótar. Í öðru lagið eru töflur fyrir hvern veg fyrir sig. Töflurnar eru skiptar niður á veghluta vegagerðarinnar, þar sem lengd hvers hluta og umferðarmagn eru tilgreind. Töflurnar sýna síðan nákvæma einkunnargjöf og þá liti sem viðkomandi kafla fær á kortunum. Í fyrsta dálkinum er heildarniðurstaðan, því næst koma vinstri og hægri hlið vegarins, þá einkunnargjöf vegamóta og síðast miðjuskíptingar. Einkunnargjöfin er þannig að ein stjarna er með einkunnargjöfinni frá 0 upp í 1,500. Tvær stjörnur eru 1,501 í 2,500. Þrjár stjörnur eru frá 2,501 til 3,500 og fjórar stjörnur 3,501 og yfir. Eitt af þeim atriðum sem metið er í EuroRAP úttektinni er miðjuskípting vega. Á Íslandi er það atriði fljótafgreitt. Aðgreining gagnstæðra akstursstefna er svo gott sem engin. Einungis Reykjanesbrautin, Vesturlandsvegur að Mosfellsbæ og víraleiðarinn í Svínahrauni koma fram á kortinu yfir miðjuskíptingu. Niðurstaðan varðandi miðjuskíptingu er því 2 stjörnur fyrir allt vegakerfið, nema áðurnefnda kafla, sem fá 3 til 4 stjörnur. Í því sambandi er rétt að hafa í huga, að einungs á Vesturlandsvegi er um að ræða heila veghluta með miðjuskíptingu og því fær sá hluti 4 stjörnur. Á Reykjanesbraut var tvöföldun ekki lokið á heilum veghlutum og því fá þeir kaflar 3 stjörnur. Sama á við í Svínahrauni, þar sem víraleiðarinn nær ekki heilum veghluta. Allir þessir kaflar fengju 4 stjörnur væri því lokið. (Sjá kort á bls.58-59). Þegar allir þættir eru teknir saman er nið-



Ólafur Kr. Guðmundsson verkefnisstjóri EuroRAP á Íslandi.

urstaðan sú, að 0,3% af vegunum fengu 4 stjörnur, 72,15% fengu 3 stjörnur og 27,56% 2 stjörnur. Einungis 0,04% af þeim sem skoðaðir hafa verið fékk 1 stjörnu í heildina, en talsvert er af einnar stjörnu köflum þegar hliðar vega eru skoðaðar sérstaklega. Þess ber að geta, að kaflinn sem fékk 4 stjörnur 0,25% af heildinni, fær þá einkunn vegna þess, að um er að ræða heilan veghluta með 50 km. hámarkshraða. Þetta er hluti af vegi 36, frá Þjónustumiðstöðinni á Þingvöllum, gegnum Þjóðgarðinn að Gjábackavegi. Nú þegar 3,600 km. af íslenska vegakerfinu hafa verið skoðaðar, þá fer að myndast heildstæð mynd af því sem miður fer og helst þarf að bæta. Þegar þau atriði eru dregin saman þá eru nokkur atriði sem skera sig úr, bæði jákvæð og neikvæð.



Jákvæð atriði

Af jákvæðum atriðum verður fyrst að nefna það, sem sumum þykir miður, en þegar um er að ræða öryggi umhverfis vega, þá er það okkar mesta gæfa. Það er skógleysið. Hér eru ekki tré við vegi.

Þegar við berum niðurstöðurnar á Íslandi saman við önnur lönd með hliðstæða vegi, þá er aðalvandamálið þar nálægð trjáa við vegi, enda má rekja fjölda alvarlegra slysa í Evrópu til þess. Í Þýskalandi eru um 600 banaslys á ári vegna áreksturs við tré og um 500 á Bretlands-eyjum.

Mjög víða eru melar, móar og slétt tún meðfram vegum svo kílómetrum skiptir. Í þeim tilfellum eru mjög góð öryggissvæði meðfram vegunum, að því gefnu að hæð fram af þeim sé lítil og fláar ekki of brattir.

Það er alveg óhætt að segja, að EuroRAP verkefninu hefur verið afar vel tekið á Íslandi, meira segja svo vel, að þess er getið á alþjóðafundum EuroRAP. Nú þegar hefur Vegagerðin hafið lagfæringar á ýmsu sem fram hefur komið í EuroRAP úttektunum. Sem dæmi um það má nefna lengingu vegriða og hreinsun grjóts við vegkanta. Uppsetning nýrra vegriða er einnig hafin og notkun á árekstravænum staurum undir skiltum o.fl.

Í ljós kom einnig, að ljósastaurarnir við t.d. Reykjanesbrautina voru ekki með viðurkenn-

ingar samkvæmt evrópustöðlum. Vinna við að laga það er í fullum gangi. Þá má einnig nefna að nýframkvæmdir hafa tekið mið af því sem EuroRAP hefur til viðmiðunar og má í því sambandi nefna nýjan veg í Norðurárdal upp á Öxnadalshéiði og veginn frá Sauðárkróki upp á Þverárfjall, nýjan veg í Hrótafirði, seinni hluta tvöföldunar Reykjanesbrautar o.fl. Allir þessir vegir eru með mun betri frágang á fláum og

öryggissvæðum auk þess að víraleiðari er settur þar sem hátt fall er fram af vegunum.

Það sem skiptir e.t.v. mestu máli, er að EuroRAP skoðunin á Íslandi hefur vakið upp umræðu og nýja nálgun á öryggi í umhverfi vega, nokkuð sem ekki hefur verið nægilega hugað að. Með þessari aðferð eru vankantarnir skráðir og greindir og þær upplýsingar má svo nota til forgangsroðunar úrbóta.

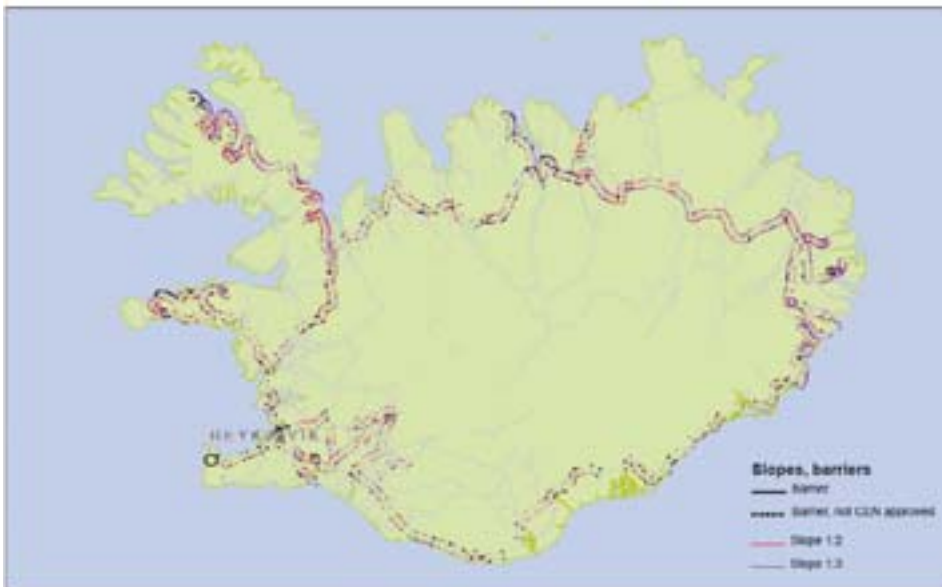


Kolgrafarfarðarbrú. Nýlegt vegamannvirki og frágangur til fyrirmyndar

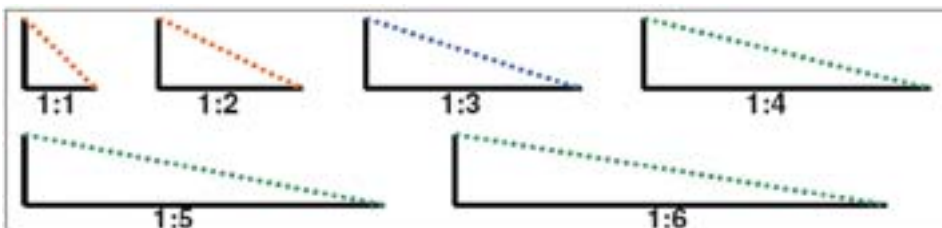


EuroRAP

Slopes and barriers



Kort yfir fláa og fall fram af vegum á þeim 2450 km. sem skoðaðir hafa verið.



Neikvæð atriði

Þegar dregið er saman það sem miður er kemur hátt fall fram af vegum fyrst í hugann. Þetta háa fall fram af íslenskum vegum á sér fyrst og fremst tvær skýringar. Í fyrsta lagi landfræðilegar, lega vegarins og skortur á vegriðum og hinsvegar hversu háir margir vegir eru byggðir upp úr landinu vegna varna gegn snjósöfnun. Þessu fylgir síðan sú staðreynd að vegfláar eru alltof brattir.

Fall fram af vegum er greint á tvennan hátt í EuroRAP. Í fyrsta lagi er viðmiðunin fall meira en 1.5 metrar og flái innan við 1:2. Þegar fláinn er greindur er miðað við 1 meter niður fyrir hverja 2 metra út frá veginum. Hin viðmiðunin er fall meira en 5 metrar með fláa innan við 1:3.

Vegfláar hérlendis eru því miður oft innan við þær viðmiðanir sem notast á við. Talsvert er um mjög krappa fláa, jafnvel 1:1 eða minna.

Mjög algengt er, sérstaklega á eldri vegum að fláinn sé 1:2 en á yngri vegum kringum 1:3.

Viðmiðunin um örugga vegfláa er 1:4 eða meira. Svíar miða t.d. við, að sé vegflái minni en 1:4 þá eru sett vegrið í kanta.

Á þeim 2.450 km. sem búið er að skoða kemur eftirfarandi í ljós varðandi fall fram af vegum. Veghliðar samtals eru 4.900 km. Fall meira en 1,5<1:2 eru samtals 383 km., eða 7,88%. Fall meira en 5>1:3 eru 720 km. eða 14,8%. Vegrið meðfram þessum sömu vegum mælast ekki nema 82,6 km. eða 0,23% og eru þá öll vegrið við brýr meðtalin. Er að vinna nýjar tölur....

Á mjög mörgum stöðum er líka verulega hátt fall fram af vegum, svo skiptir tugum metra. Þá er líka mjög algengt að fall ofan í vötn eða sjó séu óvarin, sem og stórgrýti og klettur meðfram vegum. Ef tala á um eitt atriði öðrum fremur sem þyrfti að bæta á íslenska vegakerfinu þá er það þetta. Vissulega er um gríðarlega framkvæmd að ræða, en sé farið í aðgerðir skipulega og þar sem þörfin er mest, má ná fram árangri fljótt.

Vegrið við hættur á íslenska vegakerfinu eru alltof fá og þar sem þau eru þá reynast þau of stutt. Þetta á sérstaklega við um brýr og ræsi. Vegriðin byrja yfirleitt ekki fyrr en alveg við brúna, þannig að það er auðveld leið framhjá þeim ofan í hættuna. Þetta gerir það að verkum að vegriðin koma ekki að gagni við að verja viðkomandi hættu. Oft á tíðum gerist það einnig að endafrágangur vegriðanna virkar sem stýring upp á vegriðið og síðan framaf.

Annað séríslenskt atriði eru skurðir meðfram vegum. Á mjög mörgum stöðum, sérstaklega á landbúnaðarsvæðum, eru skurðir meðfram vegum og oft á tíðum með djúpu vatni. Þegar hætta af slíku er metin í EuroRAP er fjarlægðin frá vegbrún að skurði metin miðað við eftirfarandi viðmiðun. 0-3 metrar, 4-7 metrar, 7-10 metrar og meira en 10 metrar. Þessi svæði eru kölluð öryggissvæði vegarins. Sama viðmið er einnig notað gagnvart öðrum hættum meðfram vegum eins og hrauni, staurum, grjóti, vatni o.s.frv.

Fjöldi gatnamóta og heimreiða inn á þjóðvegi með 90 km. hámarkshraða er á mörgum stöðum gífurlegur. Mestur er fjöldinn í grend við þéttbýlissvæðin á Suðvesturlandi og kringum Eyjafjörð. Þetta kemur niður á heildarstjörnugjöf viðkomandi vega. Sama á við um fjölda vega á Suðurlandi. Síðan eru önnur svæði eins og á Norðausturlandi, Suðausturlandi og á Vestfjörðum þar sem gatnamót eru svo fá að vegirnir fá 4 stjörnur fyrir gatnamót. Sem dæmi má nefna, að á leiðinni frá Reykjavík til Selfoss eru uþb. 75 gatnamót, flest heimreiðar eða T gatnamót. Nánast engin þeirra eru með aðrein eða frárein og einungis vinstribeygju vasi á 3 stöðum. Hringtorg og mislæg gatnamót eru einungis 5 á þessari leið.

Breiddir vega er nokkuð sem ekki hefur áhrif á einkunnargjöfina í EuroRAP við þessa yfirferð. Breiddir vega, yfirborð, slit og merkingar verður bætt við í næstu yfirferð.

Þó verður ekki hjá því komist að nefna það atriði hér, því að breiddir vega skipta gríðarlega miklu máli. Þrátt fyrir að breiddir væri ekki mældar sérstaklega nú, þá var málbandi bruggðið á veginum hér og þar.

Hér með fylgir tafla yfir þær mælingar á hringveginum. Eins og þar sést, eru einungis 2 staðir þar sem breiddin var viðunandi, þ.e. heildarbreidd meira en 7 metrar. Á alltof mörgum stöðum er breiddin óviðunandi. Nákvæm mæling á breiddum vega er nú í vinnslu hjá Vegagerðinni.



Vegur 1 - Hringvegurinn.

Lokið er að taka út hringveginn. Samtals eru 1.321 km. sem skoðaðir voru. Ekki eru þar með þeir hlutar hringvegarins sem liggja í gegnum þéttbýli, eins og á Hellu, Selfossi, Borgarnesi, Akureyri og Egilsstöðum. Nánast allur hringvegurinn er nú að verða með bundnu slitlagi. Einungis fáir kaflar á Norðaustur og Austurlandi eru ennþá malarvegur. Einbreiðum brúm fer einnig ört fækkandi, en þess verður að geta að slík fyrirbyggðir eru ekki tilgreind í skilgreiningum EuroRAP, þannig að þær hafa ekki sérstök áhrif.

Í heildina tekið kemur hringvegurinn nokkuð vel út í stjörnujöf EuroRAP. 1.073 km. fá 3 stjörnur í heildarstig, eða 81.23%. Rautt, eða 2 stjörnur fá 248 km. eða 18.76%. Einungis 780 metra kaflar frá Þykkvabæjarvegi að Hellu fær 4 stjörnur, en þar er hámarkshraði 50 km/klst., sem skýrir það. Enginn kaflar fær 1 stjörnu í heildar stig. Þeir kaflar sem lakast koma út á hringveginum eru frá Akureyri og út

austanverðan Eyjafjörð. Þeir veghlutar eru P9 – Q0 og Q1. Báðir kaflarnir við enda Hvalfjarðarganga koma einnig illa út, en þar er um mjög stutta búta að ræða, eða nokkur hundruð metra, sem þó eru með háu falli, staurum o.fl. sem orsakar slaka útkomu. Allt eru þetta kaflar með talsverðu umferðarmagni, eða yfir 2000 bíla á sólahring að meðaltali. (ÁDU). Sá kaflar með mesta umferðarmagnið og slaka útkomu er hluti D6, sem er frá Selfossi að Hveragerði. Ástæða þess er fyrst og fremst slök útkoma gatnamóta.

Bestu hlutinn á Vegi 1 er eins og áðu hefur komið fram við Hellu á Rangárvöllum. Hinsvegar, ef tekið er tillit til umferðarmagns, þá eru það hlutar F2, F3 og F4 sem koma lang best út. Hér er um að ræða “Vesturlandsveg” frá Grafarvogi að Mosfellsbæ. Þar á eftir koma nokkrir veghlutar sem allir eiga það sammerkt að liggja yfir sanda. Þetta er vegurinn um Mýrdalssand.

Vegur 61 – Djúpvegur.

Djúpvegur, eða leiðin úr Hrutafirði til Ísafjarðar og Bolungarvíkur, er annar þeirra vega sem skoðaðir hefur verið og kemur hvað verst út. Samtals er þessi leið 343 km. Rúmlega 40% er með 2 stjörnur og tæp 60% þrjár. Þetta er talsvert undir heildar meðaltalinu. Það eru fyrst og fremst veghliðarnar, flár, hátt fall og grjót í köntum sem orsakar þessa útkomu. Nokkrir kaflar eru með einugis 1 stjörnu og meirihlutinn að eins 2 stjörnur. Á móti kemur að nánast allur vegurinn fær 4 stjörnur fyrir gatnamót, en þau eru mjög fá á þessari leið.



Vegur 41 – Reykjanesbraut.

Það er rétt að taka fram strax, að úttektin á Reykjanesbraut var það fyrsta sem gert var þegar EuroRAP hóf göngu sína á Íslandi. Sú úttekt er því að verða 3 ára gömul. Margt hefur verið lagað frá því að sú úttekt var gerð og tvöföldum mun lengra á veg komin. Það er þó sérstaklega eitt atriði sem hefur fellt Reykjanesbrautina, en það eru ljósastaurarnir. Eftir að úttektin var gerð kom í ljós, að staurarnir hafa ekki verið árekstraprófaðir samkvæmt þeim stöðlum sem Ísland ber að fara eftir um slíka hluti. Þess vegna er niðurstaða EuroRAP að það sé hættulegir hlutir í 0-3 metra fjarlægð frá vegbrúnn alla leiðina frá Hafnarfirði og að Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Á nokkrum stöðum eru þessir staurar báðum

megin. Vegamót á Reykjanesbrautinni fá aftur á móti bestu einkunn nánast alls staðar, nema við Fitjar á gamla hluta vegarins. Niðurstaða Reykjanesbrautar eins og hún var fyrir tæplega 3 árum er 3 stjörnur, nema við Fitjar, þar sem niðurstaðan er 2 stjörnur. Reykjanesbrautin á hins vegar alla möguleika á að verða fyrsti 4 stjörnu vegur á Íslandi, sérstaklega ef vegrið væru sett á veginn og ljósastauramálin leyst. Væri þetta gert mætti hækka hámarkshraðann á Reykjanesbraut í 110 og jafnvel meira en samt halda 4 stjörnu öryggi vegarins, eins og sjá má á meðfylgjandi kortum.



Vegur 85 – Norðausturvegur.

Vegurinn frá Hringveginum við Ljósavatnsskarð að Húsavík er sá vegur sem verst kemur út. Leiðin er samtals 44 km. Einungis 13 km. fá 3 stjörnur, eða 29%. Hinn hluti leiðarinnar eða 31 km. fær 3 stjörnur, eða 71%. Ástæða þessa eru veghliðarnar, sem eru með talsvert af skurðum, hrauni og grjóti meðfram veginum. Nánast allar veghliðar þessa vegar eru með 2 stjörnur. Einungis einn 13 km. kafla öðrum megin fær 3 stjörnur, sem nægja til að lyfta þeim kafla upp. Væri það ekki hefði allur þessi vegur hlotið 2 stjörnur, sá eini sem skoðaður hefur verið hingað til.



Vegur 93 – Norðfjarðarvegur.

Ekki verður hjá því komist að nefna einn nýlegan veg til sögunnar, en það er leiðin frá Egilstöðum til Seyðisfjarðar. Þessi vegur er tæpir 24 km. og fær 3 stjörnur. Það er þú ekki öll sagan, því hann fær 2 stjörnur fyrir allar veghliðar en 4 stjörnur fyrir gatnamót, því þau eru nánast engin. Vegurinn var lagfærður fyrir skömmu og þá byggður mjög hár, og því eru mjög háir kantar og brattir fláar nánast alla leiðina.

Ekki er talin ástæða til að telja alla þá vegi upp hér sem skoðaðir voru við þessa úttekt, en vísað í töflurnar og kortin hér á eftir, sem skýra útkomu þessara vega. Nánar verður fjallað um hvern veg um sig í loka-skýrslu sem gefin verður út eftir fyrstu yfirferð, sem eins og áður segir verður lokið á árinu 2008. Lokaskýrsla fyrstu yfirferðar er að vænta snemma á árinu 2009.

Lokaorð:

Með EuroRAP úttektinni varð einnig til aukaafurð, ef svo má segja, en vídeómyndir eru teknar af öllum vegum þegar úttektin fer fram. Þessi myndbönd er núna verið að hluta niður á staðlaða veghluta Vegagerðarinnar og ætlunin að gera þau aðgengileg fyrir sem flesta. Með þessu verða til myndbönd af þeim vegum sem EuroRAP hefur skoðað í báðar áttir á mjög aðgengilegan hátt. Nú þegar er búið að ganga frá myndum af Hringveginum.

Þessu til viðbótar er vinna í gangi í samstarfi EuroRAP, Umferðarstofu

og Loftmynda ehf. við að koma öllum niðurstöðum EuroRAP á netið í aðgengilegu formi ofan á loftmyndum og ásamt upplýsingum um slys á viðkomandi vegi.“

Það jákvæðasta við þetta verkefni er þó það, að nú er hafin markviss vinna við að greina vegakerfið með EuroRAP og þar með getum við greint betur hvað þarf að laga og forgangsraðað um markvissar úrbætur. EuroRAP gengur út á að greina vandann áður en slys eiga sér stað og gera nauðsynlegar lagfæringar kerfisbundið og markvisst.





Samtals mælt 2006 - 2008



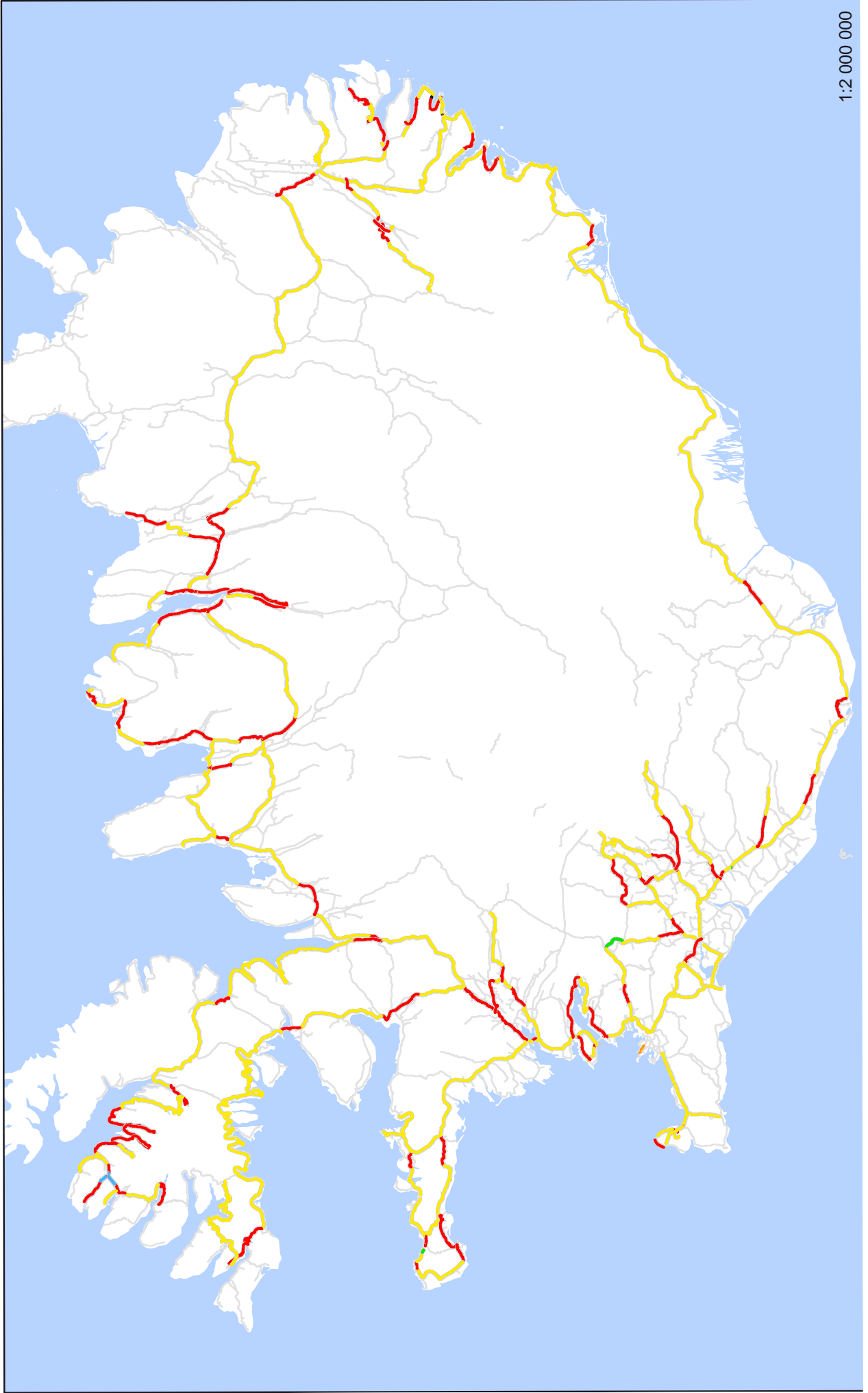
Vegur:	Heiti:	Km:
1	Hringvegur	1.327,34
26	Landvegur	37,08
30	Skeiðavegur	56,01
31	Skálholtsvegur	14,67
32	Þjórsárdalsvegur	50,83
34	Eyrbakkavegur	22,39
35	Biskupstungnabraut	68,55
36	Þingvallavegur	67,57
37	Laugarvatnsvegur	35,32
38	Þorlákshafnarvegur	19,08
39	Þregslavegur	14,80
41	Reykjanesbraut	40,33
43	Grindavíkurvegur	13,30
45	Garðskagavegur	21,32
47	Hvalfjarðarvegur	60,59
50	Borgarfjarðarbraut	49,14
51	Akrafjallsvegur	18,40
54	Snæfellsvegur	185,27
56	Vatnaleið	16,40
58	Stykkishólmsvegur	8,83
60	Vestfjarðavegur - Flókalundur	228,23
60	Vestfjarðavegur - Þingeyri - Ísafj.	44,41
61	Djúpvegur	342,75
62	Barðastrandarvegur	59,81
63	Bíldudalsvegur	62,94
64	Flateyrarvegur	6,80
65	Súgandafjarðarvegur	14,06
74	Skagastrandarvegur	20,04
75	Sauðárkróksbraut	37,98
76	Siglufjarðarvegur	100,99
82	Ólafsfjarðarvegur	48,85
83	Grenivíkurvegur	20,46
85	Norðausturvegur - Húsavík	43,97
92	Norðfjarðarvegur	64,79
93	Seyðisfjarðarvegur	24,24
96	Suðurfjarðarvegur	59,12
261	Fljótshlíðarvegur	17,73
429	Sandgerðisvegur	6,43
518	Hálsasveitarvegur	31,26
574	Útnesvegur	64,57
744	Þverárfjallsvegur	38,99
821	Eyjafjarðarbraut vestri	24,85
829	Eyjafjarðarbraut eystri	27,18
910	Austurleið	42,37
931	Upphéraðsvegur	22,67
933	Fljótisdalsvegur	9,37

Samtals km.

3.592,08



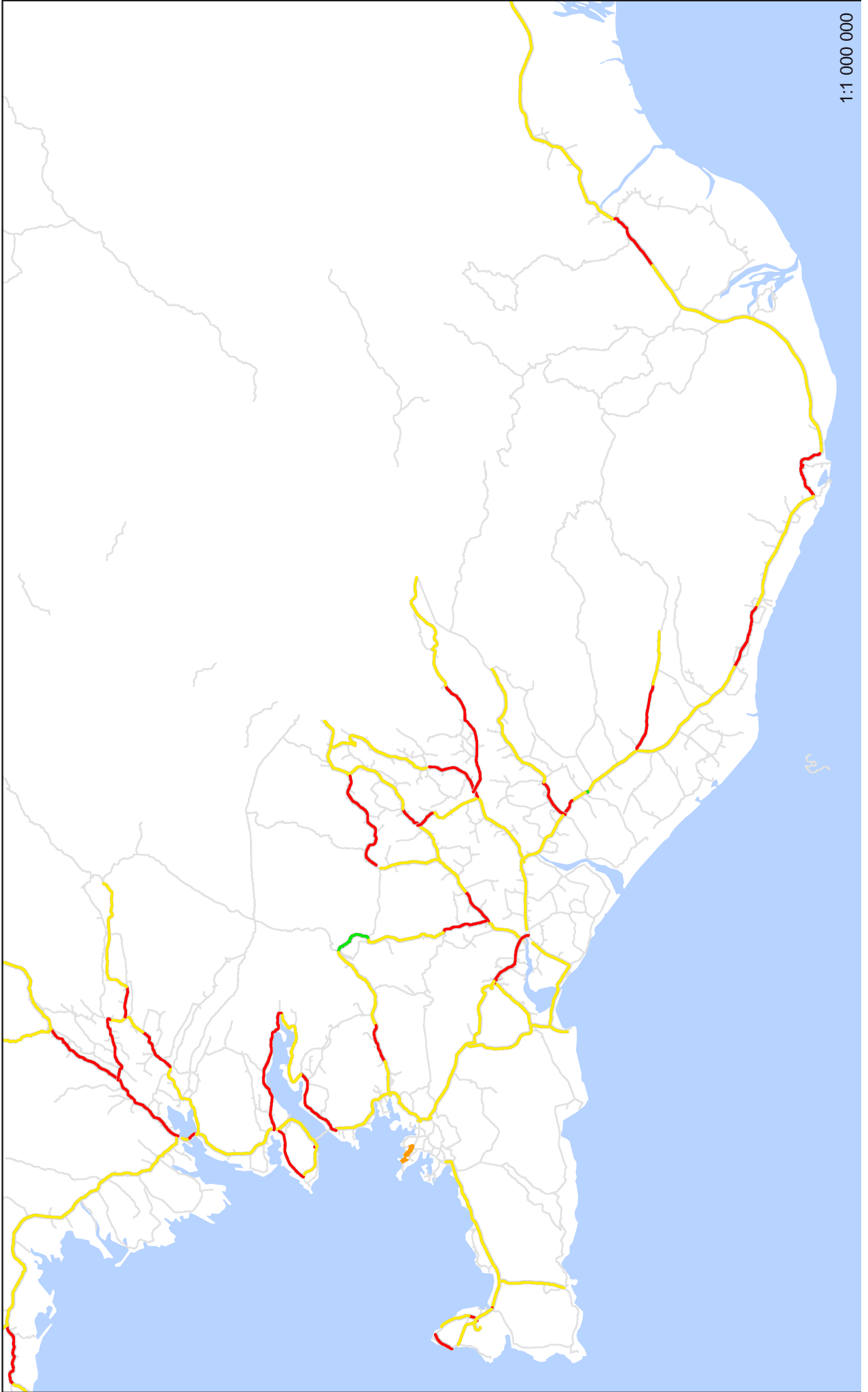
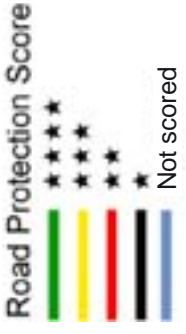
RPS score 2008 Heildarstig





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS score 2008 Heildarstig

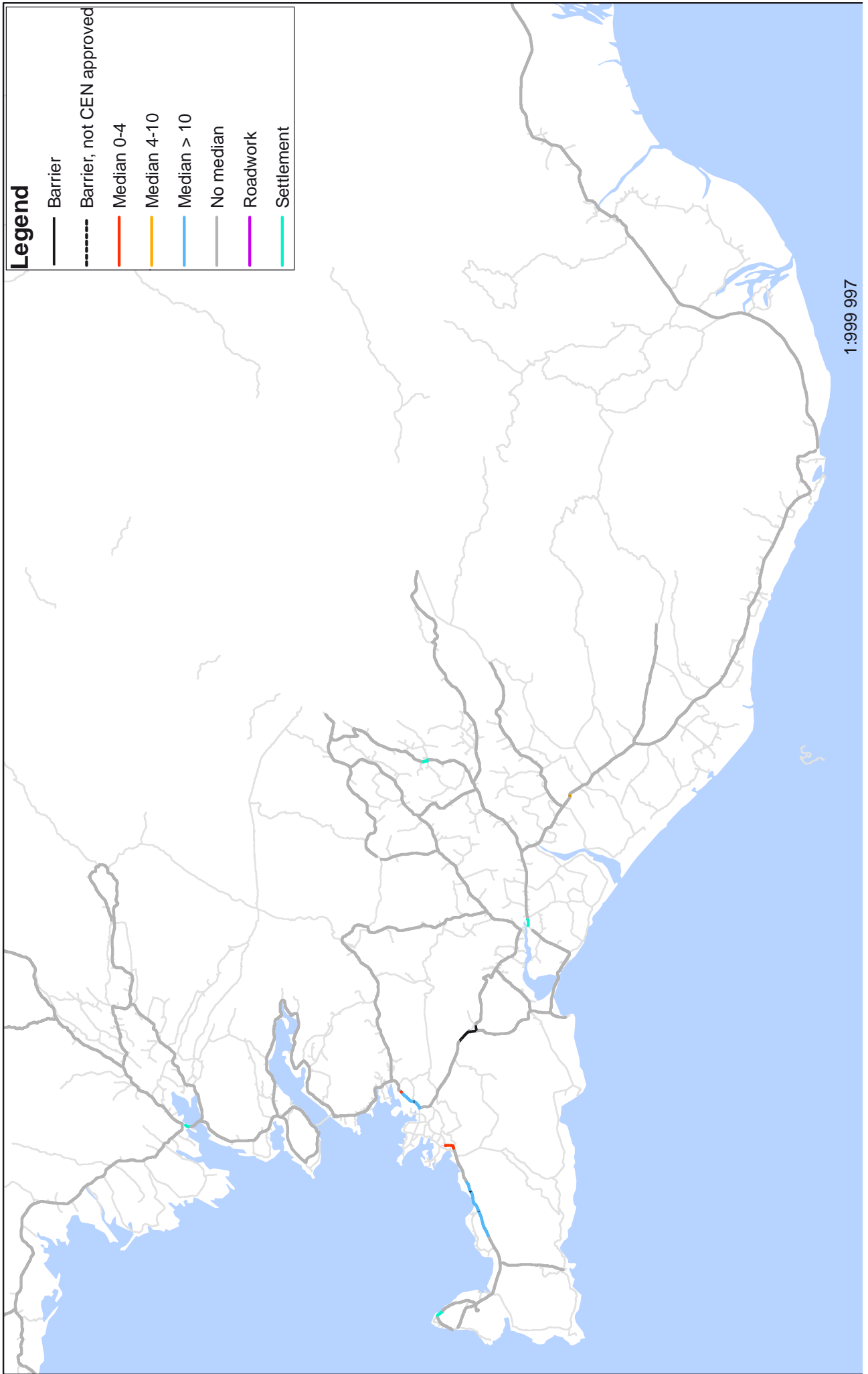


1:1 000 000



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAM

Median safety zone Öryggissvæði miðju

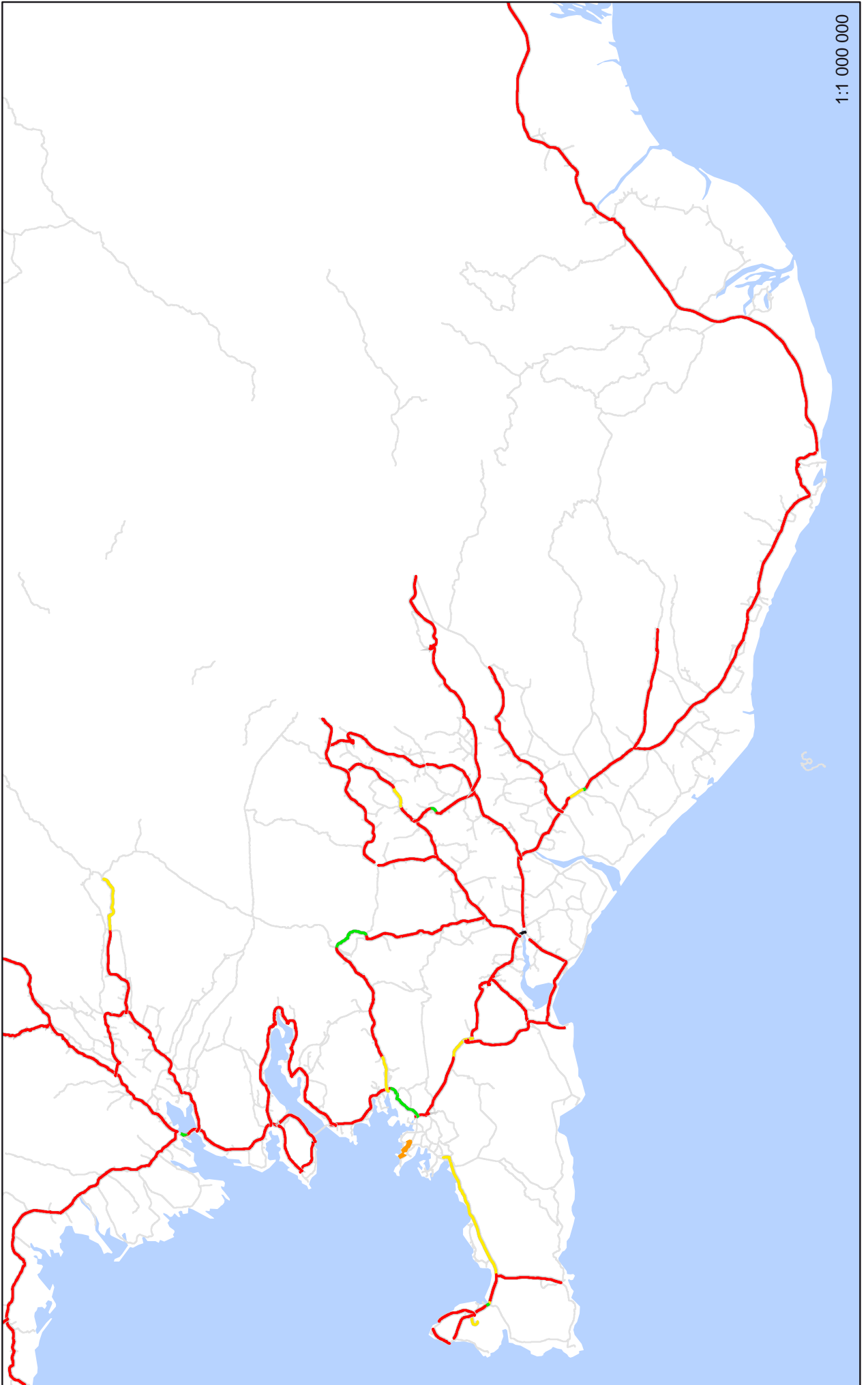
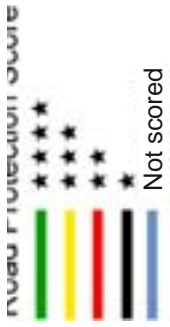




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PERFORMANCE

RPS median score 2008

Stigagjöf miðjuskíptingar



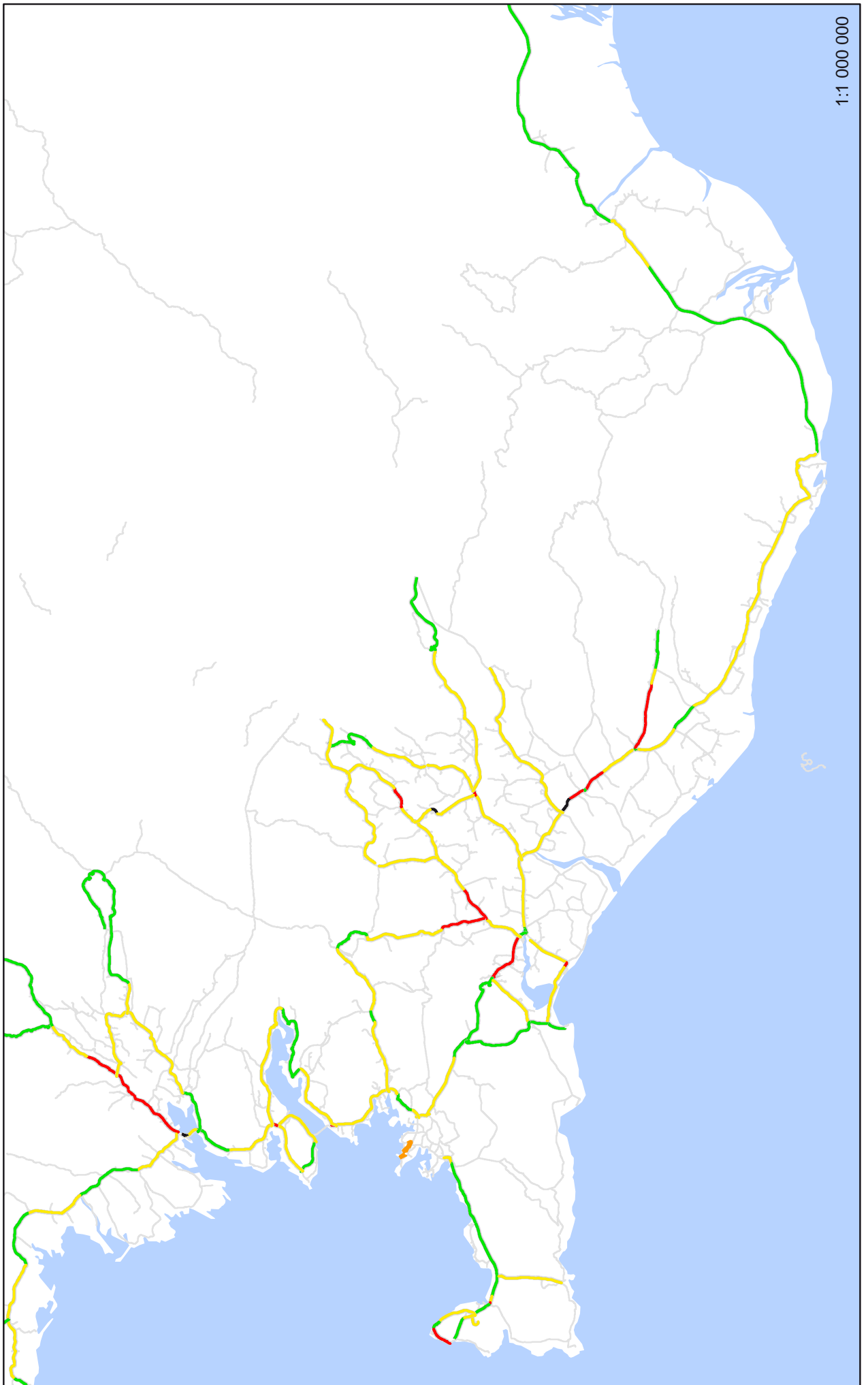
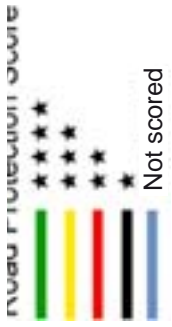
1:1 000 000



EuroRAP
EUROPEAN RIVER ASSESSMENT PROGRAMME

RPS intersection score 2008

Einkun vegamóta

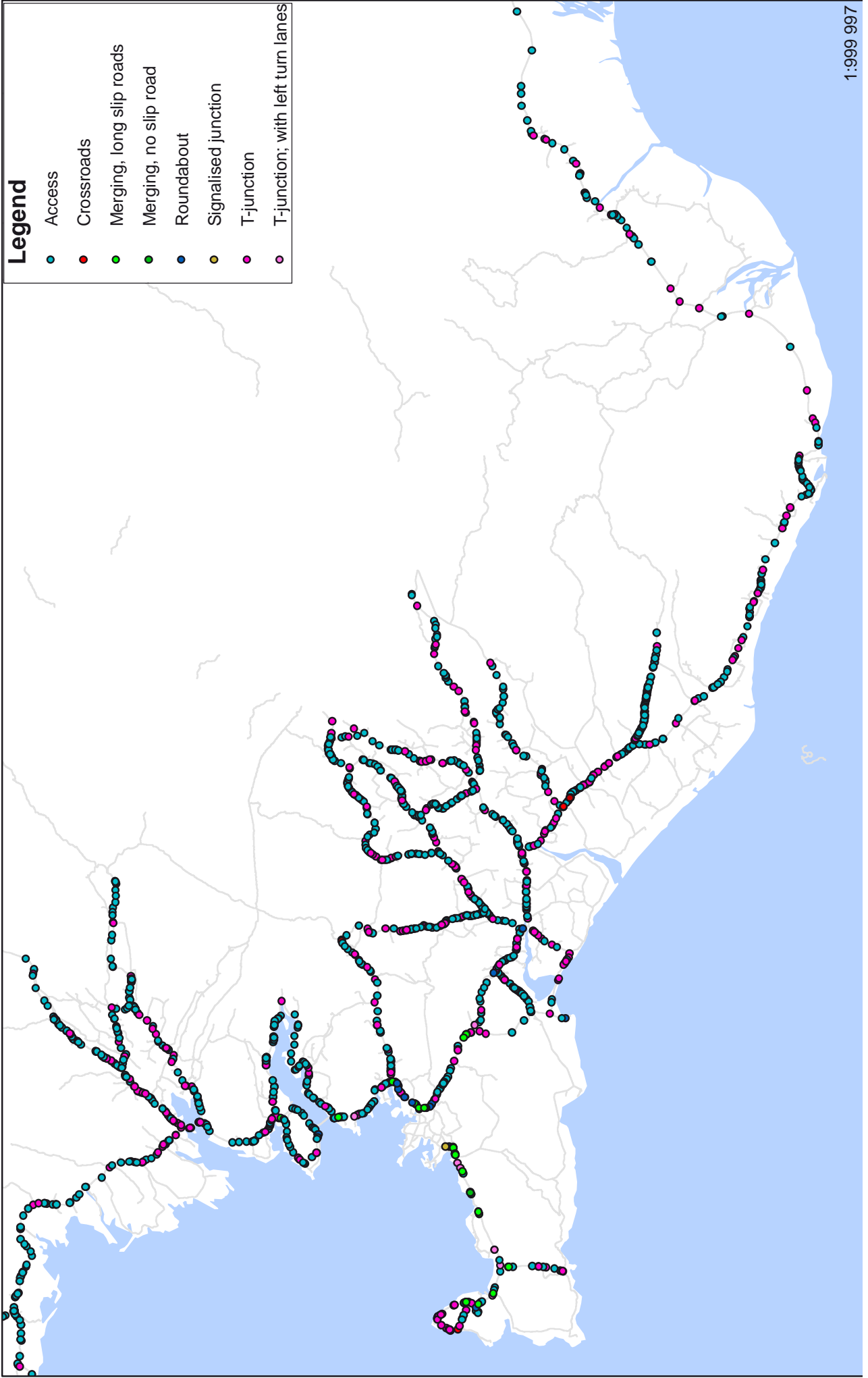


1:1 000 000



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

Intersections Vegamót

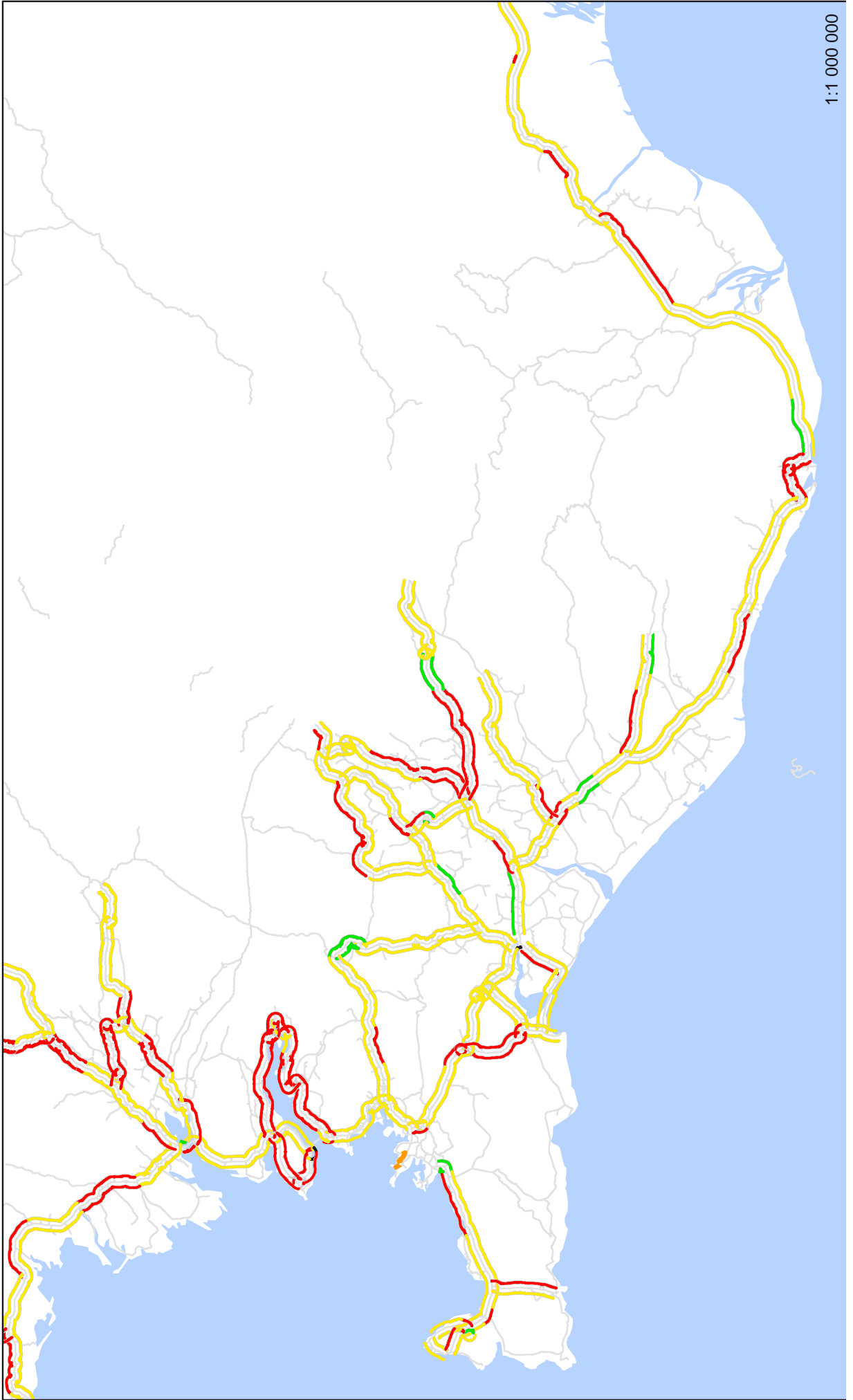
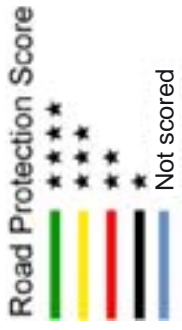




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAM

RPS side area score 2008

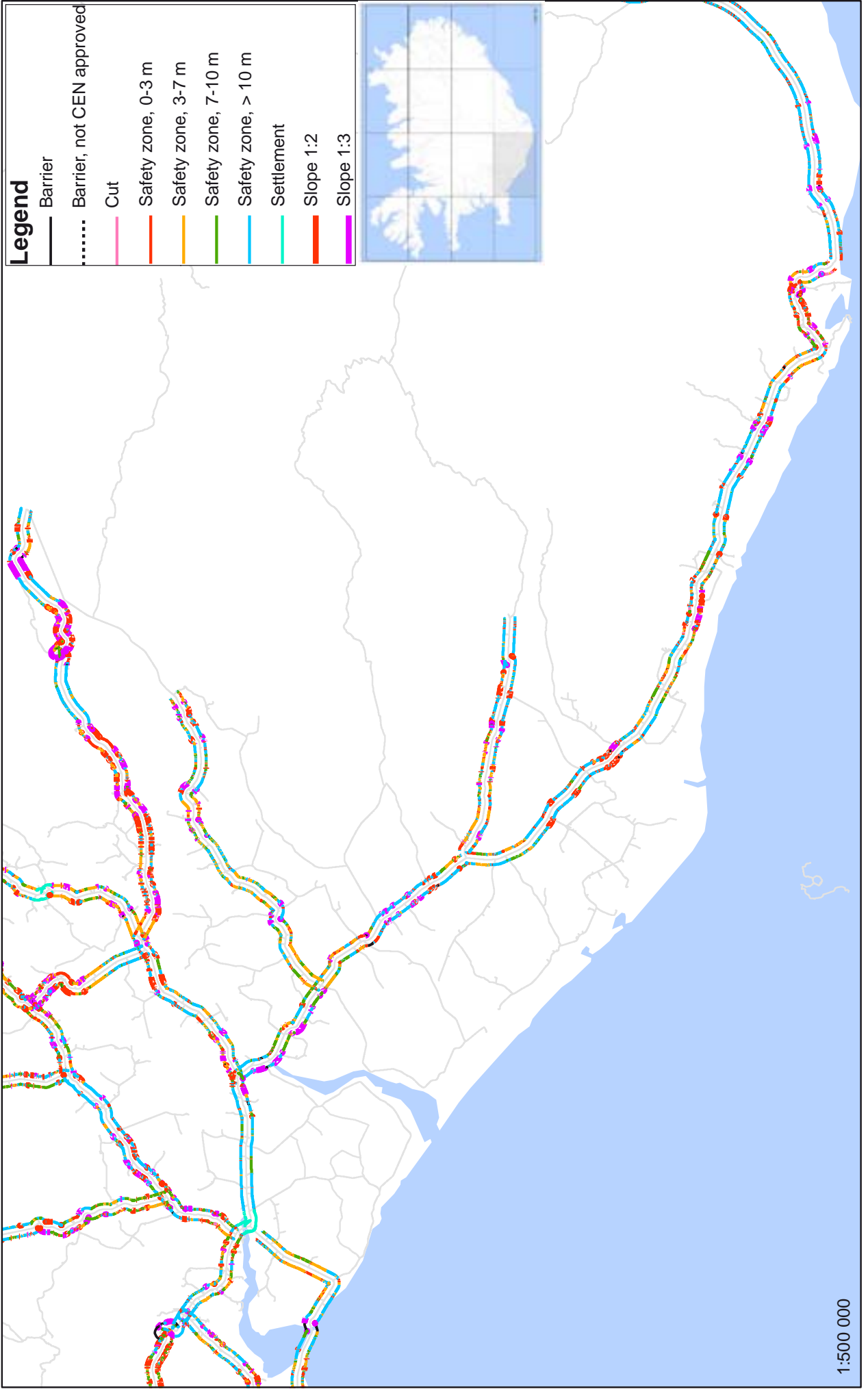
Hliðar vega





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

Side area safety zone Hliðar vega - öryggissvæði

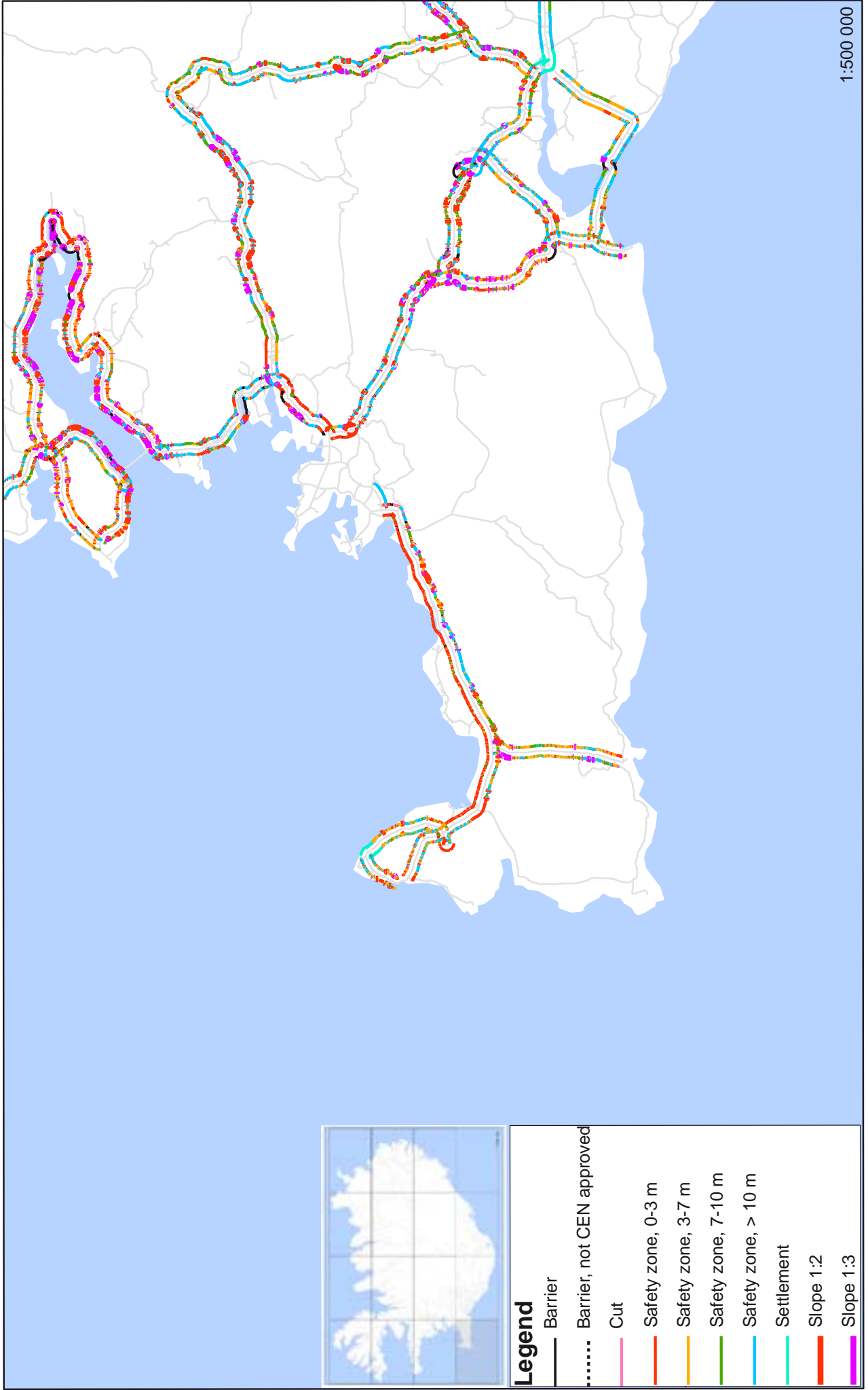




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

Side area safety zone

Hliðar vega - öryggissvæði

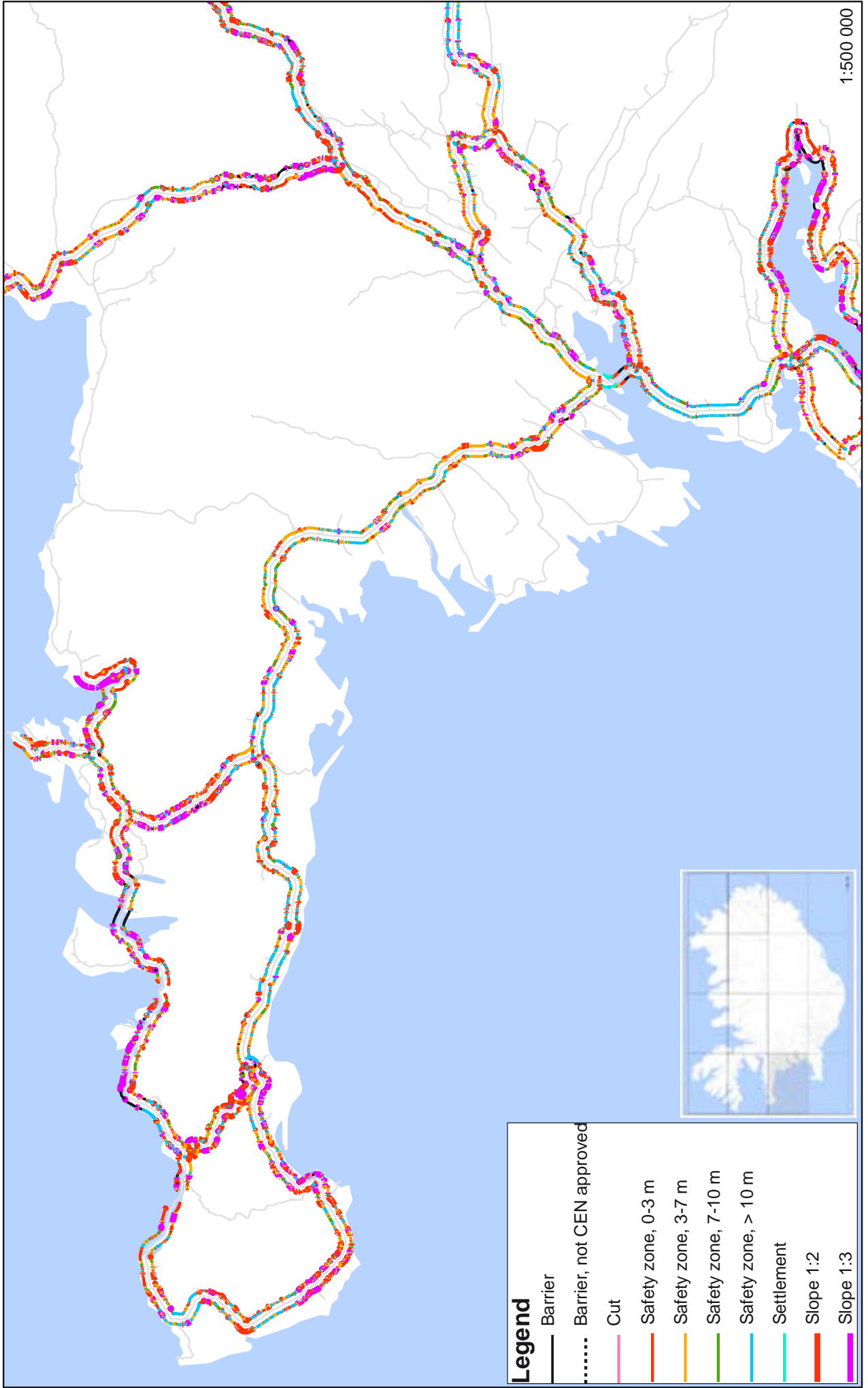




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



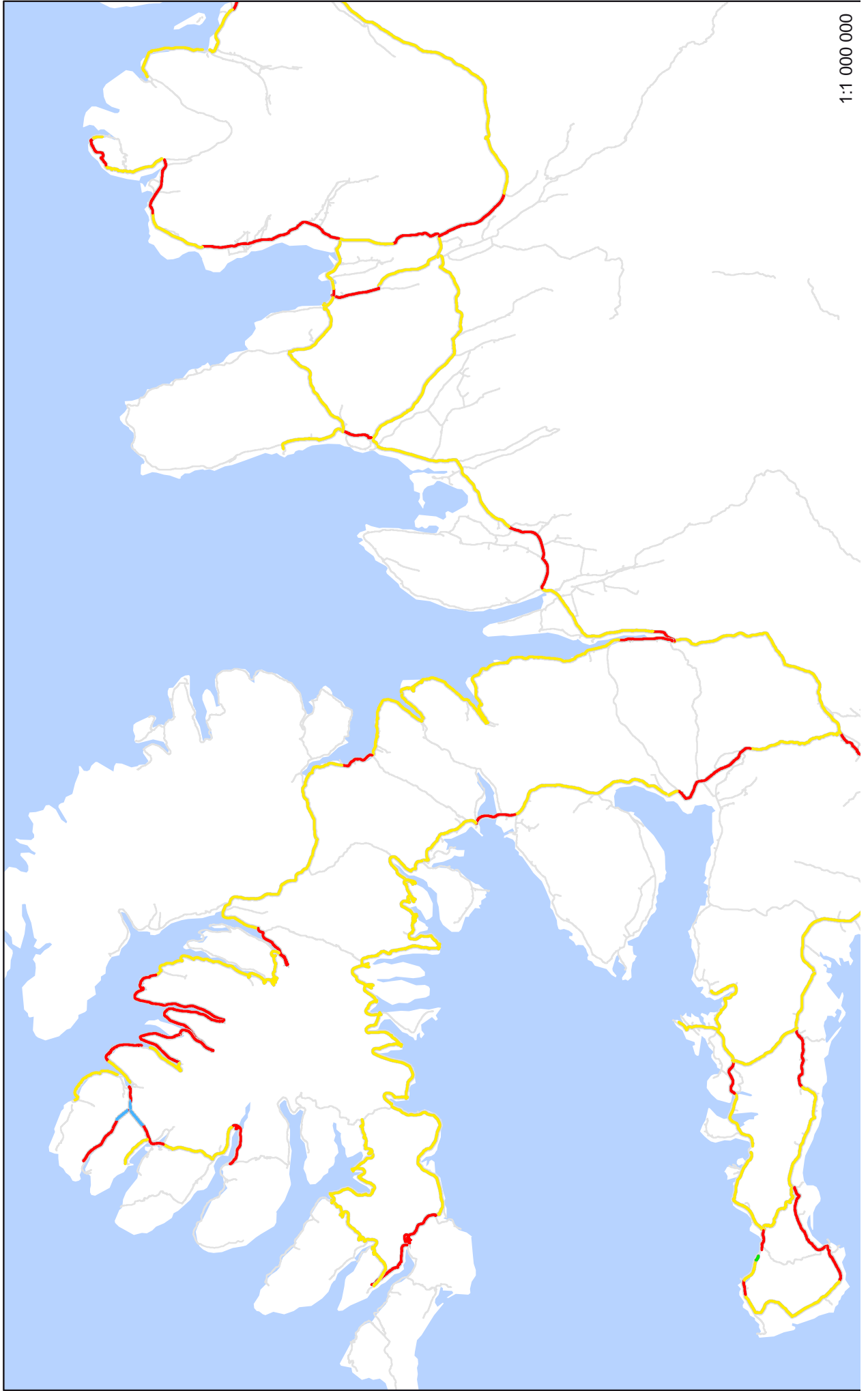
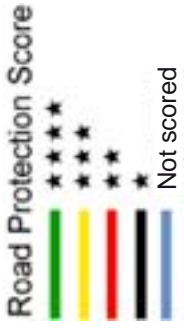
Side area safety zone Hliðar vega - öryggissvæði





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS score 2008 Heildarstig



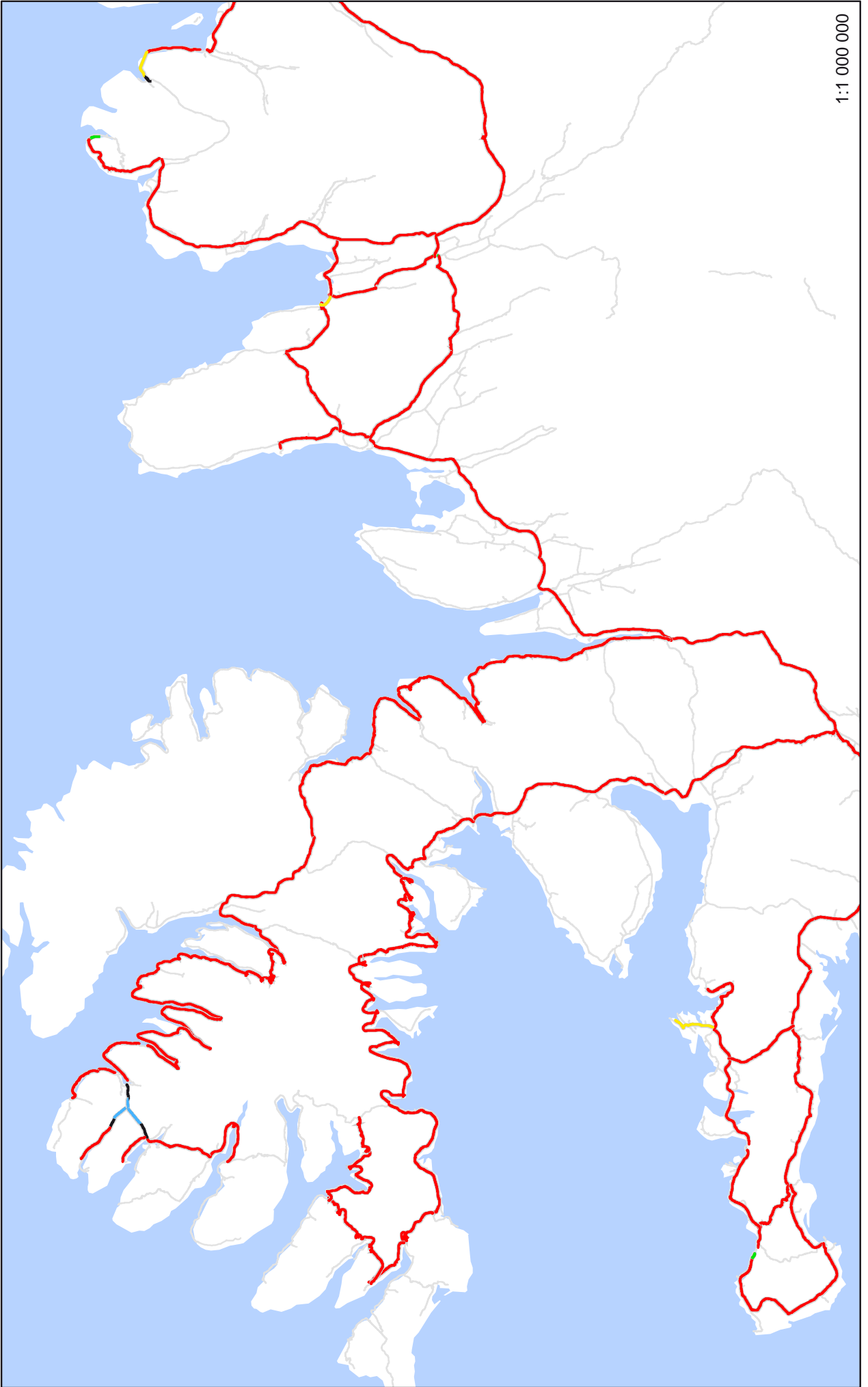
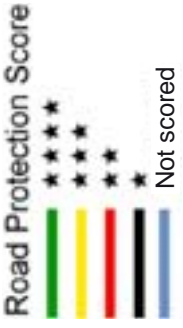
1:1 000 000



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS median score 2008

Stigagjöf miðjuskíptingar



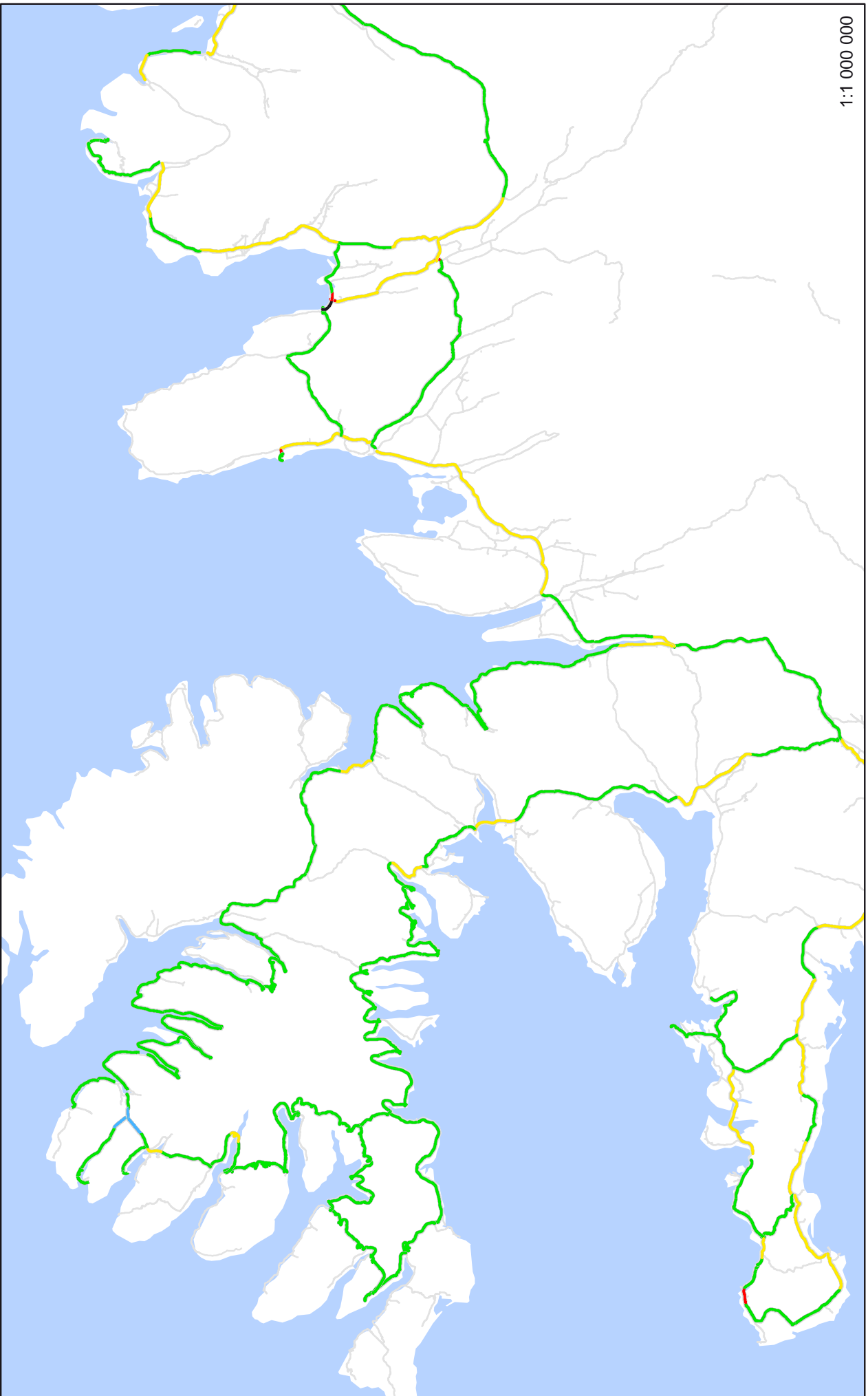
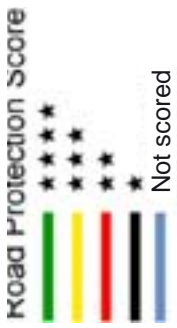
1:1 000 000



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS intersection score 2008

Einkun vegamóta

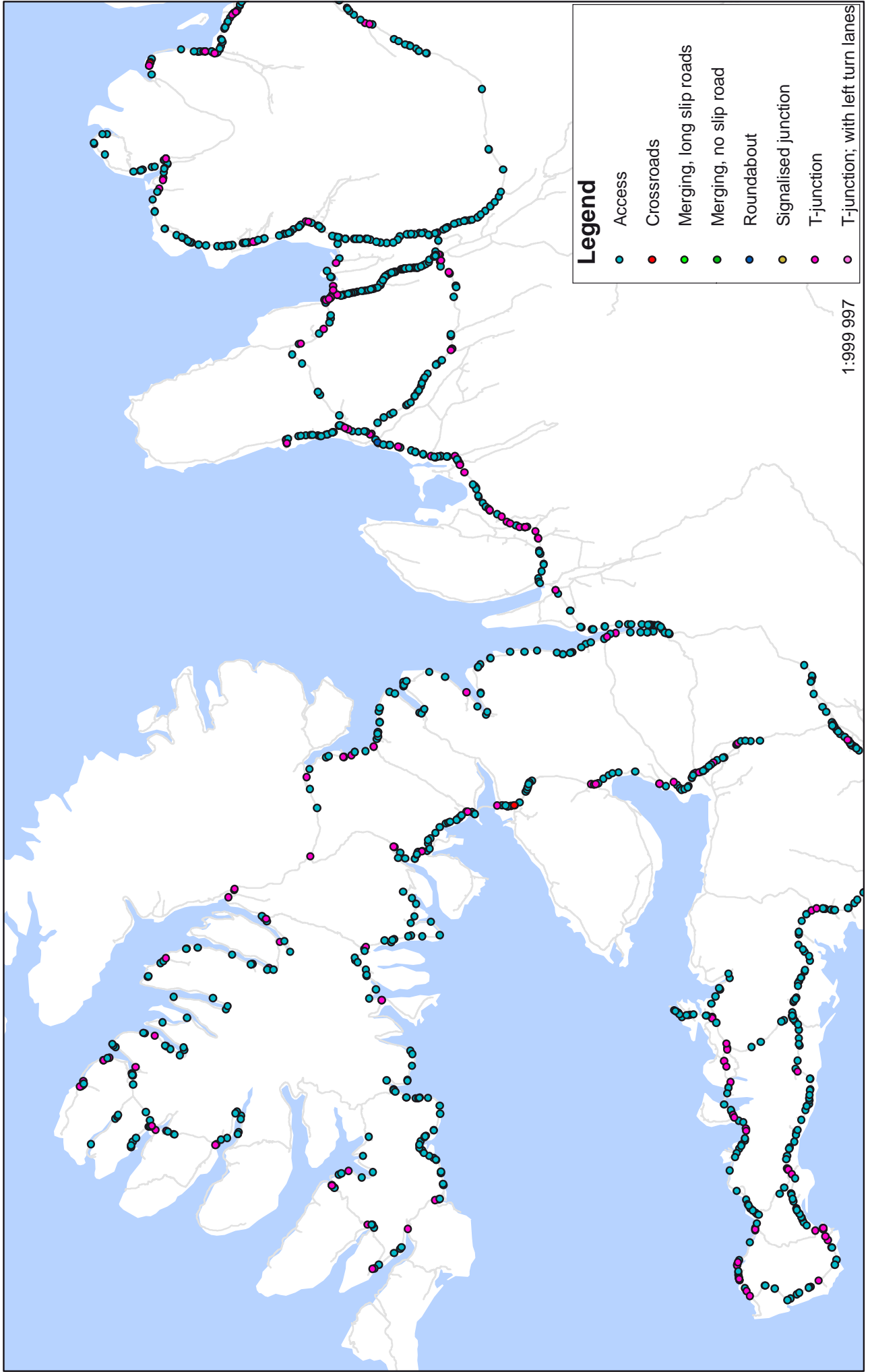


1:1 000 000



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

Intersections Vegamót

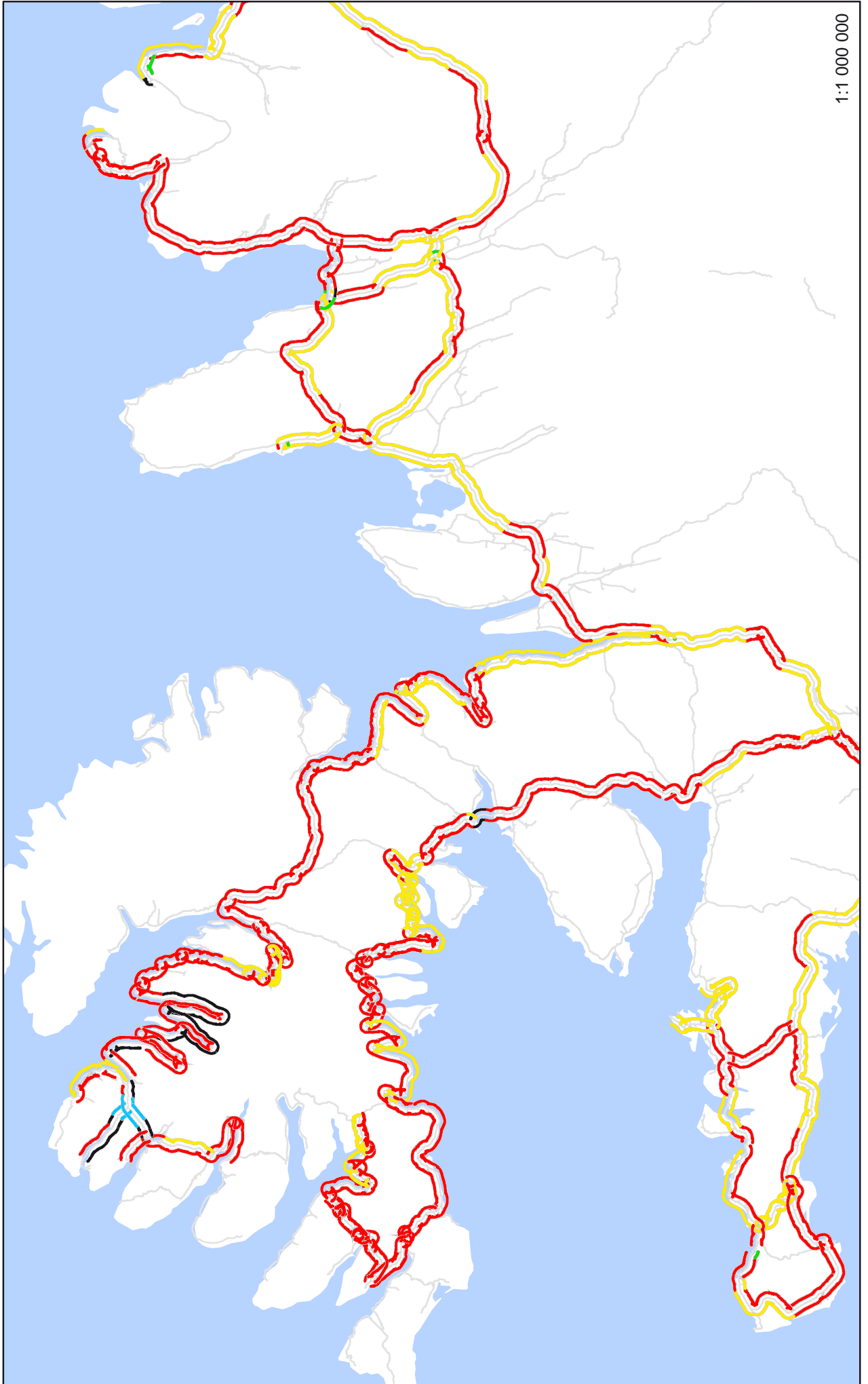
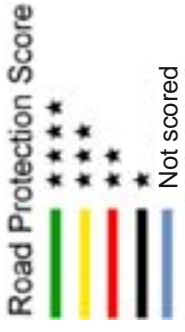




EuroRAP
EUROPEAN ROAD QUALITY INDICATOR

RPS side area score 2008

Hliðar vega

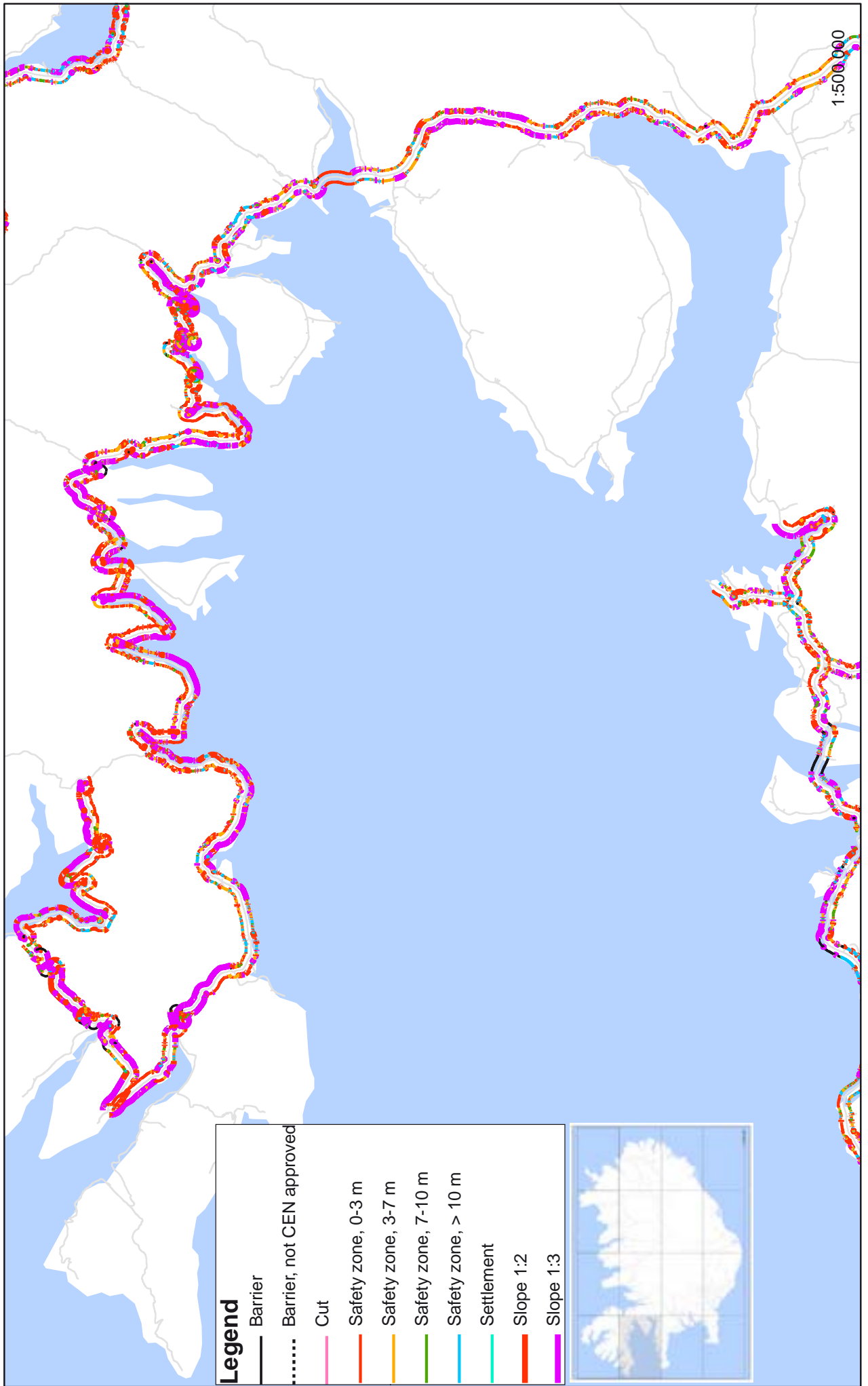


1:1 000 000



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

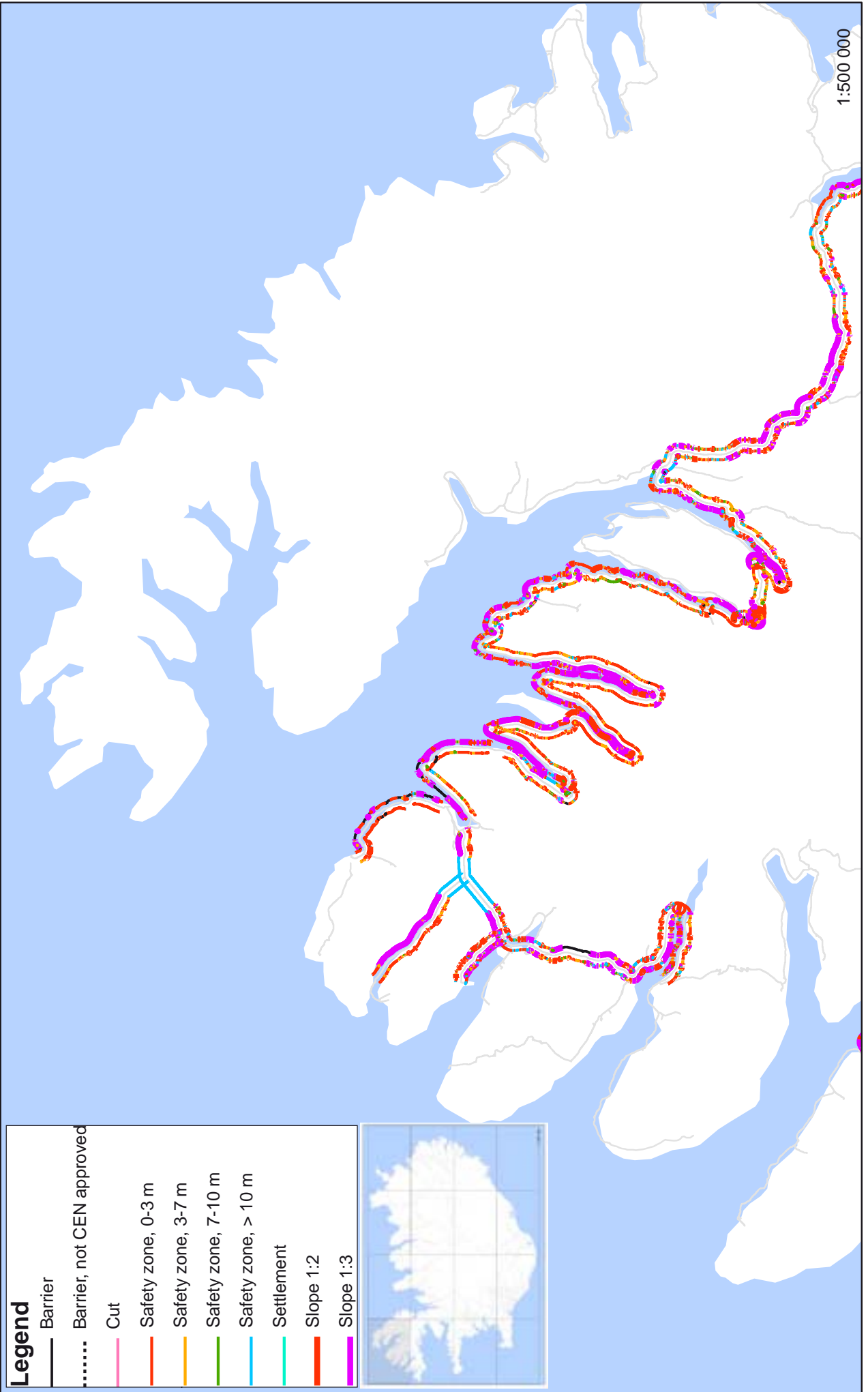
Side area safety zone Hliðar vega - öryggissvæði





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PLATFORM

Side area safety zone Hliðar vega - öryggissvæði

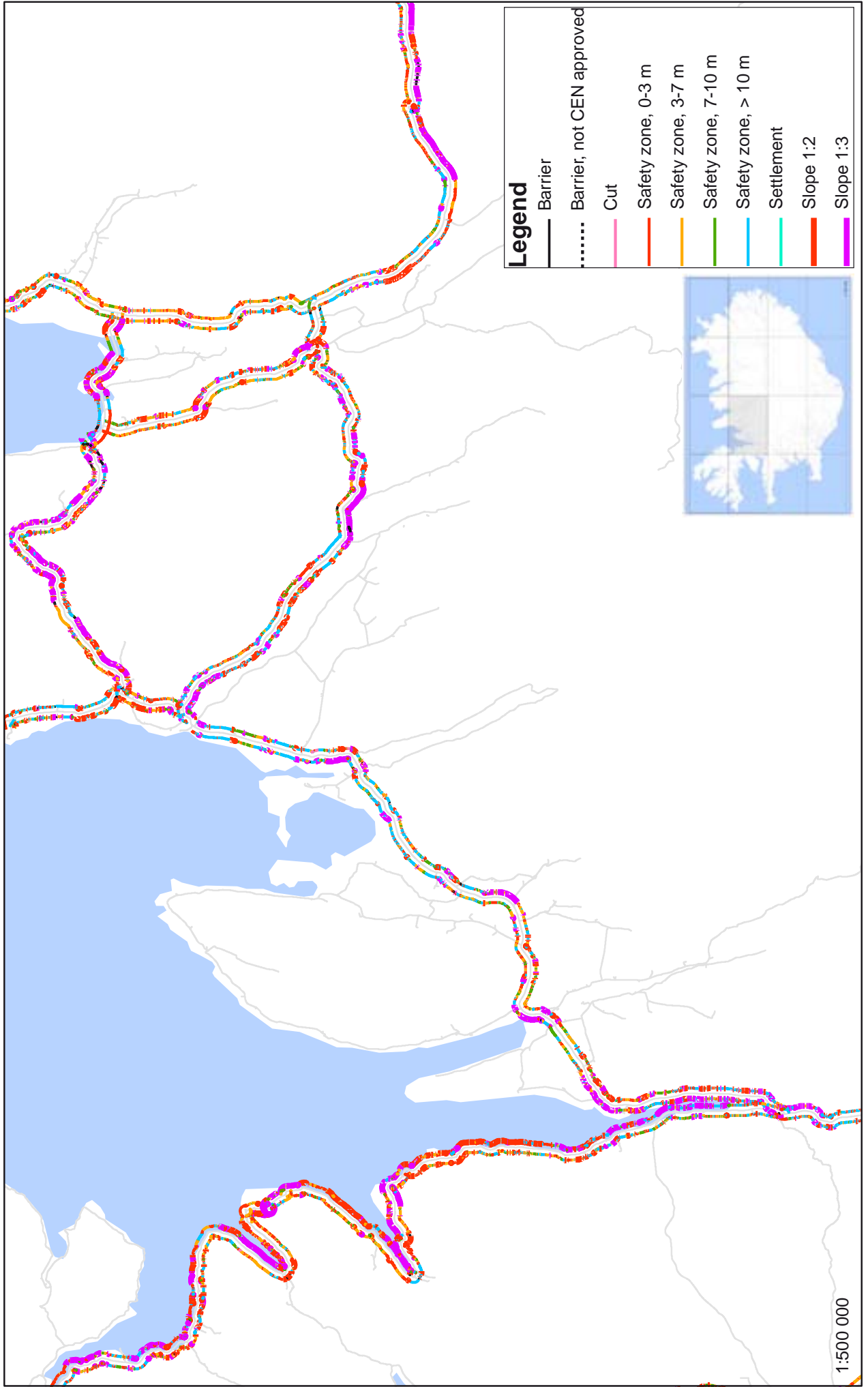




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



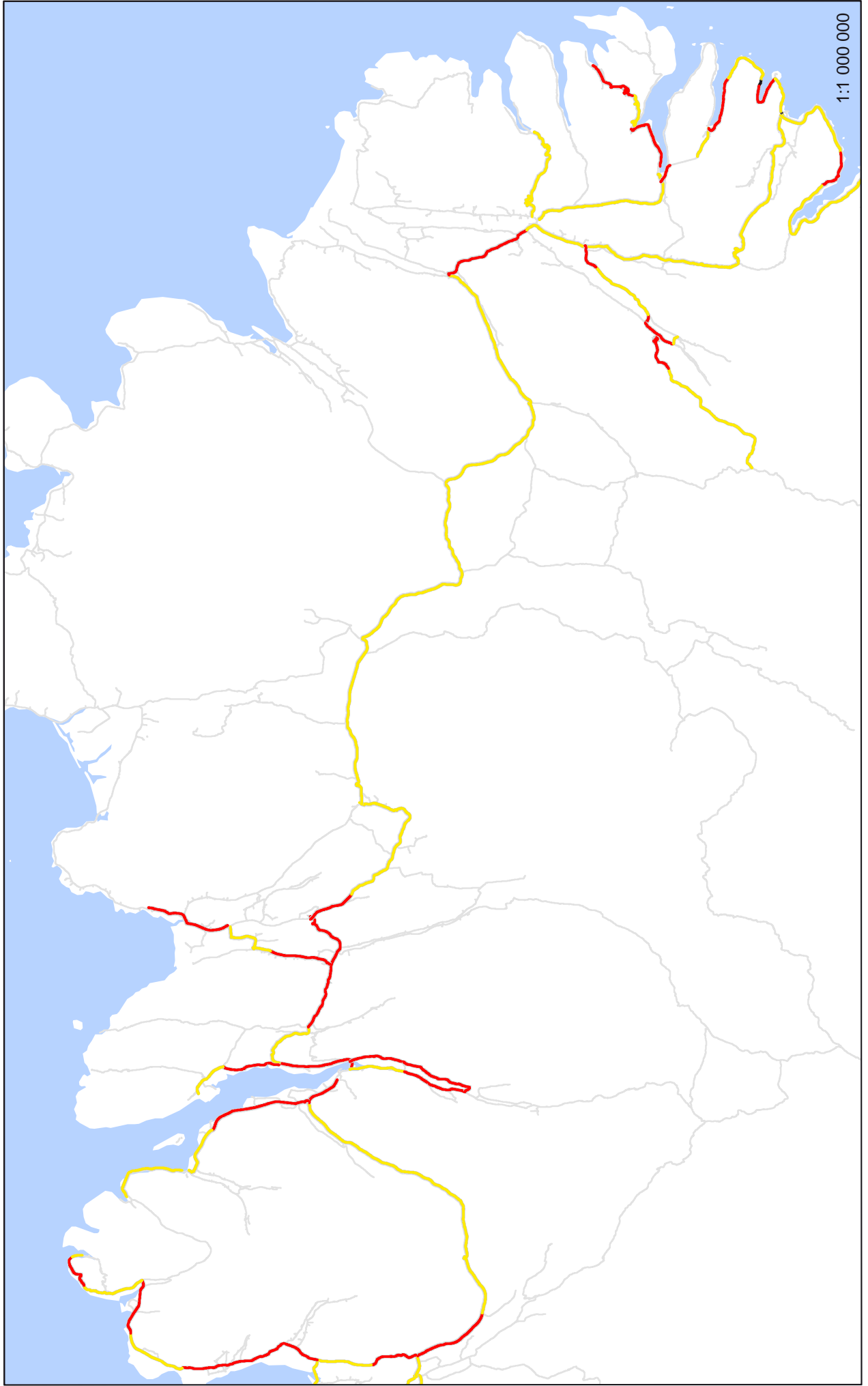
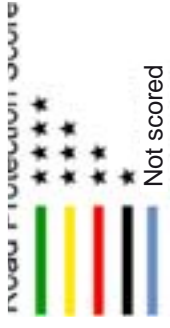
Side area safety zone Hliðar vega - öryggissvæði





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS score 2008 Heildarstig

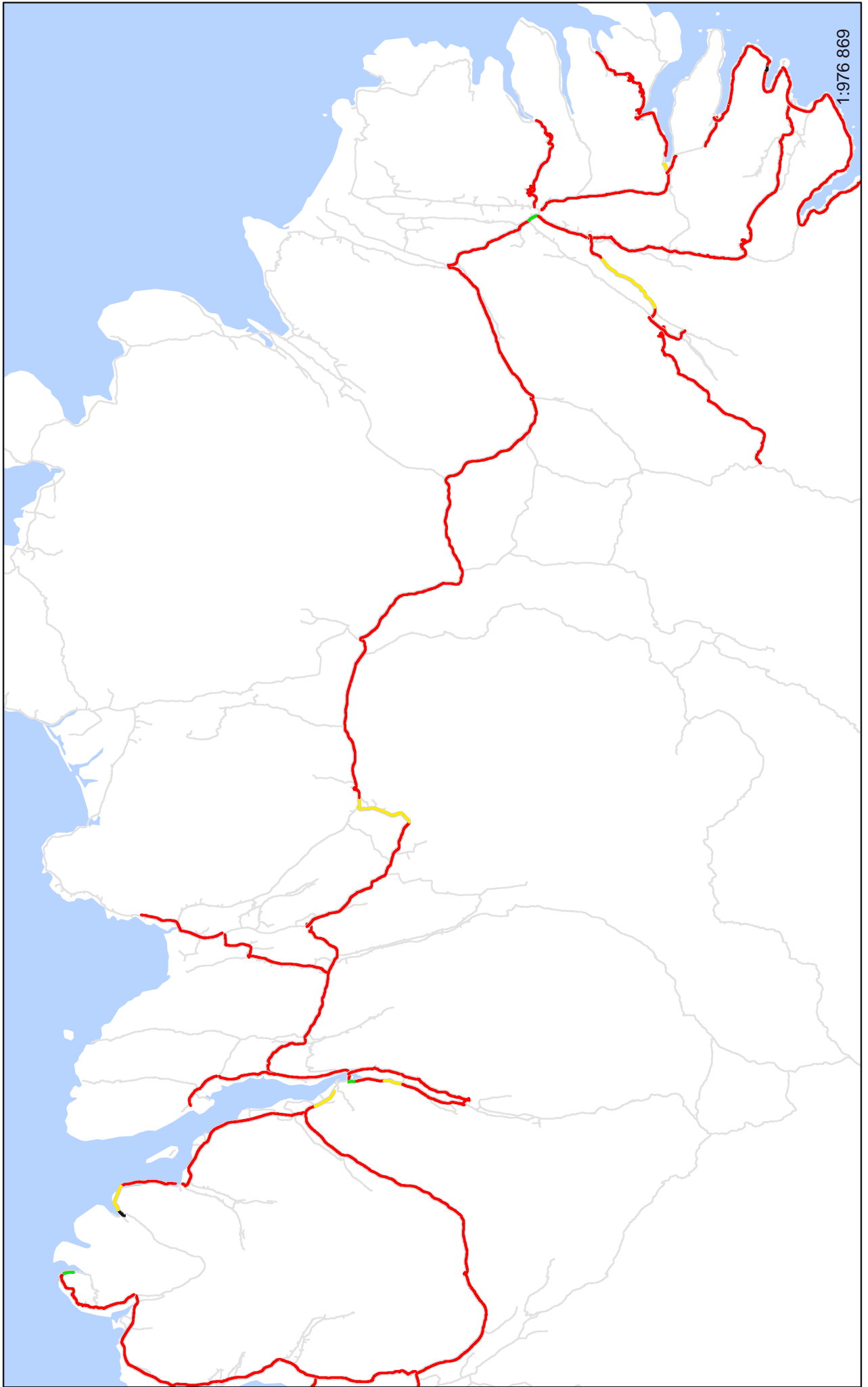
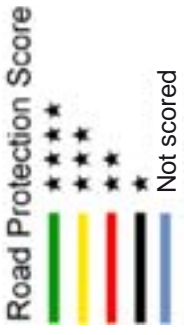




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS median score 2008

Stigagjöf miðjuskíptingar

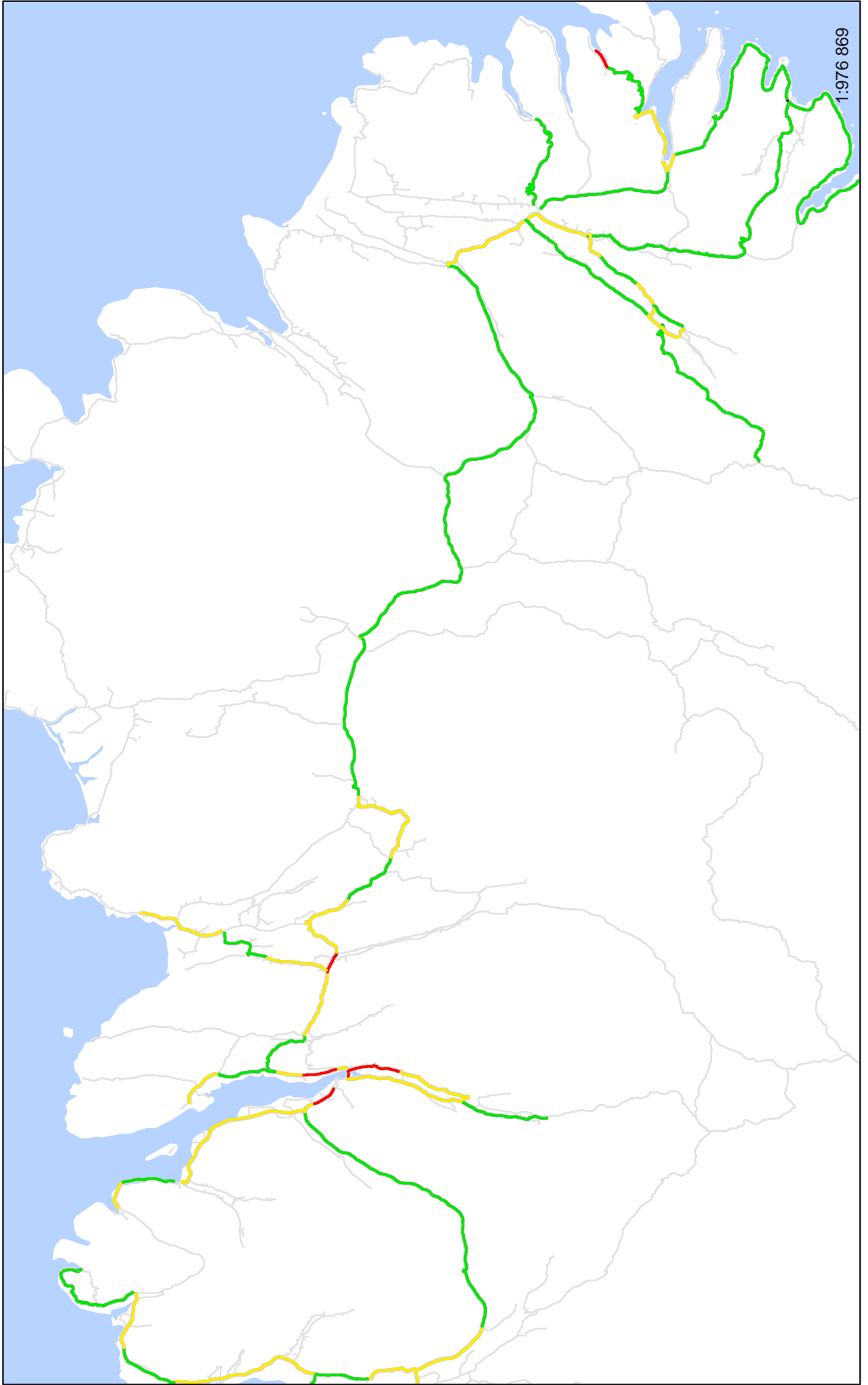
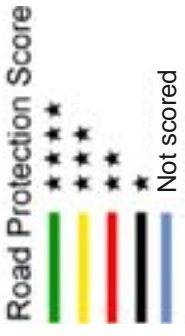




EuroRAP
EUROPEAN ROAD REASSESSMENT PROGRAMME

RPS intersection score 2008

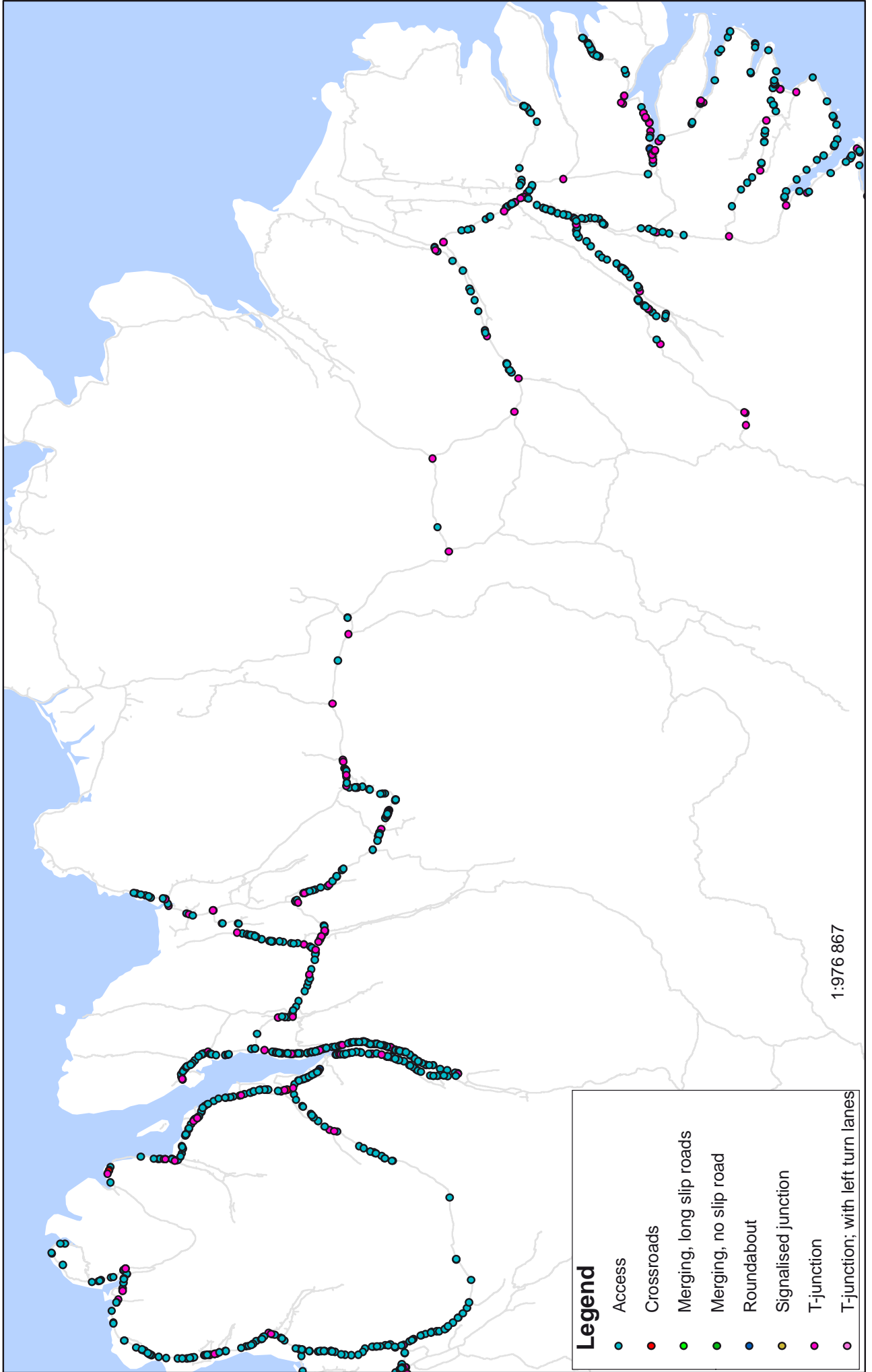
Einkun vegamóta





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

Intersections Vegamót

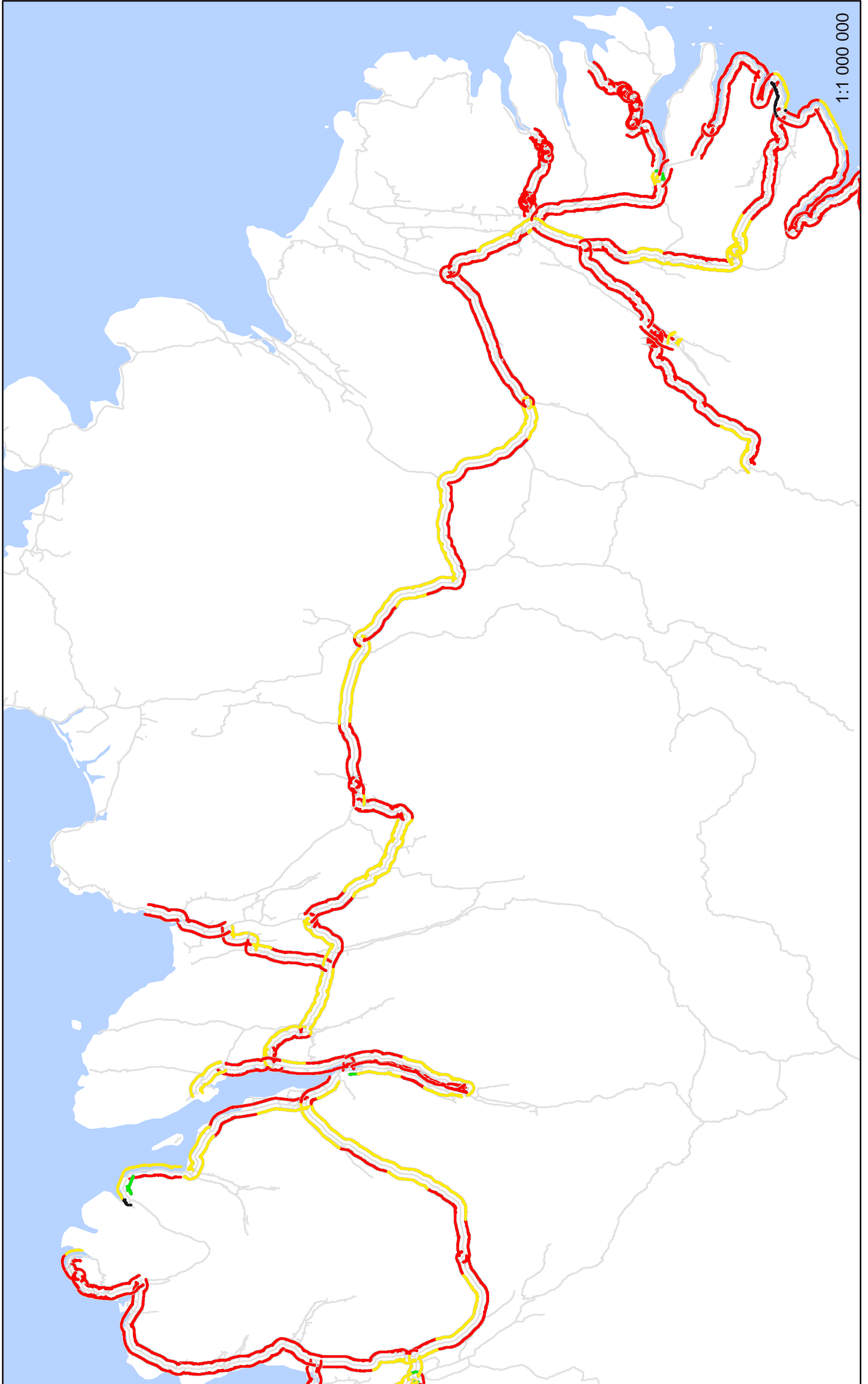
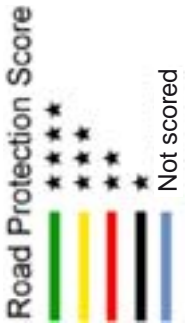




EuroRAP
EUROPEAN ROAD SURVEILLANCE PROGRAMME

RPS side area score 2008

Hliðar vega

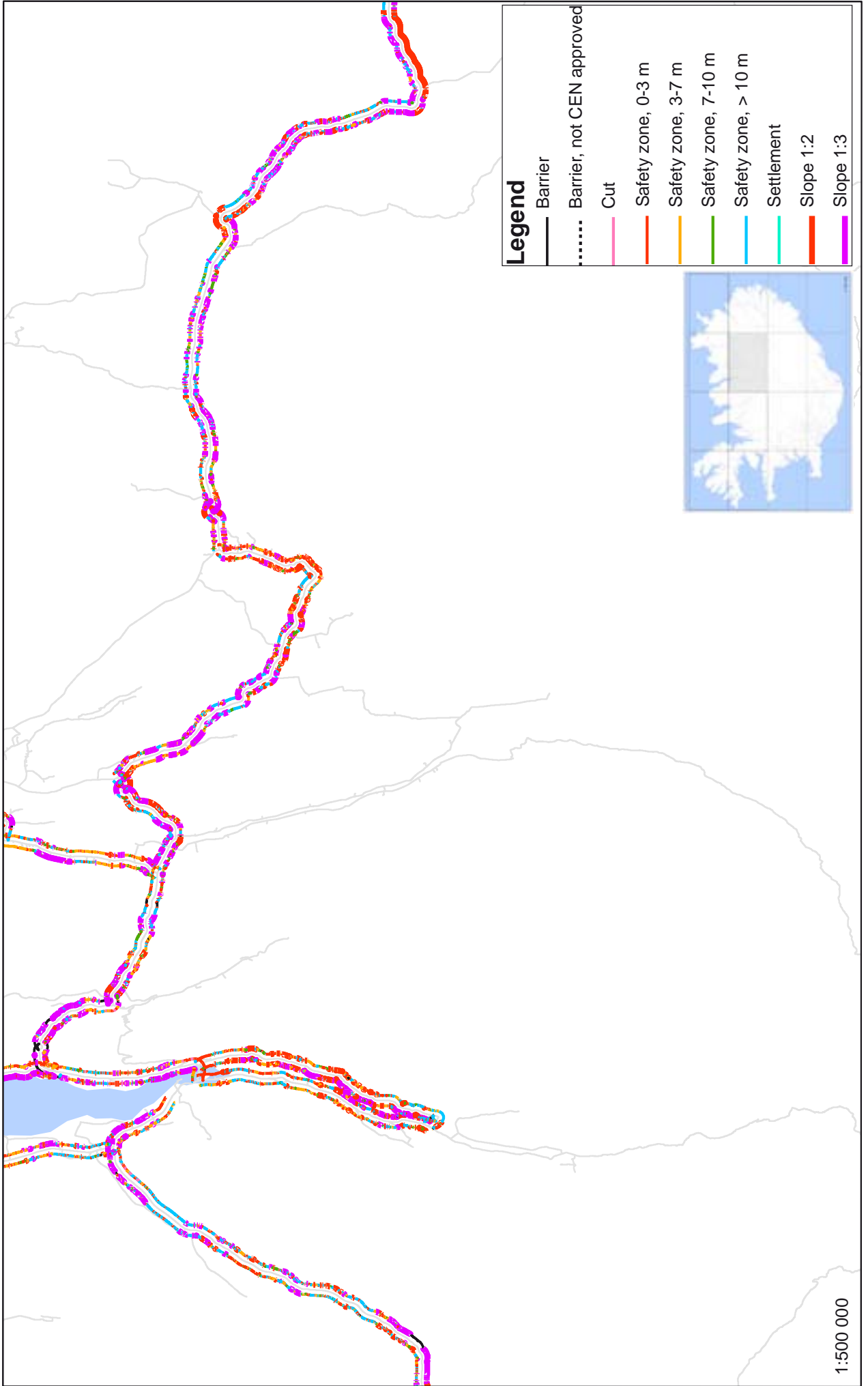




EuroRAP

EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

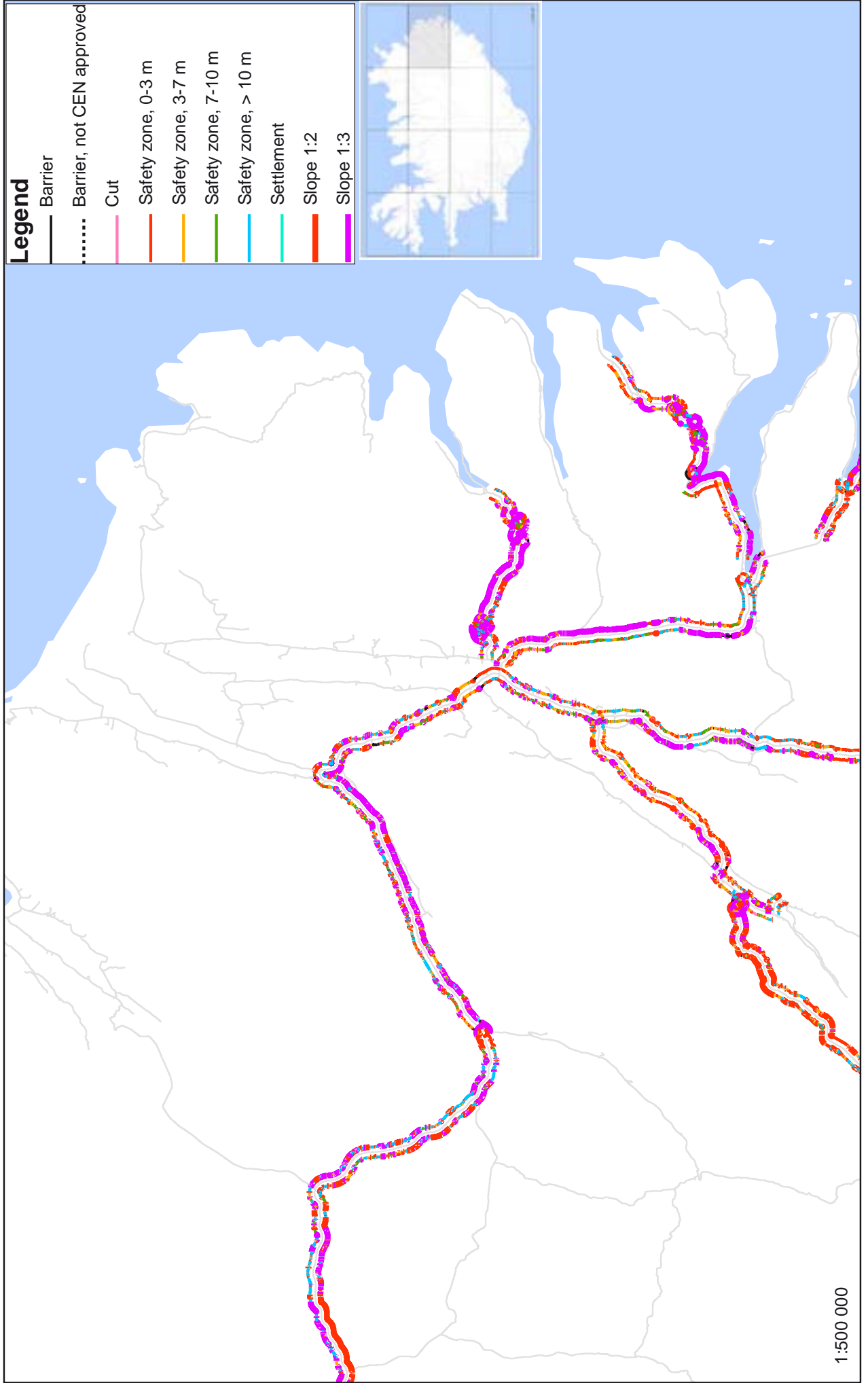
Side area safety zone Hliðar vega - öryggissvæði





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

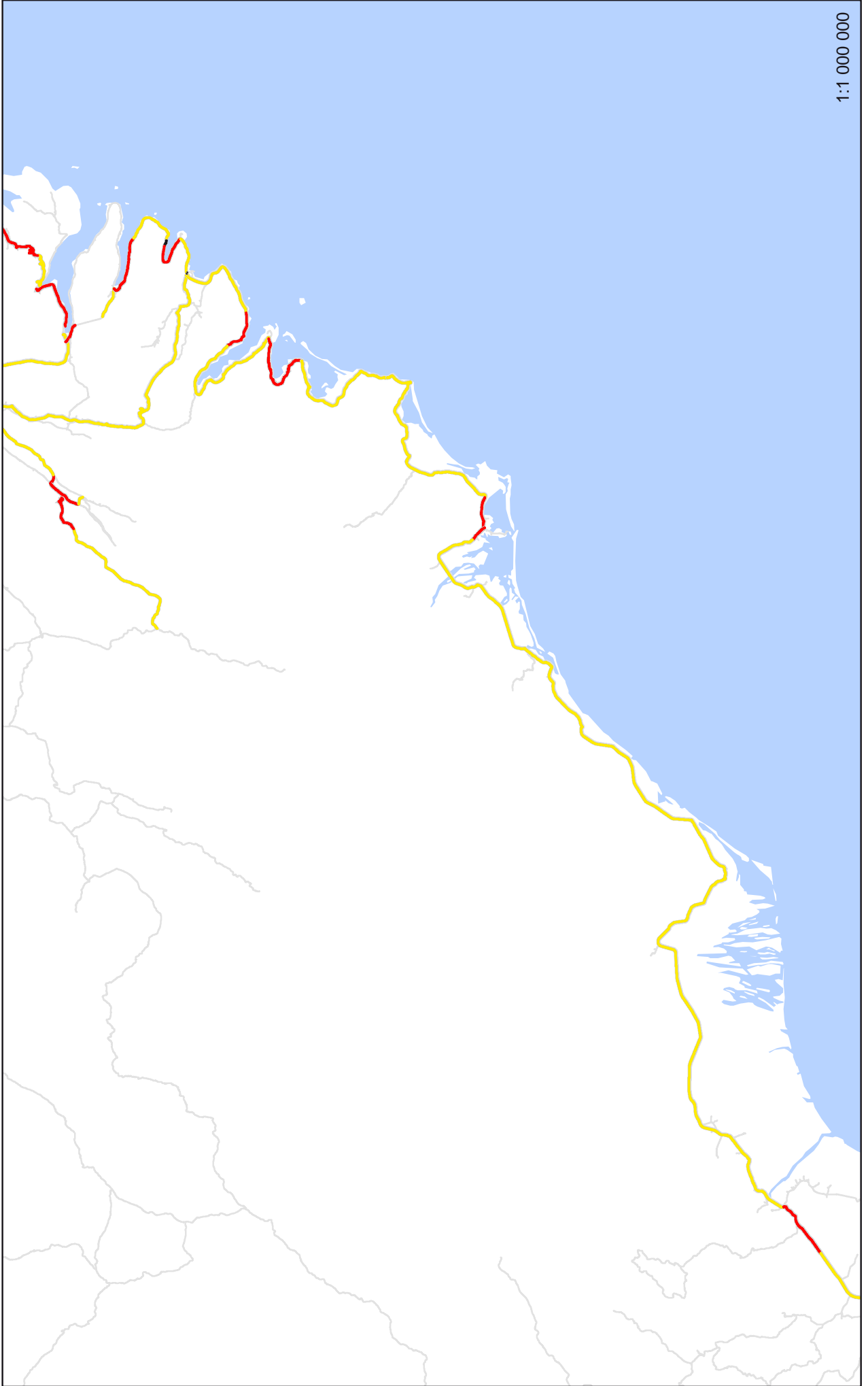
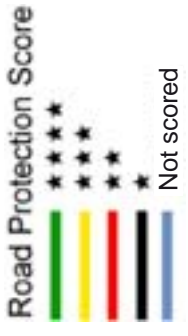
Side area safety zone Hliðar vega - öryggissvæði





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS score 2008 Heildarstig



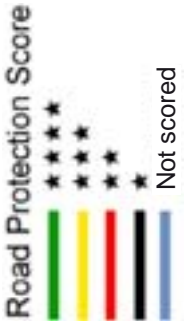
1:1 000 000



EuroRAP
EUROPEAN ROAD AUDIT BOARD

RPS median score 2008

Stigagjöf miðjuskíptingar

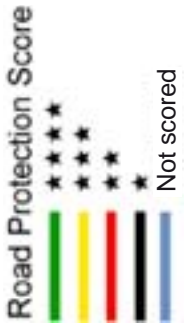




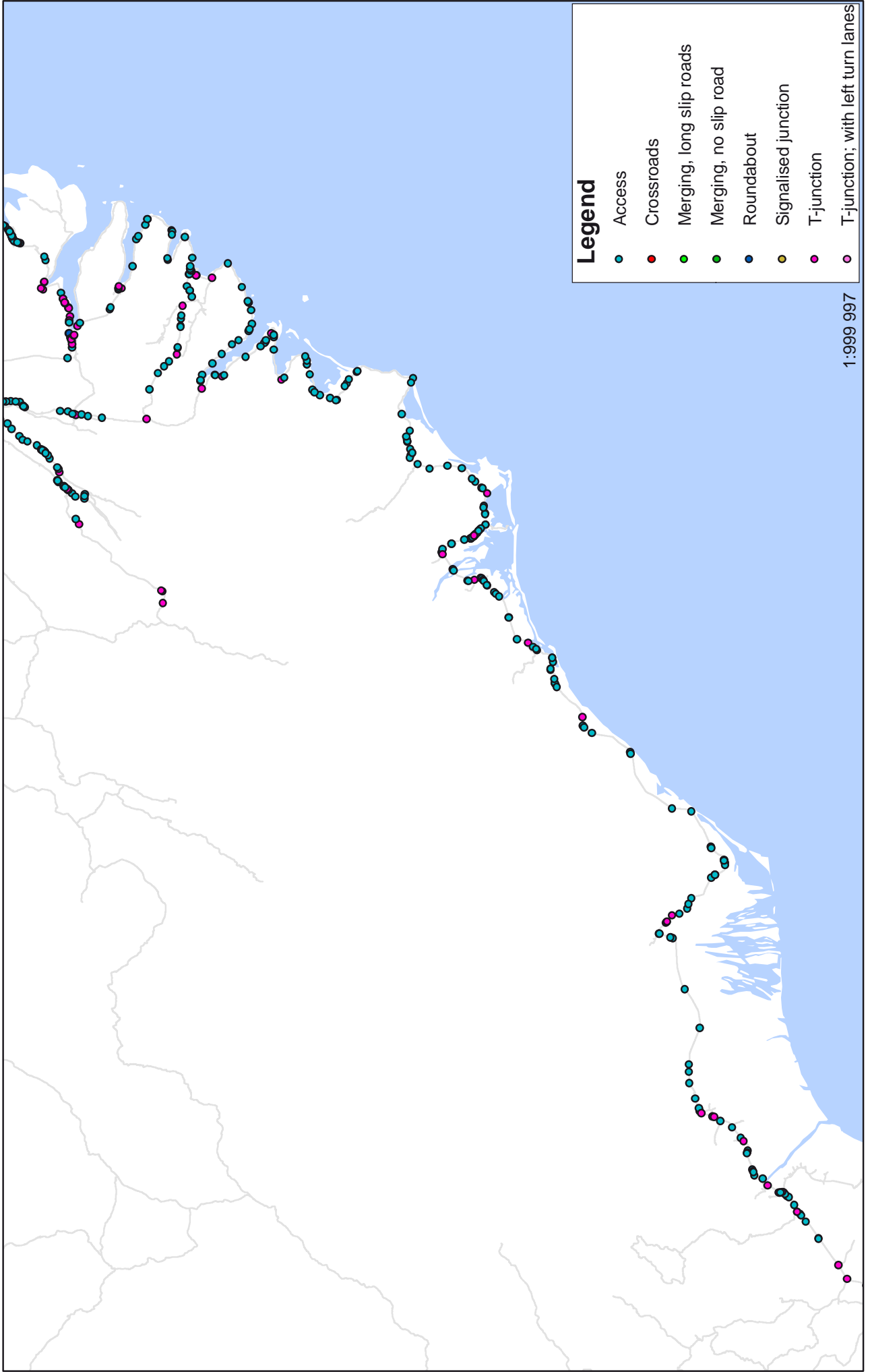
EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS intersection score 2008

Einkun vegamóta



1:1 000 000



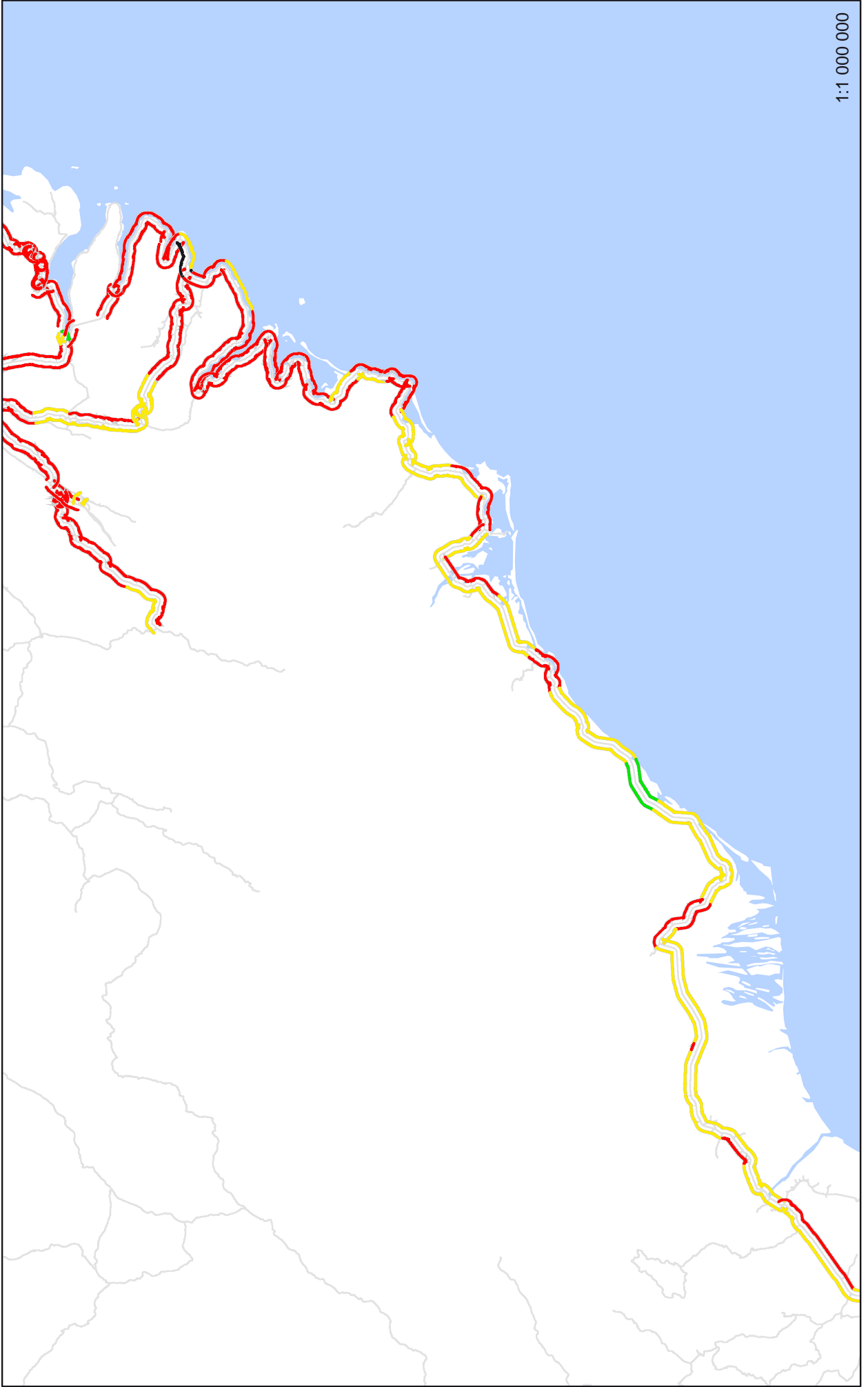
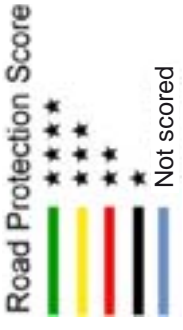
1:999 997



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS side area score 2008

Hlíðar vega



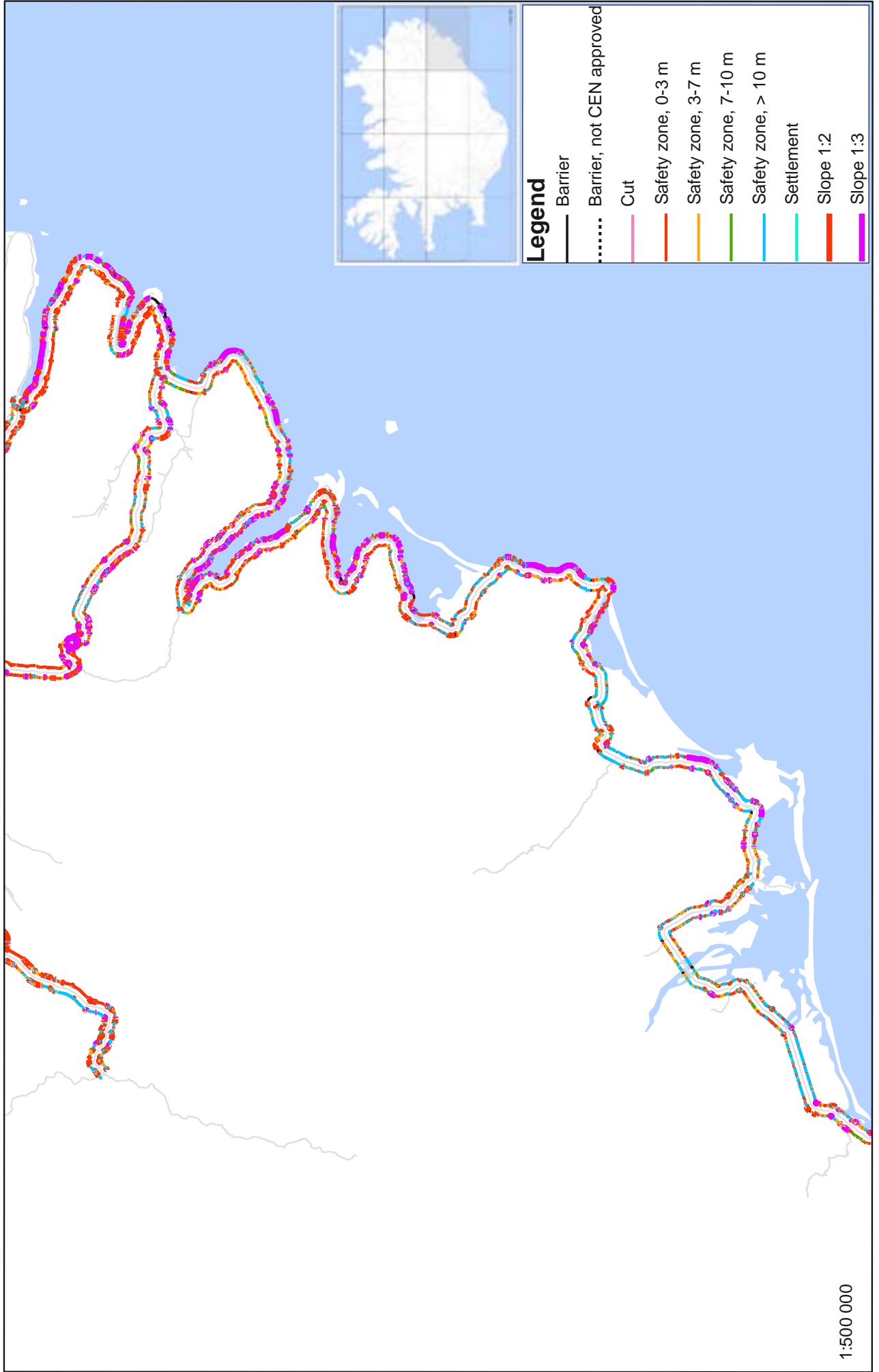
1:1 000 000



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



Side area safety zone Hliðar vega - öryggissvæði

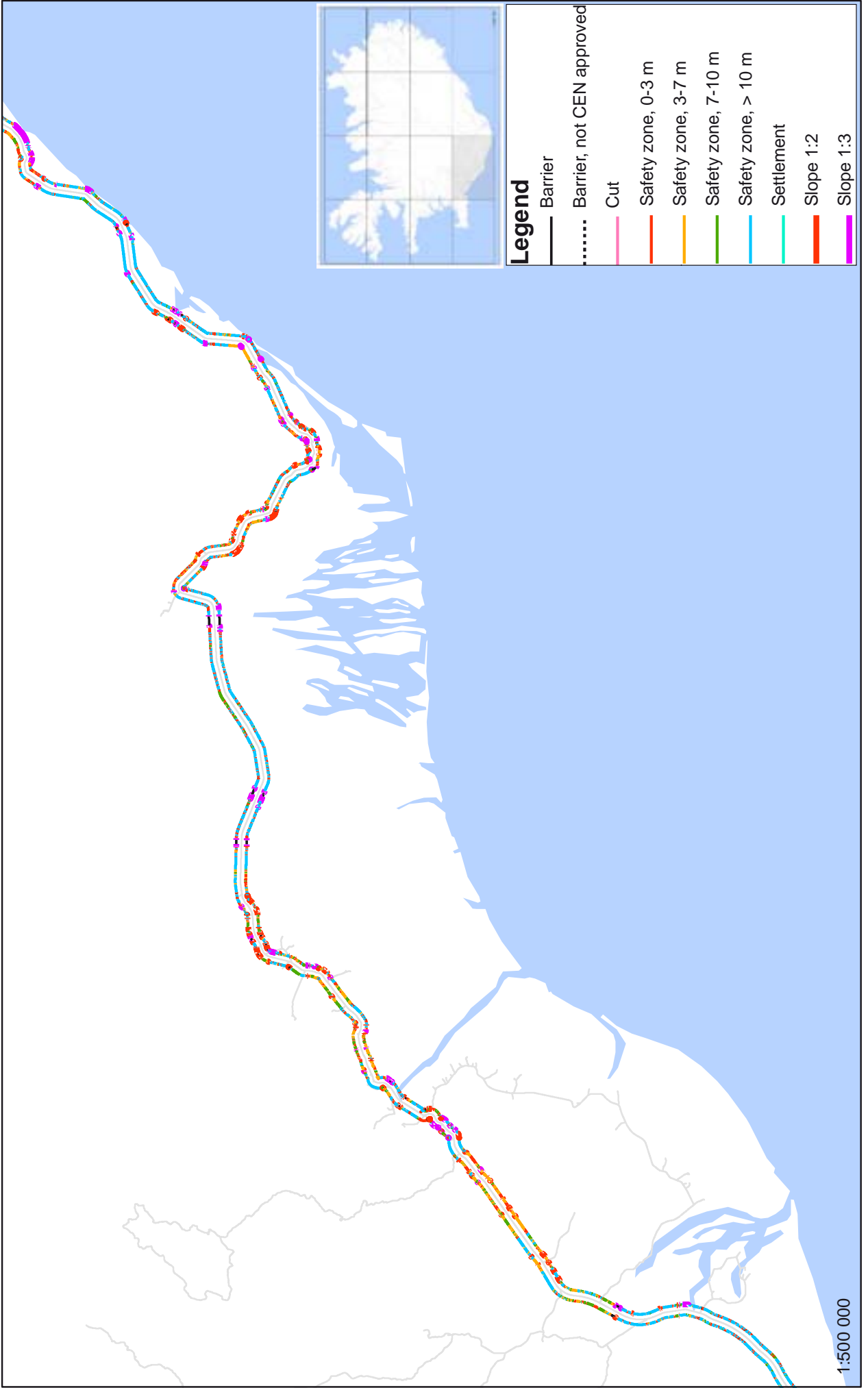




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



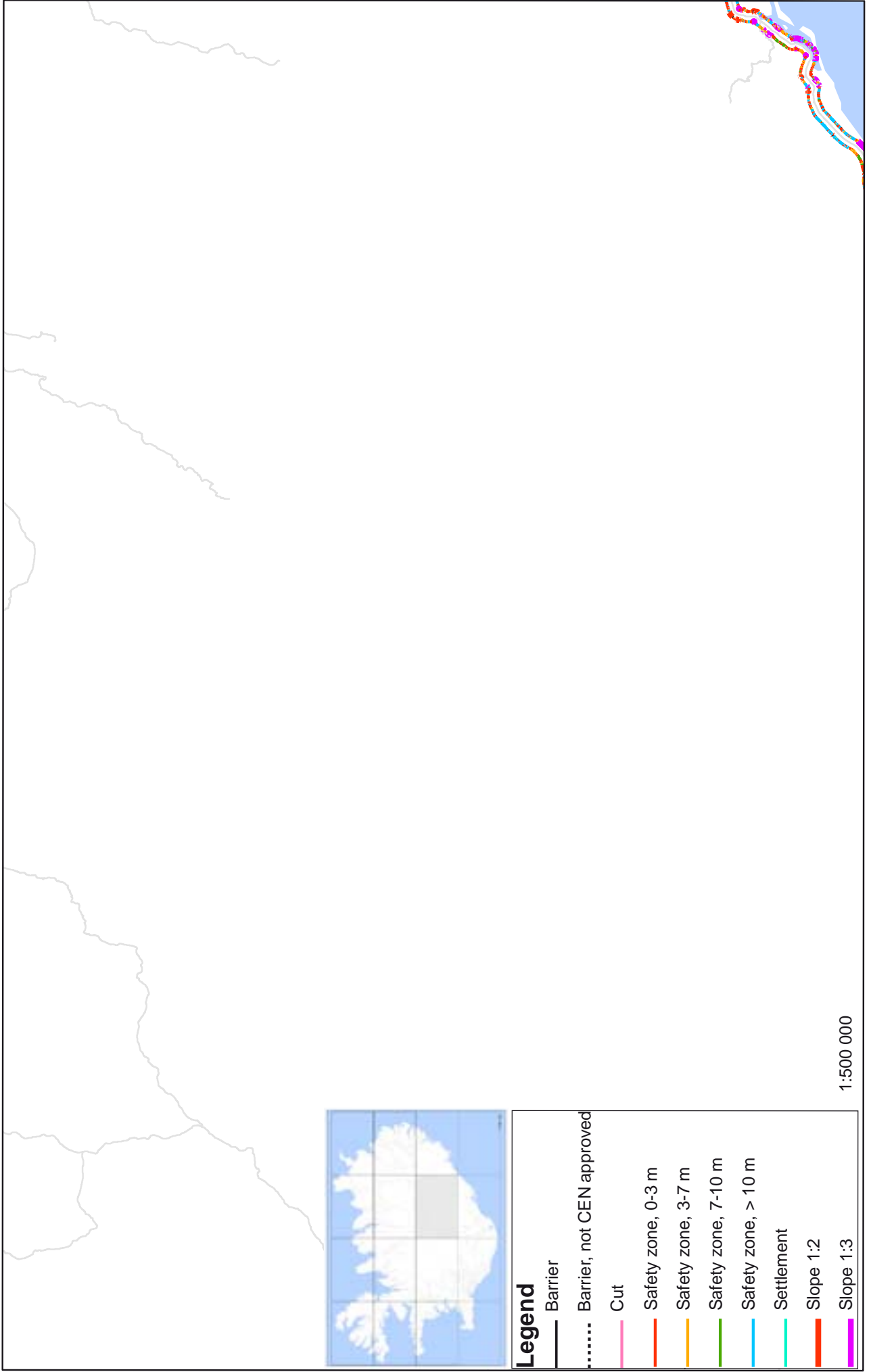
Side area safety zone Hliðar vega - öryggissvæði





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

Side area safety zone Hliðar vega - öryggissvæði





Hraðakort

Gögnin sem safnað er í EuroRAP verkefningu má nota á ýmsan hátt annan en að gera áhættu mat af vegum. Eitt af því sem sumar þjóðir hafa notað eins og t.d. Svíar, er að útbúa öryggismat á þann hraða sem vegir þola miðað við mismunandi kröfur um öryggi. Þar í landi hefur þessi aðferð verið notuð þar í landi til að ákveða hámarkshraða á mismunandi vegum.

Tölvulíkan er gert af því, hvaða hraða hver veghluti getur leyft miðað við þá útkomu sem EuroRAP úttektin gefur viðkomandi veghluta. Þannig fæst kort sem sýnir þær niðurstöður. Slík kort hafa nú verið gerð miðað við EuroRAP niðurstöðurnar á Íslandi og má sjá þau kort á næstu átta bládsíðum.

Gerðar voru tvær gerðir af kortum fyrir hvern landshluta. Fyrst var gert ráð fyrir 3. stjórnun öryggi og síðan 4. stjórnun öryggi. Miðað við 3. stjórnun öryggi mætti hækka hámarkshraða á sumum vegum en lækka á öðrum. Þegar miðað er við 4. stjórnun öryggi er niðurstaðan sú, að lækka þyrfti hámarkshraðan allstaðar miðað við það sem nú er leyft. Ef stefnt er að fullu öryggi, þ.e. 4. stjórnun þolir íslenska vegakerfið ekki nema 60 til 70 km. Hámarkshraða nánast allstaðar.

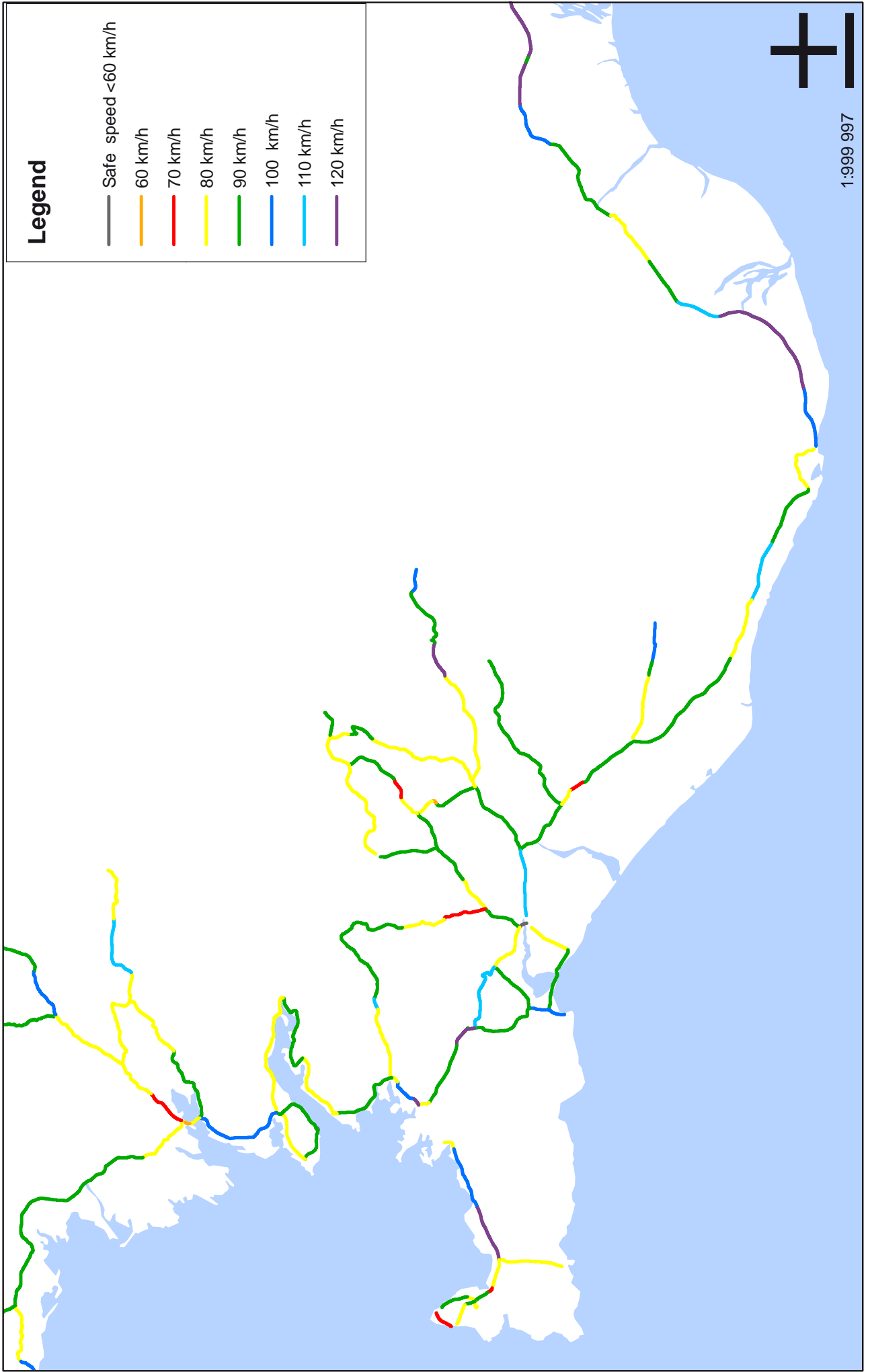
Það eru því tvær leiðir til að bæta öryggi vegakerfisins miðað við þetta. Lækka hámarkshraðan á vegakerfinu eða gera nauðsynlegar úrbætur til að halda uppi öryggi miðað við núverandi hámarkshraða.





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAM

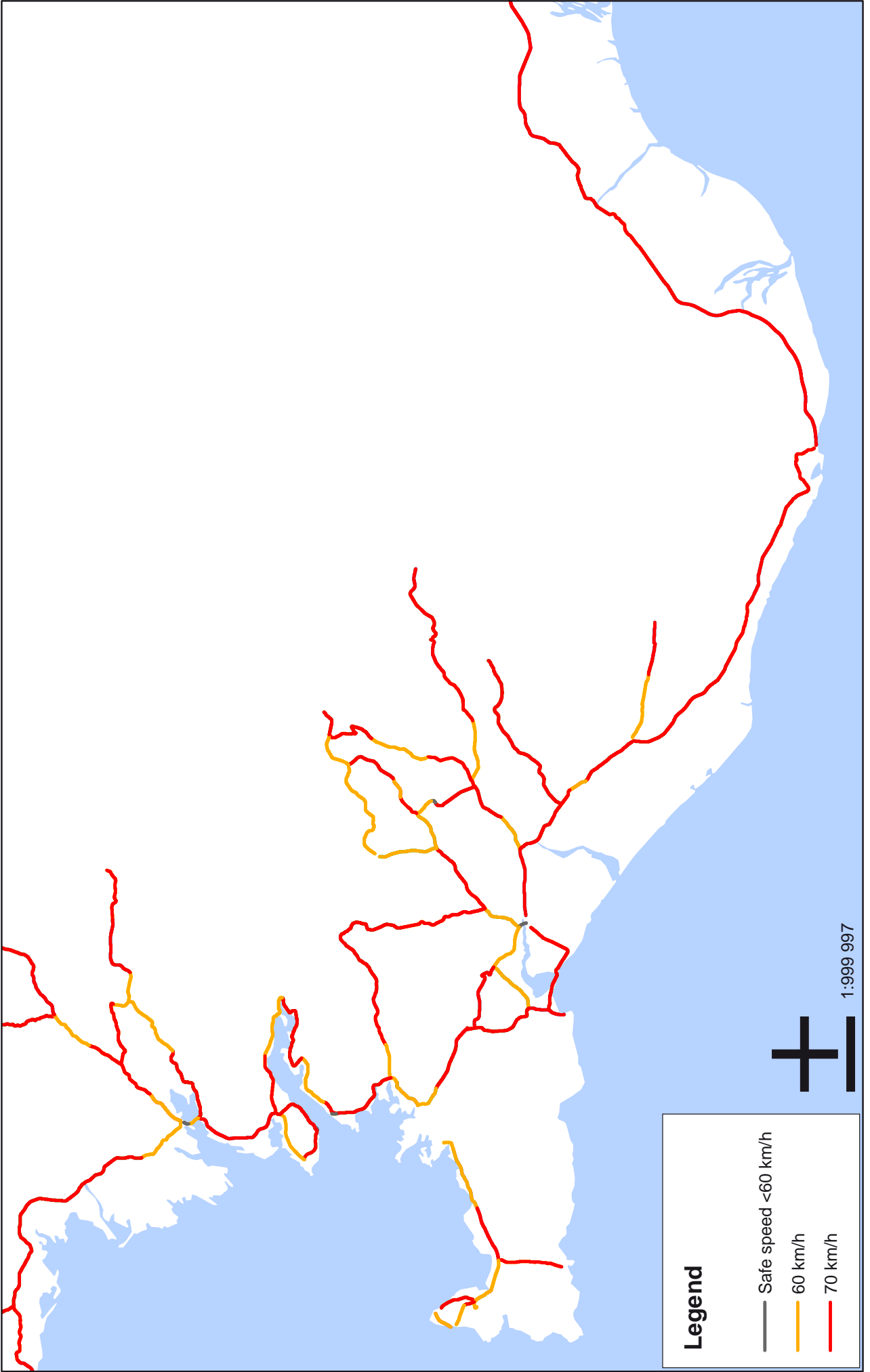
Maximum speed for 3 stars Hámarkshraði fyrir 3 stjörnur





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

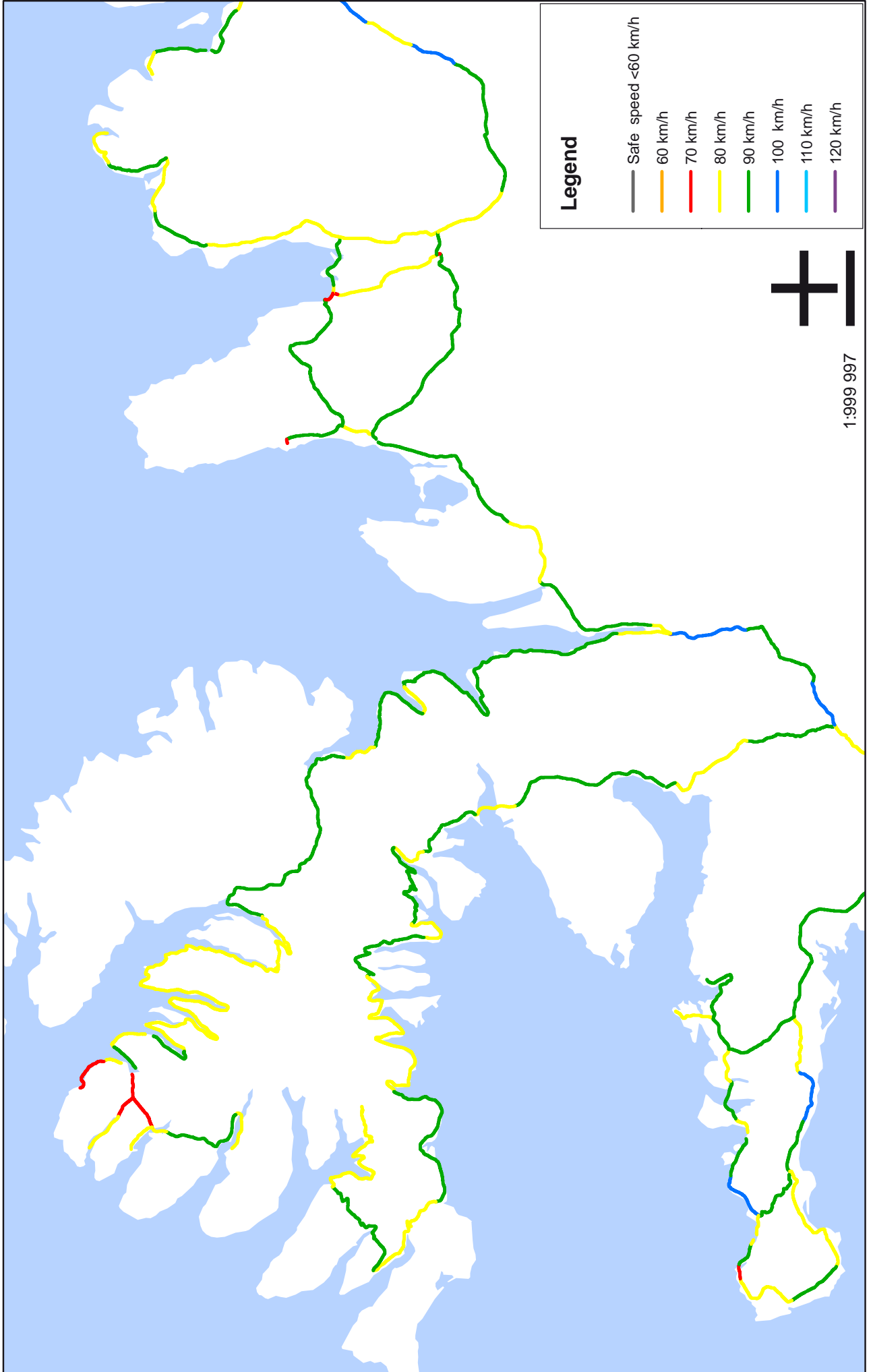
Maximum speed for 4 stars Hámarkshraði fyrir 4 stjörnur





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

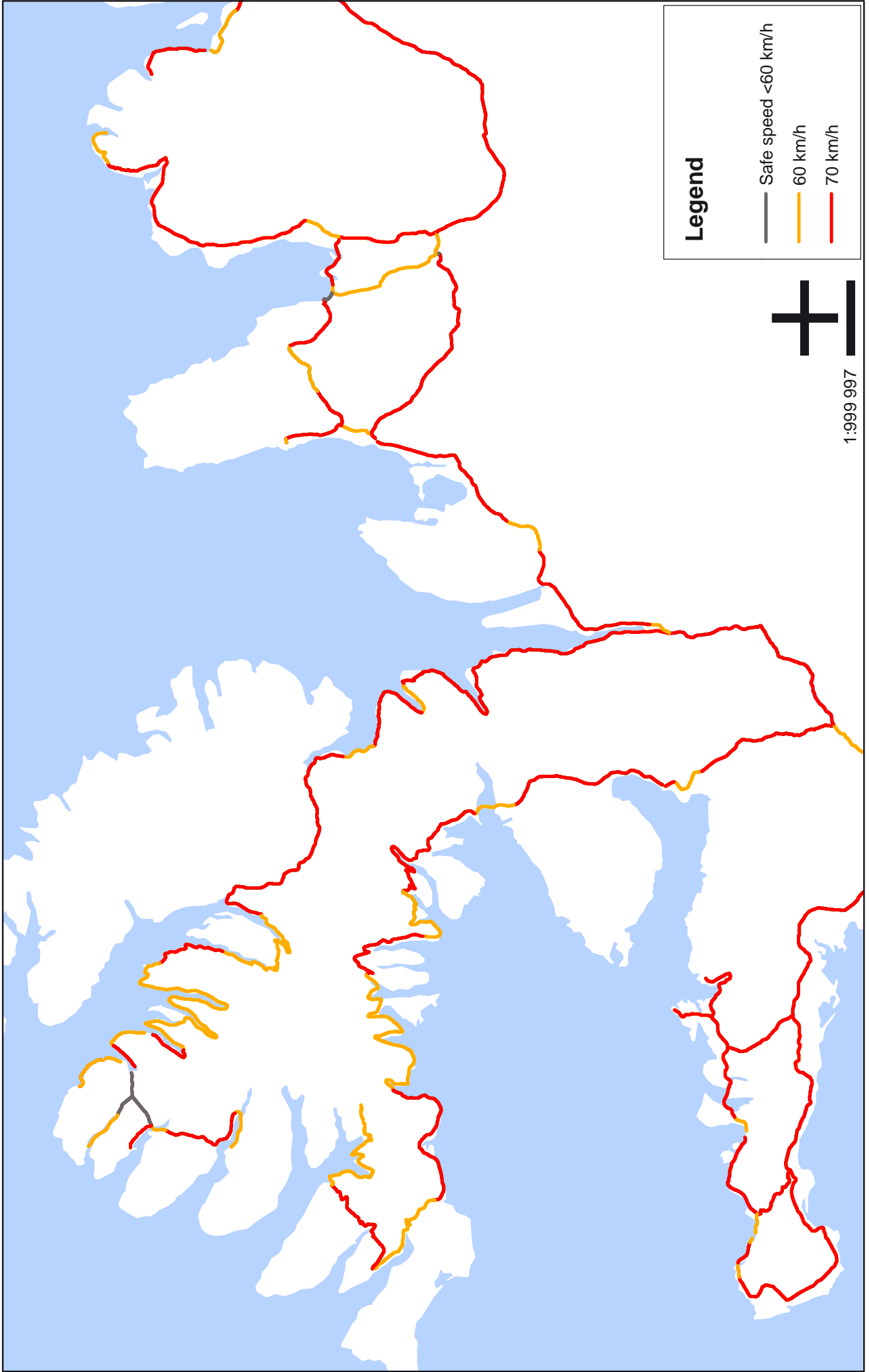
Maximum speed for 3 stars Hámarkshraði fyrir 3 stjörnur





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

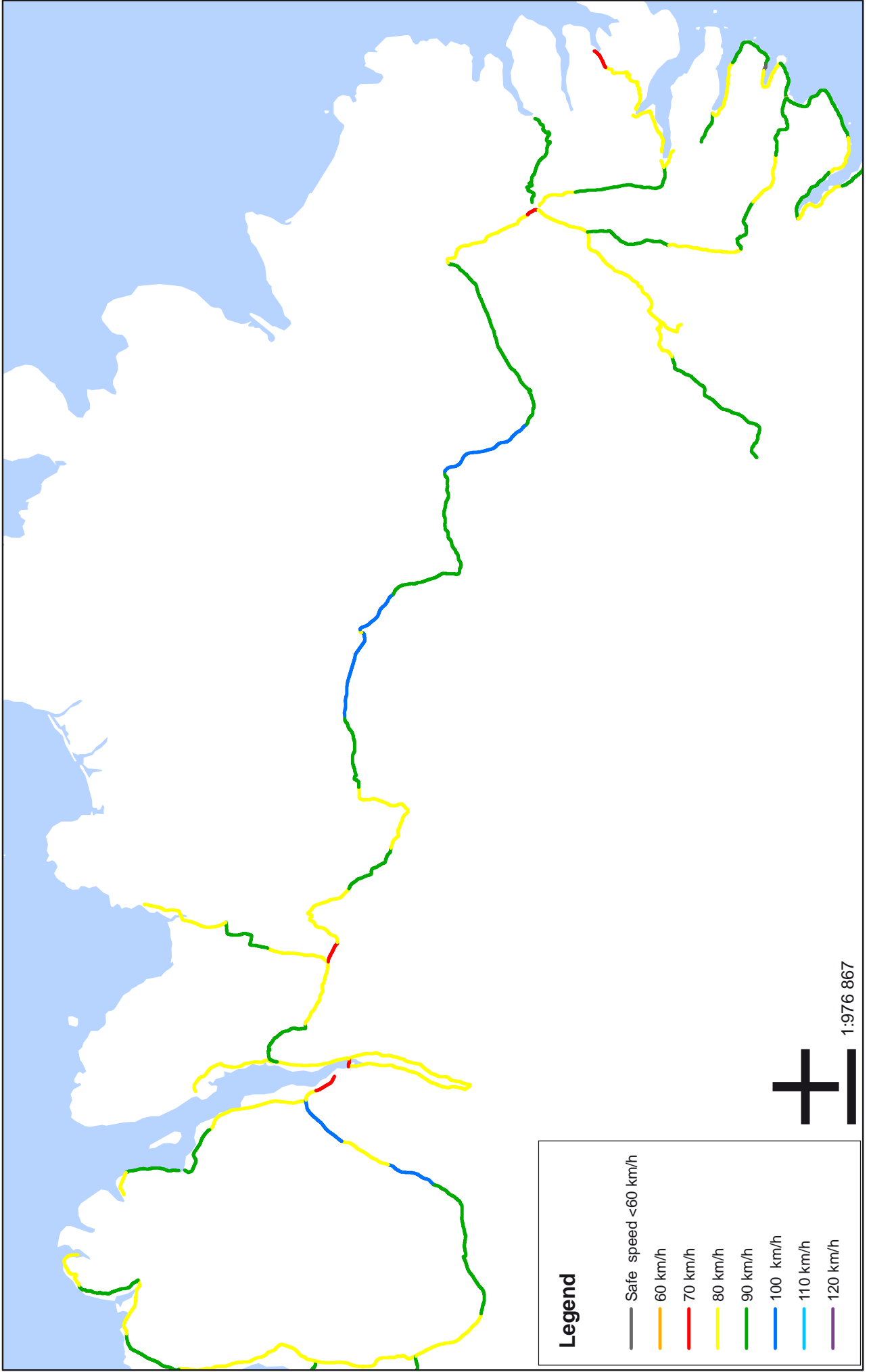
Maximum speed for 4 stars Hámarkshraði fyrir 4 stjörnur





EuroRAP
EUROPEAN ROAD AUDIT AND PERFORMANCE PROGRAMME

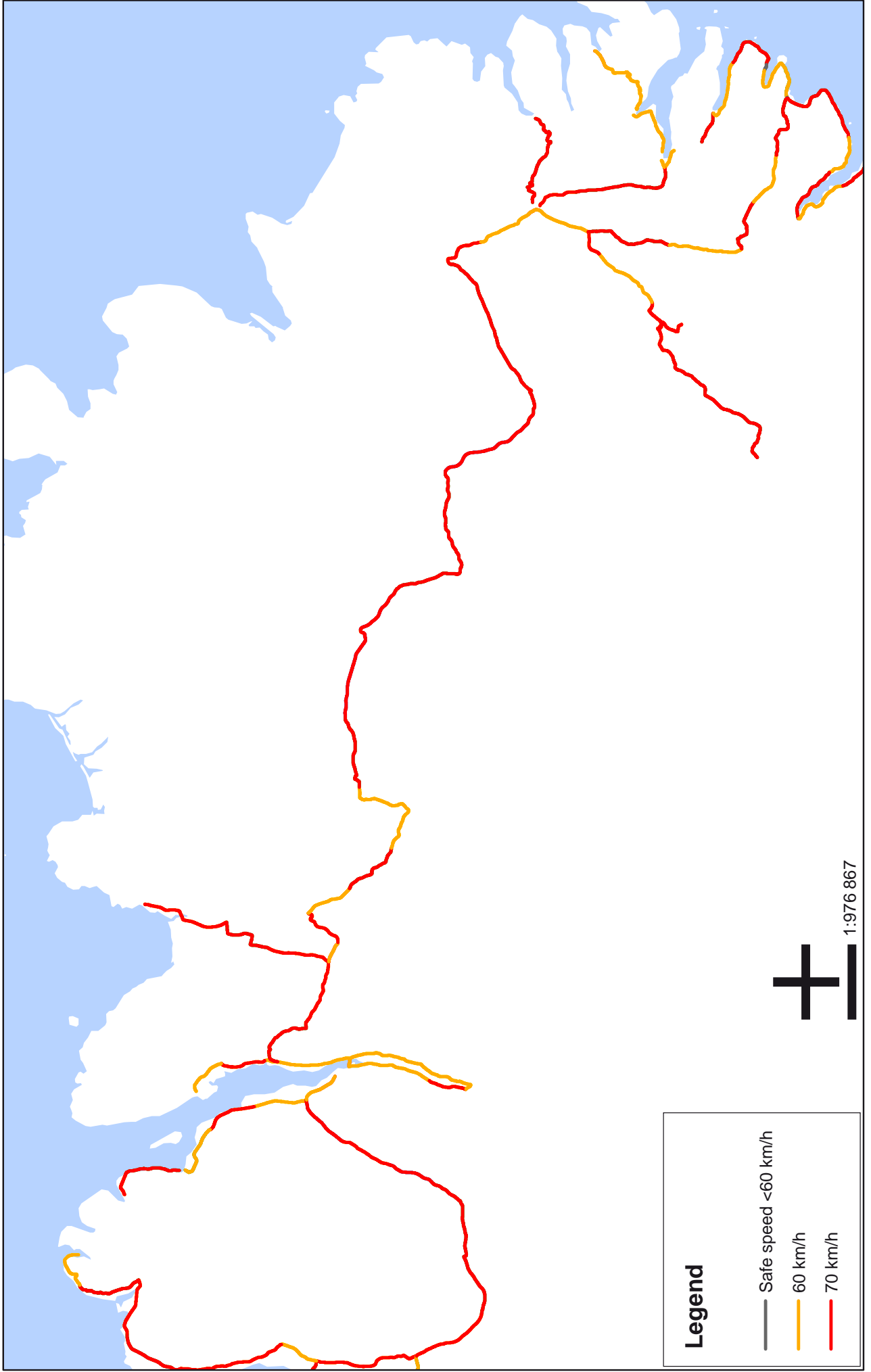
Maximum speed for 3 stars Hámarkshraði fyrir 3 stjörnur





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

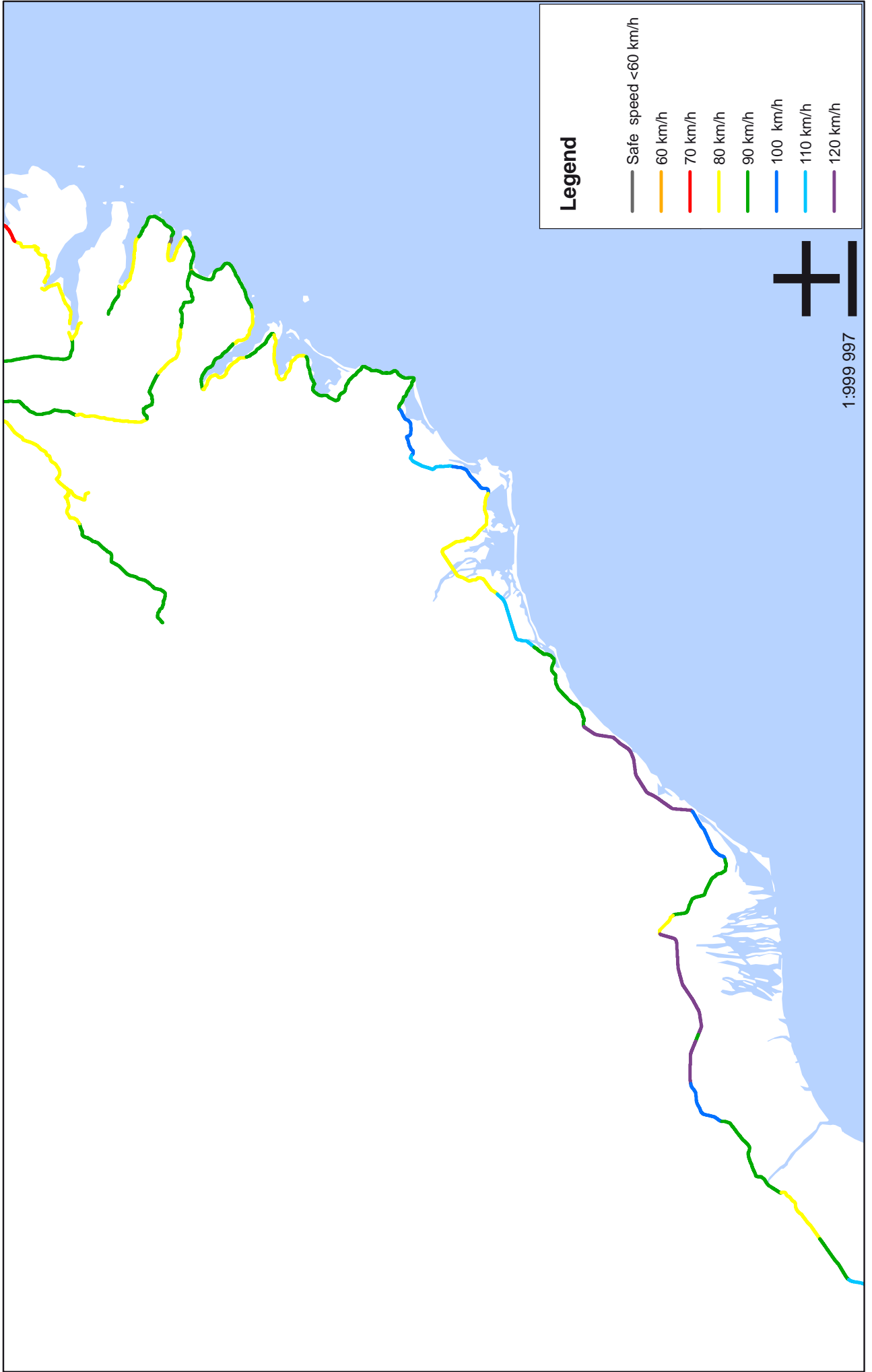
Maximum speed for 4 stars Hámarkshraði fyrir 4 stjörnur





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

Maximum speed for 3 stars Hámarkshraði fyrir 3 stjörnur





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

Maximum speed for 4 stars Hámarkshraði fyrir 4 stjörnur





1 - Hringvegur

Nr:	Kafl:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
1	a1	Sýslumörk, sýslusteinn	Núpsstaðarvegur (2001)	9.01	317	10000	10010	2.974	2.877	3.237	4.000	2.000
1	a2	Núpsstaðarvegur (2001)	Seljaland	11.18	348	10010	10020	2.818	2.603	2.785	4.000	2.000
1	a3	Seljaland	Foss	9.47	400	10020	10030	2.739	2.520	2.498	4.000	2.000
1	a4	Foss	Klausturvegur (205)	11.48	488	10030	10040	2.872	2.675	2.831	4.000	2.091
1	a6	Klausturvegur (205)	Skál	13.05	468	10050	10060	2.489	2.375	2.532	3.000	2.112
1	a7	Skál	Skafartunguvegur (208)	10.24	419	10060	10070	2.794	2.322	2.951	4.000	2.000
1	a8	Skafartunguvegur (208)	Hrífunesvegur (209)	9.33	386	10070	10080	2.920	3.026	2.835	4.000	2.000
1	a9	Hrífunesvegur (209)	Álftaversvegur (211)	5.65	429	10080	10090	3.090	3.352	3.298	4.000	2.000
1	b0	Álftaversvegur (211)	Dýralækur tvö austustu ræsin	12.09	407	10090	10100	3.108	3.328	3.405	4.000	2.000
1	b1	Dýralækur tvö austustu ræsin	Hjörleifshöfði	8.79	407	10100	10110	3.089	3.293	3.352	4.000	2.000
1	b2	Hjörleifshöfði	Vík, vesturgafli Víkurprjóns	12.04	441	10110	10120	3.153	3.192	3.515	4.000	2.165
1	b4	Vík, Mýrarvegur, skurður t.v.	Dyrhólavegur (218)	12.07	602	10130	10140	2.488	2.482	2.450	3.000	2.088
1	b5	Dyrhólavegur (218)	Sýslumörk (vegrist)	14.29	589	10140	10150	2.618	2.819	2.845	3.000	2.000
1	b6	Sýslumörk (vegrist)	Raufarfellsvvegur (242) vestri endi	12.44	572	10150	10160	2.847	3.402	3.330	3.000	2.000
1	b7	Raufarfellsvvegur (242) vestri endi	Sandhólmavegur (247) eystri endi	13.10	631	10160	10170	2.478	2.349	2.666	3.000	2.000
1	b8	Sandhólmavegur (247) eystri endi	Dímonarvegur (250)	11.82	734	10170	10180	2.706	3.188	2.889	3.000	2.000
1	b9	Dímonarvegur (250)	Landeyjavegur (252)	6.02	949	10180	10190	3.044	3.321	3.114	4.000	2.000
1	c0	Landeyjavegur (252)	Hvolsvöllur, Fljótshlíðarvegur (261)	10.13	1260	10190	10200	2.706	3.191	2.789	3.000	2.064
1	c2	Hvolsvöllur, Hvolsgata	Oddavegur (266)	7.62	1812	10210	10220	2.808	3.308	3.149	3.000	2.064
1	c3	Oddavegur (266)	Hella, Þrúðvangur	5.03	1935	10220	10230	2.820	3.504	3.690	2.000	2.429
1	c4	Hella, Þrúðvangur	Þykkvabæjarvegur (25)	0.78	2664	10230	10240	3.793	3.819	3.218	4.000	4.000
1	c5	Þykkvabæjarvegur (25)	Rauðalækur (brú)	3.04	2168	10240	10250	2.758	3.365	2.663	2.000	3.038
1	c7	Rauðalækur (brú)	Landvegur (26)	3.50	2046	10260	10270	2.511	2.409	3.536	1.000	2.225
1	c8	Landvegur (26)	Sýslumörk, Þjórsá	10.24	2126	10270	10280	2.660	2.901	2.958	3.000	2.000
1	d1	Sýslumörk, Þjórsá	Skeiðavegur (30)	3.18	2180	10280	10290	2.797	3.116	3.381	3.000	2.000
1	d2	Skeiðavegur (30)	Gaulverjabæjarvegur (33)	13.69	3203	10290	10300	2.919	3.482	3.585	3.000	2.000
1	d6	Biskupstungnabraut (35)	Þorlákshafnarvegur (38)	10.48	7049	10330	10340	2.379	2.860	2.845	2.000	2.041
1	d8	Þorlákshafnarvegur (38)	Þrengslavegur (39), brú	16.63	6553	10350	10360	2.970	2.820	3.074	4.000	2.138

1 - Hringvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
1	d9	Prengslavegur (39), brú	Sýslumörk (skilti)	4.41	8207	10360	10370	3.026	2.578	1.740	4.000	3.411
1	e1	Sýslumörk (skilti)	Hafravatnsvegur (431)	9.79	8742	10370	10380	2.767	3.232	3.125	3.000	2.000
1	e2	Hafravatnsvegur (431)	Breiðholtsbraut (413)	3.41	9496	10380	10390	2.801	3.439	3.078	3.000	2.000
1	e3	Breiðholtsbraut (413)	Nesbraut (49)	2.38	11878	10390	10400	2.621	2.286	3.182	3.000	2.145
1	f2	Nesbraut (49)	Úlfarsfellsvegur (430)	2.23	34546	10400	10410	3.052	2.400	2.401	3.000	4.000
1	f3	Úlfarsfellsvegur (430)	Hafravatnsvegur (431)	4.78	21321	10410	10420	3.282	3.213	2.347	4.000	4.000
1	f4	Hafravatnsvegur (431)	Pingvallavegur (36)	1.61	11445	10420	10430	3.190	3.117	2.660	3.000	3.768
1	f5	Pingvallavegur (36)	Brautarholtsvegur (458)	11.96	6773	10430	10440	2.819	3.231	3.171	3.000	2.137
1	f6	Brautarholtsvegur (458)	Hvalfjarðarvegur (47)	3.61	5660	10440	10450	2.816	3.443	3.030	3.000	2.077
1	f7	Hvalfjarðarvegur (47)	Hvalfjarðargöng, syðri endi	0.94	5066	10450	10460	2.116	2.149	2.632	2.000	1.832
1	g0	Hvalfjarðargöng, nyrðri endi	Akrafjallsvegur (51) við Innrihólm	0.48	5066	10470	10480	1.624	0.683	1.550	3.000	1.175
1	g1	Akrafjallsvegur (51) við Innrihólm	Akrafjallsvegur (51) við Urriðaá	10.93	3818	10480	10490	2.538	2.692	2.599	3.000	2.000
1	g2	Akrafjallsvegur (51) við Urriðaá	Hvalfjarðarvegur (47)	1.10	4092	10490	10500	2.500	3.161	3.166	2.000	2.000
1	g3	Hvalfjarðarvegur (47)	Höfn	11.64	3734	10500	10510	2.813	3.182	3.390	3.000	2.000
1	g4	Höfn	Borgarfjarðarbraut (50)	8.41	3649	10510	10520	3.035	3.179	3.217	4.000	2.000
1	g5	Borgarfjarðarbraut (50)	Borgarnes, Borgarbraut (531)	2.48	4206	10520	10530	2.472	2.272	2.524	3.000	2.132
1	g8	Snæfellsnesvegur (54)	Hvítárvallavegur (510)	8.60	2394	10550	10560	2.310	2.394	2.882	2.000	2.114
1	g9	Hvítárvallavegur (510)	Borgarfjarðarbraut (50)	9.12	2088	10560	10570	2.364	2.719	2.973	2.000	2.000
1	h0	Borgarfjarðarbraut (50)	Laxfoss	7.76	2006	10570	10580	2.370	2.903	2.817	2.000	2.000
1	h1	Laxfoss	Vestfjarðavegur (60)	10.10	1751	10580	10590	2.369	2.039	2.191	3.000	2.193
1	h2	Vestfjarðavegur (60)	Norðurárdalsvegur (528)	10.70	1304	10590	10600	2.836	2.721	2.749	4.000	2.000
1	h3	Norðurárdalsvegur (528)	Norðurá við Fornahvamm	9.02	1256	10600	10610	2.783	2.581	2.642	4.000	2.000
1	h4	Norðurá við Fornahvamm	Sýslumörk (skilti)	11.31	1236	10610	10620	2.702	2.458	2.390	4.000	2.000
1	j1	Sýslumörk (skilti)	Miklagil (skilti)	10.99	1251	10620	10630	2.879	2.784	2.885	4.000	2.000
1	j2	Miklagil (skilti)	Djúpvvegur (61-01)	5.51	1332	10630	10640	2.853	2.802	2.747	4.000	2.000
1	j3	Djúpvvegur (61-01)	Sýslumörk, Hrutafjarðará	0.11	1386	10640	10650	3.022	2.336	4.000	4.000	2.000
1	k1	Sýslumörk, Hrutafjarðará	Staður	4.67	1174	10650	10660	2.496	2.446	2.649	3.000	2.000
1	k2	Staður	Reykjaskóli	12.01	1168	10660	10670	2.733	2.514	2.476	4.000	2.000
1	k3	Reykjaskóli	Miðfjarðarvegur (704) við Melstað	11.87	1185	10670	10680	2.696	2.369	2.450	4.000	2.000

1 - Hringvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
1	k4	Miðfjarðarvegur (704) við Melstað	Hvammstangavegur (72)	4.07	1226	10680	10690	2.650	2.317	2.288	4.000	2.000
1	k5	Hvammstangavegur (72)	Vatnsnesvegur (711)	7.00	1215	10690	10700	2.406	2.162	2.516	3.000	2.000
1	k6	Vatnsnesvegur (711)	Víðidalsvegur (715) eystri endi	10.57	1118	10700	10710	2.456	2.474	2.439	3.000	2.000
1	k7	Víðidalsvegur (715) eystri endi	Gljúfurá	11.68	1112	10710	10720	2.672	2.963	2.955	3.000	2.000
1	k8	Gljúfurá	Reykjabraut (724)	11.41	1182	10720	10730	2.631	2.854	2.871	3.000	2.000
1	k9	Reykjabraut (724)	Blönduós, hringtorg	11.40	1369	10730	10740	2.806	3.240	3.081	3.000	2.150
1	m1	Blönduós, Efstabraut	Skagastrandarvegur (74)	1.45	1295	10750	10760	3.204	3.206	3.400	4.000	2.400
1	m2	Skagastrandarvegur (74)	Hvammur	13.26	939	10760	10770	2.785	2.572	2.661	4.000	2.000
1	m3	Hvammur	Svínvetningabraut (731)	11.32	919	10770	10780	2.737	2.476	2.534	4.000	2.000
1	m4	Svínvetningabraut (731)	Víðivörðuás, veðurstöð (mastur)	8.95	946	10780	10790	2.712	2.542	2.349	4.000	2.000
1	m5	Víðivörðuás, veðurstöð (mastur)	Skagafjarðarvegur (752)	14.17	900	10790	10800	2.768	2.611	2.450	4.000	2.063
1	m6	Skagafjarðarvegur (752)	Sauðárkróksbraut (75)	0.75	1486	10800	10810	3.475	4.000	3.976	2.000	4.000
1	m7	Sauðárkróksbraut (75)	Siglfjarðarvegur (76)	4.82	1253	10810	10820	2.750	3.051	2.845	3.000	2.267
1	m8	Siglfjarðarvegur (76)	Miklibær	5.33	1134	10820	10830	2.490	2.252	2.817	3.000	2.000
1	m9	Miklibær	Kjálkavegur (759)	11.10	1083	10830	10840	2.450	2.623	2.261	3.000	2.000
1	n0	Kjálkavegur (759)	Fremrikotavegur (7570)	9.68	1068	10840	10850	2.578	2.554	1.714	4.000	2.000
1	n1	Fremrikotavegur (7570)	Sýslumörk, Grjóta (ræsi)	11.08	923	10850	10860	2.572	1.913	2.330	4.000	2.000
1	p1	Sýslumörk, Grjóta (ræsi)	Öxnadalá	10.45	980	10860	10870	2.725	2.449	2.505	4.000	2.000
1	p2	Öxnadalá	Þverá (bær)	9.90	947	10870	10880	2.822	2.601	2.804	4.000	2.000
1	p3	Þverá (bær)	Hörgárdalsvegur (815)	10.59	998	10880	10890	2.710	2.182	2.708	4.000	1.996
1	p4	Hörgárdalsvegur (815)	Ólafsfjarðarvegur (82)	11.46	1194	10890	10900	2.885	2.688	3.007	4.000	2.000
1	p5	Ólafsfjarðarvegur (82)	Dagverðareyrarvegur (816)	2.99	2539	10900	10910	2.349	2.237	2.175	3.000	2.000
1	p6	Dagverðareyrarvegur (816)	Akureyri, Hlíðarbraut	4.92	3126	10910	10920	2.478	2.386	2.595	2.000	2.862
1	p9	Eyjafjarðarbraut vestri (821)	Eyjafjarðarbraut eystri (829)	1.58	3332	10940	10950	2.044	1.865	2.297	2.000	2.029
1	q0	Eyjafjarðarbraut eystri (829)	Veigastaðavegur (828)	2.13	2092	10950	10960	2.182	1.900	1.738	3.000	2.000
1	q1	Veigastaðavegur (828)	Svalbarðseyrarvegur (830)	7.10	1839	10960	10970	2.037	2.154	2.020	2.000	2.000
1	q2	Svalbarðseyrarvegur (830)	Grenivíkurvegur (83)	5.52	1393	10970	10980	2.479	2.386	2.634	3.000	2.000
1	q3	Grenivíkurvegur (83)	Illugastaðavegur (833)	13.42	1041	10980	10990	2.675	2.701	2.018	4.000	2.000
1	q4	Illugastaðavegur (833)	Fnjóskadalsvegur eystri (835)	0.89	970	10990	11000	2.706	2.309	2.557	4.000	2.000

1 - Hringvegur

Nr:	Kafl:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
1	q5	Fnjóskadalsvegur eystri (835)	Norðausturvegur (85)	13.83	1001	11000	11010	2.488	2.540	2.523	3.000	2.000
1	q6	Norðausturvegur (85)	Bárðardalsvegur eystri (844)	4.34	686	11010	11020	2.191	2.550	2.337	2.000	2.000
1	q7	Bárðardalsvegur eystri (844)	Aðaldalsvegur (845)	9.65	627	11020	11030	2.485	2.888	2.159	3.000	2.000
1	q8	Aðaldalsvegur (845)	Brúnarvegur (8734)	10.05	605	11030	11040	2.484	2.490	2.238	3.000	2.218
1	q9	Brúnarvegur (8734)	Mývatnsvegur (848)	12.64	433	11040	11050	2.795	2.584	2.696	4.000	2.000
1	r0	Mývatnsvegur (848)	Garður	8.69	549	11050	11060	2.745	3.096	2.550	3.000	2.423
1	r1	Garður	Kísilvegur (87)	11.28	570	11060	11070	2.506	2.337	2.055	3.000	2.520
1	r2	Kísilvegur (87)	Kísiliðja	2.17	617	11070	11080	2.673	2.453	2.546	3.000	2.640
1	r3	Kísiliðja	Dettifossvegur (F862)	15.81	374	11080	11090	2.697	2.496	2.330	4.000	2.000
1	r4	Dettifossvegur (F862)	Péturskirkja	8.78	283	11090	11100	2.839	2.812	2.673	4.000	2.000
1	r5	Péturskirkja	Jökulsá (ankeri)	9.12	283	11100	11110	2.860	2.860	2.624	4.000	2.066
1	r6	Jökulsá (ankeri)	Hólsfjallavegur (864)	0.75	283	11110	11120	2.541	2.153	2.907	3.000	2.171
1	r7	Hólsfjallavegur (864)	Sýslumörk, Biskupsháls (skilti)	10.10	266	11120	11130	2.809	2.885	2.460	4.000	2.000
1	s1	Sýslumörk, Biskupsháls (skilti)	Víðidalur	7.88	266	11130	11140	2.788	2.606	2.638	4.000	2.000
1	s2	Víðidalur	Möðrudalsleið (901)	8.69	279	11140	11150	2.747	2.830	2.223	4.000	2.000
1	s3	Möðrudalsleið (901)	Langadalsá (ræsi)	8.10	267	11150	11160	2.676	2.724	2.000	4.000	2.000
1	s4	Langadalsá (ræsi)	Norðausturvegur (85)	12.03	266	11160	11170	2.790	2.842	2.414	4.000	2.000
1	s5	Norðausturvegur (85)	Möðrudalsleið (901)	19.94	231	11170	11180	2.808	2.870	2.468	4.000	2.000
1	s6	Möðrudalsleið (901)	Jökuldalsvegur (923)	7.61	267	11180	11190	2.795	2.705	2.573	4.000	2.000
1	s7	Jökuldalsvegur (923)	Jökuldalsvegur eystri (924)	10.81	253	11190	11200	2.646	2.314	2.274	4.000	2.000
1	s8	Jökuldalsvegur eystri (924)	Hvanná (bær)	9.70	301	11200	11210	2.574	2.166	2.084	4.000	2.000
1	s9	Hvanná (bær)	Hlíðarvegur (917)	11.51	349	11210	11220	2.634	2.478	2.053	4.000	2.000
1	t0	Hlíðarvegur (917)	Skóghlíð	8.99	513	11220	11230	2.424	2.417	2.347	3.000	2.000
1	t1	Skóghlíð	Fellabær, Upphéraðsvegur (931)	11.24	549	11230	11240	2.496	2.610	2.283	3.000	2.141
1	t3	Fellabær, Lagarbraut	Norðfjarðarvegur (92)	2.52	3403	11250	11260	3.358	2.757	3.465	3.000	4.000
1	t4	Norðfjarðarvegur (92)	Upphéraðsvegur (931)	11.00	1025	11260	11270	2.539	2.554	2.497	3.000	2.172
1	t5	Upphéraðsvegur (931)	Litlasandfell	10.28	264	11270	11280	2.601	2.210	2.168	4.000	2.000
1	t6	Litlasandfell	Skriðdalsvegur (937)	7.53	153	11280	11290	3.001	3.140	3.096	4.000	2.000
1	t7	Skriðdalsvegur (937)	Axarvegur (939)	15.21	126	11290	11300	2.761	2.396	2.726	4.000	2.000

1 - Hringvegur

Nr:	Kafl:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
1	t8	Axarvegur (939)	Sel	12.11	42	11300	11310	2.859	2.838	2.737	4.000	2.000
1	t9	Sel	Innri-Kleifarvegur (9622)	11.44	45	11310	11320	2.674	2.219	2.497	4.000	2.000
1	u0	Innri-Kleifarvegur (9622)	Suðurfjarðavegur (96)	13.87	163	11320	11330	2.575	2.153	2.105	4.000	2.000
1	u1	Suðurfjarðavegur (96)	Skrúðskambur	9.73	190	11330	11340	2.582	2.344	1.943	4.000	2.000
1	u2	Skrúðskambur	Fossgerði	10.82	222	11340	11350	2.599	2.571	1.797	4.000	2.000
1	u3	Fossgerði	Gautavíkurvegur (9657)	9.39	245	11350	11360	2.477	2.127	1.675	4.000	2.000
1	u4	Gautavíkurvegur (9657)	Axarvegur (939)	12.22	248	11360	11370	2.634	2.361	2.169	4.000	2.000
1	u5	Axarvegur (939)	Urðarteigsvegur (9671)	12.90	252	11370	11380	2.533	2.190	1.870	4.000	2.000
1	u6	Urðarteigsvegur (9671)	Djúpavogsvegur (98)	7.97	282	11380	11390	2.521	2.320	1.684	4.000	2.000
1	u7	Djúpavogsvegur (98)	Hamar	10.26	286	11390	11400	2.451	1.889	1.789	4.000	2.000
1	u8	Hamar	Melrakkanesvegur (9684)	8.01	266	11400	11410	2.467	2.009	1.747	4.000	2.000
1	u9	Melrakkanesvegur (9684)	Hofsvegur (9692)	13.00	239	11410	11420	2.542	2.001	2.103	4.000	2.000
1	v0	Hofsvegur (9692)	Þvottárvegur (9699)	7.65	230	11420	11430	2.751	2.580	2.495	4.000	2.000
1	v1	Þvottárvegur (9699)	Krossanes, sýslusteinn	7.59	230	11430	11440	2.680	2.197	2.550	4.000	2.000
1	v2	Krossanes, sýslusteinn	Össurá (skilti)	13.26	229	11440	11450	2.556	2.145	2.020	4.000	2.000
1	v3	Össurá (skilti)	Brekkuvegur (9712)	11.24	240	11450	11460	2.821	2.791	2.610	4.000	2.000
1	v4	Brekkuvegur (9712)	Þorgeirsstaðavegur (9717)	10.23	340	11460	11470	2.877	2.871	2.791	4.000	2.000
1	v5	Þorgeirsstaðavegur (9717)	Hornsvegur	9.97	390	11470	11480	2.827	2.454	2.972	4.000	2.000
1	v6	Hornsvegur	Hafnarvegur (99)	6.67	418	11480	11490	2.308	2.237	1.988	3.000	2.000
1	v7	Hafnarvegur (99)	Nesjaborp, Meðalfellsvegur (9765)	3.28	907	11490	11500	2.244	2.677	2.285	2.000	2.119
1	v8	Nesjaborp, Meðalfellsvegur (9765)	Hoffellsvegur (984)	8.58	533	11500	11510	2.546	2.696	2.507	3.000	2.088
1	v9	Hoffellsvegur (984)	Hólmsvegur (9822)	15.33	363	11510	11520	2.749	2.426	2.506	4.000	2.093
1	x0	Hólmsvegur (9822)	Smyrlabjargavegur (9832)	14.40	302	11520	11530	2.859	3.004	2.574	4.000	2.000
1	x1	Smyrlabjargavegur (9832)	Kálfafellsstaður	10.48	330	11530	11540	2.538	2.125	1.959	4.000	2.000
1	x2	Kálfafellsstaður	Reynivallavegur (9857)	11.19	329	11540	11550	2.791	2.525	2.737	4.000	2.000
1	x3	Reynivallavegur (9857)	Jökulsá (ankeri)	11.74	314	11550	11560	3.081	3.117	3.423	4.000	2.048
1	x4	Jökulsá (ankeri)	Fjallsá	10.83	314	11560	11570	3.223	3.640	3.559	4.000	2.048
1	x5	Fjallsá	Kvíá	8.38	297	11570	11580	2.972	3.199	2.904	4.000	2.000
1	x6	Kvíá	Mýri (bær)	12.34	339	11580	11590	2.833	2.852	2.602	4.000	2.000
1	x7	Mýri (bær)	Kotá	9.10	353	11590	11600	2.591	2.842	2.698	3.000	2.000
1	x8	Kotá	Svínafellsvegur (9797)	8.76	331	11600	11610	2.714	2.462	2.441	4.000	2.000
1	x9	Svínafellsvegur (9797)	Skaftafellsvegur (998)	5.00	313	11610	11620	2.598	3.017	2.261	3.000	2.205
1	y0	Skaftafellsvegur (998)	Sæluhúsavatn	10.23	293	11620	11630	2.952	3.055	2.955	4.000	2.000
1	y1	Sæluhúsavatn	Gígja	13.98	299	11630	11640	3.061	3.349	3.169	4.000	2.000
1	y2	Gígja	Sýslumörk, sýslusteinn	1.46	299	11640	11650	2.779	2.745	2.462	4.000	2.000

Samtals km. 1320,97



26 - Landvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
26	01	Hringvegur (1-c8)	Hagabraut (286) nyrðri endi	8,98	513	26000	26001	2,497	2,820	2,284	3,000	2,000
26	02	Hagabraut (286) nyrðri endi	Múli	14,01	319	26001	26002	2,658	2,925	2,926	3,000	2,000
26	03	Múli	Þingskálavegur (268)	14,09	136	26002	26003	2,618	2,803	2,860	3,000	2,000

Samtals km. 37,08

30 - Skeiðavegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Hægri	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
30	01	Hringvegur (1-d2)	Ólafsvallavegur (322)	8,07	1176	30000	30001	2,529	2,997	2,256	2,997	3,000	2,000
30	02	Ólafsvallavegur (322)	Skálholtsvegur (31)	8,89	1118	30001	30002	2,683	2,932	3,034	2,932	3,000	2,000
30	03	Skálholtsvegur (31)	Þjórsárdalsvegur (32)	1,44	1069	30002	30003	2,351	2,792	2,840	2,792	2,000	2,000
30	04	Þjórsárdalsvegur (32)	Hrunavegur (344)	11,71	735	30003	30004	2,438	2,451	2,377	2,451	3,000	2,000
30	06	Langholtsvegur (341)	Haukholtsvegur (3522)	12,47	301	30005	30006	2,534	2,417	2,843	2,417	3,000	2,010
30	07	Haukholtsvegur (3522)	Einholtsvegur (358)	8,53	210	30006	30007	2,802	2,698	2,615	2,698	4,000	2,000
30	08	Einholtsvegur (358)	Biskupstungnabraut (35)	4,34	146	30007	30008	2,932	2,916	2,999	2,916	4,000	2,000

Samtals km. 55,45

31 - Skálholtsvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
31	01	Skeiðavegur (30)	Hvítá	9,53	421	310000	310010	2,590	2,758	2,778	3,000	2,000
31	02	Hvítá	Krossvegamót	1,05	425	310010	310020	3,125	4,000	3,835	1,000	3,808
31	03	Krossvegamót	Biskupstungnabraut (35)	4,09	487	310020	310030	2,459	2,619	2,168	3,000	2,095

Samtals km. 14,67

32 - Þjórsárdalsvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
32	01	Skeiðavegur (30)	Stóra-Núpsvegur (328)	12,81	473	320000	320010	2,409	2,288	2,404	3,000	2,000
32	02	Stóra-Núpsvegur (328)	Ásólfstaðir	11,61	279	320010	320020	2,286	2,096	2,026	3,000	2,000
32	03	Ásólfstaðir	Búrfellsvirkjun	7,62	231	320020	320030	2,955	3,519	3,712	3,000	2,000
32	04	Búrfellsvirkjun	Þjórsá (sýslumörk)	14,18	190	320030	320040	2,798	2,677	2,615	4,000	2,000
32	11	Þjórsá (sýslumörk)	Landvegur (26)	4,61	186	320040	320050	2,864	3,046	2,555	4,000	2,000

Samtals km. 50,83

34 - Eyrarbakkevegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
34	02	Selfoss, Kjarabót suðurgafli	Gaulverjabæjarvegur (33)	8,90	1864	34001	34002	2,544	2,749	2,463	3,000	2,076
34	03	Gaulverjabæjarvegur (33)	Álfstétt (343) eystri endi	1,52	1842	34002	34003	2,506	3,397	2,954	2,000	2,000
34	05	Álfstétt (343) eystri endi	Þorlákshafnarvegur (38)	11,97	1155	34004	34005	2,712	3,105	2,997	3,000	2,000

Samtals km. 22,39

35 - Biskupstungnabraut

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
35	01	Hringvegur (1-d6)	Þingvallavegur (36)	8,51	2796	35000	35001	2,547	2,603	2,731	3,000	2,000
35	02	Þingvallavegur (36)	Búrfellsvegur (351)	7,80	2266	35001	35002	2,490	3,102	3,178	2,000	2,000
35	03	Búrfellsvegur (351)	Laugarvatnsvegur (37)	8,47	1105	35002	35003	2,926	3,491	3,607	3,000	2,000
35	04	Laugarvatnsvegur (37)	Skálholtsvegur (31)	8,82	805	35003	35004	2,556	2,516	2,860	3,000	2,000
35	05	Skálholtsvegur (31)	Reykjavegur (355)	4,84	773	35004	35005	2,443	2,262	2,588	3,000	2,000
35	06	Reykjavegur (355)	Bræðratunguvegur (359)	4,34	730	35005	35006	2,658	2,809	3,244	2,000	2,700
35	07	Bræðratunguvegur (359)	Laugarvatnsvegur (37)	11,46	334	35006	35007	2,669	2,977	2,925	3,000	2,000
35	08	Laugarvatnsvegur (37)	Hrunamannavegur (30)	8,83	507	35007	35008	2,700	2,927	2,978	3,000	2,098
35	09	Hrunamannavegur (30)	Gullfossvegur (334)	5,48	433	35008	35009	2,538	2,378	2,915	3,000	2,000

Samtals km. 68,55

36 - Þingvallavegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
36	01	Biskupstungnabraut (35)	Grafningsvegur efri (360)	9,29	668	36000	36001	2,316	2,553	2,866	2,000	2,035
36	02	Grafningsvegur efri (360)	Miðfell	9,43	356	36001	36002	2,868	3,099	3,426	3,000	2,212
36	03	Miðfell	Lyngdalsheiðarvegur (365)	8,41	251	36002	36003	2,973	3,494	3,446	3,000	2,260
36	04	Lyngdalsheiðarvegur (365)	Uxahryggjavegur (52)	7,23	417	36003	36004	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
36	06	Uxahryggjavegur (52)	Grafningsvegur efri (360)	10,69	728	36005	36006	2,840	3,392	3,141	3,000	2,113
36	07	Grafningsvegur efri (360)	Kjósarskarðsvegur (48)	5,10	723	36006	36007	2,800	3,183	3,328	3,000	2,000
36	08	Kjósarskarðsvegur (48)	Sýslumörk (skilti)	2,24	867	36007	36008	2,909	2,908	2,902	4,000	2,000
36	11	Sýslumörk (skilti)	Skeggjastaðir	7,99	1447	36008	36009	2,459	2,399	2,527	3,000	2,000
36	12	Skeggjastaðir	Hringvegur (1-f5)	7,19	1526	36009	36010	3,057	3,174	2,589	3,000	3,349

Samtals km. 67,57

37 - Laugarvatnsvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
37	01	Biskupstungnabraut (35)	Gjábakkavegur (365)	12,23	671	370000	370010	2,565	2,760	2,648	3,000	2,007
37	03	Laugarvatn, austasta gata	Reykjavegur (355)	13,36	742	370020	370030	2,498	2,396	2,540	3,000	2,119
37	04	Reykjavegur (355)	Biskupstungnabraut (35)	9,73	495	370030	370040	2,470	2,462	2,517	3,000	2,000

Samtals km. 35,32

38 - Þorlákshafnarvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
38	01	Hringvegur (1-d8)	Þrengslavegur (39)	11,60	535	38000	38001	2,643	2,913	2,870	3,000	2,000
38	02	Þrengslavegur (39)	Eyrarbaklavegur (34)	4,01	1398	38001	38002	2,817	2,617	2,767	4,000	2,000
38	03	Eyrarbaklavegur (34)	Þorlákshöfn, Glettingur	3,47	1348	38002	38003	2,921	2,573	3,110	4,000	2,127

Samtals km. 19,08

39 - Þrengslavegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
39	01	Hringvegur (1-d9)	Þorlákshafnarvegur (38)	14,18	1235	36000	39001	2,572	2,131	2,114	4,000	2,000

Samtals km. 14,18

41 - Reykjanesbraut

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
41	14	Kapplakriki	Krýsuvíkurvegur (42), brú.	2,85	19181	41007	41008	3,133	3,148	3,314	3,000	3,107
41	15	Krýsuvíkurvegur (42), brú.	Vatnsleysustrandarvegur (420)	11,93	10691	41008	41009	2,839	2,751	1,244	4,000	3,031
41	16	Vatnsleysustrandarvegur (420)	Grindavíkurvegur (43)	12,98	10226	41009	41010	2,871	2,987	1,291	4,000	2,941
41	17	Grindavíkurvegur (43)	Njarðvíkurvegur	4,56	9796	41010	41011	2,502	2,668	1,250	4,000	2,000
41	18	Njarðvíkurvegur	Víknavegur (46)	1,47	11083	41011	41012	2,147	2,337	1,136	3,000	2,000
41	19	Víknavegur (46)	Hafnavegur (44)	0,40	7021	41012	41013	2,023	2,000	1,285	2,000	2,570
41	20	Hafnavegur (44)	Grænás	1,03	6674	41013	41014	3,161	2,000	2,097	4,000	4,000
41	21	Grænás	Garðskagavegur (45)	3,25	7492	41014	41015	2,672	2,923	1,355	4,000	2,298
41	22	Garðskagavegur (45)	Flugstöð, vegamót koma	1,82	4996	41015	41016	2,764	3,514	1,878	3,000	2,660

Samtals km. 40,29

43 - Grindavíkurvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
43	01	Reykjanesbraut (41)	Grindavík, Gerðavellir	13,30	2731	43000	43001	2,511	2,369	2,591	3,000	2,144

Samtals km. 13,30

45 - Garðskagavegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
45	00	Reykjanesbraut (41)	Miðnesheiðarvegur (423)	1,71	1792	45000	45001	2,350	2,423	1,997	3,000	2,000
45	01	Miðnesheiðarvegur (423)	Garður, Réttarholt	5,81	2687	45001	45002	2,534	2,743	2,531	3,000	2,000
45	03	Garður, Útgarðsvegur	Sandgerði, bræðsla	4,33	1062	45003	45004	2,276	2,717	2,511	2,000	2,039

Samtals km. 11,85

47 - Hvalfjarðarvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
47	1	Hringvegur (1-f7)	Eyrarfjallsvegur (460)	3,71	676	470000	470010	2,479	2,567	2,452	3,000	2,000
47	2	Eyrarfjallsvegur (460)	Kjósarskarðsvegur (48)	11,5	511	470010	470020	2,353	2,330	2,104	3,000	2,000
47	3	Kjósarskarðsvegur (48)	Hvítanes	9,71	235	470020	470030	2,540	2,284	1,810	4,000	2,000
47	4	Hvítanes	Sýslumörk, Botnsá	9,54	225	470030	470040	2,540	2,531	1,560	4,000	2,000
47	11	Sýslumörk, Botnsá	Dragavegur (520)	13,71	229	470040	470050	2,365	2,393	2,093	3,000	2,000
47	12	Dragavegur (520)	Hringvegur (1-g2)	12,42	538	470050	470060	2,383	2,235	2,337	3,000	2,000

Samtals km. 60,59

50 - Borgarfjarðarbraut

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
50	01	Hringvegur (1-g5)	Skorradalsvegur (508)	9,24	1072	500000	500010	2,711	2,565	2,325	4,000	2,000
50	02	Skorradalsvegur (508)	Uxahryggjavegur (52)	7,60	541	500010	500020	2,628	2,895	2,816	3,000	2,000
50	03	Uxahryggjavegur (52)	Flókadalsvegur (515) nyrðri endi	9,60	541	500020	500030	2,469	2,476	2,497	3,000	2,000
50	04	Flókadalsvegur (515) nyrðri endi	Hvítá	8,59	271	500030	500040	2,698	2,634	2,734	3,000	2,463
50	05	Hvítá	Hringvegur (1-h0)	14,11	299	500040	500050	2,361	2,447	2,021	3,000	2,000

Samtals km. 49,14

51 - Akrafjallsvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
51	01	Hringvegur (1-g0)	Akranesvegur (509)	7,16	2337	510000	510010	2,559	2,125	2,057	4,000	2,000
51	02	Akranesvegur (509)	Hringvegur (1-g2)	11,24	969	510010	510020	2,217	1,965	1,833	3,000	2,000

Samtals km. 18,40

54 - Snæfellsnesvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
54	02	Hringvegur (1-g8)	Álftaneshreppsvegur (533)	12,06	930	54001	54002	2,514	2,531	2,501	3,000	2,103
54	03	Álftaneshreppsvegur (533)	Hítará	14,05	651	54002	54003	2,643	2,419	2,151	4,000	2,000
54	04	Hítará	Heydalsvegur (55)	12,30	743	54003	54004	2,551	2,718	2,637	3,000	2,000
54	05	Heydalsvegur (55)	Skógarnesvegur (568)	12,34	709	54004	54005	2,690	2,632	2,160	4,000	2,000
54	06	Skógarnesvegur (568)	Vatnaleið (56)	12,24	696	54005	54006	2,599	2,969	2,605	3,000	2,000
54	07	Vatnaleið (56)	Ölkelduvegur (571)	12,81	333	54006	54007	2,479	2,586	2,434	3,000	2,000
54	08	Ölkelduvegur (571)	Hraunsmúlavegur (5713)	12,26	354	54007	54008	2,843	2,710	2,791	4,000	2,000
54	09	Hraunsmúlavegur (5713)	Útnesvegur (574) við Búðir	11,26	243	54008	54009	2,515	2,756	2,429	3,000	2,000
54	10	Útnesvegur (574) við Búðir	Útnesvegur (574)	14,30	139	54009	54010	2,930	2,957	2,951	4,000	2,000
54	11	Útnesvegur (574)	Höfði	11,07	232	54010	54011	2,840	3,133	2,356	4,000	2,000
54	12	Höfði	Grundarfjörður, Grundargata 98	8,54	356	54011	54012	2,835	2,545	2,327	4,000	2,410
54	14	Grundarfjörður, innri hafnargarður	Framsveitarvegur (576)	9,23	388	54013	54014	2,545	2,474	2,415	3,000	2,302
54	15	Framsveitarvegur (576)	Hraunsfjarðarbrú	10,56	393	54014	54015	2,612	2,753	2,884	3,000	2,000
54	16	Hraunsfjarðarbrú	Vatnaleið (56)	7,60	445	54015	54016	2,289	2,056	2,077	3,000	2,000
54	17	Vatnaleið (56)	Stykkishólmsvegur (58)	7,44	479	54016	54017	2,613	2,392	2,041	4,000	2,000
54	18	Stykkishólmsvegur (58)	Narfeyri	17,21	94	54017	54018	2,877	3,082	2,579	4,000	2,000

Samtals km. 185,27

56 - Vatnaleið

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
56	01	Snæfellsnesvegur (54)	Afleggjari á háheiði	10,98	443	56000	56001	2,631	2,441	2,076	4,000	2,000
56	02	Afleggjari á háheiði	Snæfellsnesvegur (54)	5,42	443	56001	56002	2,608	2,360	2,049	4,000	2,000

Samtals km. 16,40

58 - Stykkishólmsvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
58	01	Snæfellsnesvegur (54)	Stykkishólmur, Búðanesvegur	8,83	619	580000	580010	2,992	2,578	2,752	4,000	2,602

Samtals km. 8,83

60 - Vestfjarðavegur

Nr:	Kafl:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
60	01	Hringvegur (1-h2)	Sýslumörk (skilti)	8,54	280	600000	600010	2,652	2,034	2,578	4,000	2,000
60	02	Sýslumörk (skilti)	Gröf	11,35	277	600010	600020	2,684	2,365	2,397	4,000	2,000
60	03	Gröf	Snæfellsnesvegur (54)	12,01	301	600020	600030	2,390	2,520	2,084	3,000	2,000
60	04	Snæfellsnesvegur (54)	Laxárdalsvegur (59)	7,97	387	600030	600040	2,262	2,087	1,922	3,000	2,000
60	05	Laxárdalsvegur (59)	Búðardalur, Brekkuhvammur	2,01	501	600040	600050	2,735	2,398	2,275	4,000	2,228
60	06	Búðardalur, Brekkuhvammur	Búðardalur, Sunnubraut	0,63	974							
60	07	Búðardalur, Sunnubraut	Klofningsvegur (590)	15,59	365	600060	600070	2,603	2,259	2,077	4,000	2,033
60	08	Klofningsvegur (590)	Kjartanssteinn (ræsi)	9,25	251	600070	600080	2,524	1,912	2,107	4,000	2,000
60	09	Kjartanssteinn (ræsi)	Klofningsvegur (590)	10,98	249	600080	600090	2,568	2,080	2,145	4,000	2,000
60	10	Klofningsvegur (590)	Sýslumörk (skilti)	5,78	196	600090	600100	2,239	2,184	1,717	3,000	2,000
60	21	Sýslumörk (skilti)	Garpsdalsvegur (602)	3,24	196	600100	600110	2,035	1,494	1,460	3,000	2,000
60	22	Garpsdalsvegur (602)	Tröllatunguvegur (605)	1,62	186	600110	600120	2,702	2,320	2,527	4,000	2,000
60	23	Tröllatunguvegur (605)	Reykhólasveitarvegur (607)	14,18	203	600120	600130	2,696	2,409	2,409	4,000	2,000
60	24	Reykhólasveitarvegur (607)	Þorskafjarðarvegur (608)	8,35	139	600130	600140	2,612	2,818	2,820	3,000	2,000
60	25	Þorskafjarðarvegur (608)	Gröf	6,78	72	600140	600150	2,551	2,259	1,885	4,000	2,000
60	26	Gröf	Djúpadalsvegur (6087)	11,48	74	600150	600160	2,934	2,997	2,927	4,000	2,000
60	27	Djúpadalsvegur (6087)	Gufudalsvegur (6090)	9,24	74	600160	600170	2,856	3,058	2,505	4,000	2,000
60	28	Gufudalsvegur (6090)	Kleifastaðir	12,02	74	600170	600180	2,674	2,649	2,069	4,000	2,000
60	29	Kleifastaðir	Fjarðarhorn, Kollafjarðarh. (F66)	13,15	63	600180	600190	2,527	1,977	2,056	4,000	2,000
60	30	Fjarðarhorn, Kollafjarðarh. (F66)	Skálmardalsá	11,80	63	600190	600200	2,520	1,954	2,045	4,000	2,000
60	31	Skálmardalsá	Mjóafjarðará	14,76	63	600200	600210	2,611	2,313	2,112	4,000	2,000
60	32	Mjóafjarðará	Skiptá	13,14	63	600210	600220	2,806	2,974	2,356	4,000	2,000
60	33	Skiptá	Fossá (bær)	12,83	63	600220	600230	2,810	2,923	2,427	4,000	2,000
60	34	Fossá (bær)	Barðastrandarvegur (62)	11,53	76	600230	600240	2,723	2,540	2,405	4,000	2,000
60	35	Barðastrandarvegur (62)	Bíldudalsvegur (63)	8,06	46							
60	36	Bíldudalsvegur (63)	Sýslumörk (skilti)	11,51	60							
60	37	Sýslumörk (skilti)	Mosdalsvegur (621)	10,64	60							
60	38	Mosdalsvegur (621)	Geldingadalur	23,87	60							

61 - Djúpvegur - Ísafjörður

Nr:	Kafl:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
61	01	Hringvegur (1-j2)	Borðeyrarvegur (640)	11,23	257	61000	61001	2,491	2,563	2,511	3,000	2,000
61	03	Borðeyrarvegur (640)	Laxárdalsvegur (59)	1,95	219	61002	61003	2,665	2,518	2,158	4,000	2,000
61	04	Laxárdalsvegur (59)	Fossá	13,58	171	61003	61004	2,747	2,507	2,547	4,000	2,000
61	05	Fossá	Guðlaugsvíkurvegur (6479)	15,05	176	61004	61005	2,926	2,867	3,023	4,000	2,000
61	06	Guðlaugsvíkurvegur (6479)	Krossárdalsvegur (641)	18,87	161	61005	61006	2,500	1,871	2,037	4,000	2,000
61	07	Krossárdalsvegur (641)	Broddanesvegur (6462)	17,00	144	61006	61007	2,729	2,553	2,420	4,000	2,000
61	08	Broddanesvegur (6462)	Steinadalsvegur (690)	7,55	144	61007	61008	2,791	2,652	2,608	4,000	2,000
61	09	Steinadalsvegur (690)	Hvalsá (bær)	8,17	144	61008	61009	2,638	2,331	2,218	4,000	2,000
61	10	Hvalsá (bær)	Tröllatunguvegur (605)	13,07	181	61009	61010	2,737	2,557	2,453	4,000	2,000
61	11	Tröllatunguvegur (605)	Hólmavíkurvegur (67)	7,38	263	61010	61011	2,334	2,162	2,182	3,000	2,000
61	21	Hólmavíkurvegur (67)	Strandavegur (643)	10,50	205	61011	61012	2,543	2,168	1,939	4,000	2,000
61	22	Strandavegur (643)	Sunnaldalsá	11,51	109	61012	61013	2,604	2,268	2,124	4,000	2,000
61	23	Sunnaldalsá	Þorskafjarðarvegur (608)	6,00	107	61013	61014	2,505	1,925	2,005	4,000	2,000
61	24	Þorskafjarðarvegur (608)	Snæfjallastrandarvegur (635)	19,46	132	61014	61015	2,512	1,998	1,964	4,000	2,000
61	25	Snæfjallastrandarvegur (635)	Laugaból	11,45	127	61015	61016	2,659	2,491	2,154	4,000	2,000
61	26	Laugaból	Vatnsfjarðarvegur (633), eystri	13,60	116	61016	61017	2,489	1,963	1,893	4,000	2,000
61	27	Vatnsfjarðarvegur (633), eystri	Vatnsfjarðarvegur (633), vestri	11,29	95	61017	61018	2,758	2,644	2,463	4,000	2,000
61	28	Vatnsfjarðarvegur (633), vestri	Gljúfurá	11,30	128	61018	61019	2,759	2,407	2,703	4,000	2,000
61	29	Gljúfurá	Strandseljavegur (6322)	16,34	128	61019	61020	2,563	2,149	2,050	4,000	2,000
61	30	Strandseljavegur (6322)	Hjallar	13,86	126	61020	61021	2,457	1,952	1,757	4,000	2,000
61	31	Hjallar	Kleifaós	13,74	112	61021	61022	2,373	1,411	1,905	4,000	2,000
61	32	Kleifaós	Hvítanesvegur (6315)	11,79	112	61022	61023	2,357	1,368	1,873	4,000	2,000
61	33	Hvítanesvegur (6315)	Hestfjarðará	13,90	112	61023	61024	2,329	1,277	1,832	4,000	2,000
61	34	Hestfjarðará	Eyrarkirkjuvegur (6314)	13,47	112	61024	61025	2,356	1,315	1,924	4,000	2,000
61	35	Eyrarkirkjuvegur (6314)	Minni-Hattardalsvegur (6312)	13,64	134	61025	61026	2,437	1,561	2,052	4,000	2,000
61	36	Minni-Hattardalsvegur (6312)	Súðavík, Grundarstræti	9,93	201	61026	61027	2,575	1,816	2,300	4,000	2,098
61	38	Súðavík, Höfðabrekka	Arnardalsá	8,50	340	61028	61029	2,412	1,305	2,078	4,000	2,078
61	39	Arnardalsá	Flugvallarvegur Ísafirði (631)	6,32	409	61029	61030	2,606	1,837	2,561	4,000	2,000

62 - Barðastrandarvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
62	01	Vestfjarðavegur (60-35)	Brjánslækjarvegur (610)	5,66	130	620000	620010	2,532	2,047	2,008	4,000	2,000
62	02	Brjánslækjarvegur (610)	Krossvegur (6120)	14,66	124	620010	620020	2,523	2,088	1,926	4,000	2,000
62	03	Krossvegur (6120)	Síglunesvegur (611)	15,23	118	620020	620030	2,623	2,282	2,197	4,000	2,000
62	04	Síglunesvegur (611)	Örlygshafnarvegur (612)	12,06	103	620030	620040	2,424	1,526	2,029	4,000	2,000
62	05	Örlygshafnarvegur (612)	Patreksfjörður, Bíldudalsvegur (63)	12,20	147	620040	620050	2,391	1,870	1,530	4,000	2,000
62	07	Patreksfjörður, Bíldudalsvegur (63)	Hafnarsvæði	1,87	759							

Samtals km. 61,68

Mælt km. 59,81

63 - Bíldudalsvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
63	02	Barðastrandarvegur (62)	Tálknafjarðarvegur (617)	12,78	150	630010	630020	2,512	2,067	1,895	4,000	2,000
63	03	Tálknafjarðarvegur (617)	Ketildalavegur (619)	14,65	116	630020	630030	2,573	2,121	2,071	4,000	2,036
63	04	Ketildalavegur (619)	Fossvegur (6192)	12,51	83	630030	630040	2,653	2,355	2,182	4,000	2,058
63	05	Fossvegur (6192)	Trostansfjörður	14,50	39	630040	630050	2,774	2,897	2,282	4,000	2,000
63	06	Trostansfjörður	Vestfjarðavegur (60-36)	8,50	26	630050	630060	2,751	2,770	2,305	4,000	2,000

Samtals km. 62,94

64 - Flateyrarvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
64	01	Vestfjarðavegur (60-45)	Flateyri, Tjarnargata	6,80	316	640000	640010	2,569	2,274	1,846	4,000	2,074
64	02	Flateyri, Tjarnargata	Túngata, Hafnarsvæði	0,50	1021							

Samtals km. 7,30

65 - Súgandafjarðarvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
65	01	Vestfjarðavegur (60-47)	Botnsvegur (6293)	5,07	251	650000	650010	1,695	0,795	0,922	4,000	0,922
65	02	Botnsvegur (6293)	Suðureyri, íþróttavöllur	8,99	241	650010	650020	2,347	1,330	1,861	4,000	2,002
65	03	Suðureyri, íþróttavöllur	Hafnarsvæði	1,50	653							

Samtals km. 15,56

Mælt km. 14,06,81

74 - Skagastrandarvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
74	01	Hringvegur (1-m2)	Þverárfjallsvegur (744)	6,74	466	740000	740010	2,344	2,253	2,139	3,000	2,000
74	02	Þverárfjallsvegur (744)	Skagavegur (745)	12,48	279	740010	740020	2,667	2,701	3,192	3,000	2,000
74	03	Skagavegur (745)	Skagaströnd, Vetrarbraut	1,54	450	740020	740030	2,506	4,000	1,690	2,000	2,459

Samtals km. 20,76

75 - Sauðárkróksbraut

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
75	02	Hringvegur (1-m7)	Sæmundarhlíðarvegur (762)	13,94	740	750010	750020	2,542	2,550	2,589	3,000	2,121
75	03	Sæmundarhlíðarvegur (762)	Sauðárkrókur, Skagfirðingabraut	9,46	733	750020	750030	2,359	2,039	2,422	3,000	2,000
75	04	Sauðárkrókur, Skagfirðingabraut	Sauðárkrókur, Strandvegur	1,05	504	750030	750040	1,950	1,073	2,697	2,000	1,998
75	05	Sauðárkrókur, Strandvegur	Flugvallarvegur Sauðárkróki (749)	1,58	757	750040	750050	2,108	3,502	1,000	2,000	2,000
75	06	Flugvallarvegur Sauðárkróki (749)	Síglufjarðarvegur (76)	11,95	489	750050	750060	2,702	2,353	2,493	4,000	2,000

Samtals km. 37,98

76 - Siglufjarðarvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
76	01	Hringvegur (1-m7)	Framnesvegur (7730)	10,25	287	760000	760010	2,452	2,581	2,313	3,000	2,000
76	02	Framnesvegur (7730)	Sauðárkróksbraut (75)	11,27	269	760010	760020	2,580	2,393	1,885	4,000	2,000
76	03	Sauðárkróksbraut (75)	Sleitustaðir	7,96	624	760020	760030	2,445	2,432	2,429	3,000	2,000
76	04	Sleitustaðir	Hofsósbraut (77) nyrðri endi	13,06	398	760030	760040	2,422	2,368	2,387	3,000	2,000
76	06	Hofsósbraut (77) nyrðri endi	Höfðavegur (7842)	8,92	339	760050	760060	2,317	2,188	2,075	3,000	2,000
76	07	Höfðavegur (7842)	Reykjarhóll	13,91	241	760060	760070	2,642	2,357	2,212	4,000	2,000
76	08	Reykjarhóll	Ólafsfjarðarvegur (82)	11,86	310	760070	760080	2,278	2,070	2,015	3,000	2,000
76	09	Ólafsfjarðarvegur (82)	Almenningsnöf, skýli ytra horn	13,47	258	760080	760090	2,551	2,199	1,943	4,000	2,000
76	10	Almenningsnöf, skýli ytra horn	Gangamunni eystri	8,00	253	760090	760100	2,355	1,874	1,531	4,000	1,882
76	11	Gangamunni eystri	Siglufjörður, Hólavegur	2,20	373	760100	760110	3,386	3,055	2,124	4,000	3,976

Samtals km. 100,90

82 - Ólafsfjarðarvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
82	01	Hringvegur (1-p5)	Hjalteyarvegur (811)	10,93	1281	82000	82001	2,468	2,623	2,346	3,000	2,000
82	02	Hjalteyarvegur (811)	Hauganesvegur (809)	10,71	1215	82001	82002	2,319	2,103	2,170	3,000	2,000
82	03	Hauganesvegur (809)	Dalvík, barnaskóli	11,33	1317	82002	82003	2,698	2,957	2,736	3,000	2,237
82	05	Dalvík, Brimnesá	Gangamunni eystri	10,92	395	82004	82005	2,791	2,334	2,504	4,000	2,294
82	06	Gangamunni eystri	Ólafsfjörður, Námuvegur	4,96	547	82006	82007	3,332	4,000	3,189	3,000	3,246

Samtals km. 48,85

83 - Grenivíkurvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
83	01	Hringvegur (1-q3)	Ystavík	2,72	277	830000	830010	2,439	2,033	1,590	4,000	2,000
83	02	Ystavík	Fnjóskadalsvegur eystri (835)	9,29	242	830010	830020	2,495	2,024	1,859	4,000	2,000
83	03	Fnjóskadalsvegur eystri (835)	Grenivík, Túngata	8,45	253	830020	830030	2,546	2,533	2,522	3,000	2,191

Samtals km. 20,46

85 - Norðausturvegur - Húsavík

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
85	01	Hringvegur (1-q6)	Hólsgærði	12,73	508	85000	85001	2,305	2,216	1,991	3,000	2,000
85	02	Hólsgærði	Aðaldalsvegur (845)	12,97	508	85001	85002	2,759	2,445	2,666	4,000	2,000
85	03	Aðaldalsvegur (845)	Kísilvegur (87)	11,12	627	85003	85004	2,286	1,963	2,157	3,000	2,000
85	04	Kísilvegur (87)	Húsavík, Kringlumýri	7,15	920	85004	85005	2,397	2,209	2,425	3,000	2,003

Samtals km. 43,97

92 - Norðfjarðarvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
92	02	Seyðisfjarðarvegur (93)	Mjóafjarðarvegur (953)	8,49	1266	92002	92003	2,563	1,973	2,014	4,000	2,147
92	03	Mjóafjarðarvegur (953)	Neðstabrú/Fagradalsá	11,17	1041	92003	92004	2,629	2,280	2,224	4,000	2,000
92	04	Neðstabrú/Fagradalsá	Suðurfjarðarvegur (96)	10,50	1178	92004	92005	2,599	2,350	2,018	4,000	2,000
92	05	Suðurfjarðarvegur (96)	Reyðarfjörður, Stekkjarbrekka	1,54	1556	92005	92006	3,201	3,585	3,369	3,000	2,987
92	07	Reyðarfjörður, Neðribakkalækur	Eskifjörður, Dalbraut	12,73	1014	92007	92008	2,280	2,230	1,718	3,000	2,101
92	09	Eskifjörður, Hátún	Gangnamunni, Eskifjarðarmegin	7,41	461	92009	92010	2,620	2,392	1,921	4,000	2,106
92	10	Gangnamunni, Eskifjarðarmegin	Kirkjubólsvetur (9521)	8,80	492	92010	92011	2,407	1,753	1,926	4,000	1,859
92	11	Kirkjubólsvetur (9521)	Flugvöllur	4,15	1176	92011	92012	1,872	1,761	1,586	2,000	2,041

Samtals km. 64,79

93 - Norðfjarðarvegur - Seyðisfjarðarvegur

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
93	02	Borgarfjarðarvegur (94)	Sýslumörk, Gagnheiðarvegur	9,93	373	930010	930020	2,644	2,216	2,356	4,000	2,005
93	03	Sýslumörk, Gagnheiðarvegur	Seyðisfjörður, kirkjugarðshorn	14,04	408	930020	930030	2,576	2,062	2,086	4,000	2,077

Samtals km. 23,97

96 - Suðurfjarðarvegur

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
96	02	Norðfjarðarvegur (92)	Þórdalsheiðarvegur (936)	1,11	594	960000	960010	2,481	2,615	2,411	3,000	2,000
96	03	Þórdalsheiðarvegur (936)	Gangnamunni, nyrðri	1,76	594	960010	960020	2,437	2,267	2,305	3,000	2,174
96	04	Gangnamunni, nyrðri	Gangnamunni, syðri	5,90	594							
96	05	Gangnamunni, syðri	Vattarnesvegur (955)	6,61	594	960030	960040	2,712	2,351	2,372	4,000	2,119
96	07	Vattarnesvegur (955)	Vík	12,47	351	960040	960050	2,467	2,098	1,654	4,000	2,000
96	08	Vík	Stöðvarfjörður, Grenimelur	12,44	273	960050	960060	2,575	2,293	1,859	4,000	2,071
96	09	Stöðvarfjörður, Grenimelur	Stöðvarfjörður, Sel	1,25	817	960060	960070	1,064	0,032	0,000	4,000	0,032
96	10	Stöðvarfjörður, Sel	Kambanes/Heyklifsvvegur (9599)	9,69	273	960070	960080	2,496	2,023	1,804	4,000	2,044
96	11	Kambanes/Heyklifsvvegur (9599)	Breiðdalsvíkurvegur (97)	7,67	205	960080	960090	2,516	2,507	1,472	4,000	2,000
96	12	Breiðdalsvíkurvegur (97)	Hringvegur (1-u0)	0,22	376	960090	960100	1,480	1,491	1,300	1,000	2,000

Samtals km. 59,12

261 - Fljótshlíðarvegur

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
261	2	Hvolsvöllur, Öldubakki	Hlíðarendi	13,75	507	2610010	2610020	2,206	2,390	2,512	2,000	2,038
261	3	Hlíðarendi	Dímonarvegur (250)	3,27	175	2610020	2610030	2,739	3,111	3,115	3,000	2,000
261	4	Dímonarvegur (250)	Fljótshlíðarvegur (2631)	7,72	14	2610030	2610040	3,148	3,401	3,522	4,000	2,000

Samtals km. 24,74

429 - Sandgerðisvegur

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
429	01	Reykjanesbraut (41)	Miðnesheiðarvegur (423)	1,98	1625	4290000	4290010	2,573	2,688	2,766	3,000	2,000
429	02	Miðnesheiðarvegur (423)	Garðskagavegur (45), Suðurgata	4,40	2789	4290010	4290020	2,982	3,100	2,482	4,000	2,393

Samtals km. 6,38

518 - Hálsasveitarvegur

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
518	01	Borgarfjarðarbraut (50)	Reykholtsdalsvegur (519)	6,24	495	5180000	5180010	2,448	2,208	2,226	3,000	2,307
518	02	Reykholtsdalsvegur (519)	Hvítársíðuvegur (523)	13,59	300	5180010	5180020	2,955	3,081	2,943	4,000	2,000
518	03	Hvítársíðuvegur (523)	Kaldadalsvegur (550)	11,43	185	5180020	5180030	3,051	2,851	2,824	4,000	2,552

Samtals km. 31,26

574 - Útnesvegur

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
574	01	Snæfellsnesvegur (54)	Arnarstapi	16,82	189	5740000	5740010	2,345	2,130	2,265	3,000	2,000
574	02	Arnarstapi	Malarrif	8,34	122	5740010	5740020	2,368	2,177	2,328	3,000	2,000
574	03	Malarrif	Beruvík	11,68	104	5740020	5740030	2,661	2,356	2,301	4,000	2,000
574	04	Beruvík	Hellissandur, Höskuldsbraut	15,45	104	5740030	5740040	2,779	2,593	2,483	4,000	2,090
574	06	Hellissandur, Höskuldsbraut	Rifshafnarvegur (573)	3,06	1010	5740050	5740060	2,226	2,010	2,664	2,000	2,260
574	07	Rifshafnarvegur (573)	Ólafsvík, vestri mörk þéttbýlis	5,10	1014	5740060	5740070	2,622	2,093	2,349	4,000	2,021
574	08	Ólafsvík, vestri mörk þéttbýlis	Ólafsvík, Norðurtangi	1,06	979	5740070	5740080	3,899	0,000	3,864	4,000	3,864
574	09	Ólafsvík, Norðurtangi	Ólafsvík, Dalbraut	1,29	1937							
574	10	Ólafsvík, Dalbraut	Snæfellsnesvegur (54)	4,12	520	5740090	5740100	2,292	1,784	2,119	3,000	2,172

Samtals km. 66,92

Mælt km. 65,63

744 - Þverárfjallsvegur

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
744	01	Skagastrandarvegur (74)	Þverá (bær)	9,20	253	7440000	7440010	2,565	2,018	2,193	4,000	2,000
744	02	Þverá (bær)	Skagavegur (745)	11,51	236	7440010	7440020	2,662	2,158	2,502	4,000	2,000
744	03	Skagavegur (745)	Sauðárkrókur, Eyrarvegur	15,82	310	7440020	7440030	2,731	2,390	2,591	4,000	2,000
744	04	Sauðárkrókur, Eyrarvegur	Sauðárkróksbraut (75)	2,46	1442	7440030	7440040	2,626	3,205	3,984	1,000	2,646

Samtals km. 38,99

821 - Eyjafjarðarbraut vestri

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
821	00	Hringvegur (1-p9)	Flugvallarvegur Akureyri (820)	1,78	3688	8210000	8210010	3,236	2,142	3,513	3,000	4,000
821	01	Flugvallarvegur Akureyri (820)	Kristnesvegur (822) nyrðri end	5,70	1815	8210010	8210020	2,567	2,199	2,744	3,000	2,336
821	02	Kristnesvegur (822) nyrðri end	Miðbraut (823)	3,94	1140	8210020	8210030	2,746	2,489	2,856	3,000	2,636
821	03	Miðbraut (823)	Finnastaðavegur (824)	5,61	548	8210030	8210040	2,344	2,191	2,146	3,000	2,036
821	04	Finnastaðavegur (824)	Eyjafjarðarbraut eystri (829)	7,82	384	8210040	8210050	2,463	2,419	2,526	3,000	2,000
821	05	Eyjafjarðarbraut eystri (829)	Gullbrekkuvegur (8364)	7,49	205							
821	06	Gullbrekkuvegur (8364)	Haldórsstaðavegur (8374)	10,36	75							

Samtals km. 42,70

Mælt km. 24,85

829 - Eyjafjarðarbraut eystri

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
829	01	Hringvegur (1-q0)	Miðbraut (823)	11,43	912	8290000	8290010	2,008	1,975	2,063	2,000	2,000
829	02	Miðbraut (823)	Eyjafjarðarbraut vestri (821)	15,75	114	8290010	8290020	2,488	2,606	2,455	3,000	2,000

Samtals km. 27,18

910 - Austurleið

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
910	10	Snæfellsleið (F909)	Aðgöng II	15,22	185	9100090	9100100	2,740	3,097	1,931	4,000	1,998
910	11	Aðgöng II	Aðgöng I	16,25	239	9100100	9100110	2,539	2,249	1,839	4,000	2,000
910	12	Aðgöng I	Fljótsdalsvegur (933)	10,90	239	9100110	9100120	2,452	1,897	1,785	4,000	2,000

Samtals km. 42,37

931 - Upphéraðsvegur

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
931	00	Hringvegur (1-t2)	Fellabær, Ullartangi	0,24	1040							
931	01	Fellabær, Ullartangi	Rauðalækjarvegur (9308)	7,55	169							
931	02	Rauðalækjarvegur (9308)	Skeggjastaðir	10,18	133							
931	03	Skeggjastaðir	Brekkgugerðisvegur (9332)	10,28	121							
931	04	Brekkgugerðisvegur (9332)	Fljótsdalsvegur (933)	3,77	107							
931	05	Fljótsdalsvegur (933)	Gilsá (sýslumörk)	1,87	143	9310050	9310060	2,323	2,303	1,990	3,000	2,000
931	06	Gilsá (sýslumörk)	Hallormsstaður	5,66	301	9310060	9310070	2,579	2,426	2,020	3,000	2,719
931	08	Hallormsstaður	Gunnlaugsstaðavegur (9377)	9,45	464	9310080	9310090	2,737	1,932	2,121	4,000	2,665
931	09	Gunnlaugsstaðavegur (9377)	Hringvegur (1-t5)	5,69	562	9310090	9310100	2,266	2,225	1,802	3,000	2,000

Samtals km. 54,69

Mælt km. 22,67

933 - Fljótsdalsvegur

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
933	01	Upphéraðsvegur (931)	Norðurdalsvegur Fljótsdal (9340)	7,42	478	9330000	9330010	2,369	2,177	2,331	3,000	2,000
933	02	Norðurdalsvegur Fljótsdal (9340)	Suðurdalsvegur (935)	1,95	36	9330010	9330020	2,762	2,676	3,158	3,000	2,346
933	03	Suðurdalsvegur (935)	Upphéraðsvegur (931)	7,54	69							

Samtals km. 16,91

Mælt km. 9,37

Við þekkjum nánast öll einhvern sem farist hefur í umferðarslysi. Á síðasta áratug lést yfir hálf milljón Evrópubúa í banaslysum á vegum úti. Þessar hörmulegu mannfórnir með tilheyrandi þjáningum fjölskyldna og ástvina ná oft ekki einu sinni athygli fjölmiðla. Eftirlifandi aðstandendur bera harm sinn og þjáningu einir og sér.

Í löndum þar sem umferðarlög og reglur eru almennt virtar og eftir þeim farið sýna rannsóknir að öruggir vegir skila betri árangri til fækkunar umferðarslysa frekar en öruggari bílar og bætt umferðarhegðun ökumanna. Almennt er góður skilningur á nauðsyn þess að hafa öruggari bíla og öruggari ökumenn en það þarf að auka skilning og vitund í samfélaginu varðandi mikilvægi öruggari vega til eflingar öryggis vegfarenda.

EuroRAP er hjálpartæki til þess að bæta skilning almennings og yfirvalda á því hvar háskalega vegi og vegkafli er að finna og til hvaða ráða er best að grípa í því skyni að gera þá hættuminni. Markmiðið er forvörn gegn slysum með fyrirbyggjandi aðgerðum. Verði slys þá þarf vegurinn að vera þannig að sem mestar líkur séu á að fólk haldi lífi sínu og limum. Vegrýni EuroRAP skiptist í þrjá meginþætti. Þeir eru skráning á áhættuþáttum vega og í umhverfis þeirra (RPS), úttekt á slysasögu vega (RRM) og loks stjórnúmerking vega með tilliti til þess hversu öruggur þeir eru. Vegrýni EuroRAP er í fullu samræmi við tilganginn, sem er að gera vegi þannig úr garði, að hættur verði sem minnstar og þær verði ljósar öllum vegfarendum.

Í upphafi þessa áratugar voru frumniðurstöður EuroRAP vegrýni aðgengilegar í einungis fjórum Evrópulöndum. Um þessar mundir geta vegfarendur gengið að upplýsingum um öryggi margra helstu vega í yfir 20 löndum álfunnar, allt frá nyrsta hluta Evrópu til þess syðsta.

Systurverkefni EuroRAP eru AusRAP í Ástralíu, UsRAP í Bandaríkjunum og KiwiRAP á Nýja Sjálandi. Sameiginlega mynda þessi verkefni iRAP eða International Road Assessment Program. Um þessar mundir er iRAP að aðstoða þróunarríki í Afríku, Asíu, Mið- og Suður Ameríku með það að markmiði að bæta öryggi vega á heimsvísu í góðri samvinnu við FIA Foundation, Alþjóðabankann og Sameinuðu þjóðirnar.

EuroRAP AISBL
Worting House
Basingstoke
Hampshire
RG23 8PX
icanhelp@eurorap.net



FIA FIA Foundation
for the Automobile and Society

TOYOTA



ACEA

EuroRAP is financially supported by the European Commission, the FIA Foundation for the Automobile and Society, Toyota Motor Europe, and the Association Constructeurs Européen des Automobiles.



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

www.eurorap.org