



EVROPSKIR VEGIR STJÖRNUMERKTIR ÖRYGGISINS VEGNA



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

EuroRAP á Íslandi

Áfangaskýrsla 2008



FÉLAG ÍSLENSKRA
BIFREIÐAEIGENDA

European
Road
Assessment
Programme

Efnisyfirlit

Bls. 3. Ávarp John Dawson stjórnarformanns EuroRAP.

Bls. 4. Ávarp Kristjáns L. Möllers samgönguráðherra.

Bls. 5. Ávarp Steinþórs Jónssonar formanns FÍB

Bls. 6. Bent á slysgildirnar.

Bls. 11. EuroRAP bifreiðin og kostunaraðilar hennar

Bls. 12. Útskýringar helstu atriða – starfsmenn EuroRAP

Bls. 13. Niðurstöður EuroRAP vegrýninnar 2006-2008

Bls. 19. Svipmyndir úr vegakerfinu.

Bls. 20. Kort og myndræn framsetning á niðurstöðum.

Bls. 42. Töflur

Fjármögnun EuroRAP verkefnisins



SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ



UMFERÐARSTOFA

Tæknileg aðstoð og gögn



Tölvuráð ehf



Loftmyndir ehf



Everyday 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. 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 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



John Dawson

injured on a road over time and shows what countermeasures 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.

Höfundur er formaður stjórnar EuroRAP.



EuroRAP-Verkefni til framtíðar



Kristján L. Möller samgönguráðherra.

Niðurstöður liggja nú fyrir á gæðamati á íslenska vegakerfinu, eða 2.500 kílómetrum þess. EuroRAP-verkefnið er nú komið af tilraunastigi og það á 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 blákalt mat á því hvort vegir og önnur umferðarmannvirki eru vönduð, örugg og byggð eftir bestu stöðlum hverju sinni. Ef svo er ekki, þá er með rökum sýnt fram á hvað brýnt er að gera til úrbóta. Allt miðar þetta að því að auka öryggi vegfarenda með því að draga úr afleiðingum hugsanlegra slysa, draga úr afleiðingum þess þegar eitthvað fer úrskeiðis, að mannvirkin auki ekki á meiðsli manna heldur dragi úr þeim.

Ein spurningin sem við getum velt fyrir okkur er þessi: Er ástand og umhverfi vega meðvirkur þáttur í umferðarslysum á Íslandi? Ég hygg að þau geti verið það og við höfum reyndar dæmi um það. EuroRAP-matið getur hjálpað okkur

til að svara því enn betur og greina hugsanlegar hættur áður en slys eiga sér stað.

Önnur spurning er: Er með litlum og einföldum lagfæringum hægt að auka öryggi íslenskra vega til muna? Ég er nokkuð viss um að hver og ein aðgerð sem lagt er í til að lagfæra vegakerfið eykur öryggi veganna og öll skref sem við stígum í þá átt skipta máli.

Algengast er að íslenskir vegir fái þrjár stjörnur, eða 77% af vegum sem kannaðir hafa verið, 22,7% fá tvær stjörnur og mjög fáir vegarkaflar fá fjórar stjörnur. Þannig fær tvöfalda kaflinn á Reykjanesbraut þrjár stjörnur en væru við brautina vegrið til beggja handa og milli akbrautanna fengi vegurinn fjórar stjörnur, jafnvel þótt hámarks hraðinn væri aukinn. Við vitum að margir góðir kaflar eru á vegakerfinu, til dæmis á Skeiðarársandi, enda liggja vegir þar um sléttlendi og lítið er um varasama kafla.

Þá vitum við eftir þær niðurstöður sem þegar liggja fyrir, að víða er of hátt fall eða of mikill bratti við vegi og vegir eru víða of mjóir. Á mörgum stöðum væri hægt að auka öryggi vegfarenda á tiltölulega einfaldan og ódýran hátt, með því að fjarlægja grjót eða aðrar fyrirstöður í nágrenni veganna, slétta úr hæðum eða hólum, fylla upp í skurði og svo framvegis.

Vegagerðin hefur síðustu misserin í stóru auknum mæli tekið mið af nýjum viðhorfum og stöðlum er varða öryggi vega og umhverfi þeirra. Við hönnun nýrra umferðarmann-virkja er strax á fyrsta stigi horft til öryggisþátta ekki síður en annarra þátta sem skipta máli við hönnun, svo sem hagkvæmni og umhverfis. Aukin umferð, aukinn hraði og auknar kröfur hafa í för með sér að íslenska vegakerfið hefur tekið miklum framförum og að því verður áfram unnið.

Ég vil að lokum þakka fyrir það mikilvæga starf sem unnið er með EuroRAP-verkefninu. Í því felst nauðsynleg leiðbeining og mikilvægt aðhald.

-Kristján L. Möller

Ávarp formanns FÍB

Frá upphafi hefur örugg umferð verið eitt af höfuðmarkmiðum FÍB og hefur félagið starfað ötullega að umferðaröryggismálum og í anda umferðaröryggismarkmiða sinna allt frá stofnun þess 1932. Nýjasta verkefni félagsins í þessu efni er að meta öryggisþætti íslenska vegakerfisins með aðferðum EuroRAP.

Starfsemi EuroRAP á Íslandi er fjármögnuð af FÍB en með styrk frá Umferðarstofu fyrir hönd samgönguráðuneytisins og rannsóknarsjóðs Vegagerðarinnar.

Til sjálfs verksins hefur FÍB til umráða bifreið af gerðinni Mercedes Benz B 200. Nokkur fyrirtæki standa að rekstri bifreiðarinnar í þessum tilgangi. Þau eru: Bílaumboðið Askja, Goodyear, N1, Lýsing hf, Samskip hf. og Vátryggingafélag Íslands hf. Bíllinn hlaut á sínum tíma fimm stjörnur í prófunum Euro-NCAP.

Ég vil þakka styrktaraðilum EuroRAP á Íslandi þeirra ómetanlegu aðkomu að verkefninu og óska okkur öllum gæfu og öryggis í umferðinni.

Markmið EuroRAP er í meginatriðum það að gengið verði þannig frá vegum að slysalíkur minnki. Og þótt slys verði, hafi þau minni skaða í för með sér - fólk lífi þau af. Vissulega er ekki líklegt að nokkru sinni verði hægt að gera vegi algerlega örugga og slysalausa. Óásættanlegt er hins vegar að horfa aðgerðarlaus upp á það að fólk láti lífið í slysum sem koma hefði mátt í veg fyrir.

Stærsti orsakavaldur umferðarslysa er mistök ökumanna. Þess vegna hefur það hingað til verið megininntak í vörnum gegn umferðarslysum að beina allri athygli að öikumönnum og velta allri ábyrgðinni á þeirra herðar. Sannarlega er það rétt að margir öikumenn eru kærulausir og óábyrgir og ungir öikumenn eru reynslulausir



Steinþór Jónsson
formaður FÍB.

og skortir þjálfun. Því er góð aksturs- og umferðarkennsla algjört grundvallaratriði og það skiptir líka mjög miklu að öikumenn tileinki sér þekkingu á öryggisþáttum

og öryggisbúnaði eins og t.d. mikilvægi öryggisbelta. Þá er einnig full ástæða til þess að fylgjast sérstaklega með þeim hópi ökumanna sem sýna af sér glæpsamlegt kæruleysi í umferðinni og vanvirðingu fyrir lífi og limum annarra vegfarenda. Á öllu þessu ber að taka af festu og einurð. En það þarf að horfa til fleiri átta!

Mergurinn málsins er nefnilega sá að langflest umferðarslys verða þegar venjulegt fólk gerir „venjuleg“ mistök í umferðinni. Rannsóknir sýna að um það bil ein ákvörðun af hverjum 500 sem öikumenn taka í daglegri umferð er röng og getur hæglega leitt til mikils harmleiks. Ábyrgir og löghlýðnir öikumenn sem skyndilega standa (sitja) frammi fyrir óvæntum aðstæðum á vegunum láta lífið vegna þess að þeir réðu ekki við aðstæðurnar. Fyrir kemur að öikumenn missa einbeitinguna við aksturinn eitt augnablik og verða að gjalda fyrir það með lífi sínu og jafnvel lífi annarra.

Öruggir vegir draga úr líkum á að þessar aðstæður komi upp. Öruggir vegir draga úr líkum á slæmum slysum og öruggir vegir draga úr ægilegum afleiðingum slysa. Það nægir ekki eitt og sér að einblína á hraðann. Þótt það hljómi mótsagnakennt þá skal á það minnt að hraðbrautirnar og vegir með aðskildar akstursstefnu eru öruggustu vegirnir í Evrópu.

Meginhugsunin að baki EuroRAP er sú að vegirnir verði hannaðir og þannig úr garði gerðir að þegar öikumenn gera mannleg mistök þá verndi bæði vegurinn og ökutækið fólk gegn meiðslum, örkumlum og dauða. Þessi hugsun hefur lengi verið þekkt í öðrum tegundum samgangna – í flugi, siglingum og járnbrautum en ekki í bílaumferð. Hvers vegna?

-Steinþór Jónsson

Ábyrgðin í umferðinni



Íslenska vegakerfið gæðametið:

EuroRAP bendir á slysagildrurnar

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 stökkunum 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 stjörnumerkir þá eftir því hversu vel þeir verja fólkið í bílnum ef slys á sér stað.

Öruggari bílar – öruggari vegir

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 slysagildrur. Áhrifa þess er þegar tekið 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



Huga þarf að slysavörnum mjög víða í íslenska vegakerfinu.

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 umferðaröryggismálum beinlínis furðulegt.

2.450 EuroRAP km. á Íslandi

Eitt af því sem gert er í vegrýni 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 annarsstaðar, er því einkonar gæðamat. Við það er fylgt alþjóðlegum stöðlum og vegunum gefnar allt að fjórar stjörnur eftir eftir því hversu öruggir þeir eru fyrir vegfarendur. Nú liggja fyrir niðurstöður rannsóknar á samtals 2.450 km af íslenska þjóðvegakerfinu.



Þessi ljósa- og glitaugnalaus tengivagn hafði verið skilinn eftir á Grafningsvegi skammt frá Nesjavöllum.

Niðurstöðurnar voru kynntar fyrir fjölmiðlum nýlega. Við það 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 blákalt 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 slyshættu og fari eitthvað úrskeiðis í umferðinni þá auki ekki vegir og umferðarmannvirki á meiðsli manna heldur dragi úr þeim,“ sagði samgönguráðherra.

Þegar niðurstöður EuroRAP rannsóknarinnar á samtals 2.450 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). Lágmyrk 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 2.450 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 kafli Reykjanesbrautar fær 3 stjörnur af 4 mögulegum í athugun EuroRAP. Að mati EuroRAP fengi brautin 4 stjörnur 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 stjörnum.*
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.

Fimm stjörnu bílar á fimm 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 náinni 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 rannsakaðir 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 íslenska vegakerfisins

- *Ljósastaurar sem ekki eru árekstrarprófaðir.*
- *Brúarhandrið sem ekki eru í samræmi við viðurkennda staðla.*
- *Hættulegir hlutir við vegi. Ekki árekstrarprófaðir.*
- *Viðhaldi varnarvirkja eftir óhapp er ábótavant.*
- *Hátt fall fram af vegum.*
- *Breiddir vega.*
- *Skilgreiningar á stöðlum og notkunarstöðum þeirra.*
- *Vantar lista yfir viðurkenndar vörur og aðferðir.*
- *Ísland hefur ekki staðfest Vínarsáttmálann um umferð frá 1968.*





Þetta ræsi á Þjóðvegi nr. 1 við Ærlæk er dæmi um hversu skelfilega afleiðingar geta orðið þegar út af bregður og umhverfi vegar er ekki sem skyldi. Bíllinn fór út af veginum, lenti í ræsinu og ökumaðurinn lét lífið. Aðstæður í næsta nágrenni við slysstaðinn eru allgóðar að undanteknu þessu opna ræsi. Vegarkanturinn er fremur aflíðandi og hindrunarlaus að mestu. Líklegast er að hefði vegrið verið á kantinum til að varna útafakstri ofan í ræsið, hefði ekki orðið mannskaði í þessu slysi.



Vegarkanturinn hér er talsvert brattur og fari bíll útaf veginum er næsta víst að hann veltur. Það slys sem hafði orðið þegar þessi mynd var tekin gerðist þannig að bíll á miklum hraða ók aftan á bílinn á myndinni og kastaði honum útaf.



Vegríðið hér er of stutt til að gera það gagn sem því er ætlað að gera. Á þessum stað hefur orðið dauðaslys. Eftir EuroRAP- úttektina er búið að lengja vegríðið nægilega til þess að samskonar slys verður ekki aftur á þessum stað.

Framhaldið

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.

Á næsta ári verður fleiri skoðunarferlum og atriðum bætt í kerfið, sem taka mið af fleiri gerðum umferðar eins og umferð bifhjóla, gangandi, hjólandi o.s.frv. Einnig munu atriði sem varða veginn sjálfan eins og slit, halli og gerð beygja, yfirborðsmerkingar o.fl. koma til álita. Í næstu yfirferð á Íslandi munu þau atriði verða skoðuð til viðbótar því sem nú er gert.

Áætlun fyrir árið 2008 hefur nú

verið uppfyllt. Samkvæmt henni var ætlunin að mæla rúmlega 1.000 km. til viðbótar. Þar með yrðu um 3.500 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 verkefninu til að ljúka yfirferð á vegakerfi sínu. Vegirnir sem skoðaðir hafa verið á þessu ári - 2008 sjást á meðfylgjandi korti og yfirliti.





Búnaður skoðunarbílsins.

- Gott útsýni úr bílnum.
- Góð vinnuaðstaða.
- FIKS hugbúnaður frá Sænsku vegagerðinni.
- Skráningartaflan.
 - Miðjuskipting.
 - Hliðar vegar.
 - Vegamót.
 - Hraði.
 - Annað.



EuroRAP-bifreiðin - hentar verkefninu vel

Skoðunarbíllinn - bíll EuroRAP á Íslandi er af gerðinni Mercedes Benz B. Það var bifreiðaumboðið Askja sem útvegaði bílinn en kaup hans og rekstur er hvorttveggja kostað af íslenskum fyrirtækjum sem gera sér fyllilega grein fyrir mikilvægi þessa verkefnis. Fyrirtækin eru auk Bifreiðaumboðsins Öskju, Goodyear á Íslandi, Lýsing hf, N1, Vátryggingafélag Íslands - VÍS og Samskip.

Bíllinn er mjög vel til þess fallinn 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 inni í farþegarýminu. Meðal búnaðar sem þar er, er spennubreytir sem breytir 12 volta jafnstraumi frá rafkerfi bílsins í 220 volta riðstraum sem knýr tölvur og annan búnað. Af öðrum búnaði má nefna nákvæmt GPS staðsetning-

arkerfi, hreyfimyndavél, kyrrmyndavél og nákvæman vegalengdarmæli með hámarksfráviki upp á 1 m við hverja 100 km..

Þessi búnaður er tengdur við tölvu. Í henni er geymdur vegagrunnur Vegagerðarinnar. Skoðunarmaður merkir jafnharðan á tölvuteikniborði það sem hann sér á og við veginn. Upplýsingarnar fara sjálfvirk í tölvuna sem samkeyrir upplýsingarnar við kortin í vegagrunninum og myndirnar í tölvunni. Tölvan teiknar jafnharðan upp kort með nákvæmum staðsetningum hvers þess atriðis sem skoðunarmaður sér og skráir á teikniborðinu. Mikilvægur kostur bílsins til þessa verkefnis er sá að skoðunarmaður situr hátt, gluggar eru stórir og útsýn úr bílnum því mjög góð.



Starfsmenn

Undirbúningur

Bengt Djuvfeld, Ólafur Guðmundsson, Runólfur Ólafsson.

Tæknivinna

Julian G. Benkov og Ólafur Guðmundsson.

Skoðun

Anders Suo, Sofia Blomgren og Ólafur Guðmundsson.

Gagnavinnsla

Anders Suo og Sofia Blomgren.

Gerð skýrslu

Ólafur Guðmundsson og Stefán Ásgrímsson.

Ráðgjöf

Dr. Steve Lawson, Dr. Joanna Hill og Brenda King.

Ökumenn

Anders Suo.
Julian G. Benkov.
Runólfur Ólafsson.
Sigrún Konráðsdóttir.



Á efri myndinni eru þeir dr. Steve Lawson tv. og John Dawson Ásamt Ólafi Guðmundssyni. Á þeirri neðri eru Anders Suo og Sofia Blomgren.



Útskýringar - töflur

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 aðreir
Merging, no slip roads	Samruni, engin aðreir
Roundabout	Hringtorg
Signalised junction	Ljósastýrt gatnamót
T-junction	T-gatnamót
T-junction, with left turn lane.	T-gatnamót, með vinstri beygjurein



Kristján L. Möller samgönguráðherra fylgdi EuroRAP verkefninu úr hlaði við afhendingu nýs EuroRAP bíls sl. vor. Ráðherrann hefur frá upphafi ráðherraferils síns, stutt EuroRAP á Íslandi með ráðum og dáð.

Legend

Safety zone

Side area objects

- 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
- Crossroads; with left turn lanes
- Merging, long slip roads
- Merging, no slip road
- Roundabout
- Signalised junction
- T-junction
- T-junction; with left turn lanes

Niðurstöður EuroRAP skoðunar 2006-2007

Pegar EuroRAP verkefnið hófst á Íslandi áttu margir von á því að íslenska vegakerfið fengi hraklega útreið. Segja má að svo sé þó ekki. Vissulega afhjúpast 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:

Í fyrsta lagi eru kort af fjórum 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 skráninga vegna hliða veganna. Að lokum er kort yfir stjórnugjöf vegna vegamóta og þá kort með gerðum vegamóta til viðbótar.

Í öðru lagið eru töflur fyrir hvern veg fyrir sig. Töflurnar skiptast niður á veghluta samkvæmt skilgreiningu Vegagerðarinnar, þar sem lengd hvers hluta og umferðarmagn er tilgreint. Töflurnar sýna síðan nákvæma einkunnargjöf og þá liti sem viðkomandi kaflar fær á kortunum. Í fyrsta dálkinum er heildarniðurstaðan, því næst koma vinstri og hægri hlið vegarins, þá einkunnargjöf vegna vegamóta og síðast miðjuskíptingar.

Einkunnargjöfin er þannig að ein stjarna er 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 metin eru 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 áður nefnda 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 fengu 4 stjörnur væri því lokið. (Sjá kort á bls. 23)

Pegar allir þættir eru teknir saman er niðurstaðan sú, að 0,3% af vegunum fengu 4 stjörnur, 77%



Ólafur Kr. Guðmundsson verkefnisstjóri EuroRAP á Íslandi.

fengu 3 stjörnur og 22.7% 2 stjörnur. Enginn vegur að 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 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 2.450 km. af íslenska vegakerfinu hafa verið skoðaðar, þá fer að myndast heilstæð 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 - skógleysið. En þegar um er að ræða öryggi umhverfis vega, þá er skógleysi okkar mesta gæfa því 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 árekstra við tré og um 500 á Bretlandseyjum.

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.



Tré í vegaköntum eru óalgeng hér. Ljósastaurar fyrirfinnast hins vegar á nokkrum stöðum.



- Staurinn rífoaði upp með rótum.
- 2 metra djúpur sökkull.
- Allir boltarnir voru óslemndir.
- Drógt með blinu e.a. 10 metra.
- ÖR stílaði að nota boltana aftur.

Það er alveg óhætt að segja, að EuroRAP verkefni-
inu 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 hreins-
un grjóts við vegkanta. Uppsetning nýrra vegriða
er einnig hafin, sem og árekstravænna staura undir
skiltum o.fl.

Í ljós kom einnig að ljósastaurar við t.d. Reykja-
nesbrautina voru ekki með viðurkenningar sam-
kvæmt Evrópustöðlum. Vinna við að laga það er
í fullum gangi. Þá má einnig nefna að
nýframkvæmdir hafa tekið mið af því
sem EuroRAP hefur

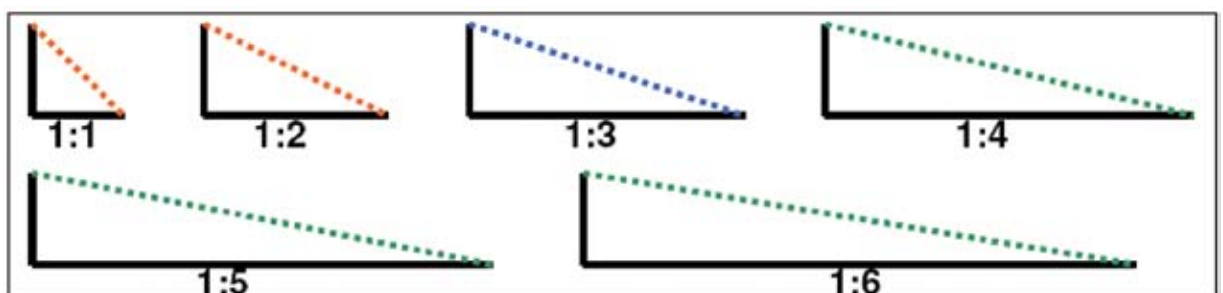
til viðmiðunar og má í því sambandi nefna nýjan
veg í Norðurárdal upp á Öxnadalshéiði og veginn frá
Sauðárkróki upp á Þverárfjall. Báðir þessir vegir eru
með mun betri frágang á fláum og öryggissvæðum
auk þess að vírleiðari er kominn þar sem hátt fall er
fram af veginu.

Það sem skiptir etv. mestu máli, er að EuroRAP
skoðunin á Íslandi hefur vakið upp umræðu og nýja
nálgun á öryggi í umhverfi vega, nokkuð sem ekki
hafði verið nægilega hugað að. Með þessari aðferð
eru vankantarnir skráðir og greindir og þær upplýs-
ingar má svo nota til að forgangsráða úrbótum.

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 vegar-
ins og skortur á vegriðum og hinsvegar hversu hátt
margir vegir eru byggðir upp úr landinu til að verjast
snjósöfnun. Þessu fylgir síðan sú staðreynd að veg-
fláar eru alltof brattir.

Vegfláar hérlendis eru því miður undir þeim
viðmiðunum 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



Vegfláar. Krappari flái en í hlutfallinu 1:4 telst varasamur eða hættulegur.



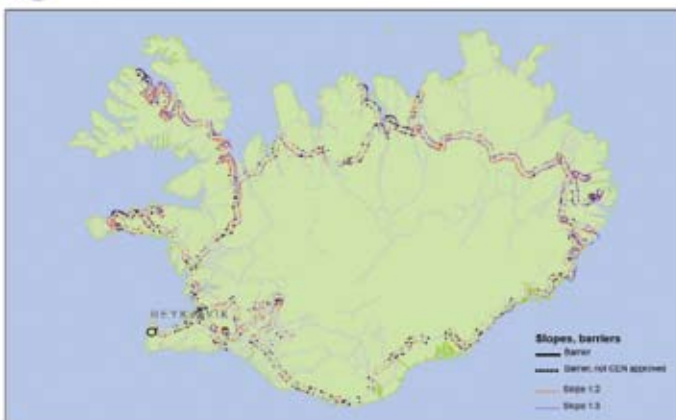
Vegur nr 1, hringvegurinn skammt norðan við Blönduós. Engin vegöxl hár og brattur kantur sem endar í Blöndu. Hér hefur ekki orðið slys - ennþá.

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 eru sett vegrið í kanta.

Fá vegrið

Vegrið við hættustaði í íslenska vegakerfinu eru alltof fá og þar sem þau eru þá reynast þau of stutt. Þetta á sérstaklega við um brýr. Vegriðin byrja yfirleitt ekki fyrr en alveg við brúna, þannig að það er auðveld leið framhjá þeim ofan í hættuna. Oft á tíðum er einnig endafrágangur vegriðanna þannig að hann virkar sem stýring upp á vegriðið og síðan fram af.

Á mjög mörgum stöðum er líka verulega hátt fall fram af vegum, svo skiptir tugum metra. Algengt er einnig að háir brattir vegkantar ofan í vötn eða sjó séu óvarðir, sem og stórgrýti og klettur meðfram vegum. Sé bent á eitt atriði öðrum fremur sem þyrfti að bæta í íslenska vegakerfinu þá er það þetta. Vissulega er um gríðarlega framkvæmd að ræða en verði farið í aðgerðir skipulega og þar sem þörfin er



mest, má ná fram árangri fljótt.

Skurðir-stórgrýti

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.

Varasöm vegamót

Fjöldi vegamóta og heimreiða inn á þjóðvegi með 90 km. hámarkshraða er á mörgum stöðum gífurlegur. Mestur er fjöldinn í grennd við þéttbýlissvæðin á Suðvesturlandi og umhverfis Eyjafjörð. Þetta kemur niður á heildarstjörngjöf viðkomandi vega. Sama á við um fjölda vega á Suðurlandi. Síðan eru önnur svæði eins og á Norð-Austurlandi, Suð-Austurlandi og á Vestfjörðum þar sem vegamót eru

Staður	Akrein 1	Akrein 2
Kjálkavegur nýr vegur	4,00	4,00
Þjórsá	3,50	3,50
Hvammur	2,90	3,00
Skógar	2,90	3,10
Höfðabrekka	3,00	2,60
Skafartungur	3,10	3,20
Lómagnúpur	2,85	2,80
Gígjukvísl (0)	2,50	2,50
Ofan Bólstaðahlíðarbr.	2,90	3,10
Öxnadalshéiði	2,60	2,60

svo fá að vegirnir fá 4 stjörnur fyrir vegamót.

Breidd vega er nokkuð sem ekki hefur áhrif á einkunnargjöfina í EuroRAP við þessa yfirferð. Breidd vega, yfirborð, slit og merkingar eru atriði sem bætast við í næstu yfirferð.

Þó verður ekki hjá því komist að nefna breiddina hér, því að breidd vega skiptir gríðarlega miklu máli. Þrátt fyrir að hún væri ekki mæld sérstaklega nú, þá var málbandi brugðið á vegina hér og þar. Hér að ofan er tafla yfir þær mælingar á hringveginum. Eins og á henni sést eru einungis tveir 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

Úttekt á hringveginum er nú lokið. Samtals eru það 1.321 km. sem skoðaðir hafa verið. Undanskildir eru þó þeir hlutar hringvegarins sem liggja gegnum þéttbýli, eins og á Hellu, Selfossi, Borgarnesi, Akureyri og Egilstöðum.



Nánast allur hringvegurinn er nú lagður bundnu slitlagi. Einungis fáir kaflar á Norð-Austur og Austurlandi eru ennþá malarvegir. Einbreiðum brúm fer einnig ört fækkandi, en þess verður að geta að slík fyrirbrigði eru ekki tilgreind í skilgreiningum EuroRAP, þannig að þær hafa ekki sérstök áhrif.

Í heildina tekið kemur hringvegurinn nokkuð vel út í stjórnugjöf 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

hámarks hraði 50 km/klst. sem skýrir það. Enginn kaflar fær 1 stjörnu í heildarstig.

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. Þessir vegbútar eru með háu falli fram af vegköntum, staurum o.fl. sem veldur slakri útkomu. Allir



Þessir vegkaflar eru 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 mikill fjöldi háskalegra vegamóta.

Sem dæmi má nefna að á leiðinni frá Reykjavík til Selfoss eru upb. 75 vegamót, flest heimreiðar eða T vegamót. Nánast engin þeirra eru með aðrein eða frárein og vinstribeygju-vasi er einungis á þremur stöðum. Hringtorg og mislög vegamót eru einungis fimm á þessari leið.

Besti hlutinn á vegi 1 er eins og áður 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.

Þá eru enn ótaldir nokkrir góðir veghlutar sem allir eiga það sammerkt að liggja yfir sanda. Þessir veghlutar eða kaflar eru á hringveginum um Mýrdalssand.



Vegur 41 – Reykjanesbraut.

Rétt er 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 tvöföldun mun lengra á veg komin. Það er þó sérstaklega eitt atriði sem hefur fellt Reykjanesbrautina. Það eru ljósastaurarnir.

Eftir að úttektin var gerð kom í ljós, að staurarnir hafa ekki verið árekstraprófaðir samkvæmt þeim stöðlum sem Íslandi ber að fara eftir um slíka hluti.



Þessvegna er niðurstaða EuroRAP sú að það séu hættulegir hlutir í 0-3 metra fjarlægð frá vegbrún alla leiðina frá Hafnarfirði og að Flugstöð Leifs Eiríks-sonar. Á nokkrum stöðum eru þessir staurar báðum

megin vegar.

Vegamót á Reykjanesbrautinni fá aftur á móti bestu einkunn nánast allstaðar, 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 hinsvegar alla möguleika á að verða fyrsti 4 stjórnur 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 stjórnur öryggi vegarins, eins og sjá má á meðfylgjandi kortum.

Vegur 61 – Djúpvegur.



Djúpvegur, eða leiðin úr Hrútafirði til Ísafjarðar og Bolungarvíkur, er annar þeirra vega sem skoðaðir hafa verið og koma 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, fláar, hátt fall og grjót í köntum sem orsakar þessa útkomu. Nokkrir kaflar eru með einungis 1 stjörnu og meirihlutinn aðeins 2 stjörnur. Á móti kemur að nánast allur vegurinn fær 4 stjörnur fyrir vegamót, en þau eru mjög fá á þessari leið.

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 stjórnur, eða 29%. Hinn hluti leiðarinnar eða 31 km. fær 2 stjórnur, 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 stjórnur. Einungis einn 13 km. kafli öðrum megin fær 3 stjórnur, sem nægja til að lyfta þeim kaffla upp. Væri það ekki hefði allur þessi vegur hlotið 2 stjórnur, 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 Egilsstöðum til Seyðisfjarðar. Þessi vegur er tæpir 24 km. og fær 3 stjórnur. Það er þú ekki öll sagan, því hann fær 2 stjórnur fyrir allar veghliðar en 4 stjórnur fyrir vegamót, 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 lokaskýrslu 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.

Framhaldið.

Áætlun fyrir 2008 hljóðar upp á rúmlega 1.100 km. sem teknir verða út til viðbótar þeim 2.450 sem lokið er, eins og sjá má á kortinu hér að ofan.

Á næsta ári er ætlunin að skoða nokkra vegi til viðbótar og hefja undirbúning og prófanir á næstu yfirferð á þeim vegum sem fyrst voru skoðaðir, enda eru þá þrjú ár frá því fyrstu úttektir voru gerðar. Nýr tækjabúnaður verður tekinn í notkun ásamt nýjum hugbúnaði sem verið hefur í þróun í Svíþjóð fyrir iRAP og EuroRAP. Í næstu yfirferð verða einnig mun fleiri atriði skoðuð heldur en í þeirri fyrstu og er þar helst að nefna yfirborðsmerkingar, slit, breidd vega o.fl. Þá verður einnig lagt mat á úrbætur.

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

Áætlun 2008

Vegur:	Heiti:	Km:
31	Skálholtsvegur	14.67
32	Þjórsárdalsvegur	50.83
47	Hvalfjarðarvegur	60.59
50	Borgarfjarðarbraut	49.14
51	Akrafjallsvegur	18.40
58	Stykkishólmsvegur	8.83
60	Vestfjarðavegur - Flókalundur	228.23
60	Vestfjarðavegur - Þingeyri - Isafj.	44.41
62	Barðastrandarvegur	59.81
63	Bíldudalsvegur	62.94
64	Flateyrvogur	6.80
65	Súgandafjarðarvegur	14.06
74	Skagastrandarvegur	20.04
75	Sauðárkróksbraut	37.98
76	Siglufjarðarvegur	100.99
83	Grenivíkurvegur	20.46
96	Suðurfjarðavegur	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. **1,142.72**

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 ásamt upplýsingum um slys sem orðið hafa 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 markvissum úrbótum. EuroRAP gengur út á að greina vandann áður en slys eiga sér stað og gera nauðsynlegar lagfæringar kerfisbundið og markvissst. 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 tvönn eða þrenn jarðgöng á Íslandi á næsta ári.

Nokkrar svipmyndir



Nýi vegurinn að brúnni yfir Kolgrafarfjörð. Hér er frágangur til fyrirmyndar. Traust vegrið varna því að bílar geti farið útaf veginum. Eina sem á vantar er að aðskilja gagnstæðar akstursstefnur.



Hér er vinnuástaða EuroRAP skoðunarmanns. Skoðunarmaður merkir aðstæður á og við veginn jafnharðan og ekið er eftir honum. Hann merkir aðstæðurnar inn á tölvuteiknborðið og tölvubúnaður bílsins vinnur jafnharðan úr þeim upplýsingum sem koma frá skoðunarmanni og úr tækjabúnaði bílsins.



Það leynist margt gullkornið í íslenska vegakerfinu og rauði vegurinn norður á Melrakkaslétu er sannarlega eitt þeirra. Ljósmyndarinn ÞÖK, eða Þorvaldur Örn Kristmundsson tók þessa skemmtilegu og fallegu mynd.

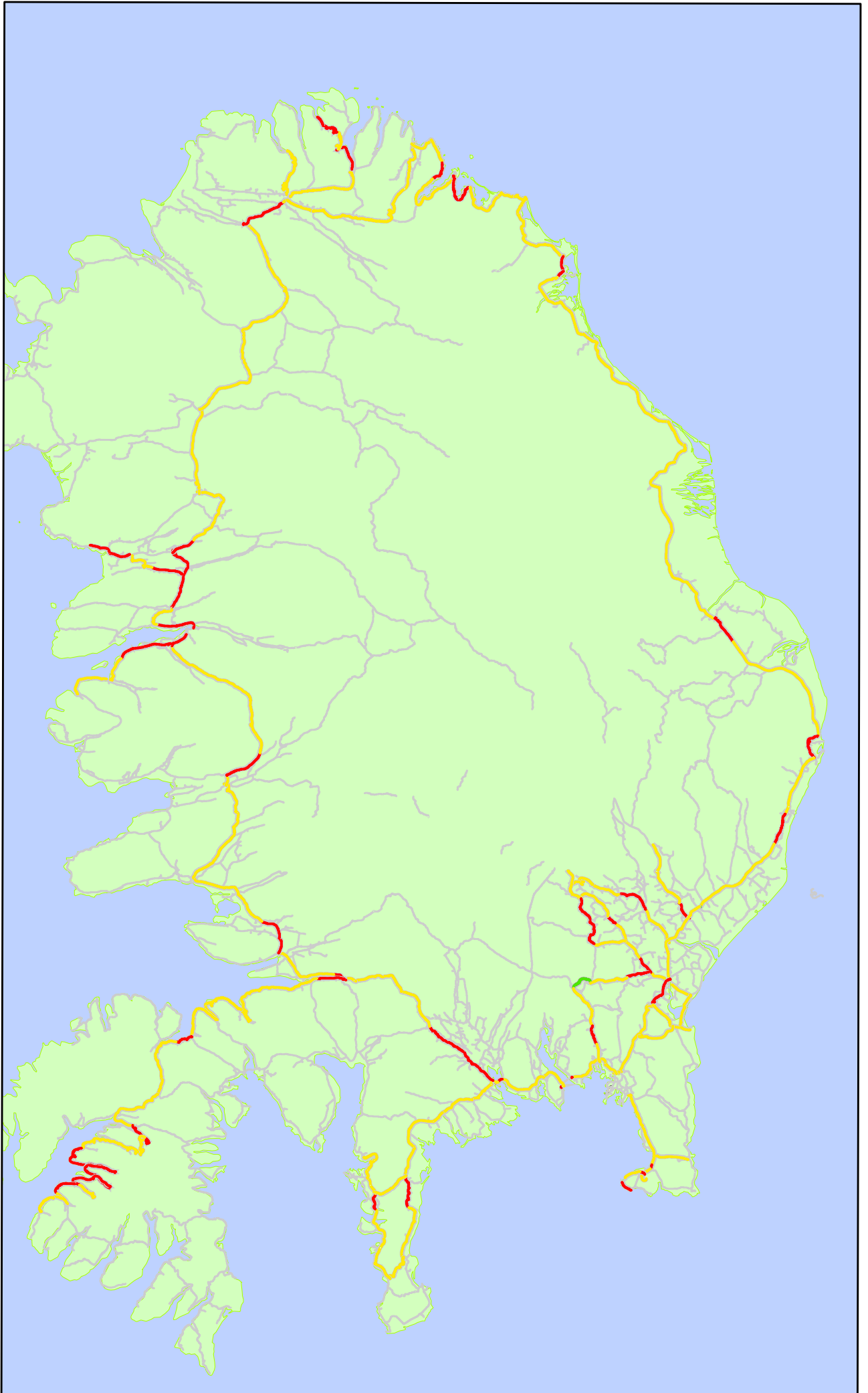


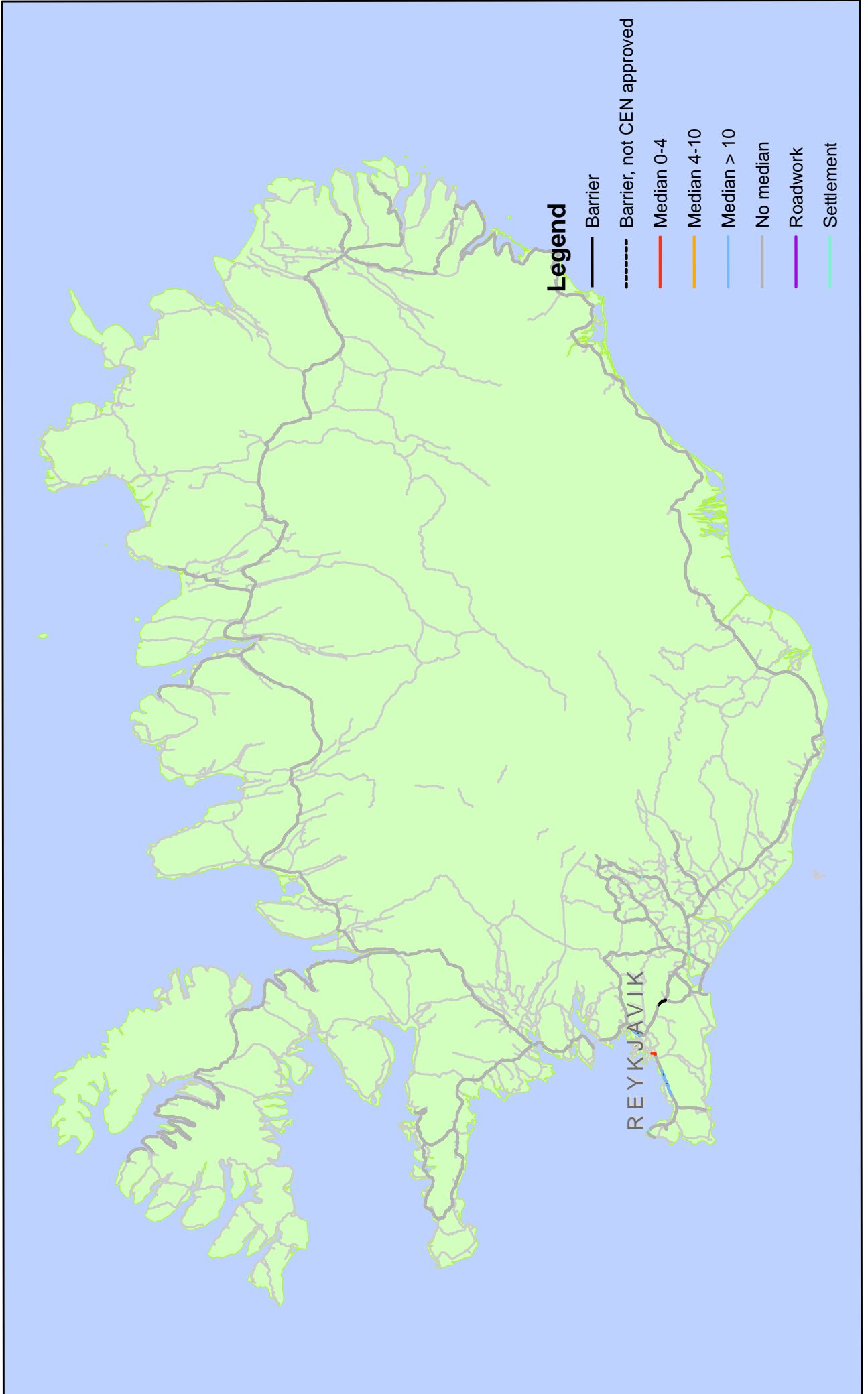
Mjög mikilsverður árangur í samgöngu- og umferðaröryggismálum Íslands var staðfestur sunnudaginn 19. október 2008 þegar tvöfölduð Reykjanesbraut frá Fitjum í Njarðvík til Hafnarfjarðar var formlega opnuð. Hreinn Halldórsson vegamálastjóri tv. Kristján L. Möller samgönguráðherra í miðið og Steinþór Jónsson formaður FÍB klippa á borða og opna brautina.



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS Total score



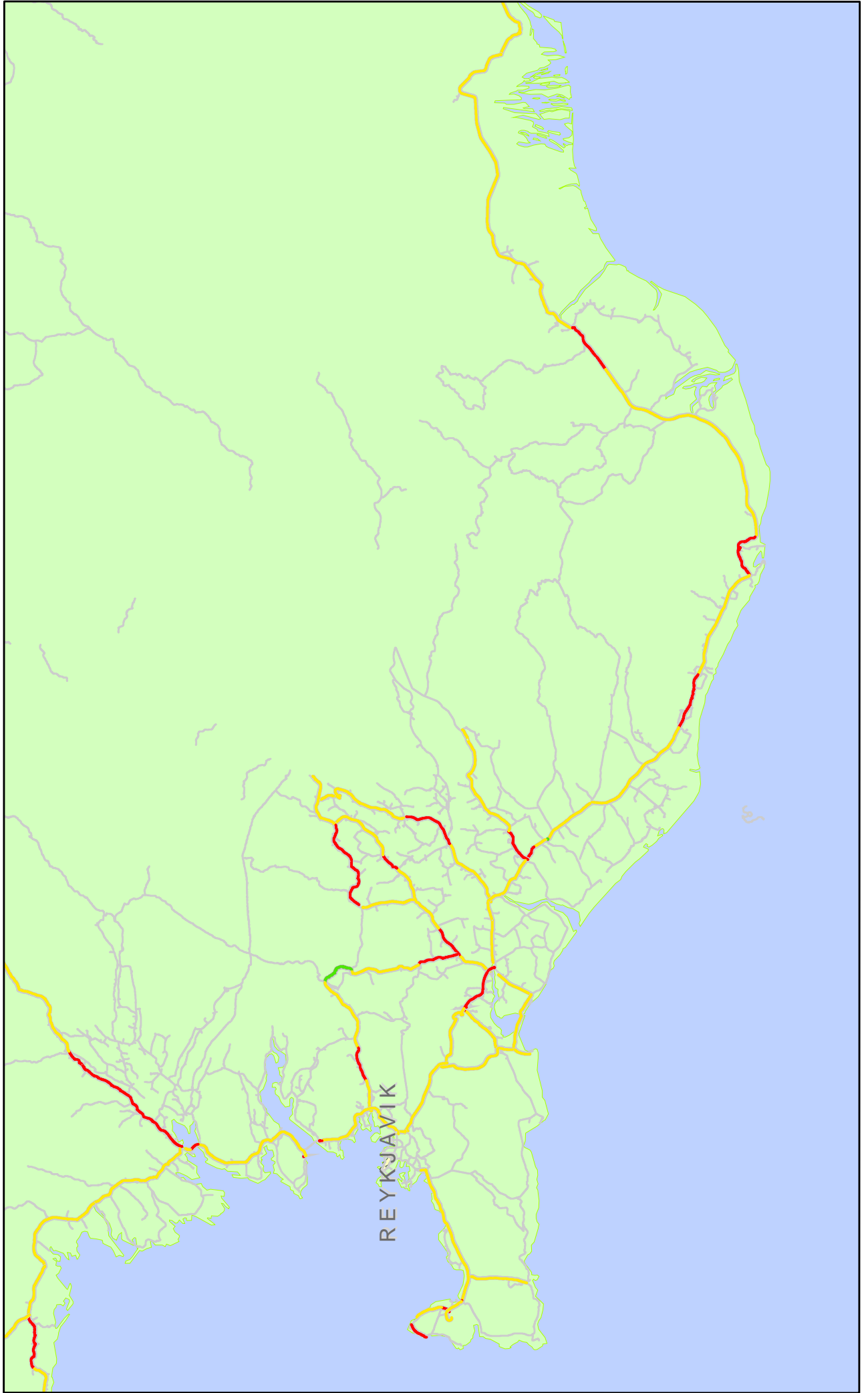




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



RPS Total score





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



RPS Median score





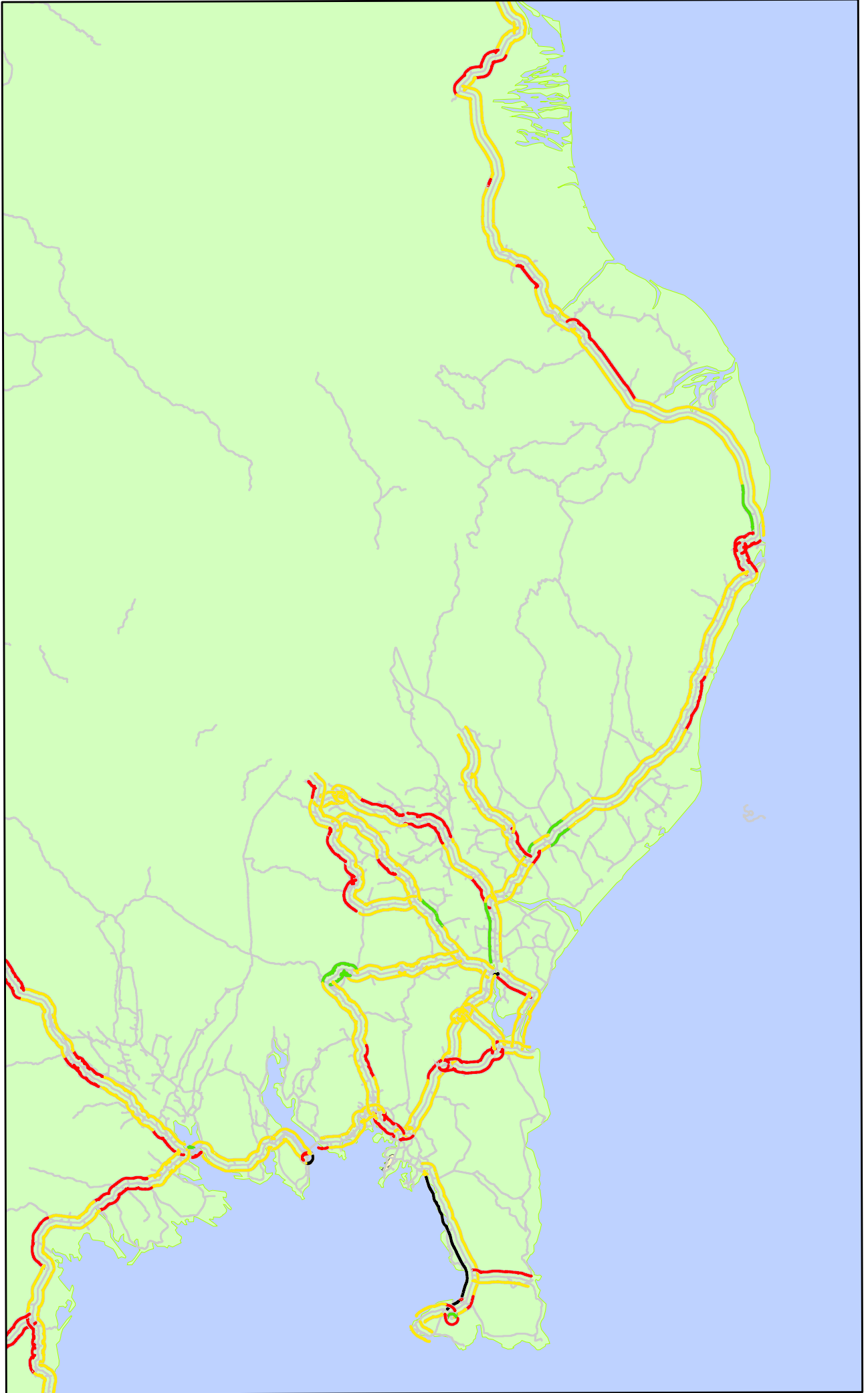
EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



RPS Side area score

Road Protection Score

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

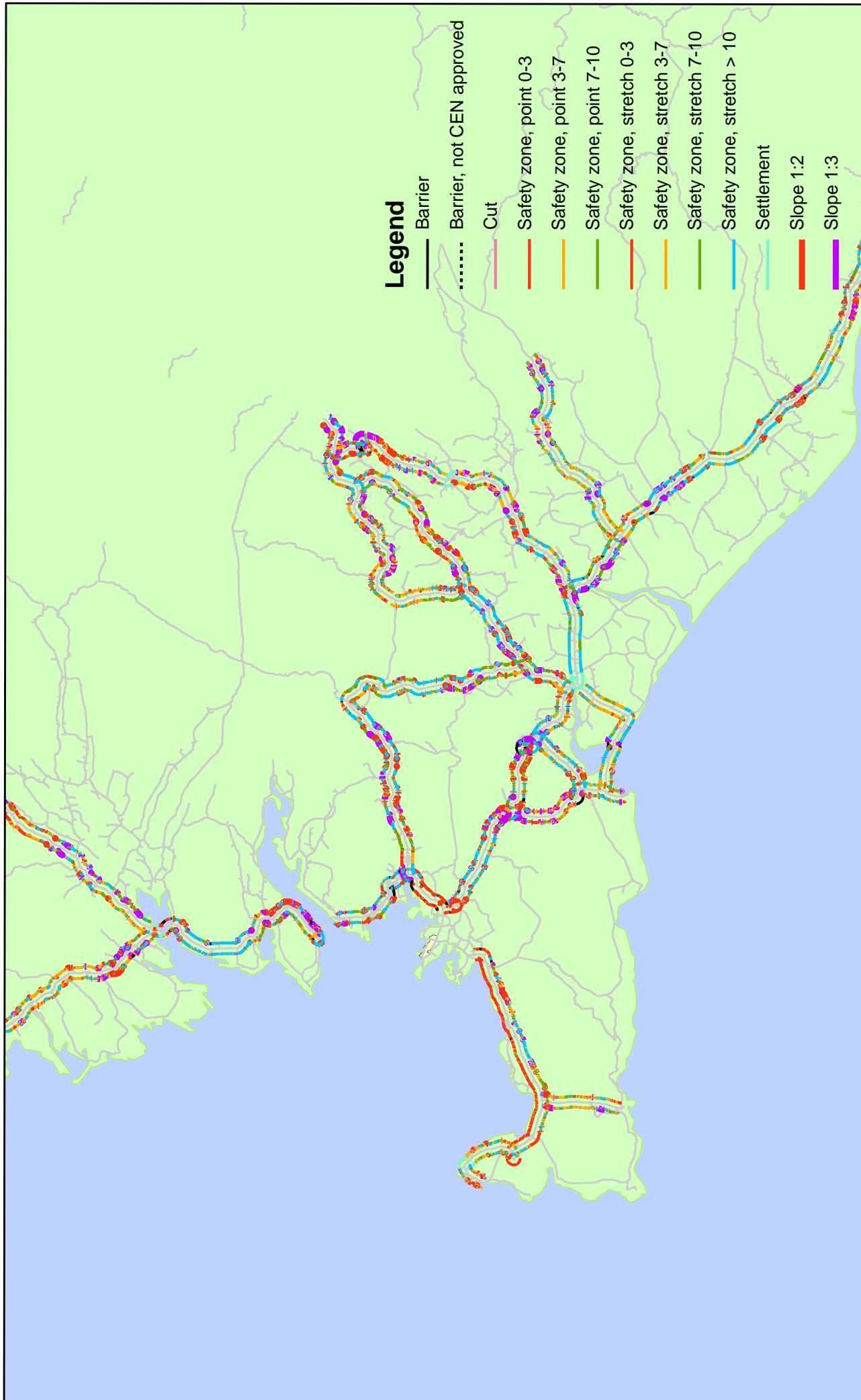




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



RPS Side area objects

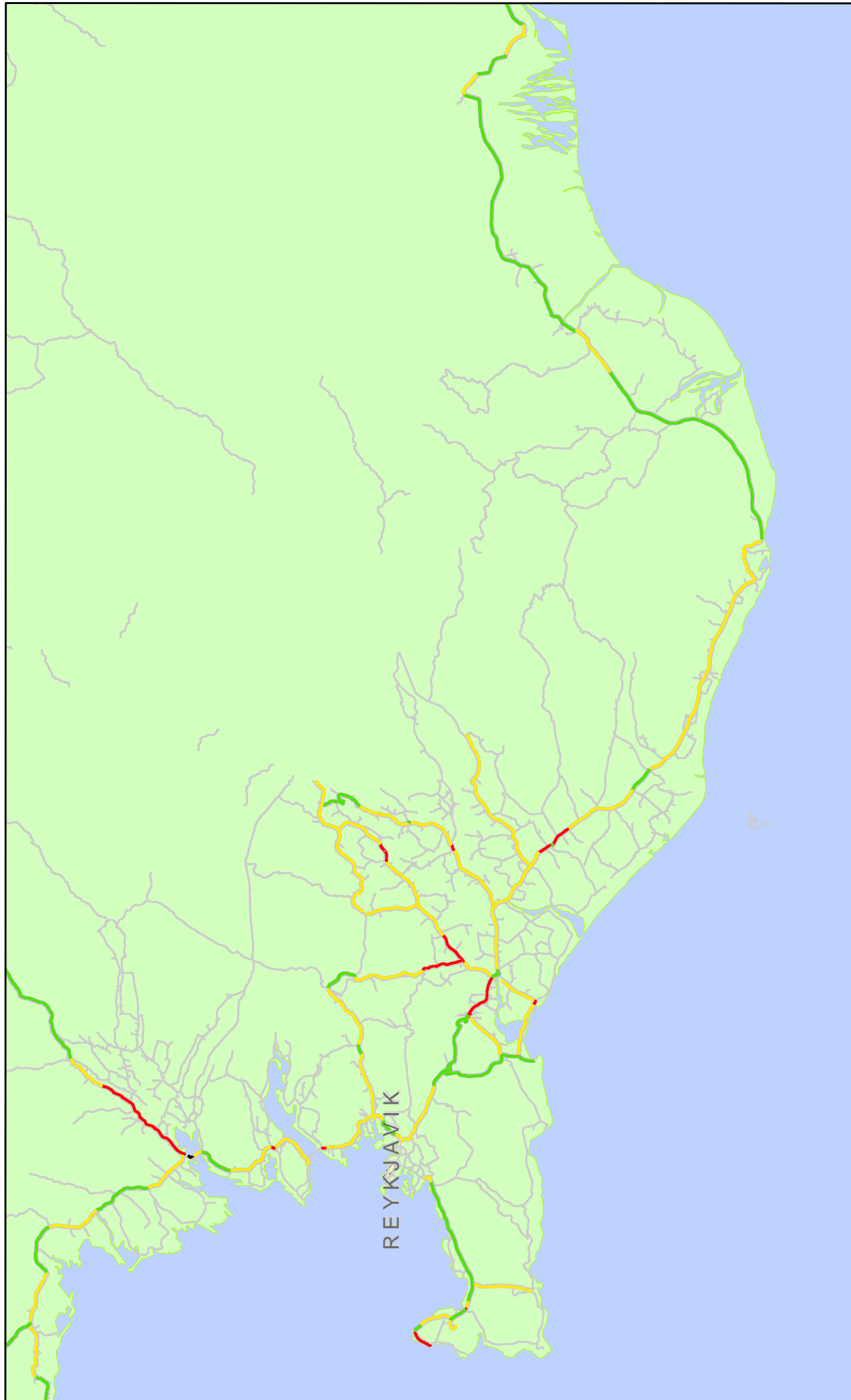




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



RPS Intersection score





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

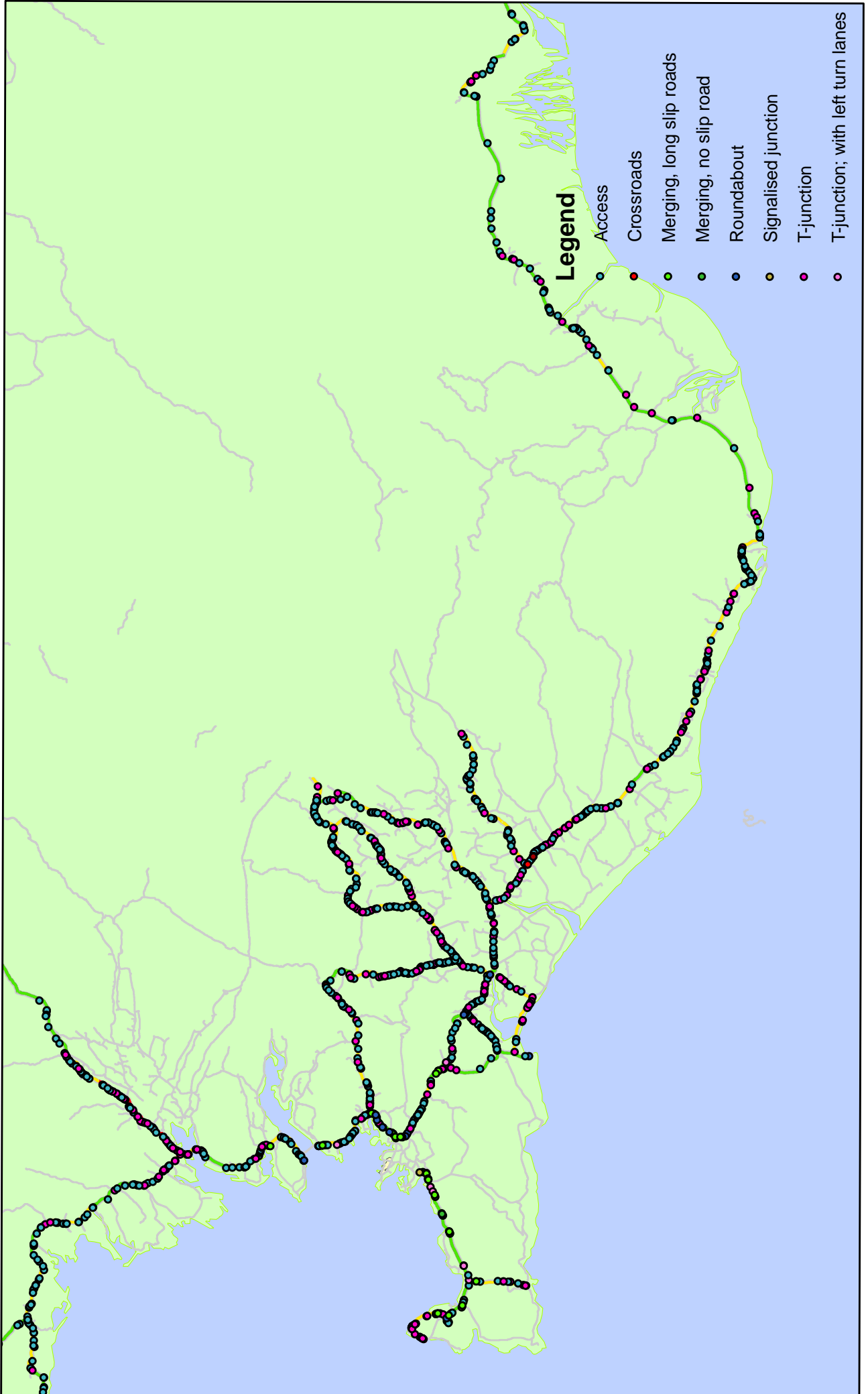
RPS Intersection score and intersections

Road Protection Score

- ★★★★
- ★★★
- ★★
- ★

Road work

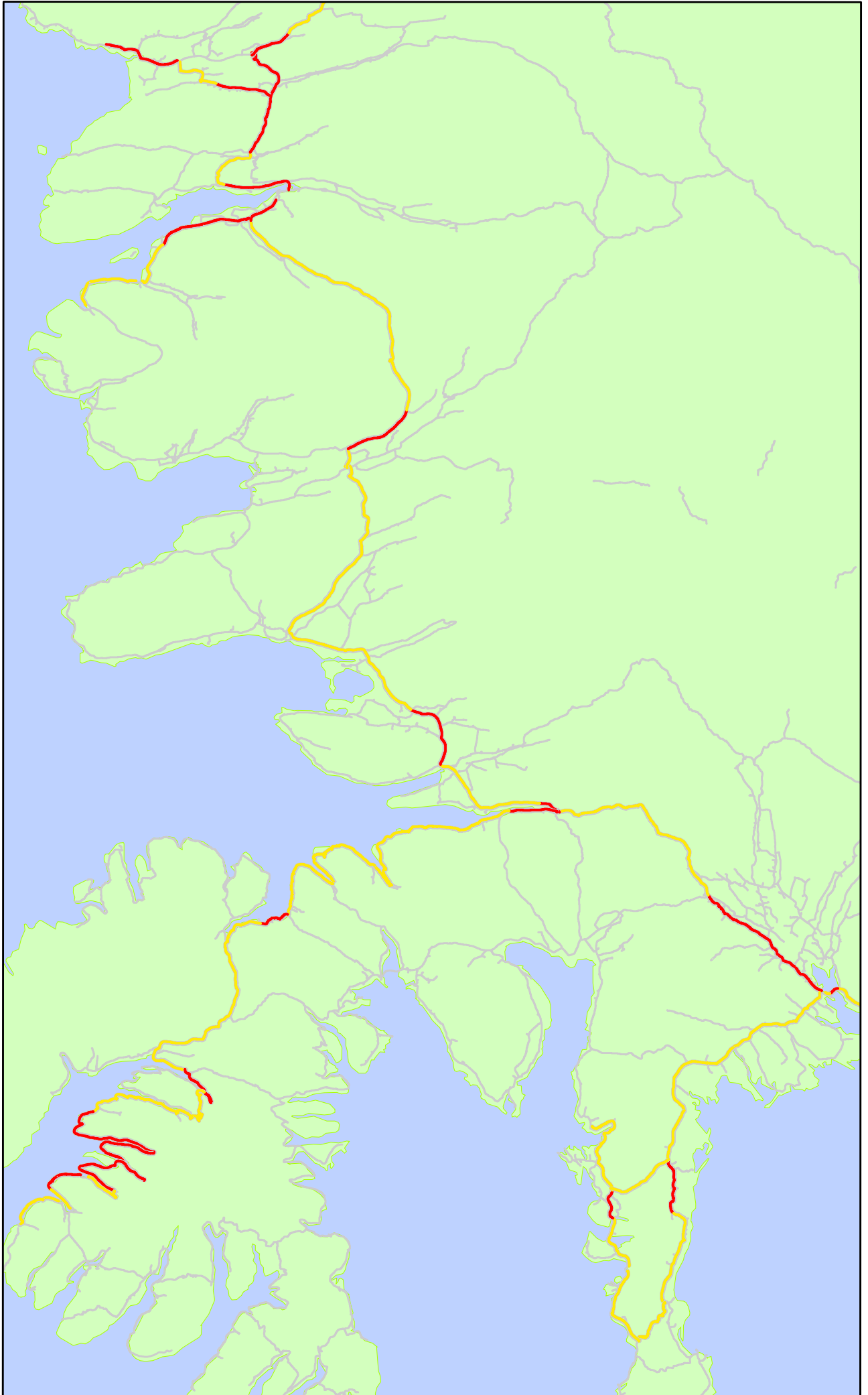
- Green
- Yellow
- Red
- Black
- Blue





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS Total score

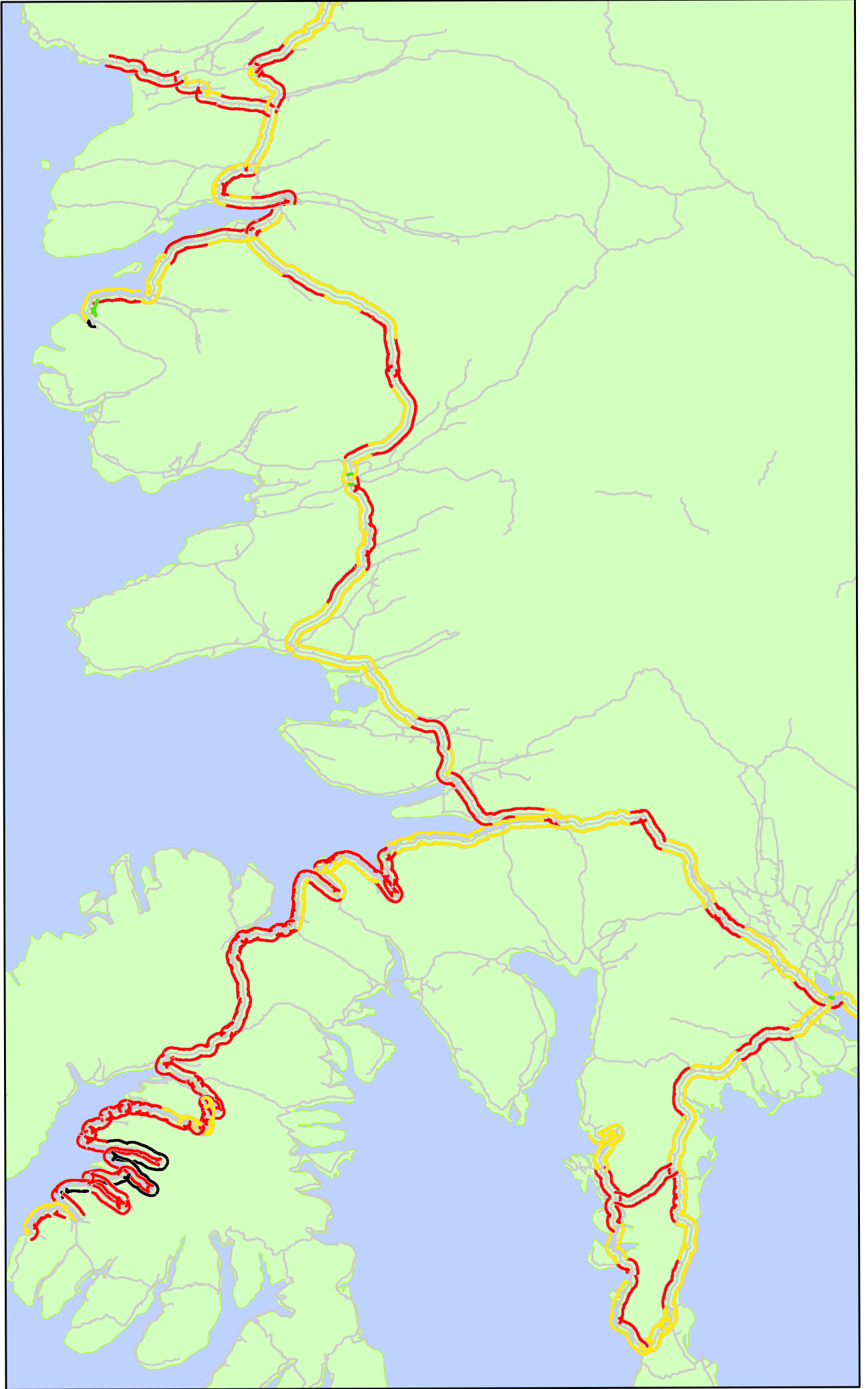


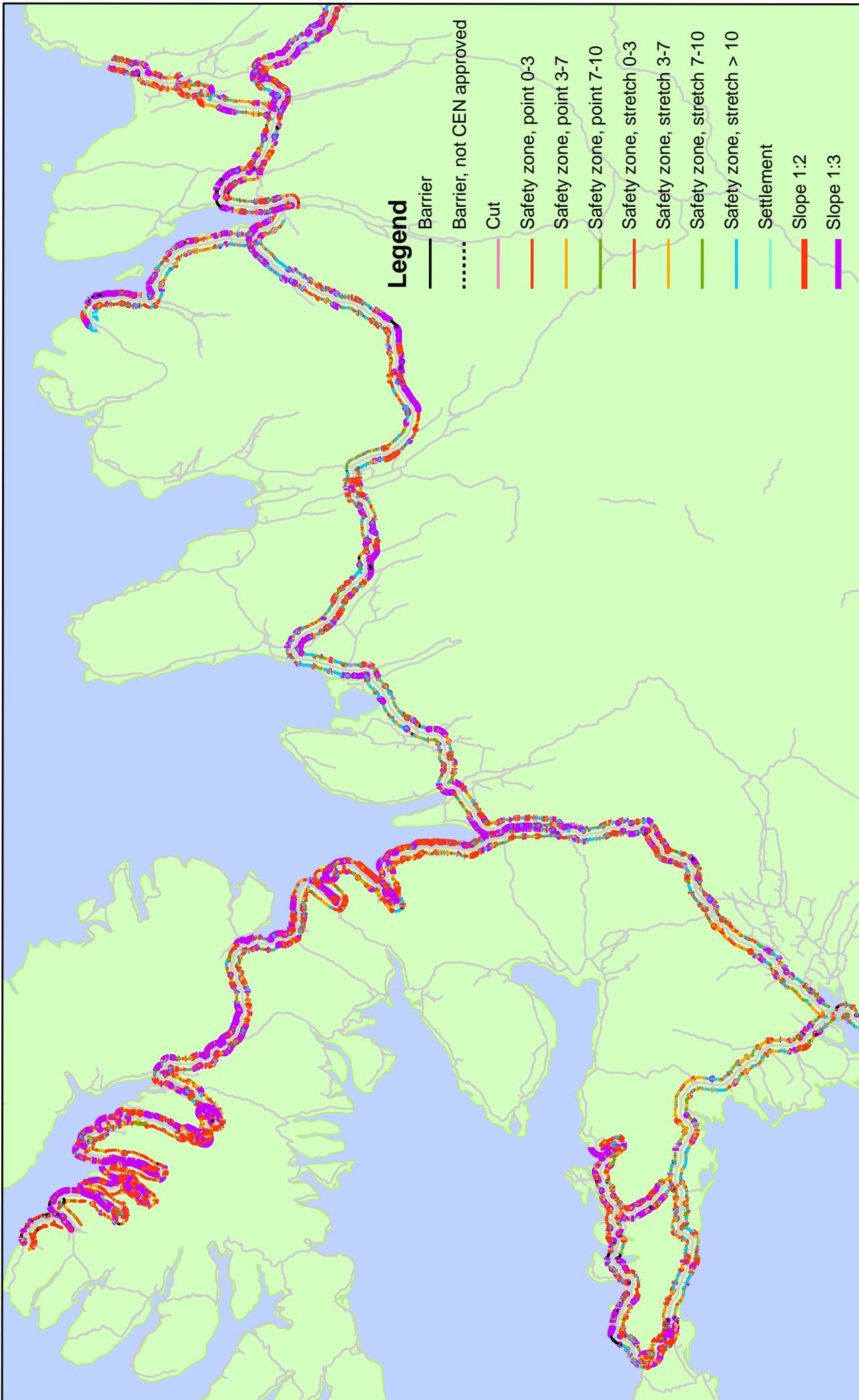


EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



RPS Side area score



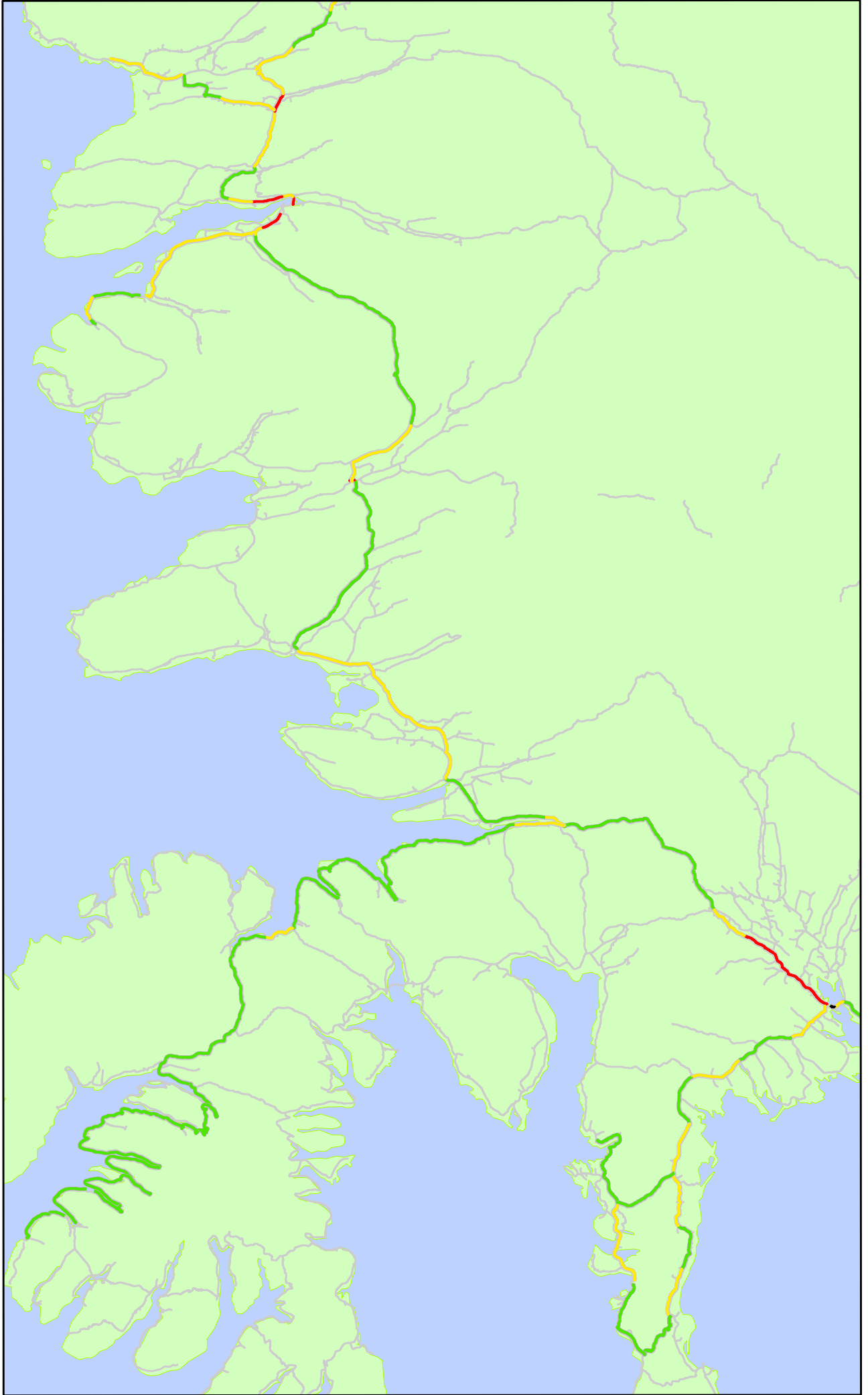




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



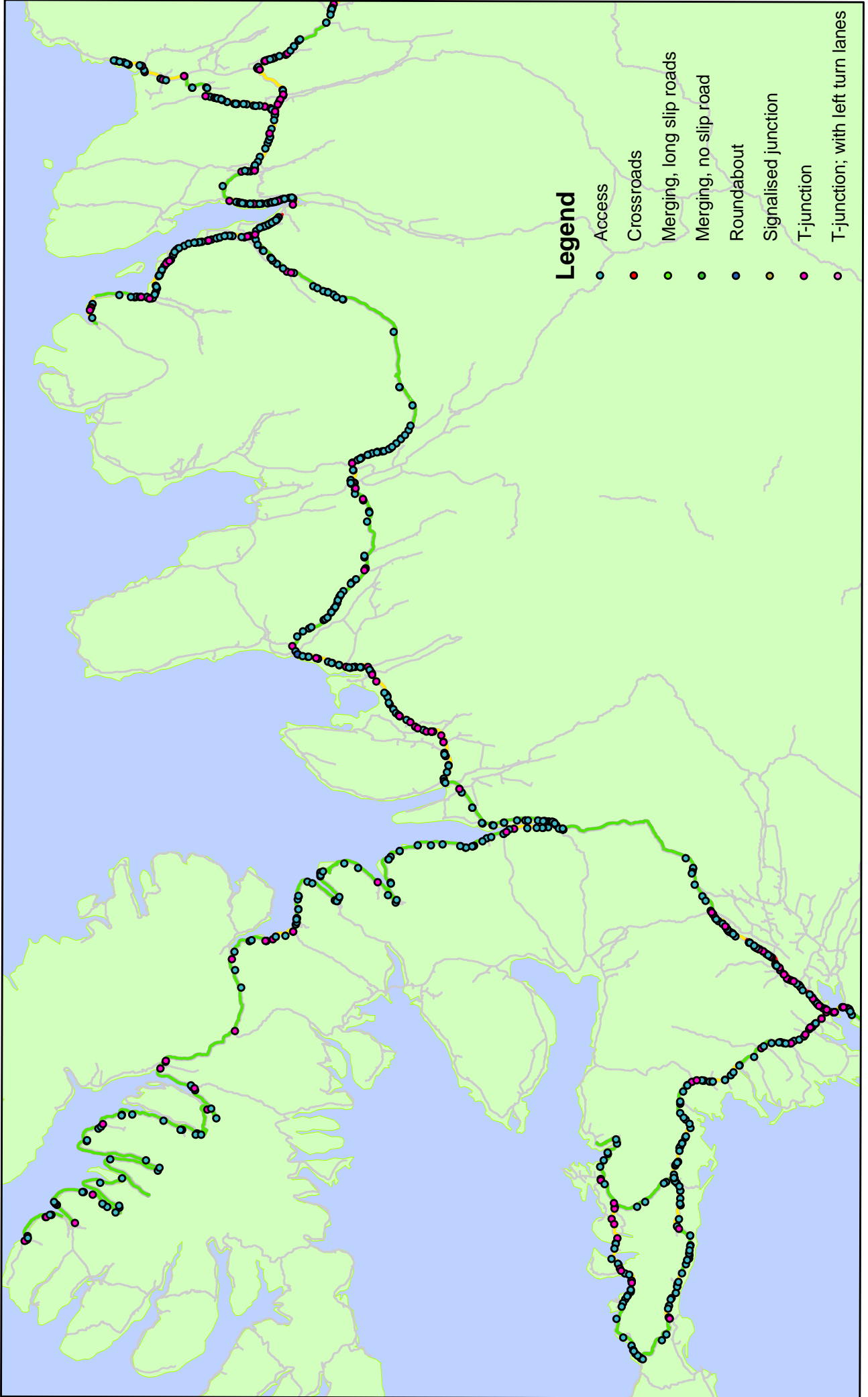
RPS Intersection score





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS Intersection score and intersections



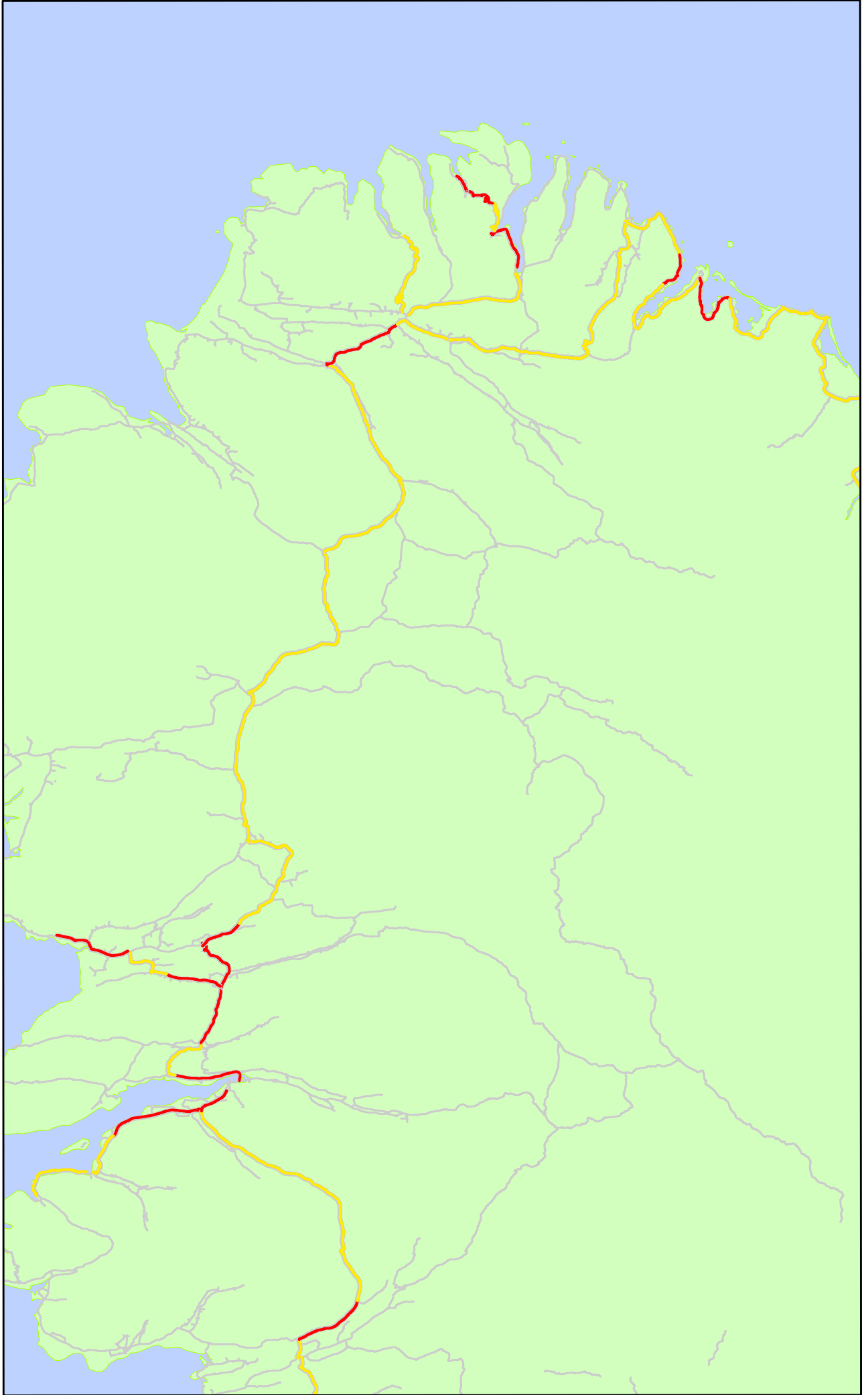


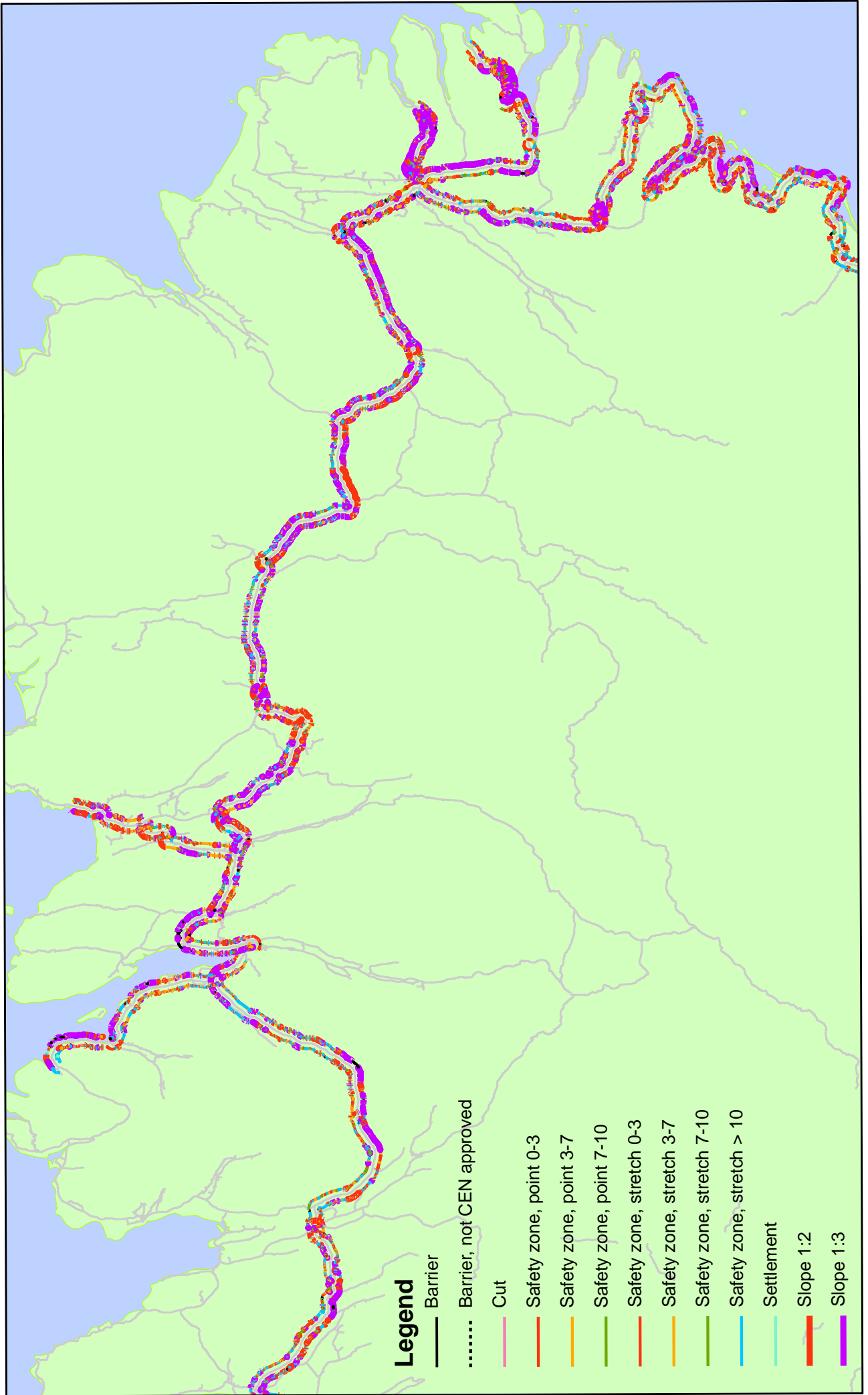
EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



RPS Total score

Road Protection Score



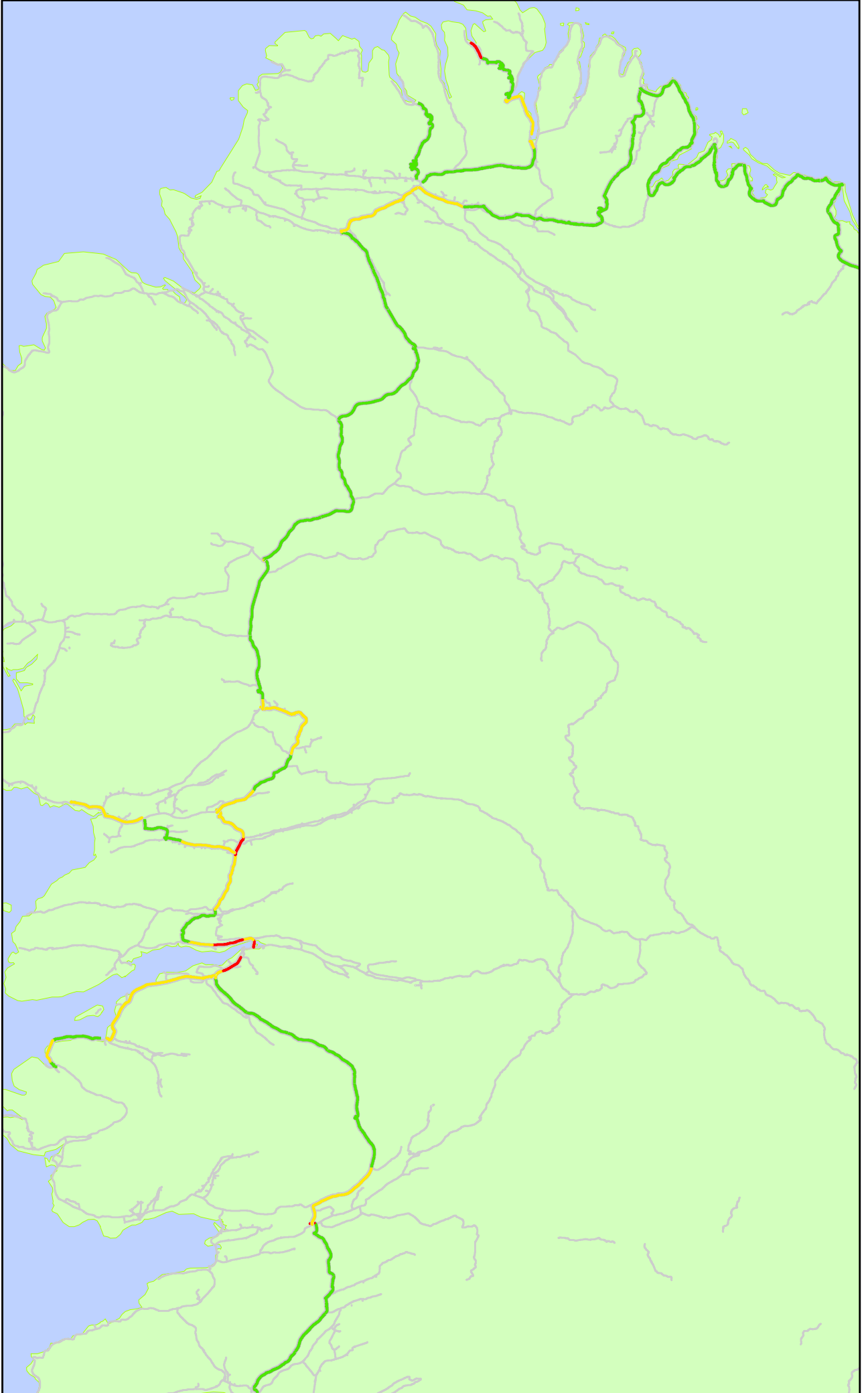




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



RPS Intersection score





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS Total score

Road Protection Score

- ★★★★★
- ★★★★
- ★★★
- ★★
- ★

Road work

- Blue line
- Black line

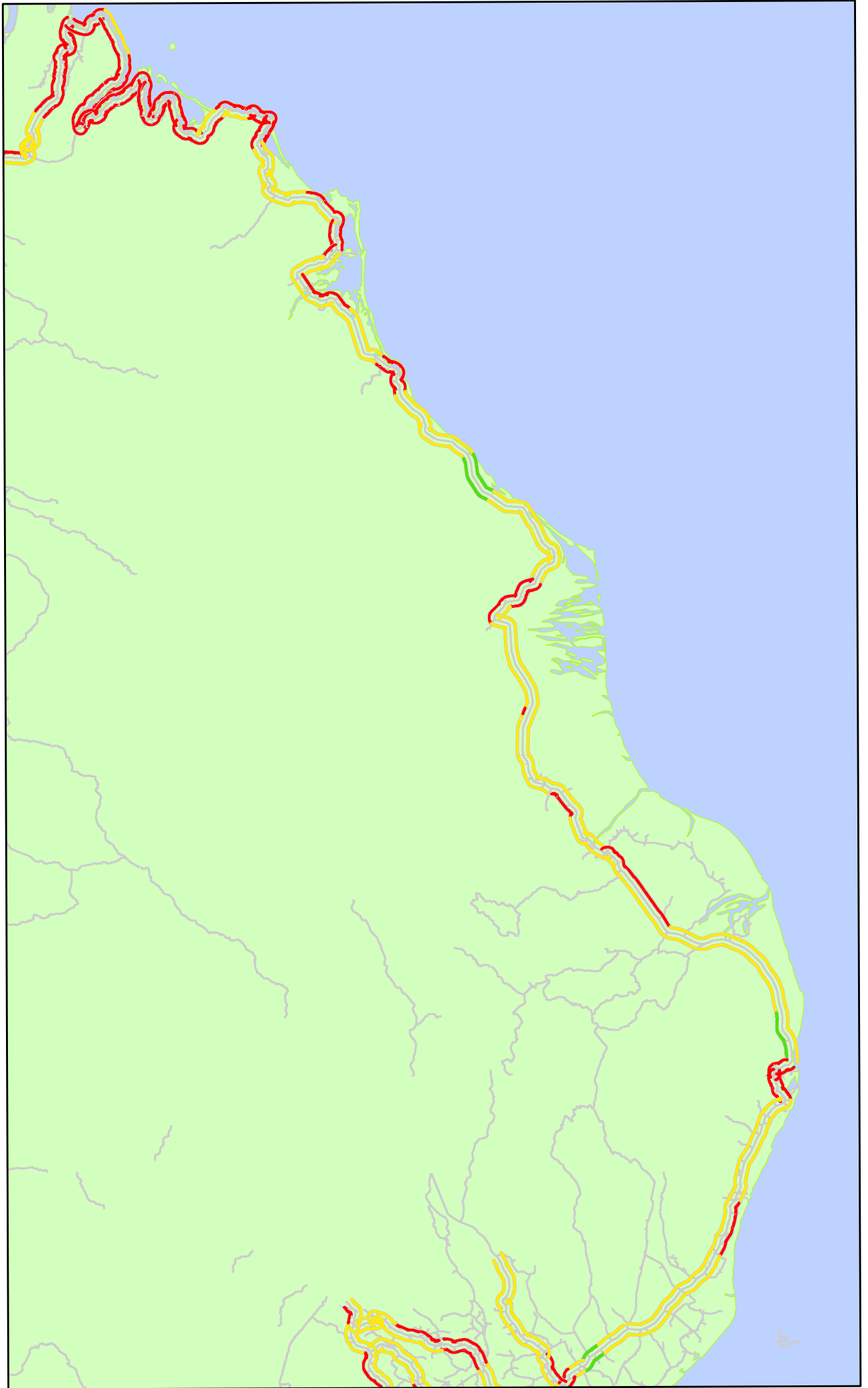




EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



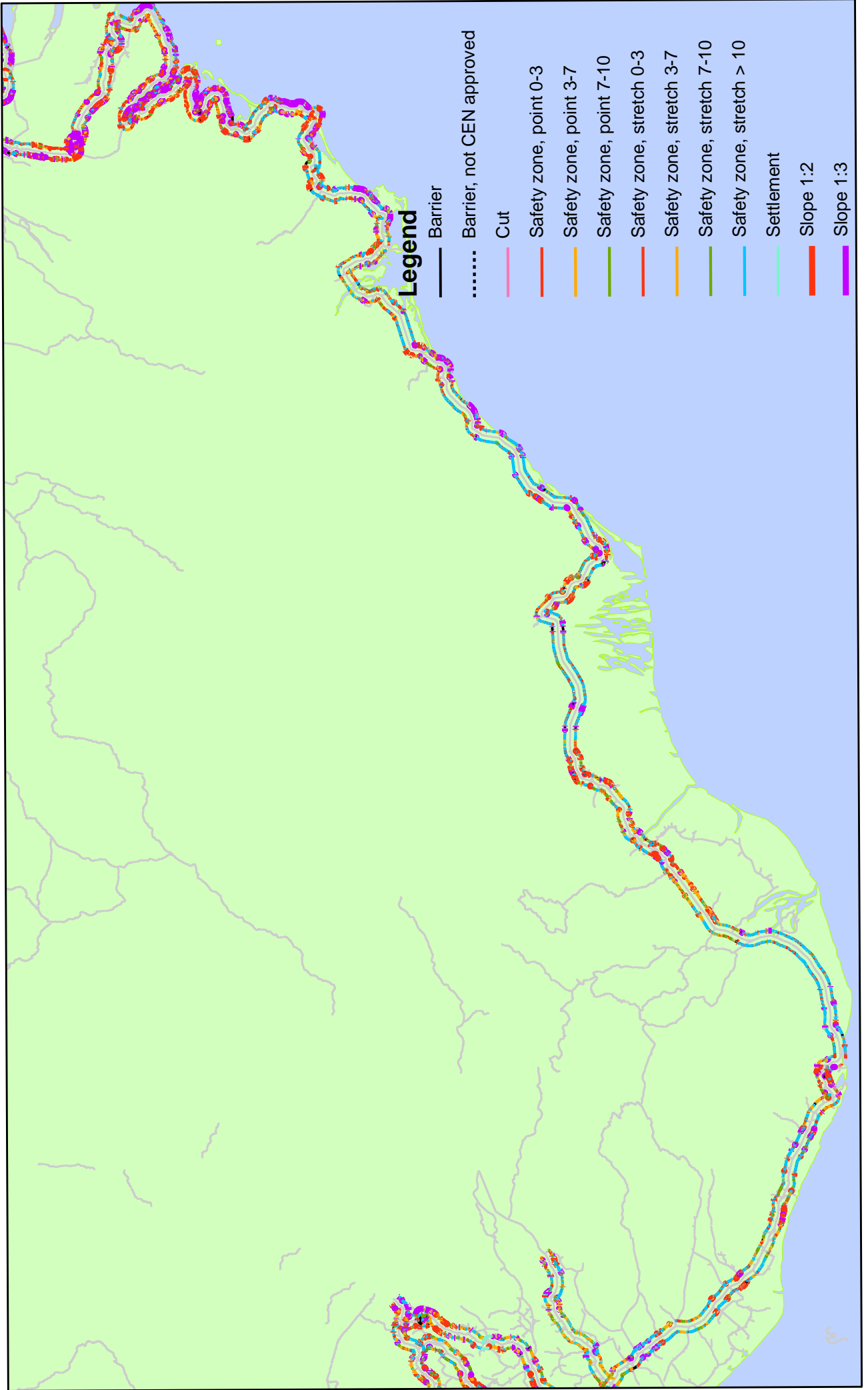
RPS Side area score



Road Protection Score

- ★★★
- ★★★
- ★★★
- ★★★
- ★

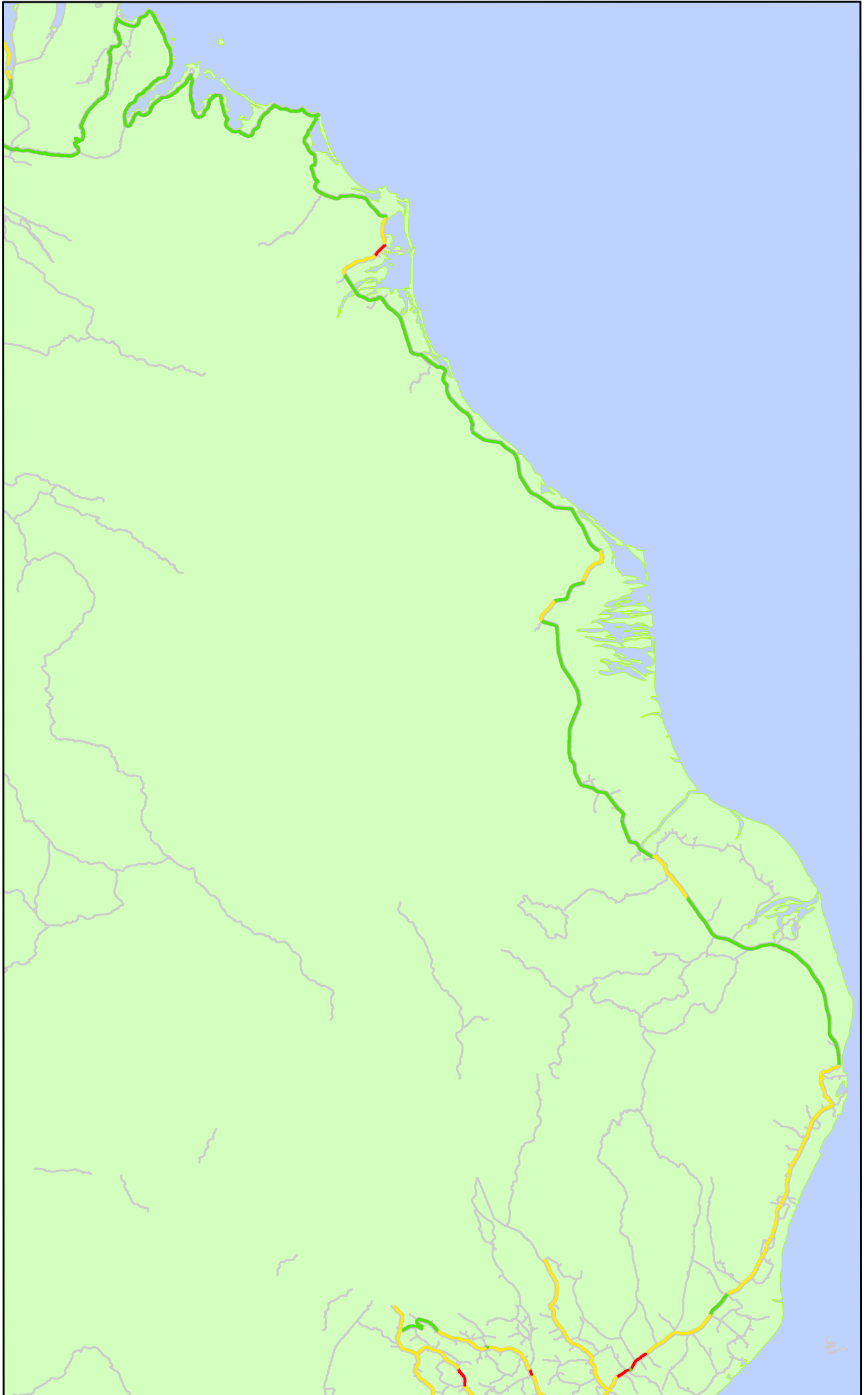
— Road work





EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS Intersection score



Road Protection Score

- ★★★★★
- ★★★★
- ★★★
- ★★
- ★

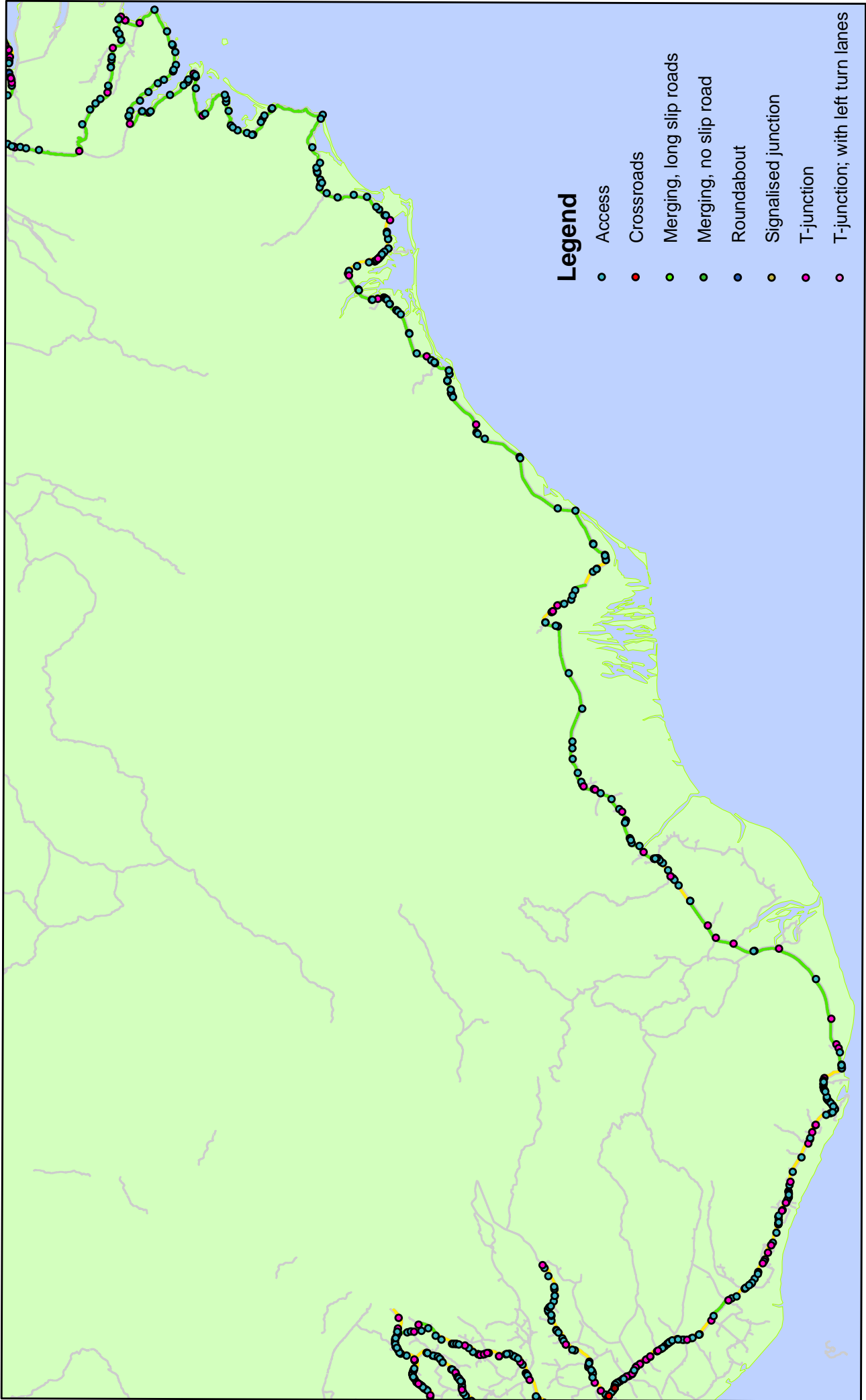
Road work

- Blue line
- Black line
- Red line
- Yellow line
- Green line



EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

RPS Intersection score and intersections



Legend

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

1 - Hringvegur

Nr:	Kaflí:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ADU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
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, vesturgafi 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 (vegrið)	14,29	589	10140	10150	2,618	2,819	2,845	3,000	2,000
1	b6	Sýslumörk (vegrið)	Raufarfallsvegur (242) vestri endi	12,44	572	10150	10160	2,847	3,402	3,330	3,000	2,000
1	b7	Raufarfallsvegur (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	ADU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægrri	Vegam.	Miðja
1	d9	Þrengslavegur (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)	Úfarsfellsvegur (430)	2,23	34546	10400	10410	3,052	2,400	2,401	3,000	4,000
1	f3	Úfarsfellsvegur (430)	Hafravatnsvegur (431)	4,78	21321	10410	10420	3,282	2,313	2,347	4,000	4,000
1	f4	Hafravatnsvegur (431)	Þingvallavegur (36)	1,61	11445	10420	10430	3,190	3,117	2,660	3,000	3,768
1	f5	Þingvallavegur (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 Urriðaa	10,93	3818	10480	10490	2,538	2,692	2,599	3,000	2,000
1	g2	Akrafjallsvegur (51) við Urriðaa	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)	Djúpvegur (61-01)	5,51	1332	10630	10640	2,853	2,802	2,747	4,000	2,000
1	j3	Djúpvegur (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 - Hringvegur

Nr./Kafli	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
1 k3	Reykjaskóli	Miðfjarðarvegur (704) við Melstað	11,87	1185	10670	10680	2,696	2,369	2,450	4,000	2,000
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)	Víðaldsvegur (715) eystri endi	10,57	1118	10700	10710	2,456	2,474	2,439	3,000	2,000
1 k7	Víðaldsvegur (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)	Víðvörðuás, veðurstöð (mastur)	8,95	946	10780	10790	2,712	2,542	2,349	4,000	2,000
1 m5	Víðvörðuás, 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)	Siglufjarðarvegur (76)	4,82	1253	10810	10820	2,750	3,051	2,845	3,000	2,267
1 m8	Siglufjarðarvegur (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, Grjótá (ræsi)	11,08	923	10850	10860	2,572	1,913	2,330	4,000	2,000
1 p1	Sýslumörk, Grjótá (ræsi)	Öxnadalsá	10,45	980	10860	10870	2,725	2,449	2,505	4,000	2,000
1 p2	Öxnadalsá	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)	Dagverðareyjarvegur (816)	2,99	2539	10900	10910	2,349	2,237	2,175	3,000	2,000
1 p6	Dagverðareyjarvegur (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)	Veigastadavegur (828)	2,13	2092	10950	10960	2,182	1,900	1,738	3,000	2,000
1 q1	Veigastadavegur (828)	Svalbarðseyjarvegur (830)	7,10	1839	10960	10970	2,037	2,154	2,020	2,000	2,000
1 q2	Svalbarðseyjarvegur (830)	Grenivíkurvegur (83)	5,52	1393	10970	10980	2,479	2,386	2,634	3,000	2,000

1 - Hringvegur

Nr: Kaflí	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ADU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
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)	Fnjóskadalavegur eystri (835)	0,89	970	10990	11000	2,706	2,309	2,557	4,000	2,000
1 q5	Fnjóskadalavegur eystri (835)	Norð austurvegur (85)	13,83	1001	11000	11010	2,488	2,540	2,523	3,000	2,000
1 q6	Norð austurvegur (85)	Bárdaldsvegur eystri (844)	4,34	686	11010	11020	2,191	2,550	2,337	2,000	2,000
1 q7	Bárdaldsvegur 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)	Langadalásá (ræsi)	8,10	267	11150	11160	2,676	2,724	2,000	4,000	2,000
1 s4	Langadalásá (ræsi)	Norð austurvegur (85)	12,03	266	11160	11170	2,790	2,842	2,414	4,000	2,000
1 s5	Norð austurvegur (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 - Hringvegur

Nr./Kaffli	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ADU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægrri	Vegam.	Miöja
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 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)	Suðurfjarðvegur (96)	13,87	163	11320	11330	2,575	2,153	2,105	4,000	2,000
1 u1	Suðurfjarðvegur (96)	Skrúðskambur	9,73	190	11330	11340	2,582	2,344	1,943	4,000	2,000
1 u2	Skrúðskambur	Fosgerði	10,82	222	11340	11350	2,599	2,571	1,797	4,000	2,000
1 u3	Fosgerði	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)	Þorgeirsstaðvegur (9717)	10,23	340	11460	11470	2,877	2,871	2,791	4,000	2,000
1 v5	Þorgeirsstaðvegur (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)	Smyrlabjargvegur (9832)	14,40	302	11520	11530	2,859	3,004	2,574	4,000	2,000
1 x1	Smyrlabjargvegur (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 - Hringvegur

Nr:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
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	Svínafélssvegur (9797)	8,76	331	11600	11610	2,714	2,462	2,441	4,000	2,000
1	x9	Svínafélssvegur (9797)	Skaftaféllsvegur (998)	5,00	313	11610	11620	2,598	3,017	2,261	3,000	2,205
1	y0	Skaftaféllsvegur (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:	Kafli:	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	Pingskálavegur (268)	14,09	136	26002	26003	2,618	2,803	2,860	3,000	2,000

Samtals km. 37,08

30 - Skeiðavegur

Nr:	Kafli:	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)	Þjórárdalsvegur (32)	1,44	1069	30002	30003	2,351	2,792	2,840	2,792	2,000	2,000
30	04	Þjórárdalsvegur (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

34 - Eyrarbakkavegur.

Nr:	Kafl:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
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:	Kafl:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
35	01	Hringvegur (1-d6)	Þingvallavegur (36)	8,51	2796	35000	35001	2,547	2,603	2,731	3,000	2,00
35	02	Þingvallavegur (36)	Búrfellsvegur (351)	7,80	2266	35001	35002	2,490	3,102	3,178	2,000	2,00
35	03	Búrfellsvegur (351)	Laugarvatnsvegur (37)	8,47	1105	35002	35003	2,926	3,491	3,607	3,000	2,00
35	04	Laugarvatnsvegur (37)	Skálholtsvegur (31)	8,82	805	35003	35004	2,556	2,516	2,860	3,000	2,00
35	05	Skálholtsvegur (31)	Reykjavegur (355)	4,84	773	35004	35005	2,443	2,262	2,588	3,000	2,00
35	06	Reykjavegur (355)	Bræðratunguvegur (359)	4,34	730	35005	35006	2,658	2,809	3,244	2,000	2,70
35	07	Bræðratunguvegur (359)	Laugarvatnsvegur (37)	11,46	334	35006	35007	2,669	2,977	2,925	3,000	2,00
35	08	Laugarvatnsvegur (37)	Hrunamannavegur (30)	8,83	507	35007	35008	2,700	2,927	2,978	3,000	2,09
35	09	Hrunamannavegur (30)	Gullfossvegur (334)	5,48	433	35008	35009	2,538	2,378	2,915	3,000	2,00

Samtals km. 68,55

36 - Þingvallavegur

Nr: Kaffli	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Mið
36 01	Biskupstungnabraut (35)	Grafningsvegur efri (360)	9,29	668	36000	36001	2,316	2,553	2,866	2,000	2,0
36 02	Grafningsvegur efri (360)	Miðfell	9,43	356	36001	36002	2,868	3,099	3,426	3,000	2,2
36 03	Miðfell	Lyngdalsheiðarvegur (365)	8,41	251	36002	36003	2,973	3,494	3,446	3,000	2,2
36 04	Lyngdalsheiðarvegur (365)	Uxahryggjavegur (52)	7,23	417	36003	36004	4,000	4,000	4,000	4,000	4,0
36 06	Uxahryggjavegur (52)	Grafningsvegur efri (360)	10,69	728	36005	36006	2,840	3,392	3,141	3,000	2,1
36 07	Grafningsvegur efri (360)	Kjósarskarðsvegur (48)	5,10	723	36006	36007	2,800	3,183	3,328	3,000	2,0
36 08	Kjósarskarðsvegur (48)	Sýslumörk (skilti)	2,24	867	36007	36008	2,909	2,908	2,902	4,000	2,0
36 11	Sýslumörk (skilti)	Skeggjastaðir	7,99	1447	36008	36009	2,459	2,399	2,527	3,000	2,0
36 12	Skeggjastaðir	Hringvegur (1-f5)	7,19	1526	36009	36010	3,057	3,174	2,589	3,000	3,3

Samtals km. 67,57

37 - Laugarvatnsvegur.

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

Samtals km. 35,32

38- Þorlákshafnarvegur

Nr: Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
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)	Eyrarbakkevegur (34)	4,01	1398	38001	38002	2,817	2,617	2,767	4,000	2,000
38 03	Eyrarbakkevegur (34)	Þorlákshöfn, Glettingur	3,47	1348	38002	38003	2,921	2,573	3,110	4,000	2,127

Samtals km. 19,08

39 - Þrengslavvegur.

Nr:	Kafl:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
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:	Kafl:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
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:	Kafl:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
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:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
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

54 - Snæfellsnesvegur.

Nr:	Kafli:	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:	Kafli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
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

61 - Djúpvegur - Ísafjörður.

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ADU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
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)	Sunnalsá	11,51	109	61012	61013	2,604	2,268	2,124	4,000	2,000
61	23	Sunnalsá	Þorskafjarðvegur (608)	6,00	107	61013	61014	2,505	1,925	2,005	4,000	2,000
61	24	Þorskafjarðvegur (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	Vatnsfjarðvegur (633), eystri	13,60	116	61016	61017	2,489	1,963	1,893	4,000	2,000
61	27	Vatnsfjarðvegur (633), eystri	Vatnsfjarðvegur (633), vestri	11,29	95	61017	61018	2,758	2,644	2,463	4,000	2,000
61	28	Vatnsfjarðvegur (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	Hvítnesvegur (6315)	11,79	112	61022	61023	2,357	1,368	1,873	4,000	2,000
61	33	Hvítnesvegur (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
61	43	Ísafjörður, Hnífsdalsvegur 13	Hnífsdalur, Dalbraut	3,40	1263	61033	61034	2,845	2,164	3,325	4,000	2,015
61	45	Hnífsdalur, Heimabæjarstígur	Bolungarvík, Grundarkambur	8,90	611	61035	61036	2,825	2,311	2,935	4,000	2,119

Samtals km. 342,75

82 - Ólafsfjarðarvegur

Nr:	Kaffli:	Heiti upphafspunkts	Heiti endapunkts	Lengd	ÁDU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miðja
82	01	Hringvegur (1-p5)	Hjalteyrarvegur (811)	10,93	1281	82000	82001	2,468	2,623	2,346	3,000	2,000
82	02	Hjalteyrarvegur (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

85 - Norð austurvegur - 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	Kirkjubólsvegur (9521)	8,80	492	92010	92011	2,407	1,753	1,926	4,000	1,859
92	11	Kirkjubólsvegur (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	ADU	Frá:	Til:	Total	Vinstri	Hægri	Vegam.	Miöja
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

Nánast sérhvert okkar hefur þekkt einhvern sem farist hefur í umferðarslysi. Á síðasta áratug einum hefur yfir hálf milljón Evrópubúa látið lífið á vegum úti. Þessar ógnarlegu fórnir og þjáningar fjölskyldna og ástvina látinna og slasaðra komast varla í fréttir fjölmiðla. Hinir eftirlifandi fá að bera harm sinn og þjáningu einir.

Í löndum þar sem umferðarlög og –reglur eru almennt virtar og eftir þeim farið - svona nokkurnveginn að vísu víðast hvar - sýnir hver rannsóknin af annarri það að öruggir vegir geta sparað fleiri mannlíf heldur en einungis öruggari bílar og bætt umferðarhegðun ökumanna. Skilningur á nauðsyn öruggari bíla og öruggari ökumanna er almennur en það er skilningur á nauðsyn öruggari vega hins vegar ekki.

EuroRAP er hjálpartæki til þess að bæta skilning almennings og yfirvalda á því hvar háskalega vegi og vegarkafli er að finna og hvaða ráða er best að grípa til í því skyni að gera þá hættuminni – til að koma eins og hægt er í veg fyrir að slys eigi sér stað. Og ef slys verða, þá sé vegurinn þannig úr garði gerður að sem mestar líkur séu á að fólk haldi lífi sínu og limum. Vegrýni EuroRAP skiptist í þrjá meginþætti. Þeir eru skráning áhættuþátta á veginum og í umhverfi hans, kanna slysasögu vegarins og loks stjórnumerkja hann með tilliti til þess hve öruggur hann er. 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.

Árið 2001 voru aðgengilegar frumniðurstöður EuroRAP vegrýni í einungis fjórum löndum. Nú aðeins fimm árum síðar eru aðgengilegar upplýsingar um öryggi margra helstu vega í um 20 löndum álfunnar, allt frá nyrsta hluta Evrópu til þess syðsta.

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