

1991–92. – 1061 ár frá stofnun Alþingis.
115. löggjafarþing. – 216. mál.

258. Tillaga til þingsályktunar

um tvöföldun Reykjanesbrautar.

Flm.: Árni R. Arnason, Salome Porkelsdóttir, Árni M. Mathiesen,
Sigríður A. Þórðardóttir, Ingi Björn Albertsson.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að láta nú þegar hefja undirbúning að tvöföldun Reykjanesbrautar frá Hafnarfirði að Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Lögð verði ný akbraut við hlið hinnar gömlu þannig að Reykjanesbraut verði fullkomin hraðbraut með aðskildum akstursstefnum og tveimur akreinum til hvorrar áttar.

Greinargerð.

Á fjórum þingum fram að vorþingi 1991 voru fluttar þingsályktunartillögur um tvöföldun Reykjanesbrautar frá Hafnarfirði að Flugstöð Leifs Eiríkssonar við Keflavíkurflugvöll. Fyrst var tillaga flutt af Kolbrúnu Jónsdóttur og Júlíusi Sólnes á 110. löggjafarþingi 1987–1988, þá af Júlíusi Sólnes og Hreggviði Jónssyni 1988–1989, síðan af Hreggviði Jónssyni og Inga Birni Albertssyni 1989–1990 og enn af Hreggviði Jónssyni, Inga Birni Albertssyni og Ellert Eiríkssyni 1990–1991. Tillagan var flutt í fimmta sinn á 115. löggjafarþingi en kom þá ekki til umræðu. Hún er nú lögð fram á ný, enda er það mat flutningsmanna að mjög brýnt sé að bæta öryggi umferðar og vegfarenda um Reykjanesbraut.

Reykjanesbraut, allt frá Reykjavík til Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, er sérstæð meðal þjóðvega landsins. Hún tengir höfuðborgina við eina alþjóðaflugvöllinn í áætlunarflugi milli landa, liggur gegnum þrjá af fjölmennustu kaupstöðum landsins og er notuð af því sem næst öllum ferðalöngum sem koma til landsins og fara frá því, innlendum sem erlendum.

Reykjanesbraut frá Hafnarfirði til Keflavíkur er fyrsti vegur í þjóðvegakerfi landsins með bundnu slitlagi. Lagning hennar á árunum 1963 og 1965 markaði tímamót í sögu vegagerðar á Íslandi. Sú framkvæmd var svar við mjög brýnni þörf því að umferð milli Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins var þá þegar orðin svo mikil að gamli malarvegurinn var með öllu ófullnægjandi.

Með tilkomu brautarinnar varð mikil breyting til batnaðar. Flutningsgeta jókst gífurlega og öll umferð varð miklu greiðfærari. Þetta olli straumhvörfum í öllum samskiptum íbúa Suðurnesja við höfuðborgarsvæðið og átti sinn þátt í því að efla atvinnulíf á Suðurnesjum. Um svipað leyti og brautin var tekin í notkun var öllu millilandaflugi beint til Keflavíkurflugvallar sem var þá og er enn meðal best búnu og öruggustu flugvalla við norðanvert Atlantshaf. Allar götur síðan hafa allir flugfarþegar til og frá Íslandi átt leið um Reykjanesbraut. Hún er því þjóðvegur allra landsmanna og um leið fyrsti og síðasti áfangi í ferð langflestra erlendra ferðamanna um Ísland. Öryggi vegfarenda á Reykjanesbraut ræður því miklu um hvernig þeir minnast dvalar sinnar hér á landi og hvort þeir hyggjast koma hingað aftur eða ekki.

Bættar samgöngur eru höfuðforsenda þess að tengja saman atvinnulíf á Suðurnesjum og höfuðborgarsvæðinu sem er eftirsóknarvert af efnahagslegum ástæðum og enn fremur frá sjónarmiði vinnumarkaðarins. Mikilvægi þessa má marka af því að ríkisstofnun, sem fjallar um atvinnuástand og leiðir til úrbóta, hefur nýlega ályktað að ekki sé ástæða til aðgerða þó að atvinnuástand á Suðurnesjum sé langverst á landinu og langvarandi atvinnuleysi miklu meira þar en í öðrum landshlutum því að Suðurnesjabúar geti sótt vinnu til Reykjavíkur. Nú er talið að nærfellt 1.000 manns aki brautina daglega til og frá vinnu milli Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins, langmest til vinnu á Keflavíkurflugvelli. Ef þessi fjöldi tvöfaldast vegna atvinnusóknar Suðurnesjabúa til höfuðborgarsvæðisins má búast við gríðarlegri aukningu umferðar um Reykjanesbraut því að ekki er að vænta mikillar samnýtingar ökutækja þess fólks.

Bættar samgöngur skipta höfuðmáli fyrir byggðaðróun á Suðurnesjum og möguleika til þess að nýta til fullnustu þá kosti sem Flugstöð Leifs Eiríkssonar hefur upp á að bjóða. Lengi hefur verið talað um tollfrjáls atvinnusvæði, fríðnaðarsvæði, í námunda við flugstöðina og virðist nú loks hilla undir að úr verði. Einnig hefur komið til tals að skapa miðstöð fyrir erlend viðskipti sem raunar má telja nauðsynlega í tengslum við fríðnaðarsvæði. Flugleiðir byggja þar nú geysistört flugskýli og munu flytja þangað viðhald flugflota félagsins og ráðgera að annast þar viðhaldsverkefni fyrir önnur fyrirtæki í alþjóðlegri flugstarfsemi. Vænta má aukningar á umsvifum Íslendinga í ferðapjónustu og ráðgera Suðurnesjabúar að taka vaxandi þátt í henni. Atvinnulíf á Suðurnesjum hefur átt erfitt uppdráttar seinni árin. Mikill samdráttur hefur verið í útgerð og iðnaður og verslun hafa engan veginn styrkst þar á móti. Á Suðurnesjum er þó einstæð aðstaða til útflutnings því að hvergi annars staðar á landinu er jafnstutt milli hafna sem liggja vel að fiskimiðum og flugvallar sem getur annast vöruflug hvert sem þarf. Með byggingu og starfrækslu stóriðjuvers á Keilisnesi verður mikilvægi Reykjanesbrautar enn meira og umferð og flutningar um hana munu stóruaukast. Því er nú ástæða til að huga að ástandi brautarinnar, öryggi vegfarenda um hana og getu hennar til að annast aukna umferð og flutninga. Tvöföldun Reykjanesbrautar mundi gjörbreyta allri aðstöðu fyrir Suðurnesjamennt og bæta stórum möguleika þjóðarinnar til að ná umtalsverðri aukningu arðvænlegra starfa og er það næg réttlætning fyrir því að hraða þessari framkvæmd.

Umferð um Reykjanesbraut hefur aukist jafnt og þétt, einkum vegna aukinna vöruflutninga í flugi, einnig vegna aukins samstarfs fyrirtækja og með aukinni atvinnusókn milli Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins. Umferðaróhöppum og slysum á brautinni hefur fjölgað að sama skapi. Áhyggjur af öryggi vegfarenda um Reykjanesbraut hafa komið fram í vaxandi mæli í hlustendapáttum og lesendadálkum fjölmiðla, svo og í ályktunum sveitarstjórna. Hinn 25. janúar sl. var samgönguráðherra afhent áskorun um 4.000 einstaklinga um nákvæma athugun á hugmynd nokkurra aðila um tvöföldun Reykjanesbrautar.

Reykjanesbraut í núverandi mynd fullnægir hvergi nærri þeim kröfum sem gera verður til einu samgönguæðar Suðurnesja og eina alþjóðaflugvallar þjóðarinnar við höfuðborgarsvæðið. Einkenni umferðar um Reykjanesbraut er hin mikla næturumferð allan ársins hring, svo og tímatakmörk sem næturferðirnar eru bundnar við, þ.e. upphaf vinnudags eða morgunvaktar og brottfarartíma áætlunarflugs. Vaxandi atvinnusókn um Reykjanesbraut mundi auka næturumferðina. Akstursskilyrði á brautinni eru oft mjög slæm og versna oft mjög skyndilega vegna tíðra og snöggra umhleypinga með miklum sveiflum í hita og úrkomu. Í rigningu og þoku eru umferðaróhöpp tíð. Á veturna myndast oft mikil hálka á örskammri stund. Umferðarslys má oft rekja til þessara skyndibreytinga á aksturs-

skilyrðum, svo og orsakast þau af framúrakstri og útafakstri vegna þess að á veginum er umferð í báðar áttir. Með vaxandi umferð hefur slysum farið mjög fjölgandi. Á þessum 50 km af 8.300 km þjóðvegakerfi Íslands, þ.e. á 0,6% allra þjóðvega landsins, verða 12,3% allra umferðarslysa, enda hefur Reykjanesbrautin verið nefnd svartasti vegarkafliinn á Íslandi. Því er deginum ljósara hve brýnt er að bæta öryggi umferðar og vegfarenda um Reykjanesbraut. Einnig það er næg réttlætning fyrir því að hraða framkvæmd þessari.

Sérfræðingar Vegagerðar ríkisins hafa talið að þegar mesta umferð nemi um 8.000–10.000 bifreiðum á sólarhring þurfi að aðskilja akstursstefnur. Ljóst er að óðfluga dregur að því að umferðarþunginn nái þessum mörkum. Þá er ekki tekið tillit til þess hvert er hlutfall þungra bifreiða í umferð um Reykjanesbraut. Aðalfundur Sambands sveitarstjórna á Suðurnesjum 1991 benti á í ályktun um olíuflutninga um Reykjanesbraut að um hana eru árlega flutt um 80.000 tonn af flugvélabensíní auk annarra bensín- og olíuflutninga. Greining Vegagerðar ríkisins leiðir í ljós að hlutfall þungra bifreiða á Reykjanesbraut muni vera 10–11% á virkum dögum og 4–5% um helgar. Þetta er hærra hlutfall en almennt á þjóðvegum landsins. Hærra hlutfall þungaflutninga en almennt gerist er skýr ábending um að almennir arðsemisútreikningar vegaf framkvæmda eru ófullnægjandi til að meta arðsemi og þörf á að tvöfalda Reykjanesbraut.

Á fyrsta umferðarþingi í nóvember 1990 flutti Lára Margrét Ragnarsdóttir, hagfræðingur hjá Ríkisspítölunum, erindi um kostnað þjóðfélagsins af völdum umferðarslysa 1989 á verðlagi í nóvember 1990. Forsendur hennar eru birtar í skýrslu um störf þingsins. Þar kemur fram að telja megi að um 4.000 manns hafi slasast í umferðinni 1989 en 28 létust. Niðurstöður hennar, einnig birtar í skýrslunni, eru að samtals hafi kostnaður þjóðfélagsins numið 5.239 millj. kr. Samkvæmt upplýsingum Vegagerðar ríkisins voru umferðarslys á Reykjanesbraut 12,3% allra umferðarslysa á árinu 1987, síðasta heila árið sem lögregluskýrslur voru gerðar um öll umferðaróhöpp. 12,3% af fyrrgreindri fjárhæð framreiknaðri til verðlags ársins 1991 (meðaltal) eru um 695 millj. kr. Sú fjárhæð er óyggjandi vísbending um kostnað þjóðfélagsins af umferðarslysum á Reykjanesbraut á ári hverju meðan ekki er bætt öryggi umferðar og vegfarenda um hana og um þann ávinning sem þjóðfélagið getur vænst af þeirri framkvæmd. Þessi vísbending er enn sem komið er ekki viðhöfð við athuganir Vegagerðar ríkisins á arðsemi vegaf framkvæmda.

Af fylgiskjöllum með greinargerðinni má sjá að íbúar á Suðurnesjum voru 1. desember sl. 15.355 auk um 5.000 íbúa í varnarstöðinni á Keflavíkurflugvelli. Einnig að um Keflavíkurflugvöll fara alls um 700 þúsund farþegar árlega og nærfellt 20 þúsund tonn af vörum og pósti. Þessir flutningar eru jafnmiklir og um alla aðra flugvelli á Íslandi.

Kostnaður við tvöföldun Reykjanesbrautar er í janúar 1992 gróflega áætlaður um 1,5 milljarðar króna. Íbúar á Suðurnesjum að meðtöldum íbúum Keflavíkurflugvallar eru um 19.000. Daglegir notendur Reykjanesbrautar eru auk þeirra fyrrnefndu þeir nærfellt 1.000 íbúar höfuðborgarsvæðisins sem stunda atvinnu á Keflavíkurflugvelli. Þá er Reykjanesbraut þjóðvegur allra landsmanna sem ferðast til og frá landinu, svo og allra erlendra ferðamanna sem hingað koma og um hana eru miklir þungaflutningar. Til samanburðar má nefna: Íbúar Ólafsfjarðar eru um 1.150. Kostnaður við gerð ganga um Ólafsfjarðarmúla var síðast áætlaður um 1,3 milljarðar króna. Íbúar vestan Ísafjarðar allt til Patreksfjarðar eru samtals um 3.000 og kostnaður við gerð jarðganga undir Breiðadalsheiði milli Ísafjarðar, Suðureyrar og Flateyrar er talinn munu nema um 1,3 milljörðum króna.

Fylgiskjal I sýnir hvar slys hafa orðið á Reykjanesbraut á árunum 1980–1989.

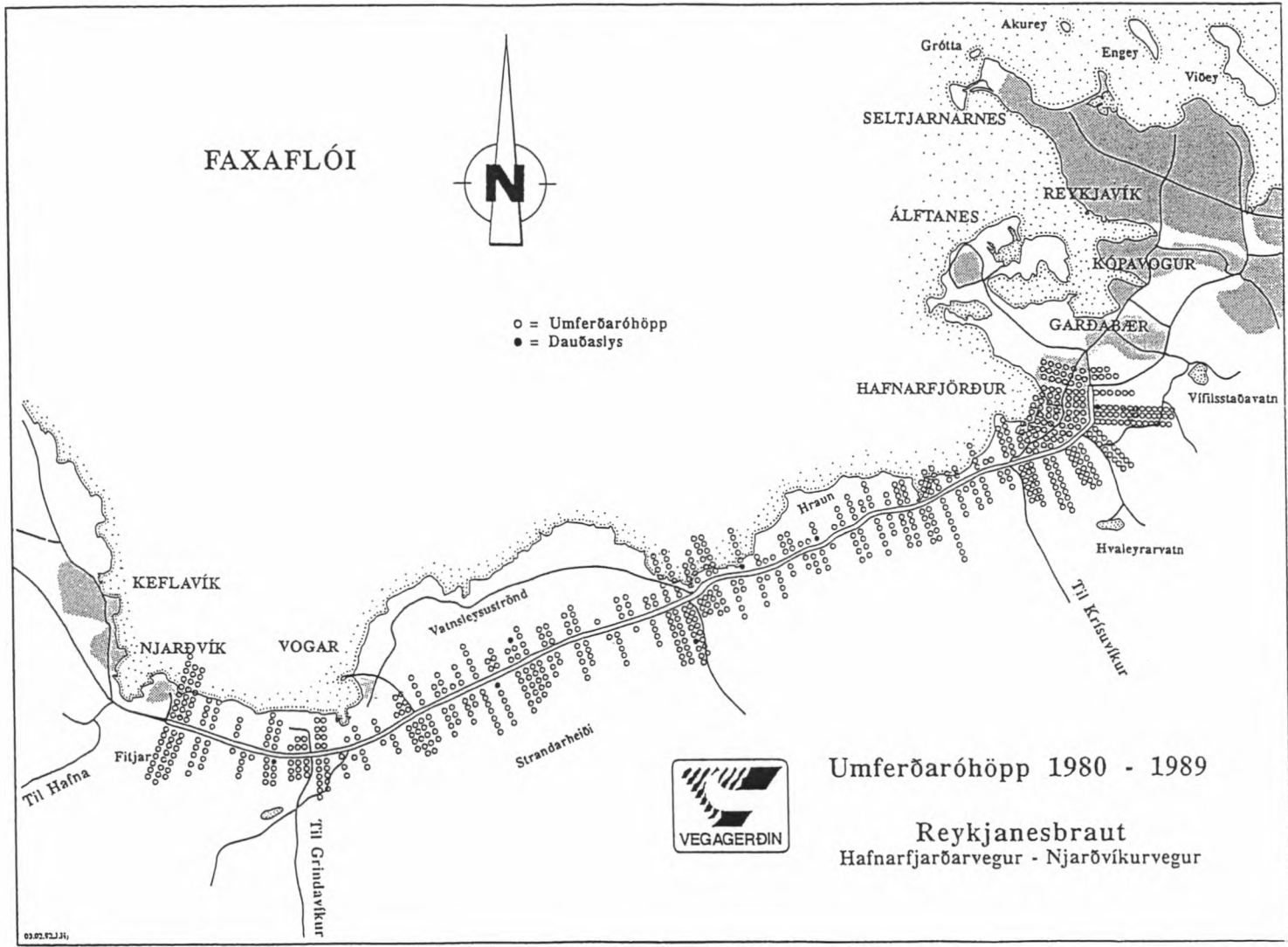
Fylgiskjal II sýnir upplýsingar um banaslys á Reykjanesbraut.

Fylgiskjal III sýnir upplýsingar um umferðarþunga og umferðarslys á Reykjanesbraut frá því að brautin var fullgerð eins og hún er nú, en án þeirra lagfæringa sem verið er að gera við vegamót að henni og við vegaraxlir.

Fylgiskjal IV sýnir samanburð umferðarslysa á Reykjanesbraut og Suðurlandsvegi og ályktanir um ástæður mismunar.

Fylgiskjal V sýnir íbúafjölda á Suðurnesjum.

Fylgiskjal VI sýnir umferð um Keflavíkurflugvöll.



Fylgiskjal II.

Umferðarráð:

Banaslys á Reykjanesbraut.

(13. febrúar 1992.)

Á árunum 1968 til ársloka 1991 hafa orðið 33 umferðarslys á Reykjanesbraut sem leitt hafa til dauða eins eða fleiri vegfarenda.

Alls hafa 40 manns látist í þessum slysum. Í árekstrum hafa farist 21, í bílveltum 4, í útafkeyrslum 7, fyrir bíl hafa orðið 5. Samtals eru látnir 40, þ.e. 25 karlmenn, 12 konur og 3 börn. Tvö urðu fyrir bíl sem gangandi vegfarendur og kornabarn, sem var farþegi í bíl, lést.

Þetta er eingöngu yfirlit yfir banaslysin sem orðið hafa á Reykjanesbraut. Þar við bætist mikill fjöldi annarra slysa og hafa sum þeirra verið mjög alvarleg.

Fylgiskjal III.**Umferð og umferðarslys á Reykjanesbraut.**

Ár ¹	MDU	ÁDU	SDU	VDU	Slys
1965		1.340			
1966			1.530		
1967		1.500			
1968		1.540			
1969		1.630			
1975		2.820	3.220		
1976			3.310		
1977		3.250	3.540		
1978		3.240	3.710		
1979		3.240	3.460		
1980		3.120	3.530		
1981		3.130	3.550		
1982	4.000	3.070	3.590		90
1983	3.900	3.010	3.670		110
1984	4.100	3.180	3.930		107
1985	5.300	3.610	4.170		100
1986	5.547	3.663	4.308		124
1987	7.802	4.663	5.428		172
1988 ²	8.632	4.974	4.728		152
1989	7.806	4.789	5.642	3.862	131
1990	7.733	4.894	5.771	3.945	107
1991 ³	7.850	5.226	6.029	4.468	

Athugasemdir:

- ¹ MDU táknar mesta fjölda bíla á sólarhring yfir árið, eða MestaDagsUmferð.
ÁDU táknar meðalfjölda bíla á sólarhring yfir árið, eða ÁrsDagsUmferð.
SDU táknar meðalfjölda bíla á sólarhring yfir sumarmánuðina, eða SumarDagsUmferð.
VDU táknar meðalfjölda bíla á sólarhring yfir vetrarmánuðina, eða VetrarDagsUmferð.
- ² Vegna breytinga á skráningu umferðarslysa eru tölur árið 1988 og síðar ekki samþærilegar við tölur fyrri ára sem eru allar úr lögregluskýrslum. Tölur ársins 1988 og síðar fela aðeins í sér þau tilvik þar sem lögregla er tilkvödd, en á fyrri hluta árs 1988 var tekinn upp nýr háttur á skýrslugerð um umferðaróhöpp og umferðarslys með tilkomu sérstakra eyðublaða tryggingafélaganna sjálfra.
- ³ Ekki eru fyrirbyggjandi tölur úr lögregluskýrslum um slys á Reykjanesbraut á árinu 1991.

Heimild: Vegagerð ríkisins.

Fylgiskjal IV.

Samanburður umferðaróhappa, slysa og dauðaslysa á Reykjanesbraut og á Suðurlandsvegi árin 1984–1988, fjöldi og tíðni.

Vegur — Kafli	Öll óhöpp		Slys (meiðsl)		Dauðaslys
	Fjöldi	Tíðni	Fjöldi	Tíðni	
	Meðaltal		Meðaltal		Alls
<i>Suðurlandsvegur:</i>					
Árbær — Hafravatnsvegur	9	1,07	2	0,24	0
Hafravatnsvegur — sýslumörk	7	0,71	2	0,16	0
Sýslumörk — Þrengslavegur	8	1,05	2	0,22	1
Þrengslavegur — Hveragerði	20	1,18	5	0,30	3
Suðurlandsvegur	44	1,00	11	0,23	4
<i>Reykjanesbraut:</i>					
Krýsuvíkurvegur — Kúagerði	23	1,31	7	0,39	2
Kúagerði — Grindavíkurvegur	26	1,39	8	0,47	2
Grindavíkurvegur — Víknavegur	10	1,32	3	0,38	0
Reykjanesbraut	59	1,34	18	0,41	4

	Öll óhöpp		Slys (meiðsl)	
	Fjöldi	%	Fjöldi	%
<i>Suðurlandsvegur:</i>				
Útafakstur	54	30,9	25	58,1
Ekið aftan á bifreið	42	27,4	6	14,0
Ekið framan á bifreið	22	12,6	6	14,0
Ekið á hlið á bifreiðar	37	21,1	5	11,6
Ekið á kyrrstæðan hlut	6	3,4	1	2,3
Ekið á gangandi vegfaranda	0	0,0	0	0,0
Ekið á skepnu	7	4,0	0	0,0
Rúðubrot	1	0,6	0	0,0
Alls	175		43	
<i>Reykjanesbraut:</i>				
Útafakstur	112	37,8	60	65,9
Ekið aftan á bifreið	52	17,7	10	11,0
Ekið framan á bifreið	20	6,8	10	11,0
Ekið á hlið á bifreiðar	46	15,6	11	12,1
Ekið á kyrrstæðan hlut	17	5,8	0	0,0
Ekið á gangandi vegfaranda	0	0,0	0	0,0
Ekið á skepnu	41	13,9	0	0,0
Rúðubrot	7	2,4	0	0,0
Alls	294		91	

Tíðni umferðaróhappa eftir árum.

Vegur	1984	1985	1986	1987	1988	Meðaltal
Suðurlandsvegur	0,35	0,18	0,21	0,26	0,16	0,23
Reykjanesbraut	0,47	0,55	0,31	0,26	0,48	0,41

Óhöpp, sem verða þegar ekið er aftan á bifreið og á hlið bifreiðar, verða flest við gatnamót. Um 24% fleiri slík óhöpp verða á Reykjanesbraut og afleiðingarnar þar verða miklu verri því að um 90% fleiri slík óhöpp með slysum (meiðslum) verða á Reykjanesbraut en Suðurlandsvegi.

Slys (meiðsl) verða í 70% fleiri tilvikum árekstra (ekið framan á bifreið) á Reykjanesbraut en á Suðurlandsvegi þó að slík óhöpp verði ívið fleiri á Suðurlandsvegi.

Útafakstur er 100% tíðari á Reykjanesbraut og slys (meiðsl) í þeim verða 140% fleiri þar en á Suðurlandsvegi. Útafakstur af Reykjanesbraut er því miklu hættulegri vegfarendum, auk þess sem þar verða meiri skemmdir á ökutækjum. Mun skýringar að leita í næsta umhverfi brautarinnar ásamt hinni miklu næturumferð um hana.

Suðurlandsvegi hefur verið betur við haldið, bæði slitlagi og vegaröxlum.

Framúrakstur á Suðurlandsvegi er auðveldari en á Reykjanesbraut, bæði vegna betri legu og nokkurra framúrakstursreina á Suðurlandsvegi.

Heimild: Vegagerð ríkisins: Október 1989 og 11. maí 1990.

Fylgiskjal V.*Samband sveitarfélaga á Suðurnesjum:***Íbúafjöldi á Suðurnesjum:**

Sveitarfélag	Íbúar 1.12.88	Íbúar 1.12.87	Íbúar 1.12.88	Íbúar 1.12.89	Íbúar 1.12.90	Íbúar 1.12.91*
Keflavík	7.014	7.133	7.305	7.423	7.525	7.572
Njarðvík	2.248	2.352	2.443	2.392	2.405	2.494
Grindavík	2.005	2.047	2.132	2.161	2.172	2.170
Sandgerði	1.256	1.253	1.273	1.257	1.253	1.278
Gerðahreppur	1.064	1.060	1.065	1.066	1.074	1.076
Vatnleysustrandarhreppur	628	644	624	653	646	651
Hafnahreppur	119	114	107	130	127	114
Samtals	14.334	14.603	14.949	15.082	15.202	15.355
Fjölgun milli ára (í prósentum)	1,00	1,02	1,02	1,01	1,01	1,01

*Bráðabirgðatölur.

Íbúafjöldi 1990 og hlutfall:

Sveitarfélag	Íbúar 1.12.90	Hlutfall %
Keflavík	7.525	49,50
Njarðvík	2.405	15,82
Grindavík	2.172	14,29
Miðneshreppur	1.253	8,24
Gerðahreppur	1.074	7,06
Vatnleysustrandarhreppur	127	0,84
Hafnahreppur	646	4,25
Samtals	15.202	100,00

Fylgiskjal VI.

Atvinnubrúnaðfélag Suðurnesja hf.:

Umferð um Keflavíkurlugvöll.

ÁR	LEND- INGAR	FARÞEGAR				YÖRUR Í TONNUM				ÞÓSTUR Í TONNUM			
		HÉÐAN	HINGAÐ	AFRAN	SAMTALS	HÉÐAN	HINGAÐ	AFRAN	SAMTALS	HÉÐAN	HINGAÐ	AFRAN	SAMTALS
1959 ..	1,304	878	728	60,652	62,258	28	51	1,389	1,468	6	16	186	208
1960 ..	1,291	713	768	43,119	44,600	32	30	1,664	1,726	4	17	113	134
1961 ..	1,169	2,037	1,950	34,851	38,838	33	110	842	985	6	15	49	70
1962 ..	1,146	2,711	1,971	33,822	38,504	89	213	817	1,119	21	29	30	80
1963 ..	1,061	2,777	2,598	30,570	35,945	27	112	414	553	17	17	34	68
1964 ..	1,548	9,633	10,081	73,120	92,834	78	213	567	858	35	39	23	97
1965 ..	2,389	22,633	22,225	133,725	178,583	167	517	906	1,590	55	105	67	227
1966 ..	2,480	29,963	27,518	155,698	213,179	176	614	367	1,157	92	176	71	339
1967 ..	2,654	45,982	45,702	177,758	269,442	282	946	374	1,602	214	250	45	509
1968 ..	2,967	49,787	53,084	209,474	312,345	300	1,172	638	2,110	248	355	52	655
1969 ..	3,329	55,829	54,045	251,109	360,983	566	1,461	1,414	3,441	231	392	98	721
1970 ..	3,294	65,941	66,619	304,237	436,797	639	1,533	1,800	3,972	169	446	76	691
1971 ..	3,838	83,795	81,347	374,874	540,016	740	1,910	2,712	5,362	185	458	97	740
1972 ..	4,043	98,606	98,412	346,326	543,344	924	2,229	3,188	6,341	214	509	81	804
1973 ..	3,823	115,055	110,543	284,483	510,081	1,066	2,623	4,355	8,044	275	499	33	807
1974 ..	3,664	130,053	119,013	249,627	498,693	809	2,731	3,967	7,507	275	463	36	774
1975 ..	3,268	117,659	118,342	237,342	473,343	744	2,296	2,638	5,678	315	519	29	863
1976 ..	3,281	123,309	123,463	258,921	505,693	900	2,043	4,872	7,815	303	500	21	824
1977 ..	3,553	137,416	137,487	254,927	529,830	993	2,239	5,403	8,635	327	483	20	830
1978 ..	3,795	146,537	145,330	267,267	559,134	1,226	2,711	5,972	9,909	348	470	31	849
1979 ..	3,825	144,475	147,562	261,343	553,380	1,305	3,483	4,836	9,624	382	414	36	832
1980 ..	3,299	128,777	129,097	138,372	396,246	1,485	2,610	3,215	7,310	384	474	37	895
1981 ..	3,477	142,511	141,483	147,866	431,860	1,707	2,484	2,347	6,538	413	450	18	881
1982 ..	3,580	150,887	152,411	169,489	472,787	2,538	2,672	1,887	7,097	568	504	37	1,105
1983 ..	3,269	145,557	144,628	165,698	455,883	3,014	2,726	2,404	8,144	507	558	46	1,111
1984 ..	3,466	165,276	168,470	170,435	504,181	2,277	3,466	4,101	9,844	433	769	45	1,247
1985 ..	4,045	182,393	183,469	201,374	567,236	2,178	3,907	3,048	9,133	472	849	53	1,374
1986 ..	4,337	213,056	211,539	179,292	603,887	2,571	4,405	1,703	8,679	511	961	71	1,543
1987 ..	5,342	263,441	258,857	226,476	748,774	3,708	6,026	2,043	11,777	527	1,041	210	1,778
1988 ..	5,719	266,264	266,077	263,867	736,208	5,476	6,113	3,000	14,589	503	1,094	340	1,937
1989 ..	5,908	262,651	259,507	135,938	658,096	7,741	5,199	12,233	25,173	630	1,077	166	1,873
1990 ..	6,262	271,888	271,592	155,965	699,445	7,989	5,386	3,313	16,688	529	1,217	130	1,876
1991 ..	6,441	278,380	278,756	130,080	687,216	7,943	6,460	2,235	16,638	546	1,272	102	1,920

Heimild: Flugmálastjórn Keflavíkurlugvelli.