

# Skýrsla

## Samgönguráðherra um framkvæmd samgönguáætlunar 2004 (siglingamálaáætlun).

(Lögð fyrir Alþingi á 131. löggjafarþingi 2004–2005.)

---

Með lögum nr. 71 8. maí 2002 er mælt fyrir um samræmda áætlanagerð við framkvæmdir og rekstur í samgöngumálum.

Annars vegar er gert ráð fyrir áætlun til 12 ára sem tekur til fjáröflunar og útgjalda til flugmála, vegamála og siglingamála, þ.m.t. talið hafnamála og sjóvarna, og reksturs stofnana, ásamt með því að skilgreina grunnkerfið og marka stefnu fyrir allar greinar samgangna. Áætlunina skal endurskoða á fjögurra ára fresti.

Hins vegar kveða löggin á um að 12 ára áætlunin sé nánar sundurliðuð í fjögurra ára tímabil með áætlun fyrir hvert ár þar sem fram komi ábyrgð og fjárheimildir stofnana samgöngumála sundurliðuð eftir einstökum framkvæmdum, rekstri, þjónustu og viðhaldi, eftir því sem við á, með sama hætti og fjárlögin. Þessa áætlun skal endurskoða á tveggja ára fresti. Árið 2004 var í gildi fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2003–2006.

Lögin gera enn fremur ráð fyrir því að árlega sé lögð fram á Alþingi skýrsla um framkvæmd samgönguáætlunar næstliðið ár.

### Stefnumótun.

Í samgönguáætlun árána 2003–2014 eru sett fram og sérstaklega sundurliðuð tiltekin meginmarkmið. Í gildandi fjögurra ára áætlun er mælt fyrir um að unnið skuli að ákveðnum rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefnum sem falla undir meginmarkmiðin, sem eru:

- Um greiðari samgöngur (flytjanleika samgöngukerfisins).
- Um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna.
- Um umhverfislega sjálfbærar samgöngur.
- Um öryggi í samgöngum.

Þá liggur fyrir verkefnaáætlun samgönguráðuneytisins árána 2003–2007 en þar er gerð grein fyrir helstu verkefnum sem samgönguráðherra vill að unnið sé að á næstu missirum.

### Markmið og framtíðarsýn Siglingastofnunar.

Hlutverk Siglingastofnunar Íslands er að vera framsækin þjónustustofnun, sem skapar hagkvæmar aðstæður til siglinga og fiskveiða og vinnur að öryggi á sjó og strandsvæðum.

Siglingastofnun Íslands hefur sett sér þau markmið að veita viðskiptavinum öfluga fyrsta flokks þjónustu og hafa á að skipa ánægðu og vel menntuðu starfslíði. Stofnunin hefur sett sér markmið í anda stefnumótunar í samgönguáætlun til 2014 um að stuðla m.a. að aukinni

hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri hafna, leiðsögukerfa og annarrar öryggisþjónustu fyrir skip og stuðla að því að lög og reglur um siglingamál tryggi sem best öryggi sjófarenda og séu jafnan í samræmi við samfélagsþarfir. Enn fremur að byggja reksturinn á góðri nýtingu fjárheimilda, öflugri áætlanagerð og eftirfylgni.

Markmiðssetning stofnunarinnar byggist auk þess á því að innra starf hennar sé skilvirkt, að eftirlitshlutverki sé sinnt af kostgæfni, jafnframt því sem unnið verði að rannsóknum og gagnaöflun á sérsviðum og að alþjóðlegar reglur taki mið af íslenskum hagsmunum.

Framtíðarsýn Siglingastofnunar Íslands er skýr og tekur mið af þeim framtíðarmarkmiðum sem stofnunin vill ná á næstu fimm árum. Til viðbótar hinum almennu markmiðum um meiri hagkvæmni í siglingum og sjávarútvegi, aukið öryggi og bætta velferð sjófarenda stefnir stofnunin að því að styrkja enn frekar þjónustu og ráðgjöf á sérsviðum stofnunarinnar. Stofnunin hefur m.a. sett sér framtíðarmarkmið um að reka öflugustu upplýsinga- og leiðsöguþjónustu í N-Atlantshafi, starfa sem viðurkennd þekkingar- og rannsóknarmiðstöð á sviði siglinga- og hafnamála og vera virkur þátttakandi í mótun heildarstefnu stjórnvalda um samgöngur, skip, hafnir, strandlengju og umhverfismál sjávar.

### Fjármál.

Í eftirfarandi töflu er að finna samanburð á tölum úr samgönguáætlun 2003–2006, tölum úr fjárlögum og fjáraukalögum fyrir árið 2004 og tölum úr reikningum Siglingastofnunar Íslands fyrir árið 2004. Fjárhæðir eru í milljónum króna. Tölur í fyrsta dálki eru ekki framreiknaðar til raunverðlags 2004, en verðlagshækkningar urðu heldur meiri en áætlað var við gerð samgönguáætlunar.

	Samgönguáætlun 2004	Fjárlög og fjáraukalög 2004	Rauntölur 2004
<b>Tekjur og framlög</b>			
<b>Markaðar tekjur</b>			
Skipagjald <sup>1</sup>	65,2		
Vitagjald	107,2	103,5	121,9
Sérstakt vörugjald til Hafnabótasjóðs <sup>2</sup>	220,7		
<b>Markaðar tekjur alls</b>	393,1	103,5	121,9
<b>Framlag úr ríkissjóði</b>	1.679,1	1.665,6	1.589,2
<b>Aðrar ríkistekjur:</b>			
Vottorð	1,3	1,3	1,5
Skoðunargjöld skipa <sup>3</sup>		12,0	9,2
<b>Aðrar ríkistekjur alls</b>	1,3	13,3	10,7
<b>Sértekjur<sup>5</sup></b>	127,0	127,6	195,0
<b>Tekjur og framlög alls</b>	2.200,5	1.910,0	1.916,8
<b>Viðskiptahreyfingar</b>	-67,2	-56,9	-56,9
<b>Til ráðstöfunar alls</b>	<b>2.133,3</b>	<b>1.853,1</b>	<b>1.859,9</b>
<b>Rekstrargjöld:</b>			
Yfirstjórn <sup>4</sup>	199,1	209,6	267,2
Vitar og leiðsögukerfi	108,7	105,0	104,9
Skipaskoðun	117,3	98,0	129,1
Vaktstöð siglinga	185,8	172,6	174,6
Áætlun um öryggi sjófarenda	20,4	15,0	11,0
Hafnir, líkantilraunir og grunnkort	20,4	20,0	6,5
Rannsóknir og þróun	51,0	40,0	47,6

	Samgönguáætlun 2004	Fjárlög og fjáraukalög 2004	Rauntölur 2004
Minjavernd og saga	15,3	5,0	5,3
Siglingavernd <sup>5</sup>		11,0	9,2
<b>Rekstrargjöld alls</b>	<b>718,0</b>	<b>676,2</b>	<b>755,4</b>
Stofnkostnaður:			
Tæki og búnaður	21,1	19,0	5,3
Vitar og leiðsögukerfi	11,7	11,7	17,8
Hafnir í grunnneti, ríkisstyrktar	1.306,8	1.087,4	1.016,3
Áður framkvæmt/afborganir	-67,2	-67,2	-67,2
Hafnir utan grunnnets, ríkisstyrktar	40,8	40,8	48,5
Lendingabætur	3,9	3,9	3,9
Ferjubryggjur	6,6	6,6	0,4
Sjóvarnargarðar	74,7	74,7	79,5
Hafnabótasjóður, framlag	16,9	0,0	0,0
Stofnkostnaður alls	1.415,3	1.176,9	1.104,5
<b>Gjöld alls</b>	<b>2.133,3</b>	<b>1.853,1</b>	<b>1.859,9</b>

<sup>1</sup> Með nýjum lögum um eftirlit með skipum, nr. 47/2003, féll skipagjaldið út sem markaður tekjustofn.

<sup>2</sup> Með nýjum hafnalögum, nr. 61/2003, féll sérstakt vörugjald út sem markaðar tekjur.

<sup>3</sup> Gjaldtaka fyrir skip sem Siglingastofnun skoðar. Stofnunin sá um skoðun allra skipa tvo fyrstu mánuði ársins 2004 og allt árið um skoðun nokkurra skipa sem skoðunarstofum er ekki heimilt að skoða.

<sup>4</sup> Tekjur af útseldri þjónustu til hafna urðu nokkru meiri en áætlað var. Gjöld vegna þessa eru bókuð undir liðnum yfirstjórn og hækkaði sá liður að sama skapi.

<sup>5</sup> Siglingaverndin er nýtt verkefni sem Siglingastofnun var falið með lögum um siglingavernd, nr. 50/2004.

### Rekstur og þjónusta.

Siglingamálaáætlun nær til allra verkefna sem löggjafinn og samgönguráðuneytið hafa falið Siglingastofnun Íslands að annast. Þá er bæði átt við verklegar framkvæmdir og rekstur. Siglingamálaáætlun kemur í stað þriggja þingsályktana sem Siglingastofnun hefur verið falin framkvæmd á og tekur að auki til allra annarra rekstrarverkefna sem eru á forræði stofnunarinnar. Þingsályktanir þær sem hér er átt við voru samþykktar 19. maí 2001 og eru um hafnaáætlun, sjóvarnaáætlun og langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda. Siglingamálaáætlun sú, sem hér er fjallað um og nær til árána 2003–2006, tekur mið af fyrri áætlunum og ákvörðunum sem þær fólu í sér. Hún er síðan hluti af samgönguáætlun samkvæmt lögum nr. 71 8. maí 2002.

### Yfirstjórn.

#### *Skipulag.*

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

*Hafnaráð.*

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

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

Í hafnaráði sitja:

<i>Nafn</i>	<i>Tilnefning</i>
Sigríður Finsen, formaður	samgönguráðherra
Brynjar Pálsson	samgönguráðherra
Eyrún Ingibjörg Sigþórsdóttir	samgönguráðherra
Björn Magnússon	Hafnasamband sveitarfélaga
Ólafur M. Kristinsson	Hafnasamband sveitarfélaga
Friðrik J. Arngrímsson	Samtök atvinnulífsins

*Siglingaráð.*

Siglingaráð er ráðgefandi aðili fyrir samgönguráðherra og siglingamálastjóra í siglinga- og vitamálum. Siglingaráð fjallar um breytingar á lögum og reglugerðum sem varða siglinga- og vitamál. Árið 2004 sátu eftirtaldir fulltrúar í siglingaráði:

<i>Nafn</i>	<i>Tilnefning</i>
Daði Jóhannesson, formaður	samgönguráðherra
Guðmundur Hallvarðsson	samgönguráðherra
Ásbjörn Óttarsson	samgönguráðherra
Guðjón Ármann Einarsson	Farmanna- og fiskimannasamband Íslands
Ingólfur Sverrisson	Málmur, samtök fyrirtækja í málm- og skipaiðnaði
Friðrik J. Arngrímsson	Landssamband íslenskra útvegsmanna
Örn Pálsson	Landssamband smábátaeigenda
Ólafur J. Briem	Samband íslenskra kaupskipaútgerða
Sævar Gunnarsson	Sjómannasamband Íslands
Hilmar Snorrason	Slysavarnafélagið Landsbjörg
Helgi Laxdal Magnússon	Véltjórafélag Íslands

*Innra skipulag og starfshættir.*

Samgönguráðuneytið og Siglingastofnun Íslands rituðu hinn 29. desember árið 2000 undir árangursstjórnunarsamning. Hann tók gildi 1. janúar 2001 og er ætlað að gilda í fimm ár eða til ársloka 2005. Í ljósi þess að senn verða liðin 10 ár frá því að Siglingastofnun Íslands tók til starfa og brátt þarf að huga að endurnýjun framangreinds samnings var ákveðið í maí 2003 að nauðsyn bæri til að endurskoða stefnu og starfshætti stofnunarinnar með tilliti til markmiðssetningar í anda árangursstjórnunar. Þetta var ekki síður talið tímabært í ljósi nýrrar lagasetningar um ýmsa þætti í starfsemi, merkra þingsályktana, m.a. um samgönguáætlun, og ekki síst flutnings nýrra verkefna til stofnunarinnar.

Á árinu 2004 var unnið úr stöðumati og þeim gögnum sem aflað hafði verið og lagður grunnur að nýrri stefnumótun og markmiðssetningu fyrir stofnunina. Unnið var að því að skilgreina hlutverk stofnunarinnar, staðfest voru þau gildi sem stofnunin og starfsmenn vilja

standa fyrir, jafnframt sem framtíðarsýn, meginmarkmið og undirmarkmið voru mótuð. Stuðningsstefnur hafa enn fremur verið endurskoðaðar með tilliti til nútímans þar sem sett er fram starfsmannastefna, jafnréttisáætlun, siðareglur og gæðastefna svo eitthvað sé nefnt. Jafnframt hafa verið sett fram skýr meginmarkmið og deilimarkmið fyrir stofnunina og einstök svið hennar og leitast þannig við að finna heppilega mælikvarða til að mæla árangur stofnunarinnar til lengri og skemmri tíma.

Í tengslum við þessa vinnu hefur enn fremur verið ráðist í endurskoðun á verkþókhaldi stofnunarinnar og sú aðferðafræði sem beitt er, er sett fram sem stuðningsstefna. Lögð er áhersla á það að verkþókhaldið endurspegli verkefnaáætlun stofnunarinnar sem gerð skal fyrir hvert ár. Í verkefnaáætlun skal gerð grein fyrir útfærslu á verkefnum og kostnaður áætlaður fyrir hvert verkefni í samræmi við fjárheimildir ársins. Í verkþókhaldinu er haldið utan um kostnað við einstök verkefni sem síðan er borinn saman við verkefnaáætlunina. Með þessu móti munu verkefnaáætlunin og verkþókhaldið áfram nýtast sem eitt helsta stjórnþæki stofnunarinnar.

Byggt var á þeirri vinnu sem unnin hefur verið af hálfu stofnunarinnar undanfarin missiri og má þar nefna starfsánægjukönnun sem gerð var meðal starfsmanna og þjónustukönnun sem gerð var meðal viðskiptavina. Þessir tveir mikilvægu þættir hafa reynst dýrmætir við undirbúning að stefnumótuninni. Enn fremur hefur verið reynt að fanga flest það sem komið hefur fram á sameiginlegum fundum með starfsmönnum, sérfræðingum og í þeirri hópavinnu sem sett var upp. Loks var lagt upp með það að þessi stefnumótun gengi ekki í berhögg við hefðina og söguna heldur bætist ofan á þann grunn sem lagður hefur verið í Siglingastofnun á undanförunum árum.

Stefnumótunin endurspeglar enn fremur þær kvaðir og þá lagaskyldu sem á stofnuninni hvílir og má þar sérstaklega nefna samgönguáætlun sem líta má á sem verkefnavegvísi til framtíðar. Þannig er endurskoðuð stefna byggð að nokkru á þeim góðu gildum, menningu og starfsháttum sem á stofnuninni hafa þróast en einnig er reynt að leitast við að breyta núverandi veikleikum í styrkleika. Gert er ráð fyrir því að þessi grunnur að stefnumótun geti staðið næstu 5–10 árin miðað við nokkuð óbreytta starfsemi.

Með framangreindum hætti var lagður vandaður grunnur að endurbótum á innra skipulagi og starfsháttum stofnunarinnar á árinu 2004.

Hinn 1. mars 2004 var tæknilegur hluti skipaskoðunar færður frá Siglingstofnun til einkarekinna faggiltra skoðunarstofa. Eftir breytingar má segja að fjórir aðilar hafi stærstu hlutverki að gegna þegar kemur að skoðun og eftirliti með skipum og búnaði þeirra. Í fyrsta lagi er um að ræða A-faggildingarstofur, í öðru lagi B-faggildingarstofur, í þriðja lagi flokkunarfélög og loks lögbundið hlutverk Siglingastofnunar að tryggja öryggi til sjós, annast útgáfu skírteina og hafa eftirlit og eiga samvinnu við þessa aðila.

Í tengslum við þessa áherslubreytingu fækkaði starfsstöðvum stofnunarinnar um fimm og störf voru ýmist lögð niður eða flutt til. Starfsmannafjöldi Siglingastofnunar í lok ársins 2004 er 73 auk þess sem allnokkur fjöldi lítur til með vitum í hlutastarfi.

### **Undirbúningur laga og reglugerða á sviði siglingamála.**

Siglingastofnun tók þátt í undirbúningi ýmissa lagafrumvarpa sem samgönguráðuneytið lagði fram á Alþingi 2003–2004. Frumvörpin fjölluðu m.a. um siglingavernd og Siglingastofnun Íslands.

Innan Siglingastofnunar var á árinu 2004 unnið að undirbúningi og gerð ýmissa reglna og reglugerða, t.d. um vinnutíma sjómanna, öryggi farþegaskipa, lögskráningu sjómanna, ör-

yggisfræðslu sjómanna, hafnarríkiseftirlit, hleðslumerki skipa, björgunar- og öryggisbúnað skipa, skipsbúnað, siglingavernd, hafnamál, lestun og losun búlkaskipa, flokkunarfélög, öryggi fiskiskipa 15 metra og lengri og starfshætti faggiltra skoðunarstofa skipa og búnaðar.

Hér á eftir er listi yfir lög, reglugerðir, reglur og gjaldskrár sem sett hafa verið á árinu 2004 á sviði siglinga.

**Lög:**

Lög um siglingavernd, nr. 50/2004.

Lög um breytingu á lögum um Siglingastofnun Íslands, nr. 6/1996, nr. 39/2004.

Lög um varnir gegn mengun hafs og stranda, nr. 33/2004.

**Reglugerðir og reglur:**

Reglur um brottfellingu starfsreglna um öryggisfræðslu sjómanna, nr. 323/1988, með síðari breytingum, nr. 1014/2004.

Reglugerð um breytingu á reglugerð um lögskráningu sjómanna, nr. 880/2001, með síðari breytingum, nr. 991/2004.

Reglugerð um breytingu á reglugerð um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum, nr. 666/2001, nr. 983/2004.

Reglugerð um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum, nr. 975/2004.

Reglugerð um formsatriði við skýrslugjöf að því er varðar skip sem koma í og/eða láta úr höfn í ríkjum Evrópska efnahagssvæðisins, nr. 869/2004.

Reglugerð um breytingu á reglugerð um hafnarríkiseftirlit með sjóflutningum, nr. 589/2003, nr. 815/2004.

Reglugerð um varnir gegn sorpmengun frá skipum, nr. 801/2004.

Reglugerð um umskipun olíu á rúmsjó, nr. 800/2004.

Reglugerð um móttöku á úrgangi frá skipum, nr. 792/2004.

Reglugerð um gildistöku reglugerðar Evrópusambandsins um breytingu á reglugerð ráðsins (EB), nr. 3051/95 um öryggisstjórnun á ekjufarþegaskipum, nr. 775/2004.

Reglugerð um gildistöku reglugerðar Evrópusambandsins um stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu, nr. 739/2004.

Reglugerð um vinnu- og hvíldartíma skipverja á farþegaskipum og flutningaskipum, nr. 680/2004.

Reglugerð um hleðslumerki skipa, nr. 677/2004.

Reglur um breytingu á reglum um björgunar- og öryggisbúnað íslenskra skipa, nr. 189/1994, með síðari breytingum, nr. 603/2004.

Reglugerð um breytingu á reglugerð um skráningu einstaklinga sem sigla með farþegaskipum, nr. 659/2000, nr. 597/2004.

Reglugerð um breytingu á reglugerð um skoðanir ekjuferja og háhraðafarþegafara í millilandasiglingum, nr. 743/2001, nr. 595/2004.

Reglugerð um gildistöku reglugerðar Evrópusambandsins um að koma á fót nefnd um öryggi á höfunum og varnir gegn mengun frá skipum (COSS) og um breytingu á reglugerðum um siglingaöryggi og varnir gegn mengun frá skipum, nr. 594/2004.

Reglugerð um skipsbúnað, nr. 589/2004.

Reglur um fyrirkomulag öryggisleitar hafnaryfirvalda vegna siglingaverndar, nr. 550/2004

Reglur um farmvernd, nr. 529/2004.

Reglugerð um breytingu á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna nr. 118/1996, sbr. breytingu með reglugerð nr. 207/1998, nr. 416/2004.

Reglugerð um hafnamál, nr. 326/2004.

Reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 786/1998, um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, með áorðnum breytingum, nr. 266/2004.

Reglugerð um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum, nr. 208/2004.

Reglugerð um samræmdar kröfur og aðferðir að því er varðar örugga lestun og losun búlkaskipa, nr. 204/2004.

Auglýsing um útgáfu á Skoðunarhandbók skipa og báta, nr. 200/2004.

Reglugerð um viðurkenningu flokkunarfélaga og um reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaæftirlit og -skoðun, nr. 142/2004.

Reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004.

Reglugerð um starfshætti faggiltra skoðunarstofa skipa og búnaðar, nr. 94/2004.

**Gjaldskrár:**

Gjaldskrá fyrir Húsavíkurhöfn, nr. 1080/2004.

Gjaldskrá Siglingastofnunar Íslands, nr. 1052/2004.

Gjaldskrá fyrir hafnarsjóð Djúpavogshrepps, nr. 965/2004.

Auglýsing um breytingu á gjaldskrá Grundartangahafnar vegna hafnaverndar, nr. 749/2004, nr. 796/2004.

Gjaldskrá fyrir Skagafjarðarhafnir, nr. 779/2004.

Gjaldskrá fyrir Borgarfjarðarhöfn, nr. 770/2004.

Gjaldskrá fyrir Þórshafnarhöfn, nr. 768/2004.

Gjaldskrá fyrir Þorlákshöfn, nr. 754/2004.

Gjaldskrá Grundartangahafnar vegna hafnaverndar, nr. 749/2004.

Gjaldskrá Hornafjarðarhafnar, nr. 683/2004.

Gjaldskrá fyrir Stykkishólms höfn, nr. 654/2004.

Gjaldskrá hafna í Austurbyggð, Fáskrúðsfjarðarhöfn og Stöðvarfjarðarhöfn, nr. 631/2004.

Gjaldskrá hafnarsjóðs Fjarðabyggðar, nr. 626/2004.

Gjaldskrá Siglingastofnunar Íslands, nr. 625/2004.

Gjaldskrá fyrir Húsavíkurhöfn, nr. 613/2004.

Gjaldskrá fyrir Grundartangahöfn, nr. 552/2004.

Gjaldskrá fyrir Akraneshöfn, nr. 551/2004.

Gjaldskrá Reykjavíkurhafnar, nr. 541/2004.

**Alþjóðasamstarf.**

Siglingastofnun tekur þátt í víðtæku alþjóðasamstarfi, m.a. á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO), Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit (Paris MOU), Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA), Evrópska efnahagssvæðisins (EES), Evrópusambandsins (ESB), Norðurlandasamstarfs, alþjóðasamtaka í hafnamálum (PIANC), alþjóðasamtaka vitastofnana (IALA) og víðar.

Siglingastofnun Íslands tók þátt í vinnuhópi á vegum IMO og fleiri alþjóðastofnana um öryggi fiskiskipa og annaðist samræmingu gagna fyrir hópinn. Hópurinn skilaði af sér til IMO í september 2004.

Siglingastofnun tók þátt í vinnuhópi á vegum PIANC sem hefur það að markmiði að bera saman kostnað við mismunandi gerðir brimvarnargarða.

Um annað alþjóðasamstarf vísast til kaflanna um hafnarríkiseftirlit og siglingavernd.

### Upplýsingamiðlun.

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

Vefur stofnunarinnar, [www.sigling.is](http://www.sigling.is), og fréttabréf hennar, *Til sjávar*, mynda kjarnann í upplýsingastarfseminni. Fréttabréfið kom út fjórum sinnum árið 2004. Því er dreift án endurgjalds til allra skráðra skipa og báta, útgerða, hafna, sveitarfélaga, alþingismanna, fyrirtækja, stofnana og einstaklinga. Í blaðinu eru greinar og fréttir um það helsta sem gerist á vettvangi stofnunarinnar. Haldið er úti öflugri vefsíðu sem birtist með nýju og breyttu fyrirkomulagi árið 2003. Þar eru, auk stöðugs fréttaplutnings, settar fram ítarlegar upplýsingar um starfsemina á skipulegan og greinargóðan hátt. Þar má nefna laga- og reglugerðaskrá, útgáfuskrár, gjaldskrár, eyðublöð, upplýsingar um veður og sjólag og flest það annað sem auðvelda má almenningi og viðskiptavinum samband við stofnunina.

Hér að framan var minnst á upplýsingar um veður og sjólag, sem byggjast á afar víðfeðmu og merkilegu gagnasafni sem þróast hefur og eflst undanfarin ár. Sértek söfnun upplýsinga með ölduduflum og tenging þeirra við veðurfræðileg gögn frá Veðurstofu Íslands, sem og áralöng athugun á sambandi vinda og sjávarfalla, hafa gert stofnuninni kleift að byggja upp þetta safn sem síðan nýtist til rauntímafræðslu um veður til fiskimanna og annarra sæfarenda við strendur landsins. Nytsemi upplýsinganna birtist ekki síður í nýtingu þeirra við hönnun hafnarmannvirkja, ákvörðun siglingaleiða og skyldra atriða.

Þá heldur stofnunin rafræna skrá yfir sérhvert fljóttandi far sem er yfir 6 metrar á lengd eða stærra mælt stafna á milli. Hún hefur að geyma margvíslegar upplýsingar um flota landsmanna og nýtist í margs konar tilgangi, vegna eftirlits með öryggi skipa, sem eigendaskrá, við úthlutun fiskveiðiheimilda o.fl. Skrá þessi var í fyrsta sinni opnuð almenningi á vefsíðu stofnunarinnar árið 2004.

Af öðrum gagnasöfnum má nefna, svo sem leiðir af eðli máls, afar ítarlegt og margþætt safn teikninga og annarra grunngagna sem til hafa orðið vegna starfsemi stofnunarinnar við hönnun, ráðgjöf og eftirlit með hafnarmannvirkjum. Sama á við um skip og báta. Hér er um merkileg söfn að ræða, af fleiri en einni ástæðu, sem sótt er í af hafnarstjórnnum, skipseigendum, sagnfræðingum o.fl.

Loks skal getið bókasafns stofnunarinnar, en þar er skipulega safnað saman ritum sem gagnast stofnuninni. Safnið er skráð og tengt Landskerfi bókasafna og er þannig aðgengilegt öllum þeim er leita vilja tiltekinna fræðirita, auk þess sem starfsmenn geta með nútímalegum hætti kannað hvað er að finna í öðrum sérsöfnum og fengið þaðan lánaðar bækur.

### Vitar og leiðsögukerfi.

Siglingastofnun annast rekstur landsvitakerfisins og hefur umsjón og eftirlit með uppbyggingu hafnarvita og innsiglingarmerkja. Einnig rekur stofnunin leiðsögu- og eftirlitskerfi fyrir siglingar sem eru DGPS kerfið og sjálfvirkt auðkennikerfi skipa, AIS.

Sjálfvirku auðkennikerfi skipa er komið á samkvæmt tilskipun Evrópusambandsins nr. 2002/59 sem lögin um vaktstöð siglinga byggjast á.

Til að reka vita og leiðsögukerfi við Ísland fær Siglingastofnun til ráðstöfunar vitagjald sem er sérstakur skattur sem samkvæmt íslenskum vitalögum er lagður á íslensk skip og erlend skip sem taka íslenska höfn. Upphæð gjaldsins tekur mið af brúttótonnatölu skipsins. Af þessu fé er einnig kostaður rekstur upplýsingakerfisins um veður og sjólag.

Á árinu hófst tilraunarekstur AIS-stöðvar í Bláfjöllum og hefur sá rekstur gengið vel. Áformað er að setja upp a.m.k fimm stöðvar á næsta ári.

Viðhald og eftirlit Siglingastofnunar með vitum landsins skiptist í stórum dráttum í eftirlit með búnaði og viðhald á vitabyggingum.

Á árinu 2003 var viðhald og eftirlit með vitum og leiðsögubúnaði með hefðbundnum hætti. Unnið var að almennu viðhaldi á 12 vitabyggingum. Farið var í 66 vita til eftirlits og endurnýjunar ljós- og rafbúnaðar. Þrír ljósvitar voru rafvæddir með sólarorku. Ein veðurstöð bættist við upplýsingakerfið um veður og sjólag og er sú stöð á Ingólfshöfða.

Rekstur upplýsingakerfis Siglingastofnunar um veður og sjólag gekk vel á árinu. Kerfið gefur sjófarendum kost á nýjum upplýsingum um veður og sjólag umhverfis landið á klukkustundar fresti. Upplýsingarnar er hægt að nálgast á vef stofnunarinnar og í símsvara og á árinu hófst birting ölduhæðamælinga á textavarpri ríkissjónvarpsins.

### Skipaskoðun.

*Framkvæmd og fyrirkomulag skipaefirlits.*

Þann 1. mars 2004 var mikill meiri hluti skoðana á íslenskum skipum, sem Siglingastofnun hafði séð um, færður út til faggiltra skoðunarstofa skipa. Með breytingunum voru stjórnvaldslegar aðgerðir aðskildar frá tæknilegu eftirliti sem er nú í höndum faggiltra skoðunarstofa skipa, en stjórnvaldsleg ábyrgð á framkvæmd eftirlitsins er eftir sem áður í höndum Siglingastofnunar. Auk þess verða búnaðarskoðanir í flokkuðum skipum formlega færðar til flokkunarfélaga við endurskoðun á samningi við þau. Í árslok 2004 voru þrjár skoðunarstofur skipa starfandi.

Siglingastofnun sinnir eftirliti með óflokkuðum skipum sem skoðunarstofum er óheimilt að skoða, framkvæmir upphafsskoðun á nýsmíði, breytingum og innflutningi á skipum, sinnir markaðseftirliti með skemmtibátum og skipsbúnaði, sér um útgáfu skipsskírteina og útgáfu og uppfærslu á skoðunarhandbókum sem skoðunarstofur nota við vinnu sína. Jafnframt sér Siglingastofnun um yfirferð og samþykkt á teikningum og öðrum gögnum vegna nýsmíði og breytinga skipa, þ.m.t. yfirferð stöðugleikagagna og skipamælinga.

Á árinu 2004 var unnið að undirbúningi B-faggildingar fyrir skoðunarstofur einstakra hluta búnaðar skipa sem væntanlega mun taka gildi á árinu 2005. Siglingastofnun mun sjá um útgáfu starfsleyfa til þeirra.

Siglingastofnun hefur eftirlit með starfsemi A- og B-faggiltra skoðunarstofa, viðurkenndra flokkunarfélaga og annarra starfsleyfishafa, framkvæmir skyndiskoðanir í skipum sem skoðunarstofur og flokkunarfélög hafa skoðað og útbýr og viðheldur nauðsynlegum skoðunarhandbókum vegna þess.

#### *Skoðunaraðilar.*

<b>Skoðunaraðili</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Skoðunarstofur			2.165
Siglingastofnun Íslands	2.246	2.211	31
Bureau Veritas (BV)	9	9	8
Germanischer Lloyd (GL)	7	7	6
Lloyd's Register of Shipping (LR)	59	56	53
Det Norske Veritas (NV)	87	82	81
<b>Samtals</b>	<b>2.408</b>	<b>2.365</b>	<b>2.344</b>

### Fjöldi skipa og báta.

Siglingastofnun Íslands heldur skrá yfir skip og báta samkvæmt lögum um skráningu skipa, nr. 115/1985. Árlega gefur stofnunin út rafræna skrá yfir þilfarsskip og opna báta miðað við 1. janúar. Fyrsta janúar 2005 voru samtals 2.344 skip á skrá og brúttóntonatala þeirra var 238.081 brúttótonn. Skipum á íslenskri skipaskrá hefur þannig enn fækkað og að þessu sinni um samtals 21 skip. Heildarbrúttóntonatala skipastólsins hækkaði hins vegar um tæplega 5.000 brúttótonn frá árinu áður.

Á aðalskipaskrá 1. janúar 2005 voru 1.135 þilfarsskip og brúttóntonatala þeirra var 230.881. Opnir bátar voru samtals 1.209 og brúttóntonatala þeirra var 7.199.

Á þurrleiguskrá er eitt skip, Keilir, samtals 4.341,99 brúttótonn.

Tölurnar í töflunni hér á eftir eru miðaðar við 1. janúar ár hvert.

*Fjöldi og stærð í brúttótonnum.*

<b>Fjöldi og stærð</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Þilfarsskip	1.135	1.128	1.135
Brúttótonn	235.775	226.081	230.881
Opnir bátar	1.273	1.237	1.209
Brúttótonn	7.473	7.322	7.199
<b>Heildarfjöldi</b>	<b>2.408</b>	<b>2.365</b>	<b>2.344</b>
<b>Heildarbrúttóntonatala</b>	<b>243.249</b>	<b>233.403</b>	<b>238.081</b>

### Áhafnamál og skírteini.

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

Á árinu 2004 voru gefin út 60 alþjóðleg atvinnuskírteini (STCW), 10 atvinnukafarskírteini, 8 skírteini hafnsögumanns og 3 leiðsögumannsskírteini. Stjórnarsýslusvið gaf einnig út starfsleyfi til farþegaflutninga og voru 40 slík leyfi gefin út árið 2004, 5 starfsleyfi fyrir bátaleigur og 4 leyfi til að stunda flúðasiglingar.

### Hafnarríkiseftirlit.

Á vegum Siglingastofnunar Íslands var eins og undanfarin ár haft eftirlit með erlendum farmskipum í samræmi við ákvæði Parísarsamkomulagsins um hafnarríkiseftirlit (Paris MOU) og ákvæði í ýmsum öðrum alþjóðasamþykktum sem Ísland á aðild að.

Tilkynnt var um komu 313 skipa til Íslands og voru 79 þeirra skoðuð eða um fjórðungur erlendra farmskipa sem komu til landsins.

Skipin 79 sem voru skoðuð voru frá 24 fánaríkjum. Fimm skip voru sett í farbann: tvö frá Bahamas, eitt frá St. Vincent, eitt frá Noregi og eitt frá Litháen. Gerðar voru 90 athugasemdir og teknar út 219 athugasemdir sem gerðar voru af öðrum aðildarríkjum.

Skoðuð voru 15 af þeim 70 skemmtiferðaskipum sem komu til Reykjavíkur sumarið 2004.

Á árinu 2004 voru tvær skoðunarherferðir á vegum Parísarsamkomulagsins. Sú fyrri varðaði framkvæmd alþjóðakóðans um skipa- og hafnavernd, ISPS-kóðans, og stóð hún yfir frá 1. júlí til 30. september.

Í síðari herferðinni, sem stóð frá 1. til 31. október, var sérstaklega kannað hvort skip uppfylltu ákvæði Alþjóðavinnuálagstofnunarinnar, ILO, um aðbúnað skipverja um borð.

Marktækt er að á árinu hefur undirmálsskipum fækkað til muna eftir að var farið að banna skipum að koma til hafnar aðildarríkja Parísarsamkomulagsins hafi þau ítrekað verið stöðvuð við fyrri skoðanir.

### **Vaktstöð siglinga.**

Með lögum um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, var samgönguráðherra falið að fara með yfirstjórn mála er varða vaktstöð siglinga en Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd þeirra.

Í mars 2004 tókst samkomulag á milli samgönguráðuneytisins og dómsmálaráðuneytisins um verkaskiptingu milli ráðuneytanna. Samkvæmt samkomulaginu hefur Siglingastofnun með höndum fjárhagslegt og faglegt eftirlit með rekstri vaktstöðvar siglinga, auk þess sem Siglingastofnun er falið að sinna samskiptum við stjórnvöld vegna verkefna vaktstöðvar siglinga og alþjóðlegu samstarfi, svo sem samstarfi við Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO) og Siglingaöryggisstofnun Evrópu (EMSA). Jafnframt því að bera ábyrgð á starfseminni er Siglingastofnun eftirlitsaðili með vaktstöð siglinga. Aðilar á vegum dómsmálaráðuneytis hafa hins vegar með höndum daglegan rekstur vaktstöðvar siglinga.

Í umræddu samkomulagi samgönguráðuneytis og dóms- og kirkjumálaráðuneytis er kveðið á um að verkefni vaktstöðvar siglinga skuli útfærð í sérstökum þjónustusamningi milli Siglingastofnunar Íslands annars vegar og Landhelgisgæslu Íslands, Neyðarlínunnar og Slysavarnafélagsins Landsbjargar hins vegar og var samningur þar að lútandi undirritaður í byrjun júní 2004. Markmið samningsins er að tryggja öryggi sjófarenda eins og kostur er og að allir hlutaðeigandi aðilar, sem mesta reynslu og þekkingu hafa á vöktun og leit og björgun, sameinist um rekstur vaktstöðvar sjófarendum til hagsbóta. Gert er ráð fyrir því að fagleg yfirstjórn vaktstöðvar verði í höndum Landhelgisgæslu Íslands en fjármál, húsnæðismál og rekstur fjarskiptakerfa í höndum Neyðarlínunnar. Slysavarnafélagið Landsbjörg mun leggja stöðinni til sína sérþekkingu og aðgang að tækjakosti og búnaði og þjónustu sem það hefur rekið vegna sjálfvirku tilkynningarskyldunnar.

Verkefni vaktstöðvar eru margþætt en gert er ráð fyrir að vaktstöð siglinga verði miðstöð upplýsinga fyrir skipaumferð í íslenskrí efnahagslögsögu og haldi utan um siglingar erlendra skipa sem koma til landsins sem og siglingar íslenskra skipa. Komið verður á rafrænu tilkynningarkerfi skipa sem sigla til íslenskra hafna eða sigla inn í lögsöguna með olíu eða hættuleg efni. Hún mun einnig fylgjast með og vakta ferðir skipa sem tilkynna sig í gegnum sjálfvirka tilkynningarkerfið og sinna samtala- og skeytaþjónustu fyrir sjófarendur. Einnig mun vaktstöðin sinna ýmsum verkefnum fyrir Siglingastofnun Íslands, t.d. móttöku bilanatilkynninga í vitakerfinu, taka saman upplýsingar um skip sem falla undir hafnarríkis-eftirlit og vakta upplýsingakerfi um veður og sjólag. Þá mun vaktstöðin hlusta eftir og taka við neyðartilkynningum frá skipum og koma á framfæri við stjórnstöð leitar og björgunar. Vaktstöðin mun enn fremur bera ábyrgð á samskiptum við neyðarhafnir og koma að framkvæmd siglingaverndar. Siglingastofnun Íslands hefur það að markmiði að vaktstöð siglinga verði fullkonnasta vaktstöð sinnar tegundar þar sem meginmarkmiðið er að tryggja enn betur öryggi sjófarenda.

Í ágúst 2004 lauk flutningi á fjarskiptaþjónustu skipa frá Gufunesi í vaktstöð siglinga í Skógarhlíð og hófst þar með eiginlegur rekstur vaktstöðvarinnar.

### **Áætlun um öryggi sjófarenda.**

Áætlun um öryggi sjófarenda er framkvæmd af Siglingastofnun í samstarfi við verkefnisstjórn sem hefur eftirlit með framgangi áætlunarinnar og stuðlar að samstarfi þeirra aðila sem að málinu koma. Í verkefnisstjórninni eiga sæti fulltrúar stéttarfélaga sjómanna, samtaka útgerða, Slysavarnafélagsins Landsbjargar, Landhelgisgæslu og samgönguráðuneytis. Helstu verkefni áætlunarinnar eru menntun og þjálfun sjómanna og gerð fræðsluefnis og leiðbeininga. Innan ramma áætlunarinnar er sinnt á taksverkefnum sem lúta að stöðugleika skipa, öryggi farþegaskipa, söfnun og miðlun upplýsinga og rannsóknnum um öryggismál almennt. Áætlunin er endurmetin, a.m.k. árlega, og eru verkefni uppfærð eftir þörfum hverju sinni.

### **Hafnir, líkantilraunir og grunnkort.**

Á fyrri hluta ársins var haldið áfram tilraunum í hafnarlíkani af Þorlákshöfn sem miðuðu að því að ákveða lengd og legu á þvergarði innan á Svartaskersgarði, en garður þessi kemur til með að skýla innri hluta hafnarinnar.

Unnið var að rannsóknnum sem tengjast framkvæmdum í höfnunum á Akranesi, Vopnafirði, Hornafirði og Þorlákshöfn.

Siglingastofnun tók þátt í samstarfi ýmissa stofnana, sveitarfélaga og fyrirtækja undir forustu Landmælinga Íslands um endurmælingu á grunnneti landsins, ÍSNET 2004.

Stofnað var til samstarfs við Neyðarlínuna og lögregluna í tengslum við siglingavernd og slysavarnaáætlun og veita þessir aðilar Siglingastofnun aðgang að stafrænum kortum af hafnarsvæðum.

### **Rannsóknir og þróun.**

Á vegum Siglingastofnunar Íslands er ár hvert unnið að ýmsum rannsóknnum sem einkum eru á sviði hafnamála og öryggismála sjófarenda. Í rannsóknunum felst jafnan öflun og úrvinnsla ýmissa grunnupplýsinga og mælingar og rannsóknir sem stuðla að öryggi sjófarenda og réttum ákvörðunum við val á lausnum við mannvirkjagerð.

Heildarkostnaður vegna starfsemi rannsókna- og þróunarsviðs Siglingastofnunar var 47,6 millj. kr. árið 2004.

Lögð var sérstök áhersla á verkefni sem tengjast suðurströnd Íslands. Áfram var haldið öldufarsrannsóknnum við suðurströndina sem fram hafa farið undanfarin ár og tengjast athugunum á siglingaleiðum frá Vestmannaeyjum upp að Bakkafjöru og einnig var haldið áfram athugunum og þróunarvinnu vegna hugsanlegs ferjulægis á Bakkafjöru. Gert var frumkostnaðarmat vegna ferjulægisins og tillögur að frekari rannsóknnum vegna þess. Einnig var hafinn undirbúningur að öldufarsreikningum fyrir Hornafjarðarós og Breiðamerkursand, en síðarnefnda verkefnið er unnið í samstarfi við Vegagerðina.

Mælingum á hreyfingum skipa var haldið áfram og gerðar mælingar á flutningaskipum, varðskipum og fiskiskipum í tengslum við sérstakt verkefni um öryggi skipa á siglingaleiðum.

Haldið var áfram að fylgjast með og kanna botnbreytingar á Grynslunum framan við Hornafjarðarós. Unnið var að stafrænum gagnagrunni fyrir sjávardýpi í Breiðafirði og fyrir Austurlandi. Haldið var áfram uppsetningu sjávarfallalíkans og unnið að þróun líkans fyrir rek olíu og hluta á haffleti. Jafnframt var unnið áfram að tilraunum með hreyfistöðugleika skipa og framsetningu stöðugleikagagna og smíði og þróun andveltugeyma skipa. Unnið var að verkefnum tengdum siglingum flutningaskipa um norðausturleið frá Rússlandi og Asíu um Íshaf inn í Norður-Atlantshaf og verkefnum vegna skipaafdrepa og neyðarhafna.

Gerður var samstarfssamningur milli Veðurstofu Íslands, Siglingastofnunar, Flugmála-  
stjórnar og Vegagerðarinnar um rannsóknarverkefni á veðurspám byggðum á reiknilíkani  
með þéttum möskvum. Samningurinn, sem gerður var haustið 2003, hefur leitt til þess að  
tölvugerð veðurspá með 9 km upplausn er nú birt á netinu.

Alþjóðleg ráðstefna um hafið, náttúruöflin og glímu manna við þessi öfl hefur verið  
í undirbúningi og verður haldin á Höfn í Hornafirði dagana 5.–8. júní 2005 með fjölda  
innlendra og erlendra þátttakenda.

Dýptarmælingar vegna hafnarframkvæmda og hafnarrannsókna voru gerðar á þessum  
stöðum: Akureyri, Bakkafjöru, Bíldudal, Bolungarvík, Eskifirði, Fáskrúðsfirði, Grundar-  
tanga, Haganesvík, Húsavík, Kópavogi, Neskaupstað, Ólafsvík, Raufarhöfn, Reyðarfirði,  
Rifshöfn, Vestmannaeyjum, Vík í Mýrdal, Vopnafirði, Þorlákshöfn. Enn fremur voru gerðar  
dýptarmælingar og botnannsóknir á Bíldudal vegna undirbúnings verksmiðjubryggju þar.

<i>Rannsóknarverkefni 2004</i>	
<b>Rannsóknir og þróun (fjárhæðir í millj. kr.).</b>	
Rannsóknir, óskipt	5,2
Hátíð hafsins	0,7
Stjórnvaldsverkefni	1,2
Erlend samskipti	0,7
Háskólasetrið á Höfn	0,3
Alþjóðleg ráðstefna á Höfn – undirbúningur	3,2
Brimvarnagarðar	1,2
Veðurlíkan	0,8
Rannsóknir og skipatækni	2,9
Hreyfistöðugleiki fiskiskipa	0,5
Vatnspéttleiki skipa	3,6
Hávaðarannsóknir um borð í skipum	2,5
Loftegði og loftflæði í skipum	0,6
Andveltugeymir	0,7
Norðausturleið	0,9
Skipaafdrepp	0,7
Undirstöðurannsóknir á sjólagi	4,8
Upplýsingakerfi fyrir sjófarendur	0,6
Reiknilíkan fyrir sjávarflóð	1,5
Olíudreifing	0,6
	<b>33,2</b>
<b>Rannsóknir við suðurströndina</b>	
Siglingaleiðir	5,3
Höfn í Hornafirði – Hornafjarðarós	1,0
Breiðamerkurlón	0,4
Rof við Vík í Mýrdal	0,9
Ferjulægi við Bakkafjöru	6,8
	<b>14,4</b>
<b>Samtals</b>	<b>47,6</b>

### Rannsókn sjóslysa.

Samkvæmt lögum um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000, er það m.a. hlutverk Siglingastofnunar að taka til formlegrar afgreiðslu tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa til úrbóta í öryggismálum á sjó og gera henni grein fyrir þeim úrbótum sem gerðar hafa verið. Þá ber Siglingastofnun, samkvæmt reglugerð nr. 133/2002, að eiga frumkvæði að sérstökum aðgerðum séu þær taldar nauðsynlegar.

Eftirfarandi eru formlegar afgreiðslur Siglingastofnunar til rannsóknarnefndar sjóslysa á árinu 2004:

- Nr. 042/03 (Þór HF-4, skipverji slasast við að festast í færbandi).
- Nr. 051/03 (Björg Jónsdóttir ÞH-321, eldur í dælurými).
- Nr. 015/03 (Hælsvík GK-350, fær á sig sjó og leki í flotkassa).
- Nr. 061/03 (Bryndís SU-288, gasleki og sprenging, skipverji slasast).
- Nr. 112/02 (Köfunarslys í Kleifarvatni. Þrír kafarar hætt komnir).
- Nr. 014/03 (Draupnir GK-039. Bátnum hvolfir á veiðum).
- Nr. 102/03 (Harðbakur EA-003. Skipverji klemmist við trolltöku).
- Nr. 105/03 (Sturla GK-012. Tekur niðri í innsiglingunni í Grindavík).
- Nr. 107/03 (Þorsteinn EA-810. Mikill leki kemur að vélarúmi).
- Nr. 125/03 (Hólmarinn SH-114. Farmur kastast til, báturinn sökk).
- Nr. 126/03 (Sjöfn VE-037. Skipverji slasast við trolltöku).
- Nr. 010/04 (Sigurvin GK-061. Báturinn fer á hliðina í innsiglingunni til Grindavíkur).
- Nr. 051/04 (Vilhelm Þorsteinsson EA-011. Skipið tekur niðri og strandar í Grindavík).

Allar afgreiðslur til rannsóknarnefndarinnar má finna á vefsíðu Siglingastofnunar [www.sigling.is](http://www.sigling.is) undir öryggi sjófarenda.

#### Dauðaslys á fiskiskipum 1997–2004.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Skip<12 m	2	1	2	1				1
Skip 12–24 m					3	2		
Skip>24 m					4			1
<b>Samtals</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2*</b>

#### Fiskiskip sem fórust 1997–2004.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Skip<12 m	6	3	3	8			4	3
Skip 12–24 m	1			1	1	3		4
Skip>24 m	2			1	2	1	3	1
<b>Samtals</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>8</b>

#### Tilkynnt slys til Tryggingastofnunar 1996–2004.

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>434</b>	<b>460</b>	<b>378</b>	<b>381</b>	<b>361</b>	<b>348</b>	<b>413</b>	<b>379</b>	<b>309</b>

\* Auk þess druknaði sjómaður er hann féll milli skips og bryggju á Ísafirði.

### **Minjavernd og saga.**

Siglingastofnun Íslands er meðvituð um áratuga og um sumt aldagamla sögu sína. Þar hefur um margt verið lagður grunnur að byggðasögu og verktæknilegri framþróun í landinu. Merkileg mannvirki reist, oft við erfiðar aðstæður, og aðstæður skapaðar til almennrar hagsældar með leiðsögu og öruggri landtöku.

Stofnunin hefur látið rita sögu íslenskra vitabygginga sem gefin var út 2002 og árin 2003 og 2004 hefur verið safnað efni til undirbúnings ritunar sögu hafnagerðar á Íslandi. Verkið er afar viðamikilið, en stefnt er að útgáfu árið 2006. Hugað hefur verið að skrásetningu annarra verkefna svo sem skipaæftirlits og almennra öryggismála til sjávar.

Þörf er á skráningu gamalla muna, ljósmynda og fleira þess háttar, sem er í vörslu stofnunarinnar. Eins er brýnt að móta og framkvæma varðveislustefnu gagnvart slíkum munum og minjum.

### **Siglingavernd (skipa- og hafnavernd).**

Siglingaverndin tók gildi 1. júlí 2004. Markmið með siglingavernd er að tryggja vernd skipa, áhafna, farþega, farms og hafnaraðstöðu fyrir hvers kyns ógn af hryðjuverkum og öðrum ólögmætum aðgerðum.

Í dag eru 27 vottaðar hafnir með 75 hafnaraðstöðum á Íslandi. Siglingastofnun hefur staðfest 75 áhættumöt og 75 verndaráætlanir og framkvæmt a.m.k. eina úttekt í hverri hafnaraðstöðu. Árið 2004 hélt Siglingastofnun námskeið í gerð áhættumats og verndaráætlana fyrir verndarfulltrúa hafna, eitt verndarfulltrúanámskeið og fjölda námskeiða fyrir starfsmenn með sérstakt hlutverk. Þá hefur stofnunin staðfest 17 verndarfulltrúa skips og 12 verndarfulltrúa fyrirtækis, auk þess að flytja fræðsluerindi fyrir stofnanir og hagsmunafélög. Búið er að setja lög um siglingavernd, nr. 50/2004, og unnar hafa verið reglur og leiðbeiningar til hafna og skipa vegna siglingaverndar. Siglingastofnun tekur þátt í fundum og alþjóðlegu samstarfi vegna siglingaverndar, m.a. hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni og Evrópusambandinu þar sem haldnir eru reglulegir fundir vegna siglingaverndar.

Innleiðing og framkvæmd siglingaverndar hefur gengið vel og hafa íslenskar hafnir og samfélagið á stuttum tíma aðlagast og tekið þessum stóru breytingum á umhverfi hafnanna með almennt jákvæðu hugarfari. Það má meðal annars þakka góðu samstarfi hafnaryfirvalda, verndarfulltrúa hafna, allra stofnana, skipafélaga og hagsmunasamtaka. Fyrirséð er að kröfur og vinna vegna siglingaverndar muni aukast á næstu árum.

### **Stofnkostnaður.**

#### **Tæki og búnaður.**

Árið 2004 var fjárfest í tækjum og búnaði fyrir samtals 5,3 millj. kr. Hér er aðallega um að ræða skrifstofutæki, svo sem tölvur og ljósritunarvélar.

### **Vitar og leiðsögukerfi.**

Á árinu var unnið að undirbúningi á uppsetningu sjálfvirks auðkenniskerfis skipa, AIS. Keyptur var stjórn- og viðtökubúnaður til uppsetningar í Siglingastofnun ásamt þremur grunnstöðvum. Ein grunnstöð var sett upp í Bláfjöllum og er hún tengd Siglingastofnun í Kópavogi og hefur verið í tilraunarekstri.

**Hafnir.**

Í þessari skýrslu er að finna stuttorðar lýsingar á ríkisstyrktum hafnarframkvæmdum árið 2004 á hverjum stað fyrir sig og tölur um fjárveitingar til hafnarframkvæmda og ráðstöfun þeirra í töflum I–VII. Einnig er fjallað um varnir gegn landbroti af ágangi sjávar og greint frá verkum sem unnin hafa verið í höfnum án ríkisstyrkja.

Árið 2004 var eftirgreindum fjárhæðum varið til ríkisstyrktra framkvæmda við hafnir. Til samanburðar eru tölur fyrra árs.

**Ríkisstyrktar hafnarframkvæmdir.**

	<b>2004 millj. kr.</b>	<b>2003 millj. kr.</b>
Ríkisstyrktar hafnarframkvæmdir	1.874,2	1.266,4
Ferjubryggjur	0,4	0,4
Lendingarbætur	4,1	7,0
<b>Samtals</b>	<b>1.878,7</b>	<b>1.273,8</b>

Umfangsmestu og fjárfrekustu hafnarframkvæmdir ársins 2004 voru gerð stálþilsbakka á Reyðarfirði þar sem framkvæmt var fyrir 257,6 millj. kr., bygging Austurgarðs í Þorlákshöfn þar sem framkvæmdakostnaður nam 202,2 millj. kr., og gerð stálþilsbakka við Böku-  
garð á Húsavík þar sem framkvæmt var fyrir 115,9 millj. kr.

**Grundartangi.**

Engar ríkisstyrktar framkvæmdir. Sjá kafla um framkvæmdir í höfnum sem ekki nutu ríkisstyrkja.

**Akranes.**

Unnið var að gerð þekju og frágangi lagna á Aðalhafnargarði. Steyptir voru 3.160 m<sup>2</sup> af þekju, raflögnum komið fyrir og lögnum fyrir heitt og kalt vatn. Malbikaðir voru 1.500 m<sup>2</sup> vegna tengingar við gatnakerfi bæjarins. Verkið hófst í byrjun febrúar 2004 og gekk að óskum. Lokaúttekt fór fram þann 30. júní 2004.

Raflagnir í Aðalhafnargarð voru hannaðar af Tera sf., en Straumnes ehf. sá um verkið. Gengið var frá lögnum í rafmagnsbrunna og tengt í töflur sem voru fyrir.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 31,0 millj. kr.

**Borgarnes.**

Á hafnaáætlun 2003 voru ætlaðar 6,0 millj. kr. til að fylla utan með gömlu bryggjunni þar sem hún var talin hættuleg orðin vegna þess að stálþilið hafði ryðgað í sundur og þekjan var sums staðar á lofti. Þessu verkefni var þó frestað til ársins 2004. Um miðjan marsmánuð var það boðið út og tilboð opnuð 2. apríl. Gengið var til samninga við lægstbjóðanda, Víðimelsbræður ehf. Verkið fólst í því að setja um 4.000 m<sup>3</sup> af kjarna og grjóti utan með gömlu bryggjunni og brjóta upp þekjuna þar sem hún var á lofti. Verkið hófst um miðjan maí og lauk um 20. júní.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 6,9 millj. kr.

**Snæfellsbær.**

*Arnarstapi:* Þar hefur undanfarin ár verið unnið að viðgerð á grjótgarði og lengingu hans. Árið 2004 var unnið að því að loka enda á lengingu trébryggju, festa hringi í grjótgarð og ýmsum öðrum frágangi.

Vegurinn í brekkunni niður að bryggjunni var endurbættur. Stafnafell vann verkið og er því lokið.

Steypt var nýtt lag yfir gömlu upptökubrautina sem orðin var mjög léleg. Þorgeir Árnason ehf. var lægstbjóðandi og var samið við hann um verkið.

Bygging ljósamasturs- og vatnshúss var boðin út og var tilboð Þorgeirs Árnasonar ehf. lægst og var samið við hann um verkið sem fólst í því að steypa upp ljósamasturs- og vatnshús og leggja raf- og vatnslagnir að og frá húsinu. Verkinu er að mestu lokið en eftir er minniháttar frágangur og uppgjör við verktaka.

*Rifshöfn:* Þekja og lagnir á Norðurþil í Rifshöfn, ásamt uppsátri og ljósamasturshúsi á Arnarstapa, voru boðin út í einu lagi og voru tilboð opnuð hinn 3. júní. Gengið var til samninga við lægstbjóðanda, Þorgeir Árnason ehf. Verkið fólst í því að steypa upp ljósamasturshús og um 1.600 m<sup>2</sup> þekju. Að frátöldum minni háttar verkum við frágang er þessari framkvæmd lokið.

*Ólafsvík:* Endurbygging harðviðarbryggju var boðin út um miðjan ágúst og tilboð opnuð 2. september. Þrjú tilboð bárust. Tilboð frá Elinn hf. á Sauðárkróki reyndist lægst. Það nam 95,2% af kostnaðaráætlun hönnuða og var gengið til samninga við fyrirtækið á grundvelli þess. Verkið fólst í því að skipta um dekk, kanttré, bita og þybbuklæðningu, auk þess að koma fyrir vatnslögn og rafmagni í stiga. Þegar farið var að rífa dekkið ofan af bryggjunni komu í ljós meiri skemmdir og fúu en gert hafði verið ráð fyrir. T.d. reyndist efsti hluti stauranna ónýtur af fúa og varð að laska þá við tangirnar. Einnig þarf að skipta um eitthvað af þybbulångböndum, staurum og tögum. Af þessum ástæðum hefur þurft að panta efni til viðbótar, bæði timbur og bolta, og má við því búast að endurbygging bryggjunnar verði að lokum mun kostnaðarsamari en gert hafði verið ráð fyrir í upphafi.

Keyptir voru stigar á flotbryggjur á Ólafsvík og Rifi og settir upp.

Lokið var uppgjóri vegna dýpkana í Ólafsvík og á Rifi sem gerðar voru á síðasta ári.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 76,3 millj. kr.

#### **Grundarfjörður.**

Unnið var við öldudempanði fláa. Í því fólst að sprengja eða fleyga um 2,5 m stall sem var á milli Litlu- og Stórubryggju. Stallur þessi var í kótahæð frá +1,0 til -1,5 og olli mikilli ókyrrð milli bryggjanna. Er gert ráð fyrir því að brotnám hans muni dempa hana. Einnig var grjótvörnin síkkuð og nær nú niður á -1,5 m dýpi. Verktakinn Tígur ehf. vann verkið, hóf það í janúar og lauk því í maí.

Ætlaðar voru 5,6 millj. kr. árið 2003 og 9,2 millj. kr. árið 2004 til að steypa upptökubraut, dýpka og setja upp flotbryggju ásamt ýmsum öðrum endurbótum á smábátaaðstöðu, en ákveðið var að fresta því verki til ársins 2005.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 6,2 millj. kr.

#### **Stykkishólmur.**

Áformað var að steypa þekju við nýjan stálþilsbakka við Súgandisey og leggja vatnslagnir og ídráttarlagnir fyrir rafmagn. Ætlað var fé til verksins á fjárlögum ársins 2003, en þá var því slegið á frest og hefur enn verið frestað til 2005.

Á hafnaáætlun var gert ráð fyrir 7,0 millj. kr. til hönnunar og undirbúnings lagfæringa á dráttarbrautinni í Skipavík. Ákveðið var að hafnarsjóður Stykkishólms seldi dráttarbrautina til einkaaðila og samþykkti samgönguráðuneytið þá ráðstöfun. Farið var fram á að kostnaður við sölnu yrði metinn styrkhæfur og var fallist á það.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 0,6 millj. kr.

**Dalabyggð.**

*Búðardalur:* Viðgerð á Gömlu bryggju í Búðardal var á hafnaáætlun en verkinu var slegið á frest til ársins 2005.

**Reykhólar.**

Samþykkt var að kostnaður við innsiglingarljós á bryggju yrði metinn styrkhæfur.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 0,1 millj. kr.

**Vesturbyggð.**

*Brjánslækur:* Áformuðum framkvæmdum við flotbryggju var slegið á frest.

*Bíldudalur:* Unnið var að gerð landfyllingar og fyrirstöðugarðs en þessar framkvæmdir eru vegna fyrirhugaðrar kalkþörungaverksmiðju. Verkið var boðið út í júlí og alls bærust 5 tilboð, þar af eitt frávíkstilboð. Samið var við lægstbjóðanda, KNH ehf., sem bauð 81,9% af kostnaðaráætlun hönnuða. Efni í 80 m stálþilsbryggju var boðið út og keypt frá G. Arasyni hf. Framkvæmdir hófust í ágúst og var að mestu lokið um áramót. Verklok eru fyrirhuguð í janúar 2005. Framkvæmdum við flotbryggju var slegið á frest.

*Patreksfjörður:* Á fjárlögum 2002 var veitt fé til að lagfæra innsiglingu, dýpka og breikka innsiglingaropið og grjótvörja innan við Oddann. Þeim framkvæmdum hefur verið slegið á frest fram að þessu og svo var einnig árið 2004. Einnig var frestað endurbyggingu stálþils, en á hafnaáætlun voru ætlaðar í það verk 80 millj. kr. árin 2003 og 2004. Fjárveitingar sem ætlaðar voru í þetta voru nýttar í hafnaraðstöðu fyrir kalkþörungaverksmiðjuna.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 48,3 millj. kr.

**Bolungarvík.**

Dýpkað var í –8,7 m innan við væntanlegt stálþil við Grundargarð og innsigling var dýpkuð í –9,5 m með snúningsplássi ofarlega við brjótinn. Gert var ráð fyrir að fjarlægja 76.345 m<sup>3</sup> af efni sem flutt var út í Ísafjarðardjúp. Verkið var boðið út í ágúst og samið við lægstbjóðanda, Ístak hf., sem bauð 63,1% af kostnaðaráætlun. Verkið hófst í síðari hluta septembermánaðar og var ekki lokið um áramót. Aukning á magni er fyrirsjáanleg og stefnir í að fjarlægðir verði um 87.000 m<sup>3</sup> efnis. Verktaki hefur sett fram kröfu um aukagreiðslu sem byggist á því mati hans að erfiðara hafi verið að dýpka en gera hafi mátt ráð fyrir. Frestað var framkvæmdum við grjótvörn Grundargarðs og öldudempandi fláa við Brjót var frestað. Fjárveitingar sem ætlaðar voru til þessara verka voru nýttar í dýpkun.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 52,7 millj. kr.

**Ísafjarðarbær.**

*Þingeyri:* Samkvæmt hafnaáætlun var veitt fé til að rífa gömlu trébryggjuna við ytri hafnargarð en því var slegið á frest.

*Flateyri:* Lokið var uppgjöri vegna raflagna við hafnarkantinn sem samið var um í lok árs 2003 við fyrirtækið Pólinn ehf. á Ísafirði.

*Suðureyri:* Árið 2003 var veitt fé til að stækka smábátaaðstöðuna. Því verkefni var frestað þá og einnig árið 2004.

*Ísafjörður:* Frestað var frágangi á lögnum og þekju við stálþilsbakkann í Sundahöfn, en það verk átti upphaflega að vinnast árið 2002 samkvæmt hafnaáætlun. Enn fremur var endurbyggingu dráttarbrautarinnar frestað og einnig að mestu framkvæmdum við endurbyggingu flotbryggju í Sundahöfn.

Í stað þeirra verkefna sem frestað var fékkst heimild til að bjóða út smíði á nýjum hafnsögubáti. Tilboð voru opnuð í maí og að tillögu Ríkiskaupa var gengið til samninga við lægstbjóðanda, Ósey ehf. í Hafnarfirði. Samningsupphæð var 694.000 USD. Í lok árs var Ósey ehf. úrskurðuð gjaldþrota og í framhaldi af því var fyrrgreindum samningi við fyrir-

tækið rift. Unnið er að samningum um að ljúka smíði hafnsögubátsins við undirverktaka Óseyjar.

Unnið var að þekju og lögnum á Ásgeirsbryggju. Verkið fólst í því að leggja ídráttarlagnir fyrir rafmagn, steypa tvo rafmagnsbrunna, leggja og tengja vatn í fjóra úttaksbrunna, byggja rafmagnshús, steypa 1.900 m<sup>2</sup> þekju og aðra 325 m<sup>2</sup> þekju. Verkið var boðið út og samið við lægstbjóðanda, Ásel ehf., sem bauð 89,6% af kostnaðaráætlun. Vinna hófst um miðjan júlí og verklok voru um miðjan október. Viðbótarverk voru nokkur.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 55,9 millj. kr.

#### **Norðurfjörður.**

Sett var upp flotbryggja, 10 × 2,4 m, í smábátahöfninni í Norðurfirði. Þetta verkefni var á samgönguáætlun ársins 2006 en heimilað var að flýta því og fengin til þess ónotuð fjárveiting frá Stykkishólmi með samþykki heimamanna þar, að upphæð 2 millj. kr. Samið var við Króla ehf. um að útvega bryggjuna og setja hana upp ásamt tilheyrandi landgangi og landstöpli. Verkið var unnið í júlí.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 4,2 millj. kr.

#### **Drangnes.**

Heimild fékkst til að vinna að endurbótum á innsiglingarljósum við Kokkálsvíkurhöfn og var varið til þess hluta af ónotaðri fjárveitingu sem til var frá fyrri árum.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 0,2 millj. kr.

#### **Hólmavík.**

Í samgönguáætlun var gert ráð fyrir umbótum á smábátaaðstöðunni en heimamenn frest-uðu framkvæmdinni.

#### **Hvammstangi.**

Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

#### **Blönduós.**

Engar ríkisstyrktar framkvæmdir.

#### **Skagaströnd.**

Lokið var uppgjöri vegna upptökubrautar sem byrjað var á í lok árs 2003.

Fjárveiting fékkst af óskiptum lið til að vinna að úrbótum í slysavörnum. Gerðar voru lagfæringar á öryggisbúnaði á bryggjum.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 2,2 millj. kr.

#### **Skagafjörður.**

*Hofsós:* Grjótvrönd við Norðurgarðinn á Hofsósi var styrkt með því að grjót var sett utan á garðinn á rúmlega 40 m kafla næst landi, alls um 1.250 m<sup>3</sup>. Grjót var unnið úr opinni námu í landi Ásgarðs við Sleitustaði nema lítills háttar af stærsta grjótinu sem sótt var í Kónsnef við Siglufjarðarveg. Verkið var boðið út með öðru grjótverki sem vinna átti á Siglufirði. Lægstbjóðandi reyndist KNH ehf. á Ísafirði og var gengið til samninga við fyrirtækið. Vinna við grjótvröndina hófst í lok október 2004 og verkinu lauk í byrjun desember.

*Haganesvík:* Þar var gerð viðhaldsdýpkun. Grafið var upp á land efni sem berst að bryggjunni, um 200 m<sup>3</sup>. Heimamenn önnuðust framkvæmdina. Að lokinni dýpkun var dýptarmælt við bryggjuna.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 4,2 millj. kr.

#### **Siglufjörður.**

Lokið var við harðviðarbryggju við vesturkant smábátahafnar en um það verk hafði verið samið við Guðlaug Einarsson árið 2003. Ónýt furubryggja meðfram suðurkanti var rifin og

byggð ný 40 m löng léttbyggð staurabryggja úr asobe-harðviði en staurar eru úr basraloc. Eftir er lítills háttar frágangur við bryggjuna sem ekki tókst að ljúka þar sem efni vantaði.

Dýpkað var í smábátahöfninni meðfram nýju bryggjunni. Til verksins var fenginn krani í eigu Báss ehf. og voru um 500 m<sup>3</sup> efnis grabbaðir á land.

Unnið var að frágangi við Roaldsbryggju, sem er göngubryggja framan við Síldarminjasafnið.

Lokið var uppgjöri vegna raflagnar við Óskarsbryggju en um það verk var samið við Rafbæ í lok árs 2002.

Styrking á grjótvörn neðan á Brjót var boðin út ásamt grjótverki á Hofsósi og samið um það við KNH ehf. á Ísafirði en ákveðið að fresta framkvæmdum til vors 2005.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 9,1 millj. kr.

#### **Hafnasamlag Eyjafjarðar.**

*Ólafsfjörður:* Stálþil togarabryggju var lengt með því að reka 30 plötur í framhlið og sjö plötur í gafl, alls um 9,0 m. Kantur er 48,0 m og fylling í þilið um 2.600 m<sup>3</sup>. Stálþilsefni, AZ18 og 16,5 tonn af festingaefni, voru keypt frá Guðmundi Arasyni ehf. Fyllingarefni var fengið í malarnámu Ólafsfjarðar og steypuefni frá Akureyri. Samið var við Ísar ehf. um verkið fyrir 11,4 millj. kr., sem nam 67,1% af kostnaðaráætlun hönnuða. Verkið hófst þann 9. október með steypu á ankerssteinum á Akureyri. Þilvinna stóð til áramóta en þá var eftir að ganga frá fríholtum. Var fullnaðarfrágangi frestað til vors 2005 vegna vetrarríkis og lokauppgjöri einnig.

Loðnubryggjan á Ólafsfirði var endurnýjuð að nokkru leyti þar sem skipt var um 22 staura og tilheyrandi burðarviði. Samið var við Trésmíði ehf. á Ólafsfirði um verkið sem fór fram í febrúar og mars.

*Dalvík:* Smábátabryggjan var lengd um 25 m, en breidd hennar er 1,7 m. Þetta verk var ekki á hafnaáætlun en heimild fékkst til að vinna það þar sem á móti var frestað endurbyggingu trébryggju á Suðurgarði og styrkingu grjótvarnar þar. Vegna smæðar verksins var það ekki boðið út heldur leitað til tveggja fyrirtækja á staðum um kostnaðarmat. Var síðan samið við Guðmund Guðlaugsson trésmíð á Dalvík sem vann verkið í júlímánuði.

Dýpkað var við smábátabryggjuna þar sem grabbaðir voru upp um 2.000 m<sup>3</sup> efnis. Fyrirtækið Dalverk ehf. sá um verkið sem unnið var í júlí.

*Árskógssandur:* Þar var steipt upptökubraut fyrir smábáta, 5 × 18 m. Verk þetta var unnið af heimamönnum.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 22,3 millj. kr.

#### **Grímsey.**

Haldið var áfram endurbyggingu á kervegg og fleiri endurbótum sem hófust árið 2003. Brjóta þurfti upp tvöfalda þekju á enda kersins, moka upp grjótfillingu, slá upp mótum neðansjávar og steypa í gat eftir perustefni, um 15,0 m<sup>3</sup>. Einnig var steipt 1.030 m<sup>2</sup> þekja við nýrri harðviðarbryggjuna í innri höfninni. Ráðgert er að endurbyggja harðviðarþybbuna og fríholtin á löndunarbryggjunni en það bíður vors 2005.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 11,0 millj. kr.

#### **Hafnasamlag Norðurlands.**

*Hjalteyri:* Þar var gerð viðhaldsdýpkun við bryggjuna og sandfangari lengdur. Fyrirtækið Dalverk annaðist verkið.

*Akureyri:* Unnið var að gerð stálþils í Krossanesi sem hófst árið 2003 og samið var um við Gáma- og tækjaleigu Austurlands ehf. á Reyðarfirði, sbr. framkvæmdaskýrslu ársins 2003. Verkið hófst í janúarbyrjun 2004 og lauk hinn 19. ágúst. Tjón varð þegar stormur

skekkti þilið verulega í byrjun maí þannig að draga þurfti upp og endurreka 33 plötur auk þess sem vetrarveður töfðu verkið í upphafi. Engu að síður lauk verktakinn verkinu farsællega og er frágangur þess til fyrirmyndar.

Sverrisbryggja á Akureyri var endurnýjuð. Olíubryggja Esso var rifin, en það var gömul járnbitabryggja á stálstaum sem hafði verið notuð til viðlegu og uppskipunar fyrir olíuskip, og efnið úr henni notað í endurbygginguna. Í hafnaáætlun var áformað að framkvæmdin yrði árið 2005 en ákveðið var að flýta henni. Í staðinn var framkvæmdum við Ísbryggju frestað. Verkið var unnið af Guðlaugi Einarssyni ehf. frá Hafnarfirði að undangengu útboði og var samningsverð kr. 14.284.285, sem nam 83,9% af kostnaðaráætlun hönnuða. Verkið fólst í því að rífa gömlu Sverrisbryggjuna, taka olíubryggjuna á land og flytja hana að fôðurvinnslunni og endurbyggja hana þar. Burðarvirki bryggjunnar var endurnýjað að hluta og veggur steypdur undir landganginn. Sett var upp lýsing og gengið frá raflögn við bryggjuna. Rafeyri ehf. annaðist það verk. Verkið tókst vel í alla staði.

Dýpkað var framan við Sverrisbryggjuna þar sem fjarlægðir voru um 4.000 m<sup>3</sup> efnis. Verkið var unnið af sanddæluskipinu Scandia, sem er í eigu Gáma- og tækjaleigu Austurlands ehf.

Fjárveiting fékkst af óskiptum lið til að vinna að úrbótum í slysavörnum. Gerðar voru lagfæringar á öryggisbúnaði á bryggjum.

Lokið var uppgjöri vegna raflagna við vesturbakka fiskihafnarinnar.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 75,4 millj. kr.

### **Húsavík.**

Sæþór ehf. lauk við að dýpka og grafa skurð fyrir stálþili við Bökugarð, en þetta verkefni var boðið út í júlí 2003 ásamt dýpkun í Grímsey og Flatey á Skjálfanda. Við Bökugarð var dýpkað í 12 m á 465 m<sup>2</sup> svæði og í 10 m á 3.560 m<sup>2</sup> svæði. Grafið var upp úr og fyllt í 140 m þilskurð. Viðbótarverk fólst í að dýpka í smábátahöfninni á Húsavík í 2–3 m og grafa þar upp um 2.700 m<sup>3</sup>. Auk þess voru grafnar prufuholur á fimm stöðum í höfninni og í inn-siglingu. Verkinu lauk í byrjun maí.

Unnið var að stálþili og steypum kanti á Bökugarði. Í verkinu felst að taka upp grjót á Bökugarði, alls um 260 m<sup>3</sup>, keyra fram kjarnafyllingu og reka 150 stálþilspötur, þar af 25 m í landgafl, 130 m í viðlegukant og 37 m í útgafli. Fylla á í þilið með kjarnaefni, alls 41.000 m<sup>3</sup>, og steypa kant með pollum, alls 190 m að lengd. Um 548 tonn af stálþili, AZ 26, og 100 tonn af festingaefni var keypt af Guðmundi Arasyni ehf. Kjarnaefni í þilið var tekið úr Katlanámu á Húsavík. Ankerssteinar, 68 stykki, voru steypdir á Húsavík. Samið var við Árna Helgason ehf. á Ólafsfirði og Ísar ehf. í Hafnarfirði um verkið að undangengu útboði. Framkvæmdir hófust í lok september 2004 og var stefnt að verklokum hinn 31. des. en sökum óhagstæðs tíðarfars varð það ekki.

Reynt var til þrautar að komast að samkomulagi við verktakafyrirtækið Ístak hf., sem hafði uppi kröfur vegna starfa að gerð brimvarnargarðs við Böku, en því verkefni lauk í ársbyrjun 2003. Samkomulag náðist um þann þátt kröfugerðarinnar sem sneri að magntöku og í ársbyrjun var gengið frá viðbótargreiðslu fyrir þann þátt. Ístak hf. hélt eftir sem áður til streitu kröfu um verðbótargreiðslu á verktíma en sá málatilbúnaður snertir fjölda verka sem unnin voru á vegum ríkis og sveitarfélaga á árunum 2001–2002 því á þessum tíma var fylgt þeirri meginreglu að væri verktími undir tveimur árum voru ekki greiddar verðbætur. Krafan um verðbætur á verktíma fór því til dómstóla og verði dómsniðurstaða verktaka í hag munu áhrifin af þeim dómi verða víðtæk.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 186,0 millj. kr.

### **Raufarhöfn.**

Sæþór ehf. lauk dýpkun á innsiglingarrennuni en það verkefni var boðið út í mars 2002 ásamt dýpkun á Þórshöfn. Upphaflega var gert ráð fyrir að verkinu lyki árið 2003 en vegna óhagstæðrar veðráttu tókst það ekki og lauk verkinu í maí 2004. Verktaki leysti verkið vel af hendi. Nú er 10 m dýpi í innsiglingu inn fyrir beygju og 9,0–8,5 m dýpi er á innri hluta allt að bryggju.

Frestað var frágangi vegna niðurrifs á bryggjum, grjóthleðslu við hótél Norðurljós og slitlagi á smábátagarð. Bæði þessi verkefni áttu að koma til framkvæmda árið 2003 samkvæmt samgönguáætlun, en var þá frestað, og svo var einnig nú.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 16,6 millj. kr.

### **Þórshöfn.**

Lokið var uppgjöri vegna dýpkunar í innsiglingu og höfn.

Í mars lauk Gáma- og tækjaleiga Austurlands verkþætti sínum við nýja stálþilið, sem fólst í niðurrekstri, fyllingu og 209 m löngum steiptum kanti.

Unnið var að þekju og lögnum við stálþilið, sem samið var um við Almenna byggingarfélagið ehf. í Hafnarfirði að undangengnu útboði. Í verkinu fólst bygging ljósamasturshúss, gerð undirstaða bryggjupolla, löndunarkrana og ljósamastra. Einnig voru lagðar ídráttarlagnir fyrir rafmagn og settir upp fimm rafmagnsbrunnar, sex vatnshonar voru settir upp og lagðar að þeim lagnir og steipt 4.200 m<sup>2</sup> þekja. Aukaverk fólust m.a. í lagningu snjóbræðslukerfis, smíði rafmagnsskápa, köfunarvinnu vegna þils o.fl. Verkið hófst þann 20. júní og því lauk að mestu í október en lokaúttekt hafði ekki farið fram um áramót.

Raflögnum var komið fyrir í nýsteiptu þekjunni. Verksamningur var gerður við Raftó ehf. á Akureyri og nam sammingsupphæð 80,2% af kostnaðaráætlun verkhönnuða. Verkið hófst í lok október 2004 og lauk ekki fyrir áramót. Þá var m.a. eftir að ljúka lýsingu við smábátadstöðuna.

Unnið var að endurbótum á smábátadstöðu. Núverandi flotbryggja var færð og lengd um eina 10 m langa einingu. Byggð var upptökubraut fyrir smábáta. Samið var við heimamenn um smíði hennar og var sammingsverð rúmar 3,0 millj. kr. Gengið var frá grjóthleðslu í köntum meðfram smábátadstöðunni og sléttað svæði umhverfis.

Boðið var út og keypt efni í endurbyggingu löndunarbyggju. Stálþil, um 171 tonn, var keypt frá Þór hf. og asobe og basraloc harðviður, um 57 m<sup>3</sup>, var keyptur af Superbyg. Útboði á bryggjasmíðinni var frestað til ársins 2005.

Fjárveiting fékkst af óskiptum lið til að vinna að úrbótum í slysavörnum. Gerðar voru lagfæringar á öryggisbúnaði á bryggjum.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 126 millj. kr.

### **Bakkafjörður.**

Lokið var uppgjöri vegna löndunarbyggju.

### **Vopnafjörður.**

Haldið var áfram með byggingu brimvarnargarðs á milli Miðhólma og Skiphólma sem hófst árið 2004 og verkinu lokið í mars 2004. Sjá framkvæmdaskýrslu ársins 2003 um helstu magn- og kennistærðir. Í verkbyrjun var ákveðið að frumkvæði heimamanna að breyta legu brimvarnargarðsins lítilla þannig að bogar hans urðu krappari og garðurinn meira S-laga.

Dýpkað var við löndunarbyggju á Vopnafirði og sá Sæþór ehf. um verkið sem var unnið á tímabilinu júní til október 2004. Í verkinu fólst dýpkun í –8,5 m á svæði við suðurenda löndunarbyggjunnar og hreinsaðir voru hólur af eldra dýpkunarsvæði auk þess sem efnis-haugar framan við löndunarbyggju voru fjarlægðir og lýsisbryggja var fjarlægð.

Sett var olíumalarslitlag á tengibraut milli miðbryggju og lýsisbryggju. Heimamenn unnu verkið en tæki til malbikunar komu frá Egilsstöðum.

Lokið var frágangi á raflögnum við löndunarbryggjuna, en það verk hafði dregist frá því þekjan var steipt árið 2002.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 56,3 millj. kr.

#### **Seyðisfjörður.**

Unnið var að ýmsum frágangi við nýju ferjuhöfnina og uppgjör vegna hennar. Verktakafyrirtækið Malarvinnslan ehf. lauk við að setja slitlag á bílaplan við Fjarðargötu og aðrar lagfæringar sem ákveðið var sl. haust að skyldu geymdar fram til vorsins.

Í nýja þjónustuhúsinu eru vandamál vegna leka og óskir eru um að endurbætur verði gerðar á hliðum tollgirðingar ásamt fleiru. Samstarfsnefnd um byggingu ferjulægis á eftir að koma saman og ákveða hvað gert verður. Framkvæmdum við ferjuhöfnina er því ekki að fullu lokið.

Framkvæmdakostnaður alls með vsk.: 1,5 millj. kr.

#### **Fjarðabyggð.**

*Mjóifjörður:* Lokið var uppgjóri vegna flotbryggju.

*Neskaupstaður:* Sæþór ehf. vann að dýpkun innan hafnar á því svæði þar sem Gáma- og tækjaleigunni tókst ekki að dýpka árið áður með sanddæluskipinu Skandía. Grafnir voru upp um 28.000 m<sup>3</sup>. Einnig var dýpkað við Bæjarbryggju, Bræðslubryggju og við Krókinn. Verkið stóð yfir frá júní fram í ágúst.

Unnið var að því að fylla undir skjólgarð norðan hafnar á Neskaupstað. Þessi garður er ríflega 157.000 m<sup>3</sup>. Gera má ráð fyrir að töluvert umframefni fari í garðinn þar sem botninn er veikur og hættu er á jarðvegsskriði. Á árinu 2004 var fyrst og fremst unnið að því að losa efni undir garð úr dýpkun en einnig var Sæþór látinn grafa annars staðar og greitt fyrir það sérstaklega.

*Eskifjörður:* Í lok ársins voru boðnar út framkvæmdir við þekju og lagnir á löndunarbryggju við bræðslu Eskju. Lægstbjóðandi var Tré og steypa ehf sem bauð 36,9 millj. kr. sem nam 93,4% af kostnaðaráætlun hönnuða. Dráttur varð á framkvæmdum vegna þess að sig í fyllingu tók lengri tíma en reiknað hafði verið með. Á næsta ári verða kantur og þekja steipt og lagnir lagðar.

*Reyðarfjörður:* Sumarið 2004 hófust framkvæmdir við stóriðjuhöfn við Mjóeyri í Reyðarfirði. Verkið fólst í því að reka niður 450 m langt þil, fylla að þili um 260.000 m<sup>3</sup>, fylla fyrir framan þil um 20 m breiðan púða upp í kóta –14,3 m, alls um 28.000 m<sup>3</sup>, fylla fyrir framan þil niður í –14,3 m, alls um 87.000 m<sup>3</sup>. Stálþil og festingar, alls 2.578 tonn, voru keypt frá Guðmundi Arasyni ehf. Samið var við Arnarfell hf. um verkið að undangengnu útboði. Samningsverð er 260,7 millj. kr., sem er um 73,3% af kostnaðaráætlun hönnuða, en gert er ráð fyrir að verkið verði dýrara sem nemur um 30 millj. kr. vegna þess að erfiðlega hefur gengið að grunda verkið í austurenda. Það varð brot á fyllingarpúða og fóru þar um 23.000 m<sup>3</sup> efnis og 11 stálþilspöltur niður í fjarðarbotn. Ekki urðu slys á mönnum. Vegna þessa var ákveðið að færa þil um 30 metra vestar en við þá ráðstöfun hækkar framkvæmdakostnaður um 33 millj. kr. Í lok árs 2004 voru um 40% verksins að baki.

Unnið var að dýpkun fyrir framan þil stóriðjuhafnar við Mjóeyri. Verktaki er Arnarfell hf. Verkinu var ekki lokið um áramót.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 313,5 millj. kr.

**Austurbyggð.**

*Fáskrúðsfjörður:* Endurnýjun Bæjarbyggju lauk á árinu. Verktaki var Elinn hf. á Sauðárkróki. Bæjarbyggja er 30 m löng harðviðarbryggja, 8 m breið, hönnuð fyrir 7,0 m dýpi. Nótaveiðiskip eiga að geta legið við bryggjuna. Komið var fyrir tveimur einbúum milli Bæjarbyggju og Hafskipabryggju. Byggður var pallur utan á Hafskipabryggju fyrir skip til að liggja við þegar tekin eru net og flottroll. Gerð var grjótvörn milli Bæjarbyggju og Hafskipabryggju, svæðið lýst og lagt vatn út að bryggju. Malbikað var meðfram bryggju.

Unnið var að dýpkun við Bæjarbyggju, Hafskipabryggju og Fiskeyrarbryggju. Enginn kostnaður var gjaldfærður á árinu 2004 vegna þessara framkvæmda.

Fjárveiting fékkst af óskiptum lið til að vinna að úrbótum í slysavörnum. Gerðar voru lagfæringar á öryggisbúnaði á bryggjum.

Framkvæmdakostnaður alls með vsk.: 19,7 millj. kr.

**Breiðdalsvík.**

Lokið var við að leggja síðari áfanga þekju á bryggjuna og ganga frá lögnum. Verkið, sem unnið var samkvæmt hafnaáætlun, fólst í því að leggja út 715 m<sup>2</sup> af þekjusteypu og leggja vatns- og raflagnir. Brjóta þurfti úr eldra kerri á bryggjunni til að tengja saman þekju í eðli-legum hæðarlínunum.

Verkið var boðið út í maí 2004 og tilboð opnuð þann 19. maí. Fimm tilboð bárust í verkið, hið lægsta frá Austurfelli ehf. á Breiðdalsvík, og var upphæð þess nánast hin sama og kostnaðaráætlun hönnuða. Framkvæmdir hófust í maí 2004 og lauk í september.

Framkvæmdakostnaður alls með vsk.: 12,1 millj. kr.

**Djúpivogur.**

Þar átti samkvæmt hafnaáætlun að vinna að endurbótum á smábátaaðstöðu og lengja viðlegukant við frystihúsið með stálþili. Stálþilsefni var boðið út og keypt af Guðmundi Arasyni hf., en heimamenn ákváðu síðan að fresta öllum frekari framkvæmdum.

Framkvæmdakostnaður alls með vsk.: 5,6 millj. kr.

**Hornafjörður.**

Unnið var að því að endurnýja Krosseyjarbyggju með því að reka niður 185 m langt stálþil 2 m framan við það sem fyrir var. Eldri bryggjukantur var fjarlægður, nýr steypdur á nýja þilið og fyllt upp í bilið milli þilanna. Verkið var boðið út í maí 2004 og tilboð opnuð hinn 13. maí. Fimm tilboð bárust í verkið, hið lægsta þeirra frá Ísar ehf. sem bauð 64,0% af kostnaðaráætlun hönnuða og var gengið til samninga við fyrirtækið á grundvelli þess.

Verkið hófst í lok júní og stóð þar til í októberbyrjun. Nokkrar tafir urðu á því vegna ófyrirsjáanlegra orsaka.

Í nóvember 2004 var boðinn út síðari áfangi þekju og lagna á Krosseyjarbyggju. Í verkinu fólst að fjarlægja eldri þekju að mestu og steypa um 3.000 m<sup>2</sup> þekju á bryggjuna. Gengið var til samninga við lægstbjóðanda, Svein Sighvatsson, en tilboð hans nam 86,1% af kostnaðaráætlun hönnuða. Verkið hófst í desember 2004 og er gert ráð fyrir lokum þess í ágúst 2005.

Í júní var boðin út öðru sinni dýpkun á Grynslunum en ekkert tilboð barst. Leitað var eftir því við Gáma- og tækjaleigu Austurlands ehf. að dæluskip fyrirtækisins, Scandia, gerði tilraun með að dýpka en af því varð ekki því skipið var upptekið í verkefnum við stóriðjuhöfnina á Mjóeyri.

Dæluskip Hornafjarðarhafnar, Soffía, vann að venjubundinni viðhaldsdýpkun innan hafnar og var dælt upp um 25.000 m<sup>3</sup>. Álíka magn var samþykkt fyrir árið 2003, en uppgjör á þeirri dýpkun lenti einnig á árinu 2004.

Framkvæmdakostnaður alls með vsk.: 95,5 millj. kr.

### **Vestmannaeyjar.**

Unnið var að raflögnum í Ískant og Suðurkant. Eftir verðkönnun var samið við raf-tækjavinnustofuna Geisla í Vestmannaeyjum um að leggja raflagnirnar og ganga frá þeim að öllu leyti, bæði í masturshúsi og tengiskápum úti við kant og í stigum og ljósamastri. Verkinu er að fullu lokið.

Gerð þekju og frágangur lagna við Norður- og Austurkant í Friðarhöfn var boðin út í apríl og tilboð opnuð þann 29. Almenna byggingarfélagið ehf. var með lágsta tilboðið en ekki þótti fært að ganga að því. Samið var þess í stað við verktakafyrirtækið 2-Þ ehf. á grundvelli tilboðs þess fyrirtækis sem nam 84,4% af kostnaðaráætlun hönnuða. Verkið fólst í lagningu vatnslagna, ídráttarlagna fyrir rafmagn og steypu á 4.460 m<sup>2</sup> þekju. Einnig var ljósamasturs-hús steipt upp. Verkinu lauk fyrir áramót en endanlegt fjárhagsuppgjör er eftir.

Dýpkað var í Vestmannaeyjahöfn, við Nausthamarsbryggju, Löngu og Friðarhafnar-bryggju. Var verkið boðið út í desemberbyrjun 2003 og tilboð opnuð þann 17. desember. Gengið var til samninga við lægstbjóðanda, Sæþór ehf., sem bauð 76,26 millj. kr. Verkið fólst í því að dýpka um 70.000 m<sup>2</sup> svæði. Inni í höfninni var víðast hvar dýpkað í –8,0 m, en í innsiglingu í –9,0 m og –10,0 m. Í útboðsskilmálum var gert ráð fyrir að verkinu lyki á árinu 2004. Verktaki kom með dýpkunartæki til Vestmannaeyja þann 19. júní og hófst verkið þann 22. Því lauk í desemberbyrjun. Nokkur hækkun varð á kostnaði sem skýrist af því að samið var við verktaka um meiri dýpkun í innsiglingu en ráðgerð var þegar útboð fór fram. Í byrjun desember var því gerður samningur um viðbótardýpkun.

Auk dýpkunar Sæþórs ehf. fjarlægði dýpkunarskip Vestmannaeyjahafnar tæplega 10.700 m<sup>3</sup> efnis. Dýpkunarverkið var unnið samkvæmt hafnaáætlun.

Í samræmi við hafnaáætlun fór fram ýmiss konar frágangur við smábátaaðstöðu sem einkum fólst í kaupum á stigum á flotbryggjurnar og fjárhagsuppgjöri við Króla ehf.

Unnið var að rekstri stálþils við vesturkant Friðarhafnar. Framkvæmdin var boðin út í apríl og tilboð opnuð þann 11. maí. Verkið fólst í því að reka niður stálþil innan við gamla stálþilið á vesturkanti Friðarhafnar, samtals um 191 m að lengd. Verkið var boðið út og samið við lægstbjóðanda, Gáma- og tækjaleigu Austurlands ehf., sem bauð 82,5% af kostnaðaráætlun hönnuða. Efsti hluti gamla þilsins, ásamt kanti og pollum, var fjarlægður og skipt var um fyllingu á efsta hluta alls svæðisins. Komið var fyrir festingum á nýja þilið, steypur á það kantur og pollar og lögð vatnslögn. Verkinu var ekki að fullu lokið um áramót.

Framkvæmdakostnaður alls með vsk.: 254,7 millj. kr.

### **Þorlákshöfn.**

Lokið var viðgerð á tunnu við enda Suðurvarargarðs. Sjóverk ehf. annaðist framkvæmdina samkvæmt samningi sem gerður var haustið 2002.

Ræktunarsamband Flóa og Skeiða ehf. vann áfram að byggingu Austurgarðs samkvæmt verksamningi sem gerður var sl. sumar. Verkið var langt komið um áramót 2003-2004.

Í júní var dýpkað í Þorlákshöfn utan og innan við hafnarmynnið í –7,0 m. Einnig var dýpkað við Suðurvararbryggju og á þröskuldi norðan við innra dýpkunarsvæðið. Alls voru fjarlægðir um 36.240 m<sup>3</sup> efnis á um 22.000 m<sup>2</sup> svæði. Verkið var ekki á hafnaáætlun en var til komið vegna efnisburðar í innsiglingu og ytri hluta hafnarinnar í Þorlákshöfn. Verkið var ekki boðið út, heldur var gerð verðkönnun hjá tveimur fyrirtækjum, Gáma- og tækjaleigu Austurlands og Björgun hf. Verðtilboð Björgunar hf. var lægra og var gerður verksamningur við fyrirtækið á grundvelli þess.

Samkvæmt hafnaáætlun átti að dýpka hafnarkvína milli nýja Austurgarðsins og Svartaskersgarðs, en þar sem Austurgarðurinn varð kostnaðarsamari en hafnaáætlun gerði ráð fyrir var ákveðið að fresta dýpkuninni og nota alla fjárveitinguna í Austurgarðinn.

Framkvæmdakostnaður alls með vsk.: 215 millj. kr.

### **Grindavík.**

Dýpkað var í Grindavíkurhöfn. Verkið var boðið út síðari hluta febrúar og tilboð opnuð þann 9. mars. Þrjú tilboð bárust. Gengið var til samninga við lægstbjóðanda, Hagtak hf., sem bauð 121,8 millj. kr., sem nam 75,6% af kostnaðaráætlun. Verkið fólst í því að dýpka í kóta -9,0 m við Svíragarð og í kóta -8,0 m á svæði suður af Miðgarði. Í heild var flatarmál dýpkunarsvæðisins um 14.400 m<sup>2</sup>. Verkinu er lokið en ekki hefur verið unnt að gera dýptarmælingu vegna óhagstæðs veðurfars. Þar af leiðandi hefur endanlegt uppgjör dregist. Í byrjun desember var samið við Hagtak hf. um viðbótardýpkun í smábátahöfn á svæði þar sem áformað er að ný flotbryggja komi. Dýpkað verður á 2.300 m<sup>2</sup> svæði í kóta -2,5 m. Verkið er unnið samkvæmt hafnaáætlun.

Samkvæmt hafnaáætlun var gert ráð fyrir að hefja á árinu 2004 endurbyggingu Svíragarðsbryggju. Þar sem ákveðið var að ráðast í meiri dýpkunarframkvæmdir en reiknað var með í hafnaáætluninni var því frestað að hefja endurbygginguna en unnið að hönnun hennar og undirbúningi.

Fjárveiting fékkst af óskiptum lið til að vinna að úrbótum í slysavörnum. Gerðar voru lagfæringar á öryggisbúnaði á bryggjum og sett upp siglingamerki við innsiglingarrennu.

Framkvæmdakostnaður alls með vsk.: 115,7 millj. kr.

### **Sandgerði.**

Þar var þekjusteypu og frágangi lagna við nýja stálþilið áfram slegið á frest. Heimilað var að nýta fjárveitinguna til að flýta styrkingu grjótvornar á Suðurgarði um eitt ár.

Í maí var boðin út styrking grjótvornar á Suðurgarði ásamt öðrum sjóvörnum í Sandgerði og Garði. Samið var við lægstbjóðanda, ÍAV hf., um verkið. Í því felst að endurraða og styrkja grjótvörnina á um 250 m kafla með því að bæta í hana um 12.000 m<sup>3</sup> af grjóti. Verkið var langt komið um áramót. Grjót var tekið úr námu í Helguvík.

Framkvæmdakostnaður alls með vsk.: 26,6 millj. kr.

### **Reykjanesbær.**

Gerður var sjóvarnargarður í Njarðvík. Verkið „Losun á klöpp í Helguvík og gerð sjóvarnargarða“ var boðið út og tilboð opnuð þann 10. febrúar 2003. Útboðið var lokað og takmarkaðist við þátttöku 6 verktakafyrirtækja. Um er að ræða tvo aðskilda verkáfangi sem boðnir voru út í einu lagi. Annars vegar er styrking og lenging öldubrjóts við Njarðvíkurhöfn ásamt efnisvinnslu til þeirrar framkvæmdar á grjótnámi á lóð fyrirhugaðrar pípuverksmiðju í Helguvík. Hins vegar er síðari áfangi verksins sem felst í lækun á lóð pípuverksmiðjunnar í Helguvík niður í uppgefinn kóta, efnisvinnslu og gerð sjóvarnargarðs í Reykjanesbæ ásamt landfyllingum. Lægsta tilboð í verkið var frávikstilboð ÍAV að upphæð kr. 321.697.959 sem nam 58,7% af kostnaðaráætlun hönnuða. Var gengið til samninga við fyrirtækið á grundvelli þess. Fyrri hluti verksins hófst í mars 2003. Brimvarnargarðurinn var lengdur um 60 m og berma sett utan á eldri hluta hans. Í garðinn fóru um 56.500 m<sup>3</sup> af efni, þar af um 37.400 m<sup>3</sup> af grjóti og um 19.100 m<sup>3</sup> af kjarna. Lengingu garðsins var lokið í nóvember 2003 en nokkur frágangsværk voru þá eftir. Lokaúttekt fór fram í október 2004.

Framkvæmdakostnaður með vsk.: 17,0 millj. kr.

### **Hafnarframkvæmdir sem ekki voru ríkisstyrktar.**

Í höfnum landsins var unnið að ýmsum framkvæmdum sem ekki voru ríkisstyrktar. Eftirfarandi hafnir hafa komið upplýsingum um framkvæmdir á þeirra vegum á framfæri við Siglingastofnun Íslands.

### **Grundartangi.**

Framkvæmdir stóðu yfir á árinu við lengingu viðlegukants Grundartangahafnar um 250 metra. Um er að ræða fyllingar, stálþil og þekju með viðeigandi lögnum. Gert er ráð fyrir að framkvæmdum við þennan verkþátt ljúki í lok árs 2005. Kostnaður vegna þessara framkvæmda á árinu 2004 nam kr. 223,9 millj. kr.

Komið var upp aðstöðu og búnaði vegna siglingaverndar fyrir um 20 millj. kr. Um er að ræða girðingar, hlið, gæsluhús, lýsingu, tölvur og annan búnað.

Nauðsynlegt reyndist að gera við stálþil í eldri hluta hafnarinnar eftir að skip olli tjóni á því með ásiglingu. Kostnaður við viðgerðina nam um 17 millj. kr. og var hann greiddur af tryggingafélagi skipsins.

### **Hafnarfjarðarhöfn.**

Settur var upp ýmiss konar búnaður og komið fyrir tálum vegna siglingaverndar. Kostnaður vegna þessa nam um 85 millj. kr.

Unnið var að gatnagerð á hafnarsvæðinu fyrir um 80 millj. kr.

### **Kópavogur.**

Norðurgarður var lengdur um 40 m og byrjað á fremsta áfanga á Vesturbakka. Keypt var stálþil og stálþilsfestingar fyrir 16,8 millj. kr. af G. Arasyni ehf. Þilrekstur var boðinn út og samið við ÍSAR ehf. um verkið. Erfiðleikar komu upp við þilrekstur við enda grjóttgarðs þar sem grjót hafði sokkið ofan í þillínu. Var Ístak fengið til að hreins þillínuna. Dýpkað var fyrir framan lengingu. Efni var ekið út á tipp á Kársnestá.

Heildarframkvæmdakostnaður var 56,3 millj. kr.

### **Reykjavíkurhöfn.**

Á undanförunum árum hafa helstu framkvæmdir Reykjavíkurhafnar verið uppbygging hafnarmannvirkja og lands við farmstöðvar skipafélaganna í Sundahöfn og þessi verk hafa tekið til sín meginhluta framkvæmdafjár hafnarsjóðs. Þessum verkum er nú flestum lokið og við taka önnur og ný verkefni í þróun og uppbyggingu Reykjavíkurhafnar. Í framkvæmdaáætlun árána 2004–2008 var gert ráð fyrir að ráðstöfunarfé yrði að stórum hluta varið til þróunar og byggingar hafnarmannvirkja og lands á tveimur nýjum svæðum. Annars vegar uppbyggingu lands og hafnaraðstöðu á Klettasvæði í Sundahöfn og hins vegar er uppbygging lands og hafnaraðstöðu við Norðurgarð í Gömlu höfninni. Vegna áforma um byggingu tónlistarhúss, ráðstefnumiðstöðvar og hótels í Austurhöfn er reiknað með að löndunarþjónusta sjávarútvegs muni færast burt úr Austurhöfn og því komið að aðstöðubótum fyrir sjávarútveg í Vesturhöfninni, en miðað er við að sjávarútvegsstarfsemi muni í framtíðinni færast þangað í auknum mæli. Fyrir liggja í dag tímasetningar þessara byggingaráforma og þá miðað við að færslu sjávarútvegsstarfsemi úr Faxaskála verði lokið fyrir 1. september 2006. Fyrsti áfangi þessa verks er bygging nýrrar hafnaraðstöðu við Norðurgarð, Norðurbakka fyrir útgerðarstarfsemi HB Granda.

Árið 2004 var unnið að byggingu Norðurbakka, stálþil og stagefni til bakkagerðar keypt og bygging bakka boðin út. Þessum framkvæmdum lauk síðan að mestu í árslok og þá var hafinn undirbúningur að frágangi yfirborðs bakka og veitukerfum og stefnt er að því að bakkinn verði fullbúinn um mitt ár 2005. Samhliða frágangi bakka var hafin landgerð utan Norðurgarðs, en þar er miðað við að aðkoma að bakkanum verði í framtíðinni um leið og allt athafnarými HB Granda á þessum stað vex og batnar til muna. Samhliða þessu var lokið við dýpkun innsiglingar og snúningssvæðis Gömlu hafnarinnar og er dýpi nú orðið yfir –8,5, en þetta dýpi þurfa stærri frystitogarar í dag og með þessari dýpkun var tryggt að stór og djúprist

fiskiskip geta á öllum siglt óhindrað til hafnar sama hver sjávarstaða er. Keyptur var nýr öldubrjótur fyrir starfsemi siglingaklúbbsins Brokeyjar í Austurbugt.

Meginframkvæmdir Reykjavíkurhafnar í hafnargerð eru tengdar byggingu Skarfabakka í Sundahöfn. Ný hafnarmannvirki í Sundahöfn, sem byggð hafa verið á undanförunum áratug, hafa fyrst og fremst verið gerð til aðstöðubóta fyrir þau tvö skipafélög sem þar starfa og eru hluti af farmstöðvum þeirra. Mikil nýting er þegar orðin á þessum bökkum og baksvæði þeirra nær fullbyggt. Því er þörf á nýjum fjölnotabakka í Sundahöfn, utan farmstöðva skipafélaganna, sem þá um leið getur tekið við stærstu skemmtiferðaskipum og djúpristari skipum að bryggju í Sundahöfn en áður hefur verið hægt. Skarfabakki sem er 500 metra hafnarbakki verður með –12 m dýpi sem er mesta dýpi við bakka sem hægt er að ná í Sundahöfninni. Keypt var stálþil og stagefni til bakkagerðar og bygging bakkans boðin út. Miðað er við að bakkagerðinni ljúki í tveimur áföngum. Fyrri áfangi bakka verði tilbúinn til móttöku skemmtiferðaskipa í júní 2006, en verklok við byggingu bakkans verði síðan vorið 2007 og þá miðað við að þessi nýja hafnaraðstaða verði komin í full not.

Samhliða byggingu Skarfabakka var unnið að lengingu Skarfagarðs, en garðurinn er forsenda þess að skjól fái stöð fyrir Skarfabakka og reyndar fyrir fullum notum Kleppsbakka. Garðurinn afmarkar Sundahöfnina að utanverðu og skýlir öllum ytri hluta hennar. Skjólgarðurinn er nú kominn í þá lengd sem hægt er þar til dýpkun á Viðeyjarsundi og færslu siglingalínu Sundahafnar er lokið. Miðað er við að þeim framkvæmdum ljúki sumarið 2007 og þá verður skjólgarðurinn lengdur um 100 metra í endanlega lengd.

Unnið var að verulegri landgerð við Skarfabakka. Því verki lauk að mestu á árinu og í dag er land við bakkann orðið um 10 hektarar. Unnið verður síðan að því að fergja þetta land og láta landið síga áður en lóðir koma til úthlutunar á næstu árum.

Vorið 2004 samþykkti Alþingi lög um siglingavernd þar sem höfnum landsins var gert að koma á vissum öryggisráðstöfunum til þessa að tryggja öryggi skipa, farþega og farms frá og með 1. júlí 2004. Þessi lög voru sett að frumkvæði alþjóðasamþykktar IMO um siglingavernd og vernd hafnaraðstöðu sem undirrituð var í London í desember 2002. Á hafnar-svæðum Reykjavíkurhafnar eru níu svæði, sem falla beint undir þessi ákvæði laga og á höfnina féll því verulegur kostnaður vegna lokunar svæða, girðinga, hliðstýringa og uppsetningar öryggisbúnaðar í samræmi við þessar reglur. Sérstaklega varð að gera miklar ráðstafanir í farmstöðvum skipafélaganna í Sundahöfn og eins við móttöku skemmtiferðaskipa. Þó að knappur tími væri til stefnu tókst þetta á tilsettum tíma og orð hafa fallið hjá þeim sem til þekkja að vel hafi verið að verki staðið hjá höfn og skipafélögunum við þessar aðgerðir.

Aðrar helstu framkvæmdir á vegum Reykjavíkurhafnar á árinu voru ýmis verkefni við þróun hafnarlands og aðstöðu, land- og gatnagerð í Gömlu höfninni og Sundahöfn.

Framkvæmdakostnaður Reykjavíkurhafnar á árinu 2004 flokkaður í meginflokka varð þessi:

Hafnarmannvirki:	518,3 millj. kr.
Hafnavernd:	197,5 millj. kr.
Landgerð og lóðir:	207,6 millj. kr.
Gatnagerð:	32,4 millj. kr.
Tæki og búnaður:	7,1 millj. kr.

Framkvæmdakostnaður ársins 2004 varð því alls kr 962,9 millj. kr.

### Sjóvarnargarðar.

*Akranes:* Þar var unnið að sjóvörnum á Breið, í Krókalóni og í Presthúsavör. Þessi verk voru boðin út í einu lagi. Um var að ræða um 5.500 m<sup>3</sup> af grjóti og kjarna. Alls bárust 5 tilboð í verkið. Samið var við lægstbjóðanda, Borgarvirki ehf., sem bauð 88,0% af kostnaðaráætlun hönnuða. Verkið hófst í desember og verður því væntanlega lokið í apríl 2005. Allur verktakakostnaður mun falla á árið 2005.

*Snæfellsbær/Hellissandur:* Unnið var að sjóvörn við Batahöllina á Hellissandi sem boðin var út ásamt sjóvörn við verbúða á Snoppuvegi. Verkið við Batahöllina fólst í því að byggja 75 m langan sjóvarnargarð sem í fóru um 1.900 m<sup>3</sup> af kjarna og grjóti. Stafnafell ehf. vann þetta verk samkvæmt samningi. Verkið hófst síðast í mars og lauk um miðjan júní. Samhliða þessari framkvæmd varð að laga til í grjótnámunni þar sem hún var full af vatni. Gerð sjóvarnar við verbúðir á Snoppuvegi var ekki lokið um áramót því óhjákvæmilegt reyndist aðfresta því vegna frárennslismála við verbúðirnar.

*Grundarfjarðarbær:* Samið var við Tígur ehf. um gerð sjóvarnar við Framnes og Torfabót. Byggður var 190 m langur garður í framhaldi af sjóvörninni sem komin var á Framnesi. Einnig átti að byggja sjóvörn við Grundargötu 94 en húseigendur þar höfnuðu framkvæmdinni. Sveitarstjórn óskaði þá eftir því að nýta fjárveitinguna í sjóvörn við Nýjubúð. Ekki var byrjað á því verki fyrir áramót.

*Búðardalur:* Vestan við frystihúsið var sjóvarnargarður lagfærður og endurbættur á 150 m kafla með því að endurraða grjóti og bæta við það. Gilbert Elísson verktaki sá um framkvæmdir sem fram fóru í mars og apríl.

*Vesturbyggð/Patreksfjörður:* Sjóvarnir voru gerðar á Oddanum, við gömlu vélsmiðjuna og að Björgum. Um var að ræða þrjú aðskilin verk, samtals um 3.600 m<sup>3</sup> af grjóti og kjarna, sem boðin voru út í einu lagi í júní 2004. Þrjú tilboð bárust í verkið. Samið var við lægstbjóðanda, KNH ehf., sem bauð 72,5% af kostnaðaráætlun hönnuða. Á árinu áféll kostnaður vegna vinnslu grjóts og flutnings þess en sjóvarnirnar verða gerðar í febrúar og mars 2005.

*Vesturbyggð/Bildudalur:* Þar var sjóvörn færð utan á fyrirstöðugarð sem gerður var í tengslum við framkvæmdir vegna hafnar fyrir kalkþörungaverksmiðju. Samið var við KNH ehf. um að tengja saman fyrirstöðugarð og sjóvörn. Verkið var unnið í lok ársins. Það tókst vel og er frágangur verktaka góður.

*Ísafjarðarbær/Flateyri:* Áfram var haldið gerð sjóvarnar við Ytribót á Flateyri og einnig var grjót sett innan á Eyrina í kverk við gömlu sjóvörnina. Samið var við Græði ehf. á Flateyri á grundvelli útboðs og verklýsingar frá 2003. Grjót var unnið í námu Ísafjarðarbæjar á Dagverðardal. Alls voru 1.590 m<sup>3</sup> af grjóti og kjarna unnir og raðað í sjóvarnir á Flateyri, 320 m<sup>3</sup> af grjóti voru settir á lager og um 300 m<sup>3</sup> af kjarna voru settir í fjöruna að innanverðu.

*Kaldraneshreppur, Hólmavík og Broddaneshreppur:* Boðin var út sameiginlega gerð sjóvarna á Drangnesi, Hólmavík og við Óspakseyri í Broddaneshreppi. Tilboð voru opnuð í október og samið við lægstbjóðanda, Víðimelsbræður ehf.

Vinna hófst á Drangnesi í byrjun nóvember og lauk í sama mánuði. Efni í sjóvörn var tekið í Kleifarnámu innan við Drangnes, alls um 530 m<sup>3</sup>. Gerð var 117 m löng sjóvörn við Grundargötur frá enda á sjóvörn sem komin var og austur fyrir iðnaðarhús sem standa ofan götunnar.

Á Hólmavík var gerð 85 m löng sjóvörn norðan á eyrinni frá enda sjóvarnar sem áður hafði verið gerð austan sláturhúss og að Rifshausnum. Efni í sjóvörnina, um 690 m<sup>3</sup>, var tekið úr námu við Víðidalsá rétt innan við Hólmavík. Vinnu á Hólmavík lauk í byrjun desember.

Til stóð að flytja tæki til Óspakseyrar og ljúka verki þar fyrir jól, en vegna hálfu á vegum reyndist það ekki hægt og var verkinu frestað fram yfir áramót.

*Húnaþing vestra:* Gerð var sjóvörn við Reykjatanga á 110 m kafla frá smíðahúsi suður fyrir íþróttahúsið og sundlaugina og sunnan á tanganum við byggðasafnið var sett 30 m löng bakkavörn. Samið var við Víðimelsbræður ehf. um verkið og var það framkvæmt í júlí. Grjót, um 450 m<sup>3</sup>, var sótt í námu við Hólabak í Sveinsstaðahreppi.

*Blönduósbær:* Lokið var sjóvörn á um 100 m kafla norðan Blöndu til móts við Ægisbraut. Víðimelsbræður ehf. unnu verkið samkvæmt verksamningi sem gerður var í framhaldi af útboði haustið 2003. Er nú komin samfelld sjóvörn norðan Blöndu frá ósnum að hafnarvoginni. Vegagerðin hefur annast grjótverni meðfram þjóðveginum frá hafnarvog að bryggju. Að auki var samið við Víðimelsbræður ehf. um að setja sjóvörn, um 2,5 m<sup>3</sup>, á 210 m kafla meðfram Blöndu að sunnanverðu upp á móts við lóð nr. 11 við Blöndubýggð. Grjót í sjóvörnina, samtals um 2.200 m<sup>3</sup>, var sótt í námu við Hólabak. Verkinu lauk í mars.

*Hafnasamlag Eyjafjarðar/Dalvík:* Við Árhól norðan Dalvíkur var gerð 42 m löng sjóvörn og fóru í hana um 540 m<sup>3</sup> af grjóti. Sunnan hafnar var haldið áfram með sjóvörnina og var alls lokið við um 4.500 m<sup>3</sup>. Grjót var tekið úr grjótnámu í Ólafsfjarðarmúla og einnig var nýtt grjót sem féll til við aðrar framkvæmdir verktakans. Áformað er að sjóvörn við Brimnes verði gerð 2005. Dalverk ehf. á Dalvík vann verkið.

*Vopnafjörður:* Suðurverk hf. sá um gerð 140 m langrar sjóvarnar í Framtíðarvík. Verkið var unnið í mars og apríl. Alls fóru um 3.700 m<sup>3</sup> af grjóti í verkið.

*Vestmannaeyjar:* Fjárveiting var til sjóvarna við Eiðið á árinu 2003 en var þá slegið á frest og svo var einnig nú.

*Sandgerðisbær:* Þar var unnið að sjóvörnum í Norðurkoti, við Þóroddsstaði og við Kirkjuból. Um þrjú aðskilin verk var að ræða sem boðin voru út sameiginlega í júní ásamt sjóvörn í Garðinum og styrkingu suðurgarðs í Sandgerðisbæ. Alls fóru um 3.550 m<sup>3</sup> af grjóti og kjarna í verkið og útvegaði verkkaupi grjótið úr Helguvík. Samið var við lægstbjóðanda, ÍAV ehf., sem bauð 80% af kostnaðaráætlun hönnuða. Verkið var unnið á tímabilinu ágúst til október. Það heppnaðist vel og er allur frágangur til fyrirmyndar.

Unnið var að sjóvörnum í Sandgerðisbæ sem voru hluti af verkefninu „Sjóvarnir á Reykjaneskaga“.

*Sveitarfélagið Garður:* Þar var unnið að sjóvörn á Útskálariði. Um var að ræða styrkingu og endurbætur á eldri sjóvörn. Alls fóru um 1.650 m<sup>3</sup> af grjóti og kjarna í verkið og útvegaði verkkaupi grjót úr Helguvík. Útboð fór fram ásamt útboði á gerð sjóvarna í Sandgerðisbæ og fimm tilboð bárust. Gerður var samningur við lægstbjóðanda, ÍAV hf., sem bauð 78,3% af kostnaðaráætlun hönnuða. Verkið var unnið í ágúst. Það tókst vel og er frágangur til fyrirmyndar.

Unnið var að sjóvörnum innan verkefnisins „Sjóvarnir á Reykjaneskaga“ sem var að hluta til í Garði og að hluta til í Sandgerðisbæ. Lengd sjóvarnar er um 500 m og grjót magn um 3.520 m<sup>3</sup>.

*Reykjanesbær:* Gerð var sjóvörn í Njarðvík í fjórum hlutum; í Ytri-Njarðvík við Bakkastíg – 330 m, 6.600 m<sup>3</sup> – við Skipaafgreiðslu Suðurnesja – 60 m, 1.500 m<sup>3</sup> – í Innri-Njarðvík við Seylubakka – 200 m, 3.000 m<sup>3</sup> – við Stapakot – 140 m, 4.000 m<sup>3</sup> og í Keflavík var gerð sjóvörn við Ægisgötu – 530 m, 19.000 m<sup>3</sup>. Grjót og kjarni í mannvirkin voru unnin í grjótnámu í Helguvík. Verkið var boðið út sem hluti af stærra verki sem var „Losun á klöpp í Helguvík og gerð sjóvarnargarða“. Samið var við Reykjaneshöfn um verkið og greitt fyrir það eftir framvindu þess.

*Vatnsleysustrandarhreppur:* Gerð var sjóvörn við Efri-Brunnastaði, um 230 m löng, grjótmagn 2.680 m<sup>3</sup> og Auðna á Vatnsleysuströnd, um 140 m löng, grjótmagn 3.520 m<sup>3</sup>. Verkin voru unnin sem hluti af verkefninu „Sjóvarnir á Reykjanesskaga“. Þetta verk var boðið út og tilboð opnuð þann 30. september 2003. Samið var við lægstbjóðanda, ABL tak ehf., sem bauð kr. 8.519.660 sem nam 67% af kostnaðaráætlun hönnuða. Verkið hófst í síðari hluta nóvember og fór lokaúttekt fram í mars 2004.

*Bessastaðahreppur:* Þar var fram haldið gerð sjóvarnar sem hófst árið 2003. Samið var við Borgarvirki hf. um verkið. Í sjóvörnina fóru alls um 2.300 m<sup>3</sup> af grjóti og kjarna. Verkið var unnið í janúar og febrúar 2004 og var vel af hendi leyst.

## Töflur.

**Tafla I. Kostnaður við hafnarframkvæmdir 2004 (fjárhæðir í millj. kr.)\***

Staður	Verkefni	Styrk- hlutfall	Heildar- kostn.	Kostn. án vsk.	Ríkis- hluti
<b>I. Innan grunnnets</b>					
Af óskiptu fé til					
öryggismála	Undirbúningur og úttektir	100%	2,2	2,2	2,2
	Grindavík, öryggisbúnaður	60%	1,9	1,5	0,9
	Grindavík, siglingamerki	75%	1,2	0,9	0,7
	Hafnasamlag Norðurlands, öryggisbúnaður	60%	2,4	1,9	1,2
	Skagaströnd, öryggisbúnaður	60%	0,6	0,5	0,3
	Austurbýggð, öryggisbúnaður	60%	1,7	1,4	0,8
	Þórshöfn, öryggisbúnaður	60%	0,2	0,2	0,1
Akranes	Stálþil á Aðalhafnargarði	60%	30,1	24,2	14,4
Snæfellsbær	Rif, Norðurþil, staurakista rifin, stálþilsbryggja við Norðurgarð	60%	30,7	24,7	15,0
	Rif, dýpkun við stálþilsbryggju Norðurgarði (4.800 m <sup>3</sup> ) og styrkt grjótvörn	75%	0,7	0,6	0,4
	Ólafsvík, dýpkun í 5 m milli Norðurtanga og trébryggju (7.300 m <sup>3</sup> )	75%	0,4	0,3	0,2
	Ólafsvík, endurbygging trébryggju	60%	37,1	29,8	17,9
	Stígar á flotbryggjur (Ólafsvík 19 stk., Rif 3 stk.)	60%	1,0	0,8	0,5
Grundarfjörður	Öldudempanði flái milli Stórubryggju og Litlubryggju	75%	6,2	5,0	3,7
Stykkishólmur	Dráttarbraut í Skipavík, uppgjör	60%	0,6	0,5	0,2
Vesturbýggð	Patreksfjörður, innsigling lagfærð, grjótvörn á enda Oddans	75%	0,1	0,1	0,1
Bolungarvík	Dýpkun hafnar og innsiglingar (5.5000 m <sup>3</sup> )	75%	52,7	42,3	31,8
Ísafjörður	Ísafjörður, endurbygging flotbryggju í Sundahöfn	60%	0,8	0,6	0,4
	Ísafjörður, endurbygging Ásgeirsbakka	60%	50,7	40,8	24,5
	Hafnsögubátur	75%	3,4	2,7	2,0
	Ísafjarðarhöfn, innsiglingarena, endurnýjun á innsiglingarbaujum (4 stk.)	75%	0,2	0,1	0,1
Skagaströnd	Upplýsingakerfi	75%	0,1	0,1	0,0
	Upptökubraut fyrir smábáta	60%	1,6	1,3	0,8
Siglufjörður	Óskarsbryggja, lenging	60%	0,6	0,5	0,3
	Smábátahöfn, viðlegubryggja við vesturkant (40 m)	60%	4,1	3,3	2,0

\* Styrkur ríkissjóðs reiknast af kostnaði án vsk.

Staður	Verkefni	Styrk- hlutfall	Heildar- kostn.	Kostn. án vsk.	Ríkis- hluti
	Dýpkun í smábátahöfn, gröbbun frá landi (um 800 m <sup>2</sup> )	75%	1,1	0,9	0,7
	Róaldsbryggja við Síldarminjasafn (göngubryggja 75 × 3 m)	60%	2,5	2,0	1,2
	Styrking á grjótvörn norðan við Brjót (um 120 m kafla)	75%	0,8	0,7	0,5
Hafnasamlag Eyjafjarðar	Ólafsfjörður, togarabryggja, 40 m stálþil, rif á trébryggju	60%	12,1	9,7	5,8
	Dalvík, timburbryggja Suðurgarði, endurbygging (65 m bryggju)	60%	0,1	0,1	0,0
	Dalvík, lenging smábátabryggju	60%	3,4	2,7	1,7
	Ólafsfjörður, loðnulöndunarkantur, endurbygging	60%	4,3	3,5	2,1
	Dalvík, lenging smábátabryggju, dýpkun	75%	1,7	1,3	1,0
Hafnasamlag Norðurlands	Akureyri, Fiskihöfn, Vesturbakki – stálþil þekja og lagnir	60%	0,5	0,4	0,2
	Akureyri, stálþil við Krossanes, II. áfangi (80 m)	60%	47,9	38,5	23,1
	Akureyri, Sverrisbryggja rifin og endurbyggð	60%	19,1	15,4	9,2
	Akureyri, dýpkun v. Sverrisbryggju	75%	4,3	3,5	2,6
Húsavík	Brimvarnargarður við Böku	75%	20,8	16,7	12,6
	Bökugarður stálþil	60%	115,9	93,1	55,9
	Dýpkun við Bökugarð og í bátahöfn	75%	49,1	39,5	29,6
Raufarhöfn	Dýpkun innsiglingar og siglingarmerki	75%	16,6	13,4	10,0
Þórshöfn	Hafskipabryggja, lenging lagnir og þekja	60%	0,1	0,1	0,0
	Dýpkuð innsigling og höfn	75%	3,8	3,0	2,3
	Stálþil (100 m dýpi 9 m, 40 m dýpi 6 m, 74 m dýpi 4 m)	60%	91,7	73,7	44,3
	Smábátaaðstaða, færa núverandi flotbryggju og ný eining (20 m)	60%	9,3	7,5	4,5
	Endurbygging löndunarbryggju, stálþil (70 m, dýpi 8 m, 6 m) og trébryggja	60%	20,9	16,8	10,1
Vopnafjörður	Stálþil, löndunarbryggja og lagnir	60%	1,4	1,2	0,7
	Brimvarnargarður, milli Miðhólma og Skiphólma (130.000 m <sup>3</sup> )	75%	31,2	25,1	18,8
	Dýpkun við vesturenda Löndunarbryggju, sprengt og grafið (2.000 m <sup>3</sup> )	75%	16,7	13,4	10,1
	Bryggjurif, rífa Lýsisbryggju	60%	0,9	0,7	0,4
	Tengibraut, Miðbryggja – Lýsisbryggja (u.þ.b. 1.800 m <sup>2</sup> klæðning, lýsing)	60%	6,1	4,9	2,9
Seyðisfjörður	Ferjulægi, stálþil (170 m, dýpi 10 m, lagnir og þekja 6.600 m <sup>2</sup> )	60%	0,8	0,6	0,3
	Sérbúnaður við ferjulægi, þjónustuhús, landgangur, bílabrú o.fl.	75%	1,7	1,4	1,1
Fjarðabyggð	Neskaupstaður, Dýpkun vegna stækkunar hafnar	75%	23,8	19,1	14,3
	Reyðarfjörður, Mjóeyrarhöfn (380 m, dýpi 14,3 m)	60%	257,0	206,4	123,8
	Eskifjörður, stálþil við bræðslu 80 m, dýpi 9 m, lagnir og þekja (2.400 m <sup>2</sup> )	60%	5,0	4,0	2,4
	Neskaupstaður, skjólgarður norðan hafnar, byggður í áföngum (alls um 157.000 m <sup>3</sup> )	75%	2,2	1,8	1,3
	Reyðarfjörður, Mjóeyrarhöfn dýpkun	75%	25,4	20,4	15,3
Austurbyggð	Endurbygging Bæjarbryggju, trébryggja (30 m, dýpi 7 m)	60%	19,7	15,8	9,5
Djúpivogur	Lengja viðlegukant stálþil, inn voginn	60%	5,6	4,5	2,7

Staður	Verkefni	Styrk- hlutfall	Heildar- kostn.	Kostn. án vsk.	Ríkis- hluti
Hornafjörður	Viðhaldsdýpkun	75%	25,7	20,7	15,5
	Grynnslin, stofndýpkun/viðhaldsdýpkun	75%	1,2	0,9	0,7
	Endurbygging Krosseyjarbakka	60%	68,6	55,1	33,1
Vestmannaeyjar	Friðarhöfn, norður- og austurkantur, endurbyggja stálþil	60%	49,5	39,8	23,9
	Dýpkun pyttis, snúningssvæðis og innsiglingar	75%	95,1	76,4	57,4
	Smábátaaðstaða, landstöplar, flotbyggja, lýsing og frágangur	60%	0,5	0,4	0,3
	Friðarhöfn, stálþil vesturkanti	60%	101,7	81,7	49,0
	Friðarhöfn, stálþil Ískantur/Suðurkantur	60%	7,9	6,4	2,9
Þorlákshöfn	Tunna á garðsenda Suðurvarargarðs	60%	1,0	0,8	0,5
	Austurgarður	75%	202,6	162,8	122,1
	Dýpkun innsiglingar	75%	11,4	9,2	6,9
Grindavík	Svíragarður, endurbygging	75%	0,8	0,7	0,5
	Dýpkun hafnar við Svíragarð	75%	114,9	92,3	69,2
Sandgerði	Suðurgarður, styrking	75%	26,6	21,4	16,0
Reykjanesbær	Njarðvík, grjótgarður styrktur og lengdur um 60 m Jöfnun	75%	17,0	13,6	10,1 -0,2
<b>Alls innan grunnnets</b>			<b>1.779,4</b>	<b>1.429,9</b>	<b>949,1</b>
			1.777,5	1.427,7	949,3
<b>II. Utan grunnnets</b>					
Borgarnes	Bryggjurif, fylling (u.þ.b. 3.200 m <sup>3</sup> ) við gömlu bryggjuna	60%	6,9	6,9	4,1
Snæfellsbær	Arnarstapi, breikkun þekju, skjólveggur og frágangur	60%	0,2	0,1	0,1
	Arnarstapi, lenging grjótgarðs	75%	1,0	0,8	0,6
	Arnarstapi, uppsátur fyrir smábáta endurbyggt	60%	0,8	0,6	0,4
	Arnarstapi, ljósamasturs- og vatnshús (2,5 × 5 m)	60%	4,4	3,5	2,1
Reykhólar	Innsiglingarljós á bryggju	60%	0,1	0,1	0,1
Vesturbýggð	Bíldudalur, kalkþörungahöfn	60%	48,3	38,8	23,3
Ísafjörður	Flateyri, endurbygging stálþils, þekja og lagnir	60%	0,8	0,7	0,4
Norðurfjörður	Flotbyggja	60%	4,2	3,4	2,0
Drangnes	Endurnýjun innsiglingarljósa	75%	0,2	0,2	0,1
Skagafjörður	Haganesvík, viðhaldsdýpkun	75%	0,9	0,7	0,6
	Hofsós, Norðurgarður styrking	75%	3,3	2,7	2,0
Hafnasamlag					
Eyjafjarðar	Árskógssandur, upptökubraut (5 × 20 m)	60%	0,7	0,6	0,4
Grímsey	Endurbygging á kervegg við fremri hluta aðalhafnargarðs (25 m)	60%	11,0	8,8	5,3
Hafnasamlag					
Norðurlands	Hjalteyri, viðhaldsdýpkun	75%	1,0	0,8	0,6
Húsavík	Flatey, viðhaldsdýpkun	75%	0,2	0,2	0,2
Bakkafjörður	Lenging löndunarbryggju, harðviðarbryggja	60%	0,9	0,7	0,4
Fjarðabýggð	Mjóifjörður, flotbyggja og frágangur	60%	0,1	0,1	0,1
Breiðdalsvík	Stálþil, þekja lagnir	60%	12,1	9,7	5,8
<b>Alls utan grunnnets</b>			<b>97,2</b>	<b>79,4</b>	<b>48,5</b>
<b>III. Ferjubryggjur</b>					
III. Ferjubryggjur	Vígur, ferjubryggja	100%	0,3	0,3	0,3
	Ögur, ferjubryggja	100%	0,1	0,1	0,1
<b>Alls ferjubryggjur</b>			<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>

Staður	Verkefni	Styrk- hlutfall	Heildar- kostn.	Kostn. án vsk.	Ríkis- hluti
IV. Lendingarbætur	Lendingarbætur, óskipt	100%	0,4	0,4	0,2
	Hesteyri í Jökulfjörðum	100%	0,3	0,3	0,3
	Grunnavík, lendingarbætur	100%	0,2	0,2	0,2
	Ingólfsfjörður við Ós	100%	1,0	1,0	1,0
	Gjögur, Karlshöfn	100%	0,4	0,4	0,4
	Gjögur, krani.	100%	0,3	0,3	0,3
	Villinganes, lendingarbætur	100%	0,5	0,5	0,5
	Lagarfljót, lendingarbætur	100%	1,0	1,0	1,0
<b>Alls lendingarbætur</b>			<b>4,1</b>	<b>4,1</b>	<b>3,9</b>
<b>Allar ríkisstyrktar hafnarframkvæmdir samtals</b>			<b>1.881,1</b>	<b>1.513,8</b>	<b>1.001,9</b>

**Tafla II. Kostnaður við sjóvarnir 2004 (fjárhæðir í millj. kr.).**

	Heildarkostnaður	Ríkishluti
Akranes	1,1	0,9
Snæfellsbær	9,3	8,1
Grundarfjörður	4,3	3,8
Dalabyggð	1,8	1,6
Vesturbyggð	7,3	6,4
Ísafjarðarbær	6,0	5,3
Drangsnes	2,1	1,9
Hólmavíkurbætur	2,1	1,8
Broddaneshreppur	0,4	0,3
Húnaþing vestra	2,2	1,9
Blönduós	7,0	6,1
Höfðahreppur	0,1	0,1
Dalvíkurbyggð	7,8	6,8
Grýtubakkahreppur	0,1	0,1
Vopnafjarðahreppur	5,3	4,7
Mýrdalshreppur	0,3	0,3
Ölfus	0,2	0,2
Reykjanesbær	6,0	6,0
Sandgerði	9,9	8,7
Gerðahreppur	6,9	6,0
Vatnsleysustrandarhreppur	5,4	4,7
Bessastaðahreppur	4,4	3,8
<b>Samtals millj. kr.</b>	<b>90,0</b>	<b>79,5</b>

Tafla III. Staða ríkissjóðs vegna hafnargerða 2004 (fjárhæðir í millj. kr.).

Höfn	Staða ríkissjóðs í árslok 2003		Ríkisluti framkvæmda	Fjárveiting	Staða ríkissjóðs í árslok 20034	
	Vantar	Ónotað	2004	2004	Vantar	Ónotað
Akranes		14,4	14,5	30,4		30,3
Borgarnes		3,5	4,1		0,6	
Snæfellsbær		15,2	37,2	34,2		12,2
Grundarfjörður		9,3	3,7	5,0		10,6
Stykkishólmur		8,1	0,2	8,8		16,7
Búðardalur		1,5	0,0			1,5
Reykholahöfn		0,5	0,1			0,4
Vesturbyggð		18,2	23,4	37,9		32,7
Tálknafjörður		0,2	0,0			0,2
Bolungarvík		43,6	31,8	22,9		34,8
Ísafjarðarbær		54,6	27,3	28,3		55,6
Súðavík	2,0		0,0		2,0	
Norðurfjörður	0,3	2,0	2,1	0,0	0,4	
Drangsnes		1,0	0,2			0,8
Hólmavík		2,6	0,0	0,7		3,3
Húnaþing vestra		0,1	0,0			0,1
Blönduós		0,9	0,0			0,9
Skagaströnd		0,2	0,8		0,6	
Skagafjörður	2,3		2,6	5,7		0,9
Siglufjörður		10,7	4,6	4,2		10,3
Hafnasamlag Eyjafjarðar		53,2	10,9	8,7		51,0
Grimsey	2,2		5,3	16,2		8,7
Hafnasamlag Norðurlands		18,5	35,8	41,2		23,9
Húsavík		87,8	98,2	41,1		30,8
Kópasker		2,1	0,0	0,3		2,4
Raufarhöfn		31,7	10,0			21,7
Þórshöfn		48,7	61,1	58,3		45,9
Bakkafjörður			0,4		0,4	
Vopnafjörður		35,7	32,9	26,2		29,0
Borgarfjörður eystri			0,0			0,0
Seyðisfjörður		22,4	1,4			21,0
Fjarðarbyggð		12,3	157,2	249,1		104,2
Austurbyggð		8,0	9,5		1,5	
Breiðdalsvík		6,6	5,8			0,8
Djúpivogur	0,8		2,7	24,3		20,8
Hornafjarðarbær		19,0	49,3	86,4		56,1
Vestmannaeyjar		117,0	133,3	124,7		108,4
Eyrbakki		1,0	0,0			1,0
Þorlákshöfn		83,4	129,4	47,8		1,8
Grindavík	67,5		69,4	189,1		52,2
Sandgerði		1,5	16,1	12,7	1,9	
Garður			0,0			0,0
Reykjaneshöfn	0,8		10,1	12,6		1,7
Óskipt		16,6	6,2	11,4		21,8
Lendingarbætur		3,9	3,9	3,9		3,9
Ferjubryggjur		5,2	0,4	6,6		11,4
<b>Samtals</b>	<b>75,9</b>	<b>761,2</b>	<b>1.001,9</b>	<b>1.138,7</b>	<b>7,4</b>	<b>829,6</b>

**Tafla IV. Fjárveitingar til hafnarframkvæmda 2004 (fjárhæðir í millj. kr.).**

Hafnir í grunnneti samgangna	949,1
Hafnir utan grunnnets samgangna	48,5
Lendingarbætur	3,9
Ferjubryggjur	6,6
<b>Samtals</b>	<b>1.008,1</b>

**Tafla V. Fjárveitingar til sjóvarna 2004.**

<b>Sjóvarnargarðar (fjárlagaliður 10-335)</b>	
Óskipt	5.000.000
Akraneskaupstaður	11.000.000
Snæfellsbær	7.100.000
Grundarfjörður	6.900.000
Vesturbyggð	10.600.000
Ísafjarðarbær	5.500.000
Kaldraneshreppur	1.600.000
Hólmavíkurhreppur	1.700.000
Broddaneshreppur	2.600.000
Húnaþing vestra	2.000.000
Dalvíkurbyggð	7.400.000
Grytubakkahreppur	900.000
Sandgerði	6.300.000
Gerðahreppur	3.200.000
Bessastaðahreppur	2.900.000
<b>Samtals</b>	<b>74.700.000</b>

**Tafla VI. Úthlutanir Hafnabótasjóðs 2004.**

<b>Styrkir</b>	
<b>Styrkir til nýframkvæmda</b>	
Snæfellsbær v/Arnarstapa	1.770.000
Vesturbyggð	9.475.500
Ísafjarðarbær v/Þingeyrar	750.000
Bolungarvík	4.575.000
Norðurfjörður	585.000
Hólmavík	180.000
Skagafjörður v/Hofsóss og Haganesv.	1.140.000
Hafnasamlag Eyjafjarðar v/Árskógssands	435.000
Grimsey	3.585.000
Húsavík	2.925.000
Kópasker	75.000
Þórshöfn	14.565.000
Vopnafjörður	5.445.000
Djúpivogur	5.460.000
<b>Styrkir alls</b>	<b>50.965.500</b>

**Lán**

Engin lán veitt á árinu