

157. Legislaturperiode 2025–2026.

Parlamentsdokument 463 — Ausgabe 322.

Regierungsvorschlag.

Vorschlag für eine parlamentarische EntschlieÙung

zum Verkehrsplan für die Jahre 2026–2040, zusammen mit einem Fünfjahresplan Aktionsplan für die Jahre 2026–2030.

Vom Infrastrukturminister.

Das Althingi beschließt, dass die Arbeiten an Verkehrsfragen bis 2040 in Übereinstimmung mit dieser Plan beinhaltet:

- a. Verkehrspolitik und die wichtigsten zu erreichenden Ziele,
- b. Definition eines grundlegenden Verkehrsnetzes, das das gesamte Land abdecken und dazu bestimmt ist, einen einfachen und sicheren Transport für die Bürger gewährleisten
- c. ein Plan zur Mittelbeschaffung für den Transport,
- d. Ein Überblick über die Ausgaben für alle wichtigen Aspekte des Betriebs der Verkehrsbehörden sowie für Instandhaltung, Sicherheit und neue Projekte in den Bereichen Luftfahrt, Schifffahrt und Straßenbau. Dieser Plan basiert auf einer umfassenden integrierten Politik für Verkehr, Regionalentwicklung, Telekommunikation und Kommunalangelegenheiten und ist Bestandteil dieser. Er wird in Übereinstimmung mit den vom Althingi und der Regierung genehmigten Plänen erstellt.

I. VISION UND HAUPTZIELE

Island wird mit einer soliden und sicheren Verkehrsinfrastruktur, starken Kommunalverwaltungen, gesteigerter Wertschöpfung und fortschrittlichen Dienstleistungen eine Vorreiterrolle einnehmen. Technologie wird die Siedlungen des Landes und Islands im Einklang mit der Umwelt mit der Außenwelt verbinden.

Die Hauptziele der Pläne des Infrastrukturministeriums:

Die Infrastruktur erfüllt die Bedürfnisse der Gesellschaft.

Im ganzen Land werden nachhaltige Siedlungen und Gemeinden entstehen.

II. Ziele, Schwerpunkt und Maßnahmen

Die strategische Planung des Verkehrskonzepts basiert auf dem Ziel, einen einfachen, sicheren, wirtschaftlichen und umweltverträglichen Verkehr zu gewährleisten und gleichzeitig zu einer positiven regionalen Entwicklung beizutragen. Zentrale Themen im Verkehrsbereich Islands in den kommenden Jahren werden sein:

1. Minimale Unfallrate im Transportwesen.
2. Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur.
3. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.
4. Reduzierung von Schotterstraßen.
5. Wintervorbereitungen und vorübergehende Straßensperrungen.
6. Binnentransport von Schwerlastgütern und Wachstumspläne für den Exportsektor.
7. Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor.
8. Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an den Klimawandel.
9. Verringerung der lokalen Umwelt- und Gesundheitsbelastungen durch den Verkehr.

10. Stärkung des öffentlichen Verkehrs im ganzen Land.

11. Veränderte Reisegewohnheiten. 12. Die

Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im öffentlichen Nahverkehr. 13.

Unterschiedliche Herausforderungen für die Geschlechter im öffentlichen

Nahverkehr. 14. Die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen im öffentlichen Nahverkehr.

15. Innovation und technologische Entwicklung im Transportwesen.

16. Wertschöpfung durch Infrastrukturentwicklung.

17. Mobilfunknetzanschluss auf Autobahnen.

Die Ziele, Schwerpunkte und Maßnahmen zielen darauf ab, diesen Herausforderungen zu begegnen und so zu Verbesserungen bei den Verkehrsproblemen des Landes beizutragen.

1. Ziele für einen sicheren Transport.

Es müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Zahl der Verkehrsunfälle zu senken und die Folgen der auftretenden Unfälle zu minimieren. Gesetze und Verordnungen müssen mit der Entwicklung des Verkehrswesens Schritt halten, und die Infrastruktur muss sicher und in gutem Zustand sein.

Schwerpunkt:

a. Die Arbeiten werden gemäß koordinierten Sicherheitsplänen für alle Verkehrssektoren durchgeführt, und es werden Fünfjahres-Sicherheitsaktionspläne mit messbaren Zielen und Leistungsindikatoren erstellt.

b. Island wird zu den fünf europäischen Ländern mit den wenigsten Verkehrstoten und Schwerverletzten pro 100.000 Einwohner gehören. Die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten wird im Allgemeinen um mindestens 5 % pro Jahr sinken.

c. Island wird, bezogen auf Flugzeit und Anzahl der Flugbewegungen, zu den fünf europäischen Ländern mit den wenigsten Flugunfällen gehören. Flugunfälle und schwere Zwischenfälle im Linien- und Charterflugverkehr werden im Allgemeinen um mindestens 3 % pro Jahr zurückgehen.

d. Es werden weiterhin Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit isländischer Schiffe, Besatzungen und Passagiere zu gewährleisten, damit niemand ums Leben kommt. Seeunfälle. Unfälle mit Seeleuten werden jährlich um mindestens 5 % zurückgehen.

e. Unfälle, Zwischenfälle und sicherheitsrelevante Ereignisse in der Luftfahrt, Navigation und im Straßenverkehr werden erfasst und analysiert. Die gewonnenen Informationen dienen der Entwicklung von Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit. Es werden Möglichkeiten zur Harmonisierung der Erfassung von Verkehrsunfällen geprüft.

f. Auf den verkehrsreichsten Straßen des Landes werden die Fahrspuren getrennt.

g. Es werden systematisch Maßnahmen ergriffen, um die Trennung von Fußgängern und Radfahrern in den Wegenetzen zu verbessern, sowie die Trennung dieser Verkehrsmittel vom Autoverkehr.

h. Die Anzahl der einspurigen Brücken auf der Ringstraße und anderen stark befahrenen Straßen wird reduziert.

i. Ziel sollte es sein, sicherzustellen, dass die Investitionen in die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur dem Bedarf entsprechen, sodass Qualität und Die Sicherheit der Infrastruktur wird aufrechterhalten.

j. An Stellen, an denen es häufig zu Unfällen gekommen ist, werden Verbesserungen vorgenommen und die Straßenverhältnisse werden verbessert, um das Risiko schwerer Unfälle zu verringern.

k. Der Bedarf der Fluggesellschaften an alternativen Flughäfen in Island wird in Reykjavik, Akureyri und Egilsstaðir.

l. Es sollten regelmäßig Messungen zu Faktoren durchgeführt werden, die mit der Verkehrssicherheit zusammenhängen, darunter Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahren unter Alkoholeinfluss oder Drogeneinfluss, Verwendung von Sicherheitsgurten, Verwendung von Smartphones und der Zustand der Bremsen bei schweren Fahrzeugen.

m. Die Verkehrserziehung und -prävention sollte fortgesetzt werden, wobei der Schwerpunkt auf jenen Aspekten liegen sollte, die laut Unfallstatistik Beachtung verdienen. Verkehrserziehung und -prävention sollten das Reiseverhalten berücksichtigen und Kinder und Jugendliche ansprechen.

- n. Es müssen Anstrengungen unternommen werden, um die Sicherheit im Straßenverkehr für kleine Fahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen, beispielsweise durch den fortgesetzten Bau von Fußwegen.
- o. Auf allen Fernstraßen und wichtigen Verbindungsstraßen im Tiefland ist ein zuverlässiger Mobilfunknetzdienst verfügbar, und die Entwicklung der Mobilfunknetze unterstützt die technologische Entwicklung im Transportwesen.
- p. Die Entwicklung von Mobilfunknetzen und anderer Telekommunikationsinfrastruktur wird mit Neubauprojekten integriert und Die Instandhaltung der Autobahnen so weit wie möglich.
- q. Es werden Anstrengungen unternommen, um sicherzustellen, dass Island alle Sicherheitsbewertungen internationaler Organisationen in der Region besteht, lass uns gehen.
- r. Auf neue Sicherheitsherausforderungen reagieren, die sich aus neuen Technologien ergeben.
- s. Die kritische Verkehrsinfrastruktur wird gestärkt, um auf auftretende Notfälle reagieren zu können. kann auf unerwartete Naturereignisse oder Bedrohungen von außen zurückzuführen sein.

2. Ziele für einen einfachen Transport.

Der Transport wird zuverlässig sein, die Transportwege werden zugänglich sein und die Reisezeiten werden gleichmäßig und vorhersehbar sein. Gleichzeitig wird die Mobilität von Personen und Gütern durch die Verkürzung der Reisezeiten und die Erhöhung der Anzahl bevorzugter Verkehrsmittel gesteigert.

Schwerpunkt:

- a. Es werden weitere Maßnahmen ergriffen, um die Entwicklung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsnetzes, der City Line und anderer Verkehrsinfrastrukturen auf der Grundlage der Verkehrscharta der Hauptstadtregion fortzusetzen.
- b. Es müssen Anstrengungen unternommen werden, um das Gewicht der verschiedenen Verkehrsträger in städtischen Gebieten auszugleichen, mit dem Ziel, die Verkehrseffizienz zu fördern, veränderte Reisegewohnheiten.
- c. Die Straßendienstleistungen werden unter Berücksichtigung von Verkehr und Sicherheit priorisiert. Die Organisation der Dienstleistungen wird, soweit möglich, auch die Bedürfnisse der jeweiligen Regionen, Unternehmen und Bürger berücksichtigen.
- d. Die Integration von Streckennetzen, der Ausbau von Umsteigepunkten und öffentlichen Verkehrsdiensten in der Luft, auf See und an Land werden gefördert. Es werden Anstrengungen unternommen, um einen bestmöglichen Zugang zum öffentlichen Nahverkehr an den Flughafenterminals zu gewährleisten, insbesondere an den Flughäfen Keflavik, Reykjavik, Akureyrar und Egilsstaðir.
- e. Es müssen Anstrengungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass jeder den bestmöglichen Zugang zum Verkehrssystem hat.
- f. Die Einreisepunkte ins Land werden klar definiert und gestärkt.
- g. Der Flughafen Keflavik wird weiterhin ein leistungsstarker internationaler Flughafen mit Anschlussflügen bleiben, der sich mit den besten Flughäfen im Ausland messen kann und den Anforderungen internationaler Flüge und Anschlussflüge gerecht wird. Es werden Anstrengungen unternommen, um sicherzustellen, dass Island ein wettbewerbsfähiges Drehkreuz für Anschlussflüge bleibt.
- h. Land- und Seewege werden festgelegt. Bei Straßen wird besonderer Wert auf ausreichende Tragfähigkeit, Breite und einen festen Fahrbahnbelag gelegt. Die Sicherheit der Fernstraßen wird umfassend bewertet. i. Die Dienstleistungen im Kernnetz werden verbessert, unter anderem durch den Einsatz technologischer Lösungen. Die Verkehrsbehörden werden die technologischen Entwicklungen und die Implementierung technologischer Lösungen in Vergleichsländern beobachten, sich an deren Ausarbeitung beteiligen und deren Einführung fördern, sobald sie wirtschaftlich sind.

3. Ziel für einen effizienten Transport.

Der Transport wird für die Nutzer so kosteneffektiv wie möglich sein, Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden zur makroökonomischen Rentabilität beitragen und der Transport wird die wirtschaftliche Entwicklung und den Wohlstand der Nation unterstützen.

Schwerpunkt:

- a. Das Verkehrssystem sollte als Ganzes betrachtet werden. Neue Infrastrukturprojekte sollten auf Grundlage fachlicher Analysen geplant und priorisiert werden. Bei der Entwicklung und dem Betrieb des Verkehrssystems sollten die kosteneffektivsten Lösungen angestrebt werden.

- b. Bei der Berechnung der Staatseinnahmen aus dem Verkehr sollten Erwägungen der gerechten Belastung und Verteilung berücksichtigt werden.
sowie die Sicherstellung der Finanzierung des Verkehrssystems.
- c. Definierte, wirtschaftlich rentable, beschleunigte Verkehrsprojekte werden auf der Grundlage diversifizierter Finanzierung und in
Zusammenarbeit mit privaten Partnern durchgeführt.
- d. Der Bau des Sunda Highways sollte beginnen und das Projekt durch die Erhebung von Mautgebühren finanziert werden.
- e. Starke Forschungsaktivitäten im Verkehrswesen werden gefördert. Besonderer Schwerpunkt wird auf Forschung gelegt.
die sich mit zentralen Fragen des Transportwesens befasst.
- f. Mindestens alle drei Jahre wird eine Umfrage zum Reiseverhalten im ganzen Land durchgeführt.
- g. Der Zugang zu Daten und Informationen von öffentlichen und privaten Stellen, die zu einem verbesserten Verkehrswesen beitragen
können, wird erweitert.

4. Ziele für einen umweltverträglichen Verkehr.

Die unerwünschten Umweltauswirkungen des Verkehrs werden reduziert. Das Verkehrssystem wird dann
Vorbereitet auf natürliche Veränderungen infolge des Klimawandels. Fokus:

- a. Die Arbeiten werden im Einklang mit den Zielen des isländischen Klimaschutzplans durchgeführt.
- b. Die Energiewende im Verkehrssektor des Landes, einschließlich des Schwerlastverkehrs, weiterhin unterstützen.
Öffentliche Verkehrsmittel zu Lande, in der Luft und auf See, Fähren, Häfen und im Luftverkehr sowie ein dichtes Netz von
Ladestationen zur Unterstützung des Energieaustauschs in ländlichen Gebieten und im Tourismus.
- c. Beschleunigung der effizienten Energiewende im öffentlichen Verkehr durch Entwicklung
Ladeinfrastruktur im ganzen Land.
- d. Es werden Anstrengungen unternommen, den CO₂-Fußabdruck des Tiefbaus im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu minimieren.
- e. Bei Betrieb, Planung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sind Prognosen über natürliche Veränderungen infolge des
Klimawandels zu berücksichtigen. Bekannte Informationen über Naturgefahren sind zu berücksichtigen.
- f. An Stellen im Verkehrssystem, die empfindlich auf bestimmte Faktoren reagieren, werden regelmäßige Messungen und Überwachungen durchgeführt.
sind vom Klimawandel betroffen.
- g. Es muss darauf geachtet werden, dass die an der Planung, dem Bau oder der Erbringung von Dienstleistungen für
Verkehrsinfrastruktur beteiligten Institutionen und Parteien im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels konsultiert und
die Maßnahmen koordiniert werden.
- h. Es werden weiterhin in Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden und im Rahmen eines Luftreinhalteplans Wege zur Verbesserung
der lokalen Luftqualität und des Lärms auf städtischen Autobahnen gesucht.
- i. Bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur wird die Umgebung berücksichtigt und gefördert
um Umweltunfälle zu reduzieren und deren Auswirkungen zu minimieren.
- j. Es sollten Anstrengungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass die Hauptstraßen im isländischen Hochland weiterhin
ihre wichtige Rolle, beispielsweise im Tourismus, erfüllen können. Entwicklung und Betrieb sollten die unmittelbare Umgebung
und den Naturschutz berücksichtigen.
- k. Es werden energische Anstrengungen unternommen, um sich auf internationaler Ebene für Verkehrsfragen einzusetzen.

5. Ziele für eine positive regionale Entwicklung.

Der Verkehr trägt landesweit zu einer hohen Lebensqualität bei und schafft Chancengleichheit unabhängig von Geschlecht,
Wohnort und sozialen Verhältnissen. Er stärkt die Bereiche Arbeit, Dienstleistung und Schulbesuch und fördert die Wahlfreiheit des
Wohnorts.

- a. Die systematische Arbeit an der Verlegung eines permanenten Straßenbelags auf den Verbindungsstraßen, der die wirtschaftliche und
ländliche Entwicklung unterstützt und den Schülertransport in Gebieten erleichtert, die derzeit über Schotterstraßen verfügen, wird fortgesetzt.
Bei der Priorisierung des Ausbaus von Verbindungsstraßen sind Sicherheitsaspekte und Zugänglichkeit zu berücksichtigen.

- zu Mobilfunknetzen, Verkehrsstaus, Straßenverhältnissen, Schulbusrouten, Arbeitswegen, Tourismusdienstleistungen und Anfragen der lokalen Regierung.
- b. Bewohner ländlicher Gebiete haben die Möglichkeit, die Hauptstadtregion in etwa 3,5 Stunden integrierter Reisezeit mit dem Auto, öffentlichen Bus, der Fähre und/oder dem Flugzeug zu erreichen.
- c. In Zusammenarbeit zwischen dem Staat und den Kommunen wird der öffentliche Nahverkehr in ländlichen Gebieten, wo die Voraussetzungen dafür gegeben sind, gestärkt. Insbesondere der Verkehr in Pendlergebieten wird verbessert. Es werden Möglichkeiten gesucht, die Reisezeit zu verkürzen und die Sicherheit zu gewährleisten. Bei der Planung des Angebots werden die Bürger aktiv einbezogen.
- d. Die Betriebssicherheit des Flughafens Reykjavik wird gewährleistet sein, solange keine andere gleichwertige oder bessere Alternative zur Verfügung steht.
- e. Es wird sichergestellt, dass Kinder und Jugendliche bei der Gestaltung der Verkehrspolitik mitbestimmen können, wobei der Schwerpunkt auf in gewisser Weise.
- f. Es muss sichergestellt werden, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu den sie betreffenden Themen haben.
- g. Bei der Entwicklung von Reitwegen wird der Entwicklung von Hauptrouten im Reitwegenetz Vorrang eingeräumt. Besonderes Augenmerk wird jedoch auf die Schaffung von Reitwegen entlang der befestigten Straßen gelegt, wo dies noch nicht der Fall ist.
- h. Es muss berücksichtigt werden, dass neue und/oder veränderte Verkehrsbedürfnisse, die sich aus dem Zusammenschluss von Gemeinden ergeben können, erfüllt werden, sei es im Hinblick auf Bauvorhaben, Dienstleistungen oder den öffentlichen Nahverkehr.

Aktionsplan 2026–2030.

Die folgenden Projekte werden gemäß den festgelegten Prioritäten des Verkehrsplans bearbeitet.

1. Ziele der Verkehrssicherheit.

1.1. Verwendung von Windschutzstreifen und Schneefangvorrichtungen zur Reduzierung von Wind und Schneeverwehungen.

Die Möglichkeiten des Einsatzes von Windschutzstreifen entlang von Autobahnen zur Reduzierung von Wind und Schneefall sowie von Schneefanggittern zur Verringerung der Schneemenge werden analysiert. Die bisherigen Forschungsergebnisse werden zusammengefasst und Handlungsvorschläge formuliert. Verantwortlich: Isländische Straßenverwaltung.

1.2. Rastplätze und Raststätten an Autobahnen.

Es wird eine Überprüfung der Rastplätze entlang der Nationalstraßen durchgeführt. Besonderes Augenmerk wird dabei auf den Betrieb und die Instandhaltung gelegt. ihren Wartungsbedarf und die Aufteilung der Verantwortlichkeiten.

Der Bedarf an Rastplätzen wird im Hinblick auf die Vorschriften zu Fahrzeiten und Ruhezeiten ermittelt.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung.

1.3. Sicherheit in Fährhäfen.

Es sollte ein Plan für die Sicherheitsvorkehrungen an Fährterminals und Passagiereinrichtungen ausgearbeitet werden. Der Plan sollte Internationale Sicherheitsstandards werden berücksichtigt, und es wird darauf geachtet, die Sicherheit von Passagieren, Besatzung und Hafeneinrichtungen gleichermaßen zu gewährleisten. Besonderer Wert wird darauf gelegt, dass die Passagiereinrichtungen sowohl sicher als auch barrierefrei sind.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung.

1.4. Durchschnittsgeschwindigkeitskontrolle auf Autobahnen.

Die Anzahl der Straßenabschnitte mit Durchschnittsgeschwindigkeitsüberwachungsanlagen wird erhöht. Ältere Anlagen im Héðinsfjörður-Tunnel und im Bolungarvík-Tunnel werden durch solche Anlagen ersetzt. Darüber hinaus wird Folgendes geprüft:

Installation von Durchschnittsgeschwindigkeitsüberwachungsanlagen auf Abschnitten der Ringstraße und anderen Hauptstraßen, auf denen überhöhte Geschwindigkeit ein Faktor bei schweren Verkehrsunfällen war.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung.

1.5. Umfassende Bewertung der Sicherheit des Fernstraßennetzes.

Die Ergebnisse der laufenden umfassenden Sicherheitsbewertung des Fernstraßennetzes dienen als Grundlage für die Priorisierung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Bewertung umfasst die einheitliche Beurteilung und Klassifizierung von Fernstraßenabschnitten und basiert sowohl auf der Unfallstatistik (Anzahl der Unfälle im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen) als auch auf der durch die Straßenplanung bedingten Sicherheit.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung.

1.6. Überwachung des Schwerlastverkehrs.

Es werden Möglichkeiten zur Verbesserung der Überwachung von Schwerlastverkehr auf Autobahnen ermittelt. Die bestehende Arbeitsteilung und die geltenden Vorschriften werden überprüft, um diese zu vereinfachen und die Einhaltung der bestehenden Regeln besser zu gewährleisten und so den Wert der Infrastruktur zu schützen.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur und Isländische Straßenverwaltung.

1.7. Umfassende Kartierung der Mobilfunknetzverbindungen auf Haupt- und Verbindungsstraßen.

In Zusammenarbeit mit Sýrkýsfarskipti ehf. wird ein Umsetzungsplan erstellt, der Verkehrsaufkommen, Unfallraten und den Zustand der Zufahrtsstraßen berücksichtigt. Möglichkeiten zur kosteneffizienten Integration und Kofinanzierung mit anderen Infrastrukturprojekten, wie beispielsweise der Verlegung von Glasfaser- und Stromkabeln, werden ermittelt und genutzt. Verfahren für die sichere und kosteneffiziente Integration von Projekten im Bereich Verkehr und Telekommunikation werden definiert.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur und Isländische Straßenverwaltung.

1.8. Bewertung der maritimen Sicherheit.

Vor der Küste Islands wird eine umfassende Bewertung der maritimen Sicherheit durchgeführt. Diese Bewertung umfasst Seewege, Hafenanlagen, Schifffahrtsmarkierungen, Navigationshilfen, Telekommunikation, Rettungs- und Notfallsysteme sowie den Zustand und die Instandhaltung von Schifffahrtsmarkierungen und Leuchttürmen. Ziel ist es, Risikofaktoren zu identifizieren, Korrekturmaßnahmen zu priorisieren und die Koordination zwischen den an der maritimen Sicherheit beteiligten Behörden zu stärken.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur und Isländische Straßenverwaltung.

1.9. Plan für die Entwicklung von Radwegen außerhalb städtischer Gebiete.

Es wird ein Plan für die Entwicklung von Radwegen außerhalb städtischer Gebiete erarbeitet. Anschließend werden verschiedene Möglichkeiten geprüft, um die Verantwortung und Umsetzung für die Entwicklung von Wegen außerhalb städtischer Gebiete festzulegen.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung und das Infrastrukturministerium.

2. Ziele für einen einfachen Transport.

2.1. Finanzierung größerer Verkehrsinfrastrukturprojekte – Infrastrukturgesellschaft.

Für die Entwicklung und Finanzierung größerer Verkehrsinfrastrukturprojekte wird eine Aktiengesellschaft, ein Infrastrukturunternehmen, gegründet. Die Arbeiten erfolgen auf Grundlage einer entsprechenden Vereinbarung zwischen dem Infrastrukturministerium, dem Büro des Premierministers und dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur.

2.2. Hafenpolitik.

Der Status und die Entwicklung der Hafenangelegenheiten werden analysiert. Es wird eine Hafenpolitik formuliert, die unter anderem die Wechselwirkungen der Häfen mit anderen Verkehrsträgern berücksichtigt. Die Politik wird alle Häfen des Landes umfassen, sowohl die nachhaltig betriebenen als auch die staatlich subventionierten.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur und Isländische Straßenverwaltung.

2.3. Verbesselter Zugang für Menschen mit Behinderungen zu öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Siedlungen.

Es wird ein Entwicklungsplan erarbeitet, um den Zugang für Menschen mit Behinderungen zum öffentlichen Nah- und Fernverkehr zwischen den Ortschaften zu verbessern. Dabei werden die Ergebnisse des ÖBÍ-Berichts über den Zustand der Wartebereiche sowie die Ergebnisse des Berichts einer Arbeitsgruppe zur Situation von Menschen mit Behinderungen im öffentlichen Nahverkehr berücksichtigt.

Verantwortlich: Die Isländische Straßenverwaltung und Isavia.

2.4. Zugänglichkeitsprobleme beim Energieaustausch.

Die Gestaltungsrichtlinien für Ladestationen für Fahrzeuge werden unter Berücksichtigung der vollständigen Barrierefreiheit gemäß den Empfehlungen im Bericht der Arbeitsgruppe über die Situation von Menschen mit Behinderungen im öffentlichen Verkehr formuliert.

um.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung.

2.5. Machbarkeitsstudie zum Bau einer Straßenverbindung zwischen Álfanes und Skerjafjörður.

Die Machbarkeit einer Straßenverbindung für Fahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger zwischen Álfanes und Skerjafjörður wird geprüft. Mögliche Umsetzungen und deren Wirtschaftlichkeit werden bewertet. Kostenschätzungen für Studien sowie weitere Vorbereitungen für mögliche Projekte werden erstellt.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung.

2.6. Technologische Entwicklungen im Transportwesen.

Es wird ein Verfahren zur Überwachung und Implementierung technologischer Lösungen entwickelt, mit dem Ziel, sicherzustellen, dass sie nützlich zur Förderung von Fortschritt und Sicherheit im Transportwesen.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur.

2.7. Integration der Zahlungsmethoden zwischen ländlichen Oberleitungsbussen und Stadtbussen.

Es soll ein Plan zur Integration der Zahlungsmethoden im ländlichen und öffentlichen Verkehr erarbeitet werden.

Verkehr innerhalb des Hauptstadtgebiets.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur und Isländische Straßenverwaltung.

3. Ziel für einen effizienten Transport.

3.1. Wirtschaftliche Machbarkeit der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur.

Die im Rahmen der Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur angewandten Planungsstandards werden hinsichtlich ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses überprüft. Beschaffungs- und Ausschreibungsmöglichkeiten werden ermittelt und gegebenenfalls Ausschreibungspläne erstellt.

Zuständigkeit: Isländische

Straßenverwaltung.

3.2. Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt.

Die Vorteile, die sich aus der Einbeziehung der Ausbildung in Luftfahrt und luftfahrtbezogenen Themen in die öffentliche Bildung ergeben offene Bildungssysteme und die Förderung von Forschung und Lehre in der Universitätsgemeinschaft.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur.

3.3. Wettbewerbsfähigkeit des Versands.

Es werden Möglichkeiten zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schiffsverkehrs von und nach dem Land geprüft, darunter finanzielle Anreize, Ausbildung in schiffahrtsbezogenen Bereichen und die mögliche Stärkung eines internationalen Schiffsregisters.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur

3.4. Kostengünstige Methoden zum Verlegen von Betonfahrbahnen auf Flughäfen.

Es wurden Möglichkeiten für kostengünstige Verfahren zur Herstellung von Verbunddeckschichten auf Flughäfen identifiziert. Isavia Domestic Airports ehf. beteiligt sich an einem Kooperationsprojekt mit der isländischen Straßenverwaltung, um den Einsatz von Verkleidungen und/oder teergebundener Kies für Oberflächen sowohl auf Autobahnen als auch auf planmäßigen Flughäfen zu untersuchen.

Verantwortlich: Isavia und die isländische Straßenverwaltung.

3.5. Verbesserungen bei der Verkehrsmessung.

Es werden Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsmessungen untersucht, beispielsweise durch die Anbindung von Video Fahrzeugzulassungsanalyse.

Verantwortlich: Isländische Straßenverwaltung und Isländische Transportbehörde.

3.6. Planungsreformen.

Es werden Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsplanung erarbeitet. Neue Verfahren für das Projektmanagement werden eingeführt und neue Verfahren zur Erstellung von Kostenschätzungen angewendet.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur und Isländische Straßenverwaltung.

3.7. Ferngesteuerte Flughäfen.

Es wird eine Bedarfsanalyse durchgeführt und eine Strategie für ferngesteuerte Flughäfen im Inlandsflughafensystem entwickelt. Der Standort eines Zentrums, das die Flugsicherungsdienste an den planmäßigen Flughäfen des Landes zentral steuern könnte, wird geprüft. Verantwortlich: Isavia.

3.8. Effizienterer Betrieb des öffentlichen Verkehrs im Hauptstadtgebiet für die Zukunft.

Die Machbarkeit eines ÖPNV-Knotenpunkts im Hauptstadtgebiet wird geprüft. Dieser Knotenpunkt würde der Beladung und Wartung von Oberleitungsbussen dienen, die im Hauptstadtgebiet sowie in und aus dem Hauptstadtgebiet verkehren. Anschließend werden die Optionen für den Bau eines solchen Knotenpunkts und die mögliche Beteiligung öffentlicher und privater Akteure an diesem Projekt bewertet.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur.

4. Ziele für einen umweltverträglichen Verkehr.

4.1. Wahl des Verkehrsmittels.

Es wird analysiert, welche Faktoren die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen, unter anderem Alter, Geschlecht, Einkommen und Wohnort. Auf Grundlage dieser Analyse werden Vorschläge formuliert, die zu einem höheren Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel beitragen können.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur.

4.2. Kartierung des Verkehrssystems im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels auf seine Struktur, Instandhaltung und seinen Betrieb.

Das Verkehrssystem wird hinsichtlich der Auswirkungen des Klimawandels auf seine Struktur, Instandhaltung und seinen Betrieb kartiert. Besonders anfällig für die Folgen des Klimawandels werden Orte und Bauwerke im Verkehrssystem erfasst. Verantwortlich: Isländische Straßenverwaltung und Isavia.

4.3. Verbesserte Hochwasserschutz- und Überwachungs- und Warnsysteme für die Verkehrsinfrastruktur aufgrund der Auswirkungen des Klimawandels.

Der Bedarf an verbessertem Hochwasserschutz sowie an Überwachungs- und Warnsystemen und an Vorhersagen von Wellenhöhe und -belastung wird ermittelt. Es wird eine Datenbank über Infrastrukturschäden durch wetterbedingte Ereignisse eingerichtet.

Verantwortlich: Isländische Straßenverwaltung und Isavia.

4.4. Stärkung des öffentlichen Verkehrs zwischen dem Hauptstadtgebiet und dem Flughafen Keflavík.

Auf Grundlage des Berichts einer Arbeitsgruppe zum öffentlichen Nahverkehr zwischen dem Hauptstadtgebiet und dem Flughafen Keflavík werden Möglichkeiten zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs zwischen dem Hauptstadtgebiet und dem Flughafen Keflavík geprüft und Maßnahmen ergriffen. Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur, Straßenverwaltung und Isavia.

4.5. Unterstützung der Energiewende im Schwerlastverkehr und im öffentlichen Verkehr.

Es wird ein Plan für den Ausbau des Ladenetzes für schwere Nutzfahrzeuge und den öffentlichen Nahverkehr im ganzen Land erarbeitet. Der Plan wird wichtige Verkehrswege und das Streckennetz des öffentlichen Nahverkehrs berücksichtigen.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung.

4.6. Umweltauswirkungen von Flughäfen.

Es werden verschiedene Projekte durchgeführt, um die Umweltauswirkungen von Flughäfen besser zu analysieren und zu reduzieren. Akustische Messungen werden an Flughäfen durchgeführt und die Auswirkungen auf nahegelegene Siedlungen bewertet.

Es werden Möglichkeiten zur Reduzierung des Treibstoffverbrauchs an und um Flughäfen analysiert. Der Energieaustausch von Flugzeugen, Fahrzeugen und Ausrüstung an Flughäfen wird betrachtet. Auch der Transport zu und von Flughäfen wird untersucht. Anschließend wird der Stand der Stromversorgung an Flughäfen und Landeplätzen analysiert, um den Bedarf von Elektroflugzeugen zu decken.

Verantwortlich: Isavia.

4.7. Bewertung des CO₂-Fußabdrucks des Betriebs und des Baus von Verkehrsinfrastruktur

Es werden Maßnahmen ergriffen, um den CO₂-Fußabdruck und die tatsächlichen Treibhausgasemissionen des Betriebs und Baus der Verkehrsinfrastruktur der isländischen Straßenverwaltung zu ermitteln. Ein auf dem nordischen Modell basierendes Modell wurde entwickelt, um den CO₂-Fußabdruck von Projekten über ihren gesamten Lebenszyklus systematisch zu bewerten.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung.

4.8. Häfen als Energiezentren.

Das Potenzial von Häfen als Energiezentren wird bei der Planung von Ladestationen im ganzen Land untersucht werden, d. h. ob große Ladestationen in Häfen den Zugang zu Lademöglichkeiten für verschiedene Verkehrsträger in Zukunft verbessern werden.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung und das Infrastrukturministerium.

5. Ziele für eine positive regionale Entwicklung.

5.1. Entwicklung des Verkehrssystems im zentralen Hochland des Landes.

Es wird eine Analyse der Vorteile einer Entwicklung des Verkehrssystems im zentralen Hochland des Landes durchgeführt.

Es wird ermittelt, welche Straßen dem allgemeinen Verkehr dienen und welche Straßen für die Entwicklung des Tourismus und als Sicherheitsstraßen wichtig sind.

Es wird eine Strategie für die Entwicklung von Hochlandstraßen formuliert.

Verantwortlich: Die isländische Straßenverwaltung.

5.2. Definition eines umfassenden öffentlichen Verkehrsnetzes zwischen Siedlungen.

Die Arbeiten zur Schaffung eines umfassenden öffentlichen Verkehrsnetzes zwischen den Siedlungen im ganzen Land werden fortgesetzt. Es werden einheitliche Servicestandards definiert und die Interoperabilität zwischen Strecken und Streckensystemen gefördert. Zuständigkeit: Isländische Straßenverwaltung.

5.3. Informationsanbieter für ein umfassendes öffentliches Verkehrssystem.

Es wird ein interaktives Informationsportal für den umfassenden öffentlichen Nahverkehr entwickelt und implementiert.

System unabhängig von Betreiber und Transportmittel.

Zuständigkeit: Ministerium für Infrastruktur und Isländische Straßenverwaltung.

5.4. Zustand der Nationalstraßen.

Es wird eine Analyse des Zustands der Nationalstraßen durchgeführt und der Bedarf an langfristigen Verbesserungen ermittelt. Der Finanzbedarf und die Rahmenbedingungen für Straßenverbesserungen auf Nationalstraßen außerhalb des Fernstraßennetzes werden geprüft. Gleichzeitig wird geklärt, welche Straßen in Gebirgen, Heidegebieten und Ödland unter die Kategorie der subventionierten Straßen fallen. Die Nutzungsregeln für Straßen, die nicht mit öffentlichen Mitteln unterhalten werden, werden überprüft. Zuständigkeit: Isländische

Straßenverwaltung.

5.5. Richtlinien für Radwege.

Es wird eine Strategie zur Entwicklung und Instandhaltung von Reitwegen erarbeitet. Diese Strategie basiert auf den Ergebnissen einer Arbeitsgruppe, die einen Überblick über den Zustand der Reitwege im Land veröffentlichte und eine Prioritätenliste vorschlug. Zuständig sind das Infrastrukturministerium

und die Isländische Straßenverwaltung.

5.6. Überprüfung der Vorschriften für Winterdienstarbeiten.

Die aktuellen Vorschriften für den Winterdienst auf den Autobahnen des Landes werden überarbeitet. Bei der Erstellung eines Vorschlags werden die Straßen nach Art, Verkehrsaufkommen und weiteren Interessensgebieten wie Verkehrsrouten, Gewerbegebieten, Schulbussen, Tourismus usw. geprüft. Die Überarbeitung erfolgt in Zusammenarbeit mit Vertretern der Gemeinden, der Wirtschaft und anderen Beteiligten. Zuständig ist die Isländische Straßenverwaltung.

III. VERKEHRSNETZ

Flughäfen

Flughäfen im Kernnetz:

Keflavík	Grimsey
Reykjavík	Húsavík
Bildudalur	Vopnafjörður
Ísafjörður	Egilsstaðir
Gut	Hafen in Hornafjörður
Akureyri	Vestmannaeyjar
	Tórshavn

Häfen

Ports im Kernnetzwerk:

Faxaflói-Häfen	Nordisländischer Hafenverband
<i>Hafen von Reykjavík</i>	<i>Hríseyjarhöfn (Fährstrecke)</i>
<i>Hafen von Grundartang</i>	<i>Akureyri Hafen</i>
<i>Hafen von Akranes</i>	<i>Grimsey Hafen (Fährstrecke)</i>
Snæfellsbær Häfen	Hafen von Húsavík
<i>Rifshöfn</i>	Hafen von Langanesbyggð
<i>Ólafsvík Hafen</i>	<i>Hafen von Þórshavn</i>
Hafen von Grundarfjörður	Hafen von Vopnafjörður
Stykkishólmur (Fährverbindung)	Hafen von Múlaþing
Reykholá Hafen	<i>Hafen von Seyðisfjörður (Fährverbindung nach Europa)</i>
Westliche Siedlungshäfen	<i>Djúpavogur Hafen</i>
<i>Brjánslækjarhöfn (Fährstrecke)</i>	Häfen von Fjardabyggð
<i>Bildudalshavn</i>	<i>Hafen Norðfjörður</i>
Hafen von Patreksfjörður	<i>Hafen Eskifjörður</i>
Hafen von Bolungarvík,	<i>Hafen Reyðarfjörður/ Mjóeyrar Hafen</i>
Hafen von Ísafjörður	<i>Fáskrúðsfjörður Hafen</i>
Skagastrandarhafn	<i>Hornafjörður Hafen</i>
Sauðárkrók Hafen	Vestmannaeyjar Hafen (Fährstrecke)
Häfen von Fjallabyggð	Landeyjahöfn (Fährroute)
<i>Hafen von Siglufjörður</i>	Þorlákshöfn (Fährroute, auch nach Europa)
Häfen von Dalvík	Hafen von Grindavík,
<i>Dalvíkurhöfn (Fährroute)</i>	Hafen von Sandgerði,
<i>Árskógssandshöfn (Fährroute)</i>	Hafen von Reykjanes,
	<i>Hafen von Helguvík,</i>
	Hafen von Hafnarfjörður

Straßen

- Straßen im Kernnetz:
- Hauptstraßen:
- 1 Umgehungsstraße
 - 22 Dalarvegur
 - 26 Sprengisandursleið
 - Þjórsárdalsvegur – Fjallabaksleið Nord
 - 30 Skeiða- und Hrunamannavegur 31
 - Skálholtsvegur
 - 32 Þjórsárdalsvegur
 - Gaulverjabæjarvegur 33
 - 34 Eynarbakki Road
 - 35 Bishop's Lane
 - Ringstraße – Gullfoss-Straße
 - 35 Kjalvegur
 - Kraftwerk Blanda, Kraftwerk
 - Svínvetningabraut
 - 36 Þingvallavegur
 - 37 Laugarvatnsvegur 38
 - Þorlákshofnarvegur 39
 - Þrengslevgur
 - 40 Hafnarfjarðarvegur
 - 41 Reykjanesbraut
 - 43 Grindavík Straße
 - 44 Hafnavegur
 - 45 Garðskagavegur
 - Reykjanesbraut–Sandgerðisvegur
 - Helguvík-Straße 46
 - 47 Hvalfjarðarvegur
 - 49 Nesbraut
 - 50 Borgarfjarðarbraut
 - 51 Akrafjall Straße
 - 52 Uxahryggvegur
 - Kaldadalsvegur – Þingvallarvegur
 - Straße Snæfellsnes 54
 - 56 Wasserweg
 - 58 Stykkishólmsvegur
 - Westfjordsstraße 60
 - 61 Deep Road
 - 62 Bardastrandarvegur
 - 63 Bildudalsvegur
 - Flateyrar Road 64 65
 - Sügandafjarður Straße
 - Westfjordstraße – Suðureyri, Satun
 - Hólmavík-Straße 67
 - 68 Instrandavegur
 - 72 Hvammstangavegur 73
 - Þverárfjallvegur
 - 74 Skagastrandarvegur
 - 75 Sauðárkrókursbraut
 - Siglufjörður Straße 76
 - 77 Höfsósbraut

- Siglufjörður-Straße – Höfsós, Lindargata
- 82 Ólafsfjarðarvegur
 - Ringstraße – Hornbrekka
- Grenivík Straße 83
- 84 Víkurskarðsvegur
- 85 Northeast Road
- 87 Silicon Road
- Nordfjörður Straße 92
- 93 Seyðisfjörður Straße
 - Borgarfjarðarvegur 94
- 95 Skriðdals- und Breiðdalsvegur
 - Ringstraße – Axarvegur
- 97 Breiðdalsvík Straße
 - Ringstraße – Breiðdalursvík, Sæberg
- Djúpavogur-Straße 98
- 99 Hafnarvegur, Hafn
- Klosterstraße 205
 - Ringstraße – Kloster
 - Skaftarvellir
- 208 Skaftártungevegur
 - Ringstraße – Búlandsvegur
- 254 Landeyjahafnarvegur
- 261 Fljótshlíðarvegur
 - Ringstraße – Hvolsvöllur, Öldubakki
- 343 Álfstett
 - Eyrarbakkavegur – Túngata (östliches Ende)
- 355 Reykjavegur
- 359 Brædratunguegur
- 365 Lyngdalsheiðarvegur
- 376 Breite Grenze
 - Ringstraße – Hveragerði, Südgrenze
- 379 Hafnarvegur, Þorlákshöfn
- Fossvogur Straße 409
- 411 Arnarnesvegur
- 413 Breiðholtsbraut
- 414 Airport Road, Reykjavík
- 418 Bústaðurvegur
 - Hafnarfjörður Straße
- 421 Vogar Road
- 423 Midnesheath Road
- 427 South Coast Road
- 429 Sandgerðisvegur
- 432 Hallsvegur
- 450 Sundastraut
- 453 Sundanesische Gärten
- 454 Holtavegur 455
- Ánanaust
- 458 Brautarholt Straße
 - Ringstraße – Grundrhevir, Hofsgrund

470 Fjarðarbraut
506 Grundartangivegur
509 Akranesvegur
511 Hvanneyrarvegur
518 Hálsasveitarvegur
573 Rifshafnarvegur 574
Utnesvegur
Hellissandur, Klettsbúð –
Snæfellsnes Straíe
Karlsey Road 606
607 Reykhólas Village Road
Westfjords Road – Karlseyjar Road

Tálknafjarður Straíe 617
Bildudalsvegur – Tálknafjörður,
Strandgata 2
Ketildal Road 619
Bildudalur-Straíe – Bildudalur,
Langahlið
622 Þingeyrarvegur
Westfjordstraíe – Þingeyri,
Hafnargata
Svalvogar Straíe 622
Westfjords Road – Flughafenstraíe,
Dýrafjörður
623 Airport Road, Dýrafjörður
631 Airport Road, Ísafjörður
636 Hafnarvegur, Ísafjörður
731 Svinvetningabraut
Kjalvegur – Ringstraíe

749 Flughafenstraíe, Sauðárkrókur
767 Hólavegur
Siglufjörður-Straíe – Hólar
792 Hafnarvegur, Siglufjörður
801 Hafnarvegur, Hrísey 808
Árskógssandsvegur
809 Hauganesvegur

810 Hafnarvegur, Dalvík
819 Hafnarvegur, Akureyri
820 Airport Road, Akureyri
821 Eyjafjarðarbraut West
Ringstraíe – Mittelstraíe
823 Midway
829 Eyjafjarðarbraut east
Ringstraíe – Mittelstraíe
830 Svalbard Island Road
842 Bárðardalsvegur West
845 Aðaldalsvegur
859 Hafnarvegur, Húsavík
869 Langanesvegur
Nordoststraíe – Flughafen
Straíe, Tórshavn
870 Plain Road

Nordoststraíe – Kópaskers-Straíe

870 Kópaskersvegur,
Kópasker, Akurgerði
Flughafenstraíe 871, Tórshavn
874 Raufarhafnarvegur
917 Hill Road
Nordoststraíe – Vopnafjörður,
Kolbeinsgata 64
918 Hafnarvegur, Vopnafjörður
939 Axarvegur
941 Flughafenstraíe, Egilsstaðir
950 Eskifjarðurvegur
952 Háfefsstaðarvegur
Seyðisfjarðarvegur–
Seyðisfjörður, Hafnargata 42
955 Vattarnesvegur
Ringstraíe – Búðir, östliches Ende
von Skólavegur
982 Flughafenstraíe, Hornafjörður
5033 Hagarnesvegur
Ringstraíe – Melahverfi,
Seefalter
5240 Bífrastarvegur
8310 Hrafnagilvegur
Eyjafjarðarbraut west-
Hinterstraíe, Hrafnagil
9572 Mjóeyrarvegur

Hauptstraíen durch das Hochland:
26 Sprengisands Trail
Nördlicher Bergwanderweg-Kvísilavegur
F26 Sprengisands-Route
Kvísilaveg-Bárðardalsvegur westlich

35 Kjalvegur
Kraftwerk Gullfossvegur-Blöndu,
Kraftwerk
F208 Fjallabaksleið nord
Búlandsvegur-
Landmannalaugavegur

208 Fjallabaksleið nord
Landmannalaugavegur-
Sprengisandur Trail in der Nähe von Sigalda
550 Kaldadalsvegur

*Fährverbindungen und die folgenden Häfen gehören
zum Kernnetz:*
Vestmannaeyjar – Landeyjahöfn/
Þorlákshöfn,
Hrísey – Árskógsströnd,
Grimsey – Dalvík,
Stykkishólmur – Brjánslækur

IV. FINANZIERUNG DES VERKEHRSPLANS – AUFSCHLUSS DER AUSGABEN

Tabelle 1. Finanzplanungsszenarien für die Jahre 2026–2030.

Finanzplan 2026–2030	2026	2027	2028	2029	2030	Gesamt
Gesamttransport	73.122	72.676	71.915	72.063	71.704	361.480
10-211 Straßenverwaltung	55.892	55.956	55.219	55.420	55.117	277.604
101 Allgemeine Abläufe	1.461	1.431	1.417	1.403	1.389	7.100
107 Dienste	10.397	10.197	10.126	9.985	9.844	50.550
115 Subventionen für den öffentlichen Nahverkehr	8.679	8.505	8.420	8.336	8.253	42.194
601 Geräte und Ausrüstung	390	382	379	375	371	1.896
610 Straßenbau	34.335	34.817	34.260	34.709	34.655	172.776
620 Bau von Leuchttürmen, Häfen und Fähren	631	623	617	611	605	3.088
<u>213-610 Bessere Transportmöglichkeiten</u>	6.907	6.957	7.007	7.007	7.007	34.884
<u>221-101 Isländische Transportbehörde</u>	3.517	3.524	3.517	3.527	3.532	17.617
231-101						
<u>Verkehrsunfalluntersuchungsbehörde</u>	235	233	231	229	227	1.156
<u>241-670 Hafenverbesserungsfonds</u>	1.592	1.348	1.335	1.321	1.308	6.904
<u>252-101 Flughäfen und Flugsicherungsdienst</u>	4.979	4.658	4.605	4.559	4.513	23.314
Preise gemäß dem Budget 2026						

1. Isländische Transportbehörde.

Tabelle 2. Finanzen der isländischen Transportbehörde.

Einkommen und Beiträge									
Preise gemäß dem Budget 2026.									
Beträge in Millionen ISK.	2026 2027		2028 2029 2030				2031– 2035	2036– 2040	Gesamt
Beiträge aus dem Finanzministerium	1.498	1.463	1.415	1.383	1.348	9.030	9.346	25.483	
Betriebsergebnis	2.019	2.061	2.102	2.143	2.184	10.992	11.377	32.878	
Für alle verfügbar	3.517	3.524	3.517	3.526	3.532	20.022	20.723	58.361	

Gebühren								
<i>Preise gemäß dem Budget 2026.</i>						2031–	2036–	
<i>Beträge in Millionen ISK.</i>	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	Gesamt
Verwaltung und Betrieb	847	877			907 939 972 5.007 5.182	14.731		
Islands Präventions- und Sicherheitspläne	287	297			307 318 329 1.699 1.757	4.995		
Aufsicht über inländische Unternehmen	1.030	1.066			1.103 1.142 1.182 6.080 6.301	17.905		
Aufsicht über ausländische Unternehmen	88	91		94	98 101 522		540	1.534
Dienste und Dateien	1.068	1.105		1.144	1.184 1.226 6.309 6.525	18.561		
Forschung, Entwicklung und Umweltfragen	68	70		73	75 78 404		418	1.187
Gesamtausgaben	3.388	3.507	3.629	3.756	3.888 20.022 20.723 58.913			

2. Flughäfen und Flugsicherungsdienste.

Tabelle 3. Luftfahrtfinanzierung.

Einkommen und Beiträge								
<i>Preise gemäß dem Budget 2026.</i>						2031–	2036–	
<i>Beträge in Millionen ISK.</i>	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	Gesamt
Beiträge aus dem Finanzministerium	4.979	4.658	4.605	4.559	4.513 23.067 23.067	69.448		
Betriebsergebnis	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	5.000 5.000	15.000	
Für alle verfügbar	5.979	5.658	5.605	5.559	5.513 28.067 28.067 84.448			

Gebühren								
<i>Preise gemäß dem Budget 2026.</i>						2031–	2036–	
<i>Beträge in Millionen ISK.</i>	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	Gesamt
Betrieb und Dienstleistungen	4.340	4.273	4.234	4.202	4.169 21.317 21.317	63.852		
Anfangskosten (siehe Aufschlüsselung in Tabelle 4)	966		772 930 842 817			1.006 1.438		6.771
Wartung und regelmäßiger Austausch der Ausrüstung (siehe Aufschlüsselung in Tabelle 5).	673		613 441 515 527			5.744 5.312	13.826	
Gesamtausgaben	5.979	5.658	5.605	5.559	5.513 28.067 28.067 84.448			

Tabelle 4. Anfangskosten – Aufschlüsselung.

Die Annahmen für die Projekte gemäß den Tabellen 4–5 und 7–10 im Verkehrsplan basieren auf einem Finanzplan, der durch Sparmaßnahmen bis 2027 einen ausgeglichenen Haushalt anstrebt. Mit einem jährlich neuen Finanzplan werden die Prioritäten für die Projekte überprüft.

Preise gemäß dem Budget 2026.							2031–	2036–	
Beträge in Millionen ISK.	2026	2027	2028	2029	2030		2035	2040	Gesamt
Internationale Flughäfen im Kernnetz									
Reykjavik – PPP Flughafen-Terminal					100 100		500	500	1.200
Reykjavik – Anflugbefeuerung			75						75
Reykjavik – ferngesteuerter Kontrollturm	146						74		220
Akureyri – Anfahrtslichter							432		432
Egilsstaðir – neuer Rollweg und Flugplatz	422	389	930	742	717			938	4.138
Egilsstaðir – Anfluglichter	398	308							706
Gesamtzahl der internationalen Flughäfen im Kernnetz	966	772	930	842	817	1.006	1.438		6.771
Gesamtzahl der übrigen Flughäfen im Kernnetz	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamtzahl der übrigen Flughäfen und Landeplätze	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamte Anlaufkosten	966	772	930	842	817	1.006	1.438		6.771

Tabelle 5. Wartung und regelmäßiger Austausch von Geräten – Ausfall.

Die Annahmen für die Projekte gemäß den Tabellen 4–5 und 7–10 im Verkehrsplan basieren auf einem Finanzplan, der durch Sparmaßnahmen bis 2027 einen ausgeglichenen Haushalt anstrebt. Mit einem jährlich neuen Finanzplan werden die Prioritäten für die Projekte überprüft.

Preise gemäß dem Budget 2026.							2031–	2036–	
Beträge in Millionen ISK.	2026	2027	2028	2029	2030		2035	2040	Gesamt
Internationale Flughäfen im Kernnetz									
Gemeinsam									
Anflugverfahrensgestaltung	41	56	56	56	56	56	280	280	825
Energieaustausch bei Inlandsflügen		10	10	10	10	10			40
Reykjavik									
Oberflächeninstandhaltung von Start- und Landebahnen	40	89	90	90	90	90	630	1.190	2.219
sowie Vorfeldern, Gebäude und Ausrüstung, diverse Navigations- und Beleuchtungseinrichtungen und Führungsabweichungen	180	150	50	70	50	50	222	229	951
	2	30	30	37	3	3	10	163	275
Akureyri									
Oberflächeninstandhaltung von Start- und Landebahnen						131	1.283	50	1.464
sowie Vorfeldern, Gebäude und Ausrüstung, diverse Navigations- und Beleuchtungseinrichtungen und Führungsabweichungen	70	20	20	52	15	15	52	105	334
	170	4	60				124	15	373

Egilsstaðir								
Instandhaltung von Start- und Landebahnen				25	25	60	1.230	1.340
sowie Vorfeldflächen, Gebäude und Ausrüstung, diverse Navigations- und	19	20	20	20	20	94	130	323
Beleuchtungseinrichtungen und Abweichungsführung,		24	4	4	37	212	60	341
alle internationalen Flughäfen im Kernnetz	522	403	340	364	437	2.967	3.452	8.485
					2031–	2036–		
Andere Flughäfen im Kernnetz	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	Gesamt
(gemeinsam genutzt)								
						146		146
Hubschrauberlandeplätze –	11	11	11	11	11	55	55	165
Gestaltung der Anflugrouten nach Vestmannaeyjar								
Oberflächeninstandhaltung von Start- und Landebahnen							146	146
und Vorfeldern, Gebäude und Ausrüstung, diverse Navigations- und						15	15	30
Beleuchtungseinrichtungen sowie	8	4			12	6	14	44
Umleitungsanweisungen, Ísafjörður								
Oberflächeninstandhaltung von Start- und Landebahnen						135		135
und Vorfeldern, Gebäude und Ausrüstung, diverse Navigations- und	4	5	20			25	25	79
Beleuchtungseinrichtungen sowie	4	12			1	16		33
Lenkungsabweichungen, Zúshús								
Oberflächeninstandhaltung von Start- und Landebahnen						100		100
sowie Vorfeldern, Gebäude und Ausrüstung, diverse Navigations- und	5	5					20	30
Beleuchtungseinrichtungen und Führungabweichungen	4				26	2	6	38
Húsavík								
Instandhaltung von Start- und Landebahnen und Vorfeldern								
Gebäude und Ausrüstung					13			13
Verschiedene Navigations- und								
Beleuchtungseinrichtungen und Abweichungsführung								
Bildudalur								
Oberflächeninstandhaltung von Start- und Landebahnen						73	104	177
und Vorfeldern, Gebäude und Ausrüstung, diverse Navigations- und	20				5	5		30
Beleuchtungseinrichtungen sowie	2	2			26	8	3	41
Lenkungsabweichungen, Grímsey								
Oberflächeninstandhaltung von Start- und Landebahnen						72		72
sowie Laderampen, Gebäude und Ausrüstung				5		10	10	26

Verschiedene Navigations- und									
Beleuchtungseinrichtungen sowie Abweichungen von der Kursrichtung	4			3		15	11		33
Thorshavn									
Oberflächeninstandhaltung von Start- und Landebahnen						75	75		150
und Vorfeldern, Gebäude und Ausrüstung, diverse Navigations- und			5			10			15
Beleuchtungseinrichtungen sowie				2	12	229			244
Abweichungskontrolle, Vopnafjörður									
Oberflächeninstandhaltung von Start- und Landebahnen							104		104
und Vorfeldern, Gebäude und Ausrüstung, diverse Navigations- und				5			5		10
Beleuchtungseinrichtungen sowie	7			2		33			42
Abweichungskontrolle, Hornafjörður									
Oberflächeninstandhaltung von Start- und Landebahnen							208		208
sowie Vorfeldern, Gebäude und Ausrüstung, diverse Navigations- und	10	10	10			5	10		45
Beleuchtungseinrichtungen und Führungsabweichungen	2			2		5	17		26
Gesamtzahl der übrigen Flughäfen im Kernnetz	81	49	51	91	40	1.041	829		2.183
						2031–	2036–		
						2035	2040	Gesamt	
Andere Flughäfen und Landeplätze 2026 2027 2028 2029 2030									
Gemeinsam									
Kraftstofflieferung	10	10		10					30
Energieaustausch an Landeplätzen	10	10	10	10	10				50
Fjartur kleinerer Planungsfelder		40				240	200		480
Krankenhausentwicklung	10					1.125	623		1.758
Instandhaltung von Start- und Landebahnen und Vorfeldern									
Ríff						95			95
Sandlöfjel		87							87
Reykjahlid						65			65
Start- und Landebahn sowie Ladeeinrichtungen									
Nordfjordur						8	4		12
Sauðárkrókur						3	4		7
Gesamtzahl der übrigen Flughäfen und Landeplätze	30	147	10	20	10	1.536	831		2.584

Gemeinschaftsprojekte								
Für Korrekturen und dringende Aufgaben	40	14	40	40	40	200	200	574
Gesamte Gemeinschaftsprojekte	40	14	40	40	40	200	200	574

Vollständige Wartung und regelmäßiger Austausch der Ausrüstung	673 613 441 515 527 5.744 5.312	13.826
---	--	---------------

3. Die Straßenverwaltung.

Tabelle 6. Die Finanzen der isländischen Straßenverwaltung.

Einkommen und Beiträge									
Preise gemäß dem Budget 2026.							2031– 2035	2036– 2040	
Beträge in Millionen ISK.	2026	2027	2028	2029	2030				Gesamt

10-211 Straßenverwaltung

Betriebsbeiträge	20.172	19.760	19.588	19.345	19.103	103.700	103.700	305.017	
Investitionsbeiträge	34.966	35.440	34.877	35.316	35.251	215.100	215.100	606.050	
Gesamtbudget	55.137	55.200	54.465	54.661	54.354	318.800	318.800	911.418	
Betriebsergebnis	754	754	754	754	754	3.770	3.770	11.310	
Gesamtbetriebsergebnis	754	754	754	754	754	3.770	3.770	11.310	
Ihnen insgesamt zur Verfügung	55.892	55.955	55.219	55.415	55.108	322.570	322.570	922.728	

10-241 Hafenbau

Kapitaltransfers	1.592	1.348	1.335	1.321	1.308	6.903	6.903	20.709	
Gesamtbudget	1.592	1.348	1.335	1.321	1.308	6.903	6.903	20.709	
Zu Ihrer Verfügung gesamt	1.592	1.348	1.335	1.321	1.308	6.903	6.903	20.709	

Tabelle 6. Finanzen der isländischen Straßenverwaltung, Fortsetzung.

Gebühren								
<i>Preise gemäß dem Budget 2026.</i>								
<i>Beträge in Millionen ISK.</i>	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Gesamt
10-211 Straßenverwaltung								
Betrieb								
Allgemeine Operationen	1.321	1.292	1.278	1.264	1.250	7.100	7.100	20.604
Sondereinkommen	-139	-139	-139	-139	-139			
Center	153	124	110	96	82			
Forschung	150	150	150	150	150			
Betrieb								
Landeyjahafn	600	600	600	600	600			
Maritime Patrouillenstation	357	357	357	357	357			
Leuchttürme und								
Navigationssysteme	200	200	200	200	200			
Dienstleistungen	10.168	9.998	9.897	9.756	9.615	50.500	50.500	150.434
Region und Zentrum (Sondereinnahmen)	-229	-229	-229	-229	-229			
Allgemeine Dienstleistungen	2.945	2.900	2.860	2.820	2.760			
Winterdienst	6.852	6.697	6.666	6.565	6.484			
Tunnelbetrieb	600	600	600	600	600			
Subventionen für den öffentlichen Nahverkehr	8.293	8.119	8.034	7.950	7.867	44.200	44.200	128.664
Passagiereinnahmen (Sondereinnahmen)	-386	-386	-386	-386	-386			
Fähren (Verträge)	1.540	1.484	1.362	1.345	1.326			
Fähren (Betrieb)	227	170	156	154	152			
Flug	1.143	1.102	1.012	999	985			
Öffentlicher Nahverkehr im Hauptstadtgebiet	3.288	3.362	3.633	3.601	3.571			
Landverkehr (Vereinbarungen)	1.541	1.517	1.393	1.375	1.357			
Luftbrücke	600	600	600	600	600			
Klimaprobleme	260	190	190	190	190			
Management	81	81	74	73	72			
Geräte und Ausrüstung	390	382	379	375	371	1.900	1.900	5.696

Tabelle 6. Finanzen der isländischen Straßenverwaltung, Fortsetzung.

Preise gemäß dem

Budget 2026.

Beträge in Millionen ISK.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2040	Gesamt
Investitionen								
Straßenbau	34.335	34.817	34.260	34.705	34.646	205.000	205.000	582.763
Wartung	17.500	20.000	20.000	20.000	20.000	100.000	100.000	297.500
Neubau (siehe Aufschlüsselung in Tabelle 7)	16.835	14.817	14.260	14.705	14.646	105.000	105.000	285.263
Leuchtturmbau und Häfen	631	623	617	611	605	10.100	10.100	23.287
Leuchttürme	30	30	30	30	30	150	150	450
Seemauern (siehe Aufschlüsselung in Tabelle 10)	181	173	159	150	144	800	800	2.407
Landeyjahafn Hornafjörður – Vertiefung von Das Grynslunum	30	30	30	30	30	150	150	450
Fähranleger und Sehenswürdigkeiten	250	250	250	250	250		300	300
								878
Verwaltung von Wegmarken	20	20	20	20	20			
Anlageninstandhaltung und Sicherheitsmaßnahmen	30	30	10	10	10			
Hrísey – Fährrampe			26					
Westmännerinseln - Herjólfss-Brücke			2	30	30			
Hafen- und Küstenforschung	90	90	90	90	90	450	450	1.350
Schiffe für Fährverbindungen	0	0	0	0	0	7.000	7.000	14.000
Gesamt								
Straßenverwaltung 10-211	55.137	55.200	54.465	54.661	54.354	318.800	318.800	915.190

Preise gemäß dem Budget 2026.

10-241 Hafenbau

Hafenentschädigungsfonds (siehe Aufschlüsselung in Tabelle 9)

1.592 1.348 1.335 1.321 1.308 6.903 6.903 20.709

Gesamthafenbau 10-241 1.592 1.348 1.335 1.321 1.308 6.903 6.903 20.709

Tabelle 7. Straßenplan 2026–2040 – Aufschlüsselung der Neubauten.
Projektionsindex 25.050.
Südliche Region.

Straße Nr.		Kapitelnummer	Straßenname	Kapitel­länge [km]	Restkosten 1.1.2026 [Millionen ISK]	2026 2027 2028 2029 2030							2031– 2035		2036– Kosten bis 2040 ungewiss – Entwurfsphase		abgeschlossen
						130	130	130	130	130	130	130	650	650	planen		
1			Vorbereitung ungeplanter Arbeiten														
a3-a4			Umgehungsstraße														Original/Vorheriges
b2			Fossálar – Breiðalaksvísi	12	3.400								3.400	650	-15/+40%		Vorläufiger Entwurf
b8-d1			Über Reynisfjall	3,3	1.900								1.900		-15/+40%		Definition
d2			Markarfljót – Þjórsá	49,5	37.900										-30/+85%	1.500	Definition
d2-d45			Þjórsá – Selfoss	15,4	11.800								440 11.860	-30/+85%			Definition
			Über Ölfusá* d2-d5	5	10.000	6.000	2.500	1.500							-10/+25%		Vorplanung
d6-d8			Über Ölfusá, Bauüberwachung		600	250	250	250									
			Varna – Kambar	3	4.700							450 1.900	2.350		-5/+15%		Projektdesign
23			Budafoss-Straße														Projektdesign
01			Die Rolle des Staates bei der Umsetzung	7	2.850	2.850									-5/+15%		Projektdesign
32			Þjórsárdalsvegur	7	150	150									-5/+15%		Projektdesign
02			Rolle des Staates bei der Umsetzung														
35			Bischofsgasse	5	1.900								1.900		-30/+85% Def/Prim.		
08			Über das Geysirgebiet und Tungufjót														
35			Kjalvegur	26	1.300								1.300		-30/+85%		Definition
12-13			Kattarhyggur – Kerlingarfjallav.														
39			Þrengsvegur	2	1.300							650			-10/+25%		Vorplanung
01			Über Skógarhlíðarbrekkur														
41			Reykjanesbraut	4,7	6.200								6.200		-15/+40%		Vorläufiger Entwurf
19-21			Hafnarvegur – Garðskagavegur														
43			Grindavík Straße														
01			Reykjanesbraut – Selfjörn	1,9	600								600		-30/+85%		Definition
Gesamte südliche Region						9.380	2.880	1.880	1.230	2.680	18.740	13.510					

Der Bau der Ölfusá-Ringstraße wird mautfinanziert. Das Projekt wird an ein Infrastrukturunternehmen vergeben.

Hauptstadtregion.

Straßennummer Straßenname		Kapitellängd. 1.2026 [Mio. kr.]		Restkosten		Kapitellängd. 1.2026 [Mio. kr.]		2026 2027 2028 2029 2030		2031– 2035		2036– 2040		Unsicherheit der Kostenschätzung		Entwurfsphase	
Kapitelnummer Kapitteltitel		[km]															
1	Vorbereitung ungeplanter Arbeiten																
e1-e2	Umgehungsstraße																
e1-e2	Gunnarshólmí – Hólmsá	1,3		1170		82 130 130 130 650						650					
f5	Hólmsá – Bæjarháls	5,5		13.000		980 190				1,450 8,235 3,315		-10/+25 %		-5/+15% Projektdesign			
f5	Þingvallavegur – Esjumelar Rund um Kjalarnes	2,3		3.700								3.700 -30/+85% Definition		Proh./Prokh			
36	Þingvallavegur	5		6.350		150 2.100 2.100 2.000								-5/+15% Projektdesign			
12	In Mostellsdalur			700		700								-15/+40% Erster Entwurf			
41	Reykjanesbraut																
15	Krýsuvík-Straße – Hvasshraun	5,6		175		175								-5/+15% Projektdesign			
410	Ellilavátnsvegur																
02	Reykjanesbraut – Eastern Choir, vorbereitet.	7		100		50		50								Definition	
413	Breidhólsbraut																
01	Ringstraße – Vatnsendahvarf	2		4.000													
450	Schwimmbahn*																
450	Sundabraut, Bauleitung			1.500		500 500 500								4.000 -30/+85% Def./Prim.			
450	Verbesserter Verkehrsfluss und Sicherheitsmerkmale					400 400 400 400 2.000											
Gesamtkapitalgebiet *Der						1.355 4.112 4.020 2.530 1.980 10.885 13.665											

Bau auf der Sundabraut-Straße wird durch Mautgebühren finanziert. Die Projekte werden an ein Infrastrukturunternehmen vergeben.

Übrig

Straße Nr.		Straßenname		Kostendauer Kapitel 1.1.2026											
Kapitelnummer Kapiteltitel				[km]	[Millionen ISK]							2031– 2035	2036– 2040	Unsicherheit der Kostenschätzung	Entwurfsphase
					2026	2027	2028	2029	2030						
1	g1-g5	Vorbereitung ungeplanter Arbeiten Umgehungsstraße			130	130	130	130	650		650				
	über Borgarnes j1	Akrafjallsvegur – Borgarnes g6-g7		32,5	21.500						3.800	14.355 -15/+40%	2.100	Vorläufiger Entwurf	
		über Holtav�r�uvatn		4,5	6.500						4.400 -30/+85%	1.400 -15/+40%		Definition/Original	
				7,5	1.400									Vorläufiger Entwurf	
52		Uxahryggur Straße													
04		Brautartunga – Kaldadalssvegur		22	3.100						1.700	1.400 -15/+40%		Vorläufiger Entwurf	
54		Sn�afellsnes Straße													
18		Stykkish�lmssvegur – Svelgs�		5	750	500	250						-10/+25%	Vorplanung	
18-22		Waldstrand		45	11.800					300 300 750 6.680 3.770	-30/+85%			Definition/Original	
60		Westfjords Straße													
	25-28 über Gu�udalsleiwei 35-37			9,1	4.200	3.000	1.200						-5/+15%	Projektdesign	
	Dynjandislei�i Bildudalsvegur			7,3	1.450	1.450							-5/+15%	Projektdesign	
63															
04-05		Flughafen Bildudalur – Trostansfj.		18	4.400						4.400		-15/+40%	Vorläufiger Entwurf	
05-06		Trostansfj. – Vestfir�avegur		10,7	2.500	250	900	1.060	250				-15/+40%	Vorläufiger Entwurf	
64		Flateyrarvegur													
01		Verschiedene Standorte,		5	1.250						1.250		-30/+85%	Definition/Original	
68		L�winenschutz Innstrandavegur													
10		Heydals� – �rpar		5	600					600			-10/+25%	Vorplanung	
643		Strandavegur													
06		über Veid�leysuh�ls		5	1.500						1.500		-10/+25%	Vorplanung	
Gesamte Westerstrecke					5.080 1.830 1.330 1.490 1.770 22.080 25.975										

Straße Nr.		Straßenname		Kapitel		1.1.2026		Kostendauer		Unicherheit									
				Kapitel		1.1.2026				Kostenplanung					Entwurfsphase				
										2031–					abgeschlossen				
										2036–									
										2040									
										2045									
										2050									
										2055									
										2060									
										2065									
										2070									
										2075									
										2080									
										2085									
										2090									
										2095									
										2100									
										2105									
										2110									
										2115									
										2120									
										2125									
										2130									
										2135									
										2140									
										2145									
										2150									
										2155									
										2160									
										2165									
										2170									
										2175									
										2180									
										2185									
										2190									
										2195									
										2200									
										2205									
										2210									
										2215									
										2220									
										2225									
										2230									
										2235									
										2240									
										2245									
										2250									
										2255									
										2260									
										2265									
										2270									
										2275									
										2280									
										2285									
										2290									
										2295									
										2300									
										2305									
										2310									
										2315									
										2320									
										2325									
										2330									
										2335									
										2340									
										2345									
										2350									
										2355									
										2360									
										2365									

Restkosten

Straßenname		Länge		1.1.2026										2031–2036		Entwurfsphase															
Kapitelnummer		Kapiteltitlel		Abschnitt [km]		[Millionen ISK]										2026		2027		2028		2029		2030		2035		2040		Unsicherheit der Kostenschätzung	
1		Vorbereitung ungeplanter Arbeiten an der Ringstraße		4,5		4.900		130		130		130		130		130		130		131		650		650		650		Definition			
t3		Lagarfljót		1		800														400		400		400		400		Definition			
t7		Über Grenafelli, Lawinenschutz		0,4		580														580		580		580		580		Definition			
u0		Reyðarfjörður-Untergrund		1,7		2020														2.700		2.700		2.700		2.700		Definition			
u3-u4		Fáskrúðsfjörður-Untergrund –		13		2.700																						Vorläufiger Entwurf			
u5		Vík Vik – Stöðvarfjörður		12,5		1.850																						Vorläufiger Entwurf			
u7		Stöðvarfj. – Kambskrúður		9,3		2.100																						Vorläufiger Entwurf			
v6		Teigarhorn und Búlandsá		3,9		1.350																						Vorläufiger Entwurf			
x3-x4		Über Lón		16		5.200														1.065		1.065		1.065		1.065		Definition			
x6-x9		Über den Fluss Hornafjörður		18		550		550																				Projektdesign			
x6-x7		Kreisverkehr bei Hafnarvegur bei Jökulsá, Straßenausrichtung		2,5		300		500																				Projektdesign			
Seeschutz y3		und		4		3.500		300		300																		Definition			
y3/y4		Über den Fluss Jökulsá in Breiðamerkursandur		20,5		5.000		500												1.800		1.800		1.800		1.800		Definition			
y9		Fagurhólmeyri – Morsá y7-																		3.350		3.350		3.350		3.350		Def./Prim.			
98		Djúpavogur Straße		1		150																						Definition			
01		Ringstraße – Djúpivogur																													
923		Jökuldalsvegur		8,2		1.200		300		300		400		400		100												-15/+40% Originalpreis/Vorstellung			
931		Uphaerðradvegur		1		100														100		100		100		100		Definition			
939		Über den Strand																										Vorstellung/Workshop			
01-02		Axarvegur		20,0		8.850		400		400		900		920														-10/+25%			
921 4		Stuðlafossvegur		2		200														200								-30/+85%			
				Gesamte östliche Region		1.480		2.270		2.410		2.815		1.116		17.760		15.950													
				Gesamtprojekte		18.515		13.597		11.720		11.295		10.376		81.150		80.150													

U-Bahn-Plan*.

Restkosten												
Straße Nr. Tunnelname	Länge [km]	1.1.2026	2026							2031–		Entwurfsphase Unsicherheit des Kostenanschätzung
			2027	2028	2029	2030	2035	2040				
793 Fljótargöng Andere Tunnel laut Tunnelplan*	5.2	21.500	3.700	9.300	5.200	3.300					-15/+40% Erster Entwurf	
1-u2 Fáskrúðsfjörður Tunnel, Renovierungen		2.200	2.200					64.600	75.000	-30/+85%	Definition	
793 Fljótargöng, Vorbereitung 61			150	150								
Súðavík – Ísafi., Vorbereitung			70	70		60						
Seyðisfj.- und Mjóafjarðarg., Unterbezirk.			70	70		60						
Miklidalur, Halldán, Vorbereitung			50	50		50						
60 Andere Tunnel, Vorbereitung.			70	70		60						
Gesamt			410	410	230	0	0	0	0	0		
Gesamt			5.900 9.300 5.200 3.300 64.600 75.000									

Die Mittel für das Tunnelprojekt im Rahmen des Haushaltsplans sind für Vorbereitung und Forschung vorgesehen.

*Das Projekt wird an ein Infrastrukturunternehmen weitergeleitet.

Geteilt.

	2026 2027 2028 2029 2030										2031 – 2035		2036 – 2040	
	2.200	2.100	2.100	2.100	2.200	2.500	12.500		500	0	500		5.000	12.500
Verbindungsstraßen, asphaltiert	500		0		500		0					500	5.000	5.000
Brückenverbreiterung	300		300		300		300					350	1.750	1.750
Rad- und Wanderwege	300		300		300		300					300	1.500	2.500
Größere Sicherheitsmaßnahmen außerhalb des Hauptstadtdistrikts	20		20		20		20					20	100	100
Verkehrsforschung	100		100		100		100					100	500	500
Provinzstraßen	170		170		170		170					180	900	900
Nationalstraßen	100		100		100		100					100	500	500
Stärkerstraßen	100		100		100		100					100	500	500
Straßen	50		50		50		50					50	250	250
Kleine Brücken	60		60		60		60					60	300	300
Zäune	10		10		10		10					10	50	50
Gemeinsame Tunnelkosten														
Gesamtanteil	3.910	3.310	3.810	3.410	4.270	23.850							24.850	
Kompletter Neubau	16.835	14.817	14.260	13.705	14.646	105.000	105.000							
Außerhalb des Budgets (Ringstraße um Ölfusá)	6.000	2.500	1.500											
Außerhalb des Budgets (Untergrundplan)					5.900	9.300	5.200	3.300	64.600				75.000	

Tabelle 9. Hafenverbesserungsfonds – Aufschlüsselung der Projekte und Budgets.

Die Annahmen für die Projekte gemäß den Tabellen 4–5 und 7–10 des Verkehrsplans basieren auf einem Finanzplan, der durch Sparmaßnahmen bis 2027 einen ausgeglichenen Haushalt anstrebt. Mit jedem neuen Finanzplan werden die Projektprioritäten überprüft. Die anfängliche Kostenschätzung der Projekte beinhaltet die Mehrwertsteuer, ist aber nicht im Budget enthalten.

Bauvorhaben in Häfen des Kernetzes. Preisniveau des Finanzplans für die Jahre 2026–2030 in Millionen ISK.

Hafen	Kosten	2026	2027	2028	2029	2030	2031+	Artikel
Projekt	Gesamtkosten Abgeschlossen am 1.3.2025	Kosten, Finanzierung	Kosten, Finanzierung	Kosten, Finanzierung	Kosten, Finanzierung	Kosten, Finanzierung		Finanzierungsplan
Snæfellsbær								
Ólafsvík: Nordufer, Erweiterung (Stahlsplundwand und -abdeckung, 105 m, -7 m Tiefe) Ólafsvík: Vertiefung der Abdichtung auf -7 m + innerhalb des Hafens auf -6 m, ca. 80.000 m³	679 235	188,0 91,0 290,0 140,3				43,0 20,8	+ 60 %	60%
Ólafsvík: Ausbaggerung des neuen Holzstegs auf -3 m durch 500 m³	37	37,0 17,9						60%
Rifshöfn: Ostkante, Rekonstruktion (Stahlsplundwand und -abdeckung, 120 m, -7 m Tiefe)	450					20,0 12,1	+ 75 %	
Rifshöfn: Ausbaggerung der Bucht und Absenkung auf -7 m, ca.	170				62,0 30,0 108,0 52,3			60%
21.000 m³ Grundarfjörður								
Norðurgarður, Rekonstruktion des Piers (Stahlsplundwand und -abdeckung, 90 m, -4 bis -6 m Tiefe)	277	-105,0 -63,5		172,0 104,0 105,0 63,5				75%
Steg im Nordgarten - 2 x 12 m	43,0		43,0 13,9					40 %
Stykkishólmur								
Seeschiffanlegestelle, Renovierung einer Holzpier (ca. 200 m²)	159	54,0	32,7 105,0 63,5					75%
Schwimmdocks, 2 Stück, 30 m Tiefgang	151			11,0	5,3	140,0 67,7		60%

31

32

Hafen	Projekt	Kosten	2026	2027	2028	2029	2030	2031+	Anteil der Staatskasse
		Gesamtkosten 1.2026							
Hafen	Nordisländischer Hafenverband								
	Akureyri: Torfunefs Pier, Wiederaufbau der Stahlsplundwand	448	380 68,0 41,1						75%
	Akureyri: Ost-Trawlerpier, Rekonstruktion (Stahlsplundwand und -abdeckung, 100 m, -8 m Tiefe)	350,0				160,0 51,6 150,0 48,4 + 40 %			
	Hrísey: Hafskipabryggja, neue Fährrampe	80,0				80,0 38,7			60%
	Häfen von Norðurland								
	Húsavík: Þvergarður, Umbau (Stahlschott und -abdeckung, 165 m, -6/-8 m Tiefe)	394	63,0 38,1 144,0 87,1 187,0 113,1						75%
	Húsavík: Þvergarður, Erweiterung (Stahlschott und -abdeckung, 50 m, -8 m Tiefe)	165,0 165,0							60%
	Húsavík: Fundamentvertiefung und Schotterdurchbruch bei Þvergarður (20.000 m³, -8 m Tiefe und 165 m, Aushub/Festbau)	337	65,0 31,0 15,0 108,0 52,3 133,0 64,4						60%
	Húsavík: Schwimmender Pier (4 x 60 m)	94	94,0 45,5						60%
	Húsavík: Schlepper 30 Tonnen	320	320 -320,0 -154,8				10,0 4,8 + 60 %		
	Húsavík: Strandabakkarður 600 m großer Steingarten	1.200				40,0 19,4 130,0 62,9 + 60 %			
Langanesbyggð									
	Þórshavn: Rekonstruktion des Seeschiffanlegers, Holzpier (Hartholz, 25 m, -3 m Tiefe)	83	83,0 50,2						75%
	Þórshavn: Verlängerung des Austurgárur (Stahlsplundwand und -abdeckung), 100 m	650,0				20,0 9,7	80,0 38,7 + 60 %		

Hafen	Kosten	2026	2027	2028	2029	2030	2031+	Anteil der Staatskasse
Projekt	Gesamtkosten 1.2026							
Vopnafjörður								
Verlängerung des Anlegestegs (Stahlsplundwand und -abdeckung, 132 m, -10 m Tiefe)	607 164 75,0 36,3 162,0 78,4 206,0 99,7							60%
Ausbaggerung und Spundwanddurchbruch am Anlegesteg (5.000 m² in -10 m Tiefe, festes Material)	304 200 104,0 50,3							60%
North Park, Rekonstruktion und Erhöhung	40,0				40,0 27,4			85%
Mauitertkongress								
Seyðisfjörður: Verlängerung der Uferlinie (Stahlsplundwand und Abdeckung, 280 m, -10 m Tiefe)	1.550		162,0 65,3 400,0 129,0 343,0		110,6 382,0 123,2 + 40 %			
Djúpvogur: Ölpier (Hartholz), 50 m bis -3 m	170					30,0 14,5	+ 60 %	
Hornafjörður								
Lodnubryggja – Rekonstruktion	400				56,0 33,9 111,0 67,1		+ 75 %	
Westmännerinsen								
Nausthamar, Erweiterung nach Osten (Stahlsplundwand und -abdeckung, 70 m, -7 m Tiefe)	250							
Hörgeayrgarður, Verkürzung und Vertiefung (200.000 m³)	457 150 172,0 83,2 135,0 65,3				10,0 3,2	80,0 25,8	+ 40 %	
Fähranleger, neue Fähranlagen (Stahlsplundwand 110 m und Ro-Ro-Brücke)	600							60%
Gjábakkí – neue Stahlschottwand 120 m, 11 m Tiefe	566 163 403,0 195,0				135,0 81,7 180,0 108,9 + 75 %			60%

Hafen	Kosten	2026	2027	2028	2029	2030	2031+	Anteil der Staatskasse
Projekt	Gesamtkosten 2026							
Thortakshofn								
Suðurvaragarður, eine Längenänderung von 250 m und eine Drehung von 41° und Rippe	2.892	2.439 453,0 219,2						60%
Ausbaggerung bei Suðurvarabryggja (-8 m Tiefe) und Einfahrts- und Wendebereich (-9 m Tiefe)	808	600 208,0 100,6						60%
Ostgarten, Verkürzung des Gartens um 60 m	129	129						75%
Suðurvarabryggja, Rekonstruktion (160 m Stahlschottwand und -abdeckung, -9,5 m Tiefe)	904	104,0 62,9						75%
Skarfaskersbryggja – Drehpier (150 m Stahlschottwand, -8 m Tiefe)	1.000				400,0 129,0 400,0 129,0 + 40 %			
Reykjaneshavnir								
Helguvík, Norduferverlängerung von ca. 100 m, -10 m Tiefe (Stahlschottwand) 700						50,0 24,2 + 60 %		
Sandgerði								
Rekonstruktion des Südpiers, zweite Phase (Stahlschottwand und -abdeckung, 130 m, -6 m Tiefe)	301		64,0 38,7 237,0 143,3					75%
Südliche Felswand und Straße	40	30						75%
		10,0 6,0						

Hafen	Kosten	2026	2027	2028	2029	2030	2031+	Anteil der Staatskasse						
Projekt	Gesamt-kosten Abgeschlossen am 1.1.2026													
Unterteilt:														
Zustandsprüfung von Hafenanlagen	36		8,0	4,8	10,0	10,0	6,0	75%						
(nicht zugewiesen), Schadensreparaturen an Felsstrukturen	89	5,0	22,0	15,1	20,0	20,0	13,7	85%						
Wartungsbohrungen	853	193,0	130,2	264,0	182,9	131,0	77,5							
					175,0	115,9	90,0							
Geschätzte Gesamtzahl der Ports im Kernnetzwerk:	27.395	8.224	2.470	1.303	2.183	1.205	2.436	1.227	2.334	1.120	2.332	1.007		

Geschätzte Aufteilung aufgrund von Wartungstiefen:														
Reykjölá-Hafen, Einlaufinne (2.000 m³) vier Jahre	92	130,2	264	182,9	131	77,5	175	115,9	90	49,6				90 %
Sauðárkrúkur (10.000 m³ / alle vier Jahre)	15			15	10,3									85%
Halbinselstrand (60.000 m³)	73	73	50											85%
Húsavík (15.000 m³)	20					20	12,1							75%
Thorshavn	45					45	30,8							85%
Hornafljóður – im Hafen (50.000 m³ / Jahr)	354	94	64,4	135	92,5			125	85,7					85%
Þorlákshöfn (20.000 m³ / alle zwei Jahre)	84					44	21,3		40	19,4				60%
Unterteilt	170	26	15,7	22	13,3	22	13,3	50	30,2	30,2				75%

Bauarbeiten in Häfen außerhalb des Kernnetzes – staatlich finanziert.

Hafen	Projekt	Kosten	2026	2027	2028	2029	2030	2031+	Artikel
		Gesamtkosten 2025							Finanzmittel
Snæfellsbær	Arnarstapi: Rekonstruktion des Piers (Stahlsplundwand und -abdeckung, 70 m, -3 m Tiefe)	150,0				22,0 13,3 128,0 77,4			75%
	Kalte Ananasscheiben	80				80,0 48,4			75%
	West Village	600					10,0 6,0 + 75 %		
	Tálknafjörður: Rekonstruktion des Uferdamms, 150 m Tiefe, -6,0 m (Stahlschott und Dach) Ísafjörður	468 40 -40,0 -24,2			78,0 47,2 180,0 108,9 210,0 127,0			75%	
Suðavík	Pingeyri: Rekonstruktion der inneren Hafenanlage, Phase 1 (Stahlsplundwand und -abdeckung, 115 m, -5/-7 m Tiefe) Þingeyri: Landekante, Rekonstruktion (Stahlsplundwand und -abdeckung, 120 m, -5 m Tiefe)	480					50,0 30,2 + 75 %		
	Suðureyri: Neuer schwimmender Steg und Verlegung eines Steingartens (40 m)	94	94,0 45,5						60%
	Rekonstruktion des zentralen Innenhofs, Holzpfeiler (Hartholz, 46 m, -6 m Tiefe)	106,0							
	Pier bei Langeyri (Stahlsplundwand und -abdeckung, 80 m, -10 m Tiefe)	486 328 158,0 95,6					20,0 14,5 + 90 %		75%

Hafen	Kosten	2026	2027	2028	2029	2030	2031+	Artikel
Projekt	Gesamtkosten							Finanzierungsart
Hunathing Hvammstangi: Südgarten, Rekonstruktion des Holzstegs (Kiefer, 27 m, -3 m Tiefe)	75	21,0 12,7 54,0 32,7						75%
Dalvik-Gebiet Hauganes: Neuer 20 m langer Schwimmsteg	33			33,0 16,0				60%
Nordisländischer Hafenverband Grimsey: neue Dichtungsleuchten Grimsey: Wellenbrecher in einem 40 m langen Abschnitt mit 600 m³ neu aufgebaut	10 40	10,0 4,8			40,0 24,2			60% 75%
Hafen von Norðurlþingi Raufarhöfn: Rekonstruktion des Seeschiffanlegers (Überarbeitung) Stahlschotter 80 m, Tiefe -7 m	240,0 62,0 -62,0 -37,5				10,0 6,0 67,0 40,5 + 75 %			
Langanesbyggð Bakkafjörður: Rekonstruktion am Ende des Hafenhofs	33			33,0 22,6				85%
Mautlíkirkja Borgarfjörður eystri: Rekonstruktion des Landungsplatzes (Hartholz), 55 m in -3 m	225	68,0 41,1 157,0 95,0						75%
Reykjanesbær Njarðvík: Hafenbaggerung (-8 m Tiefe) Njarðvík: neuer Steingarten südlich des Hafens Njarðvík: Anlegestelle, Verlängerung der Stahlschotterwand um 30 m, -3 m Tiefe	648 440 208,0 100,6 574 470 104,0 50,3 200					10,0 4,8	+ 60 %	60% 60%

Hafen	Kosten	2026	2027	2028	2029	2030	2031+	Anteil der Staatskasse
Projekt								
Ungeteilt								
Wartungsbohrungen		0,0 0,0 22,0 15,1 33,0 22,6 0,0			0,0	0,0 0,0		
Geschätzte Gesamtkosten für Ports außerhalb des Kernnetzes:	4.542 1.340 561	289 233 142,7 177 108,4 332 200,8 495 300,6						
Geschätzte Aufteilung aufgrund von Wartungstiefen:								
Hvammstangi – Yachthafen (3.000 m ³ / 3 jährlich)	22,0		22,0 15,1					85%
Raufarhöfn (10.000 m ³ / alle vier Jahre)	33,0			33,0 22,6				85%
Gesamtzahl der Ports innerhalb und außerhalb des Kernnetzwerks:		3.031 1.591,7 2.438 1.347,9 2.629 1.334,8 2.666 1.320,7 2.827 1.307,8						

Die Annahmen für Projekte gemäß den Tabellen 4–5 und 7–10 im Verkehrsplan basieren auf einem Finanzplan, der Folgendes anstrebt: bis zu einem defizitfreien Haushalt für 2027. Mit jedem Jahr wird ein neuer Finanzplan erstellt, und die Prioritäten für Projekte werden überprüft.

Erste Schätzung der gesamten Baukosten, inklusive Mehrwertsteuer. Preise gemäß Budget für 2026 in Millionen ISK.

Gemeindeprojekte,	2026	2027	2028	2029	2030	Artikel
Küstenverteidigung	Kosten, Finanzen.	Kosten, Finanzen.	Kosten, Finanzen.	Kosten, Finanzen.	Kosten, Finanzen.	Schatzamt.
Akranes						
Die Slipanlage westlich von Krókalón (120 m – 2.400 m³)						7/8
Langisandur – Faxabraut nach Guðlaug, Renovierung und Erhöhung (400 m – 4.000 m³)	36,8 32,2					7/8
Langisandur – Guðlaug bei Merkiaklöpp (130 m – 1.500 m³)			15,8 13,8		12,7 11,1	7/8
Breite, Höhe und Bewehrung (120 m – 1.000 m³)						7/8
Snæfellsbær						
Hellissandur, bei Hellisbraut (100 m – 1.500 m³)		12,4 10,9				7/8
Staðarsveit, in der Nähe von Barbastaður, Phase 3 (170 m – 2.000 m³)		31,0 27,1				7/8
Marbakki (200 m – 1.500 m³)				20,0 17,5		7/8
Ytri-Tunga in der Lokalregion		5,0 4,4				7/8
Grundarfjörður						
Die westlichsten Seemauern im Stadtgebiet von Grundarfjörður (650 m – 9.600 m³)		49,7 43,5				7/8
West Village						
Arnarfjörður – Seeverteidigung bei Grímssker (30 m – 100 m³)		2,3 2,0				7/8
Tálknafjörður – Búbeyri (50 m – 300 m³) Stadt		3,5 3,1				7/8
Ísafjörður						
Am Hnífsdalsvegur 10 (50 m – 500 m³)				6,7 5,9		7/8
Flateyri – Küstenschutzanlagen an der Landspitze (110 m – 1.000 m³)				11,5 10,1		7/8
Flateyri – Seeverteidigung bei Hafnarstræti (120 m – 1.000 m³)				11,5 10,1		7/8
Westlicher Hunnenkongress						
Borðeyri südlich der Insel (120 m – 1.200 m³)			9,3 8,1			7/8

[illegible]

	2026	2027	2028	2029	2030	Artikel
	Kosten, Finanzierung	Kosten, Finanzierung	Kosten, Finanzierung	Kosten, Finanzierung	Kosten, Finanzierung	
Gemeindeprojekte,						
Küstenschutz Reykjanesbær						
Häfen – Erweiterung der Küstenverteidigungsanlagen nach Süden (50 m – 550 m³)		6.1				7/8
Keflavík – Höhe vom Yachthafen in Gróf zum Hafen von Keflavík (500 m – 2.000 m³)		5.3			17.3 15.1	7/8
Gardena						
Álfanes – Kasthúsatjörn-Teich, Höhe und Verstärkung (300 m – 3.000 m³) Álfanes	24,4 21,4					7/8
– Wiederaufbau in Richtung Blikastigur im Osten (100 m – 1.000 m³)	8.1	7.1				7/8
Álfanes – Hlíðsnes (350 m – 3.000 m³) Álfanes				21 18.4		7/8
– Helguvík bei Höfðabraut, Höhe (140 m – 800 m³) Álfanes – Kasthúsatjörn,				8.3 7.3		7/8
Höhe und Verstärkung, Fortsetzung (250 m – 2.500 m³) Álfanes – Helguvík am Golflplatz,				25,9 22.7		7/8
Höhe und Umbau (320 m – 2.000 m³)					20,7 18,1	7/8
Seitjarnarnes						
Am Golflplatz, nördlich des Steinhauens (200 m – 2.000 m³)			17.3 15.1			7/8
Am Golflplatz, südlich des Steinhauens (100 m – 800 m³)				9.2 8.1		7/8
Nordufer, Rekonstruktion und Verstärkung (200 m – 1.500 m³)				15,5 13,6		7/8
Mosfellsbær						
Blikastaðanes, archäologische Stätten (150 m – 1.500 m³)		14,7 12,9				7/8
Totale Küstenverteidigung	206,8 181 197	5 173 193 159 171	150 164,6 144			

Analyse.

Inhaltsverzeichnis.

1. Vision und Hauptziele	Seite	43
1.1 Koordinierung von Strategien und Plänen	Seite	44
1.2 Verkehrsplan	P.	44
1.3 Erstellung des Verkehrsplans und Konsultation	P.	45
2. Ziele, Schwerpunkte und Maßnahmen	P.	47
2.1 Kennzahlen des Verkehrsplans	P.	47
2.2 Auswirkungen auf die isländische Gesellschaft	P.	48
2.3 Besondere Schwerpunkte	P.	52
3. Grundlegendes Transportnetz	P.	55
3.1 Änderungen am grundlegenden Verkehrsnetz	P.	58
4. Finanzierung des Verkehrsplans, Aufschlüsselung der Ausgaben	P.	59
4.1 Isländische Verkehrsbehörde	P.	59
4.2 Flughäfen und Flugsicherungsdienste	P.	64
4.3 Isländische Straßenverwaltung	P.	67

1. Vision und Hauptziele.

Dieser 15-jährige Verkehrsplan und der dazugehörige Fünfjahres-Aktionsplan werden im Lichte des Finanzplans für die Jahre 2026–2030 vorgestellt. Die Strategieentwicklung für den Plan läuft seit Ende 2020 und basiert teilweise auf den Ergebnissen des Grünbuchs und des Weißbuchs zu Verkehrsfragen, die 2021 und 2023 veröffentlicht wurden. Den Abschluss bildete eine Reihe von Treffen des Infrastrukturministers im Sommer 2025, bei denen an acht Orten im ganzen Land öffentliche Konsultationen stattfanden.

Die Reihe von Treffen wurde am 28. August im Infrastrukturparlament abgeschlossen.

Das Infrastrukturministerium hat für alle Bereiche des Ministeriums folgende Vision und Hauptziele festgelegt. Die gemeinsame Zielsetzung aller Strategien und Pläne des Ministeriums bildet die Grundlage für die Koordinierung aller politischen Maßnahmen des Ministeriums im Sinne der Wahlfreiheit des Wohnsitzes.

Vision.

Island ist führend mit einer soliden und sicheren Verkehrsinfrastruktur, starken Kommunalverwaltungen, gesteigerter Wertschöpfung und fortschrittlichen Dienstleistungen. Die Anbindung der Siedlungen und Islands an die Außenwelt steht im Einklang mit der Umwelt.

Hauptziel.

1. Die Infrastruktur erfüllt die gesellschaftlichen Bedürfnisse: a.

Durch die Entwicklung, Instandhaltung und den Betrieb einer sicheren Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Regionen des Landes, zwischen ihnen und mit dem Rest der Welt werden die Voraussetzungen für eine gesteigerte Wertschöpfung geschaffen. b. Es besteht ein guter Zugang zu Dienstleistungen. c. Möglichst viele Arbeitsplätze werden von außerhalb der Region geschaffen.

2. Nachhaltige Siedlungen und Gemeinden im ganzen Land: a. Starke Gemeinden.

b. Stärkung von Wirtschafts- und Dienstleistungsbereichen.

c. Wirtschaftlicher, sicherer und umweltfreundlicher Verkehr zum Wohle der Einwohner und Unternehmen.

1.1. Koordinierung von Strategien und Plänen.

Wirksame Politikgestaltung ist eine Voraussetzung für Fortschritt. Wenn demokratische Gesellschaften vor Herausforderungen stehen, entwickeln sie Strategien und Pläne. Sie müssen ihre Kräfte bündeln, und es ist unerlässlich, dass alle Beteiligten zu vielschichtigen Lösungen beitragen und eine gemeinsame Zukunftsvision schaffen.

An die Arbeitsweise des öffentlichen Sektors, der Landes- und Kommunalverwaltungen werden hohe Anforderungen hinsichtlich Effizienz und Wirtschaftlichkeit gestellt. Gleichzeitig werden Anstrengungen unternommen, gute Dienstleistungen zu erbringen und Ergebnisse zu erzielen. Daher ist es für öffentliche Einrichtungen unerlässlich, eine klare Zukunftsvision zu haben und Projekte im Hinblick auf die jeweils geltende Politik zu priorisieren.

Das Infrastrukturministerium legt großen Wert auf die Koordinierung von Strategien und Plänen. Zu den Strategien in den Politikfeldern des Ministeriums gehören: Kommunalpolitik, Regionalentwicklungsplan, Verkehrsplanung, Cybersicherheitspolitik und Telekommunikationsplanung.

Die Vorteile einer koordinierten Programmarbeit sind vielfältig und umfassen beispielsweise eine bessere Mittelverwendung, erhöhte Transparenz und die Zusammenarbeit verschiedener Sektoren bei vergleichbaren oder gemeinsamen Schwerpunkten und Maßnahmen. Durch Koordination lässt sich die Effektivität öffentlicher Programme auf allen Regierungsebenen maximieren und deren positive Wirkungen bündeln. Es gilt, alle Kräfte zu bündeln und die Beteiligung aller Akteure an der Problemlösung sicherzustellen.

Die Koordinierung von Strategien und Plänen basiert auf folgenden Faktoren:

- Eine gemeinsame Vision und gemeinsame Hauptziele für die Politikbereiche.
- Zusammenarbeit zwischen den Politikbereichen bei konkreten Maßnahmen und Prioritäten.
- Vielschichtige Konsultationen, beispielsweise mit Anwohnern, lokalen Regierungen, anderen Interessengruppen und Vertretern anderer Regierungspolitiken und -programme.
- Koordinierte Arbeitsabläufe und Präsentation von Plänen.

Die Lebensqualität der Menschen hängt nicht zuletzt davon ab, ob sie die Möglichkeit haben, sich ein Zuhause an einem Ort ihrer Wahl in einer für sie passenden Wohnform zu bauen und überall im Land eine vergleichbare Umweltqualität, Infrastruktur und öffentliche Dienstleistungen zu genießen.

Ein grundlegendes System verschiedener Transportmittel unabhängig vom Standort im Land ist daher das Grundthema in das Konzept der Wohnsitzfreiheit.

Die Koordinierung von Strategien und Programmen zur Förderung der Aufenthaltsfreiheit erfordert die Zusammenarbeit der Abteilungen des Ministeriums, um:

- Aufbau starker lokaler Regierungen.
- Steigerung der Wertschöpfung durch die Entwicklung und den Betrieb sicherer Verkehrsinfrastruktur innerhalb von Regionen, zwischen ihnen und mit dem Rest der Welt.
- Guter Zugang zu Dienstleistungen.
- Weil möglichst viele Arbeitsplätze nicht vor Ort besetzt werden sollen.
- Stärkung der Bereiche Arbeit und Schulbesuch.
- Wirtschaftliche, sichere und umweltfreundliche Transportmittel zum Nutzen von Anwohnern und Unternehmen.

1.2. Verkehrsplan.

Die Politikgestaltung der Regierung und des Althingi spiegelt sich im Verkehrsplan wider. Gemäß Artikel 3 Absatz 1 des Gesetzes Nr. 30/2023 über Strategien und Aktionspläne im Bereich Infrastruktur legt der Minister dem Althingi während jeder Wahlperiode Vorschläge für Parlamentsbeschlüsse zu den Strategien für 15 Jahre in jedem einzelnen Bereich vor. Parallel zur Einreichung eines Strategievorschlags gemäß Absatz 1 und im selben Dokument legt der Minister auch einen Vorschlag für einen Aktionsplan vor, der in den ersten fünf Jahren der Laufzeit der Strategie umgesetzt werden soll. Ein Parlamentsbeschluss für einen Verkehrsplan besteht aus einer 15-jährigen Verkehrsstrategie und einem Aktionsplan, der in den ersten fünf Jahren der Laufzeit der Strategie umgesetzt werden soll.

Der Verkehrsplan umfasst die Finanzierung und Ausgaben für alle Verkehrssektoren, d.h. Luftfahrt, Straßen und Schifffahrt, einschließlich des öffentlichen Verkehrs, Häfen, maritimer Sicherheit, Sicherheits- und Umweltfragen im Verkehrssektor.

Die Hauptziele des Verkehrsplans sind die Gewährleistung eines sicheren, komfortablen, wirtschaftlichen und umweltverträglichen Verkehrs und die Förderung einer positiven regionalen Entwicklung. Folgende Ziele werden ebenfalls berücksichtigt:

- Erreichen einer koordinierten Priorisierung und Strategie.
- Um eine effiziente Nutzung der Kapital- und Humanressourcen zu erreichen.
- Ziel ist eine koordinierte Organisation des Transportsektors und eine Zusammenarbeit zwischen den Institutionen des Ministeriums und den unter seiner Schirmherrschaft stehenden Unternehmen.

Besonderer Wert wird darauf gelegt, dass die Mittel des Staatshaushalts bestmöglich eingesetzt werden und dass die Prioritäten auf einer möglichst objektiven Bedarfsanalyse für Verkehrsprojekte im ganzen Land und in den einzelnen Regionen basieren.

Der Verkehrsrat erarbeitet und formuliert einen Vorschlag für einen Verkehrsplan und legt diesen dem Minister zur Bearbeitung und Entscheidung vor.

1.3. Erstellung eines Transportplans und Beratung.

Der vom Minister ernannte Verkehrsrat unterbreitet dem Minister einen Vorschlag für einen strategischen Verkehrsplan einschließlich eines Fünfjahres-Aktionsplans. Im Juli 2025 setzte sich der Verkehrsrat aus folgenden Vertretern zusammen:

- Bragi Þór Thoroddsen, Vorsitzender, Vertreter des Ministers.
- Alexandra Jóhannesdóttir, stellvertretende Vorsitzende, Vertreterin des Ministers.
- Arnar Þór Sævarsson, nominiert vom Verband der isländischen Gemeinden.

Valgerður Gréta Benediktssdóttir, Projektmanagerin für den Verkehrsplan, arbeitete mit dem Verkehrsrat zusammen, außerdem waren Árni Freyr Stefánsson, Büroleiterin, Sóley Ragnars-dóttir, Projektmanagerin, Katrín Pálsdóttir, Rechtsanwältin, und Friðfinnur Skaftason, Spezialistin, alle vom Verkehrsbüro des Infrastrukturministeriums, an der Arbeit beteiligt.

Der Arbeitsprozess.

Der aktuelle Verkehrsplan basiert auf einem seit einiger Zeit laufenden Konsultationsprozess, der im Sommer 2025 mit einer Reihe von Treffen des Infrastrukturministers im ganzen Land abgeschlossen wurde. Er stützt sich zudem teilweise auf den vorherigen politischen Prozess zur Verkehrsplanung. Dessen wichtigste Ergebnisse waren eine Situationsanalyse mit Handlungsoptionen (Grünbuch) und ein Politikentwurf (Weißbuch). Im Rahmen der Erstellung des Grünbuchs fanden vom 3. März bis 9. April 2021 öffentliche Anhörungen in allen Regionen des Landes statt. Anschließend wurde das Grünbuch im Sommer 2021 auf dem Konsultationsportal der Regierung zur öffentlichen Konsultation eingereicht (Aktenzeichen S-142/2021). Zur Erstellung des Weißbuchs wurden im Oktober 2022 ebenfalls öffentliche Anhörungen in allen Regionen des Landes durchgeführt. Alle Anhörungen erfolgten in enger Zusammenarbeit mit den regionalen Gemeindeverbänden. Das Weißbuch wurde zusammen mit einem Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung des Plans schließlich im März und April 2023 für sechs Wochen zur öffentlichen Konsultation vorgelegt. Ein Entwurf des Verkehrsplans für die Jahre 2024–2038 wurde ebenfalls am 13. Juni 2023 im Konsultationsportal veröffentlicht (Aktenzeichen S-112/2023), und die Angelegenheit stand bis zum 31. Juli zur Kommentierung offen. Insgesamt Es gingen 79 Kommentare ein, die meisten davon von juristischen Personen wie Kommunen, Verbänden und der Wirtschaft. 22 Kommentare stammten von Privatpersonen. Daraufhin wurden die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen im öffentlichen Nahverkehr als Schwerpunktthema aufgenommen. Ebenfalls neu hinzugekommen sind ein Projekt zur Machbarkeitsstudie für den Bau eines Tunnels zu den Vestmannaeyjar-Inseln (bereits abgeschlossen), ein Projekt zur technologischen Entwicklung im Verkehrssektor sowie ein Projekt zur Überprüfung der Winterdienstvorschriften.

Konsultationsgespräche des Infrastrukturministers im August 2025.

Im August 2025 veranstaltete der Infrastrukturminister im ganzen Land öffentliche Bürgerversammlungen, um sich unter dem Titel „Investitionen in die Infrastruktur der Zukunft“ zu den Politikfeldern des Ministeriums zu beraten. Die Versammlungen fanden in Borgarnes, Ísafjörður, Blönduós, Akureyri, Egilsstaðir, Selfoss und Reykja-nesbær statt. Sie waren öffentlich zugänglich, gut besucht und die Diskussionen angeregt. Ziel der Versammlungen war es, die Meinungen von Anwohnern und Kommunalbeamten zu den Politikfeldern des Ministeriums – öffentlicher Verkehr, Kommunal- und Regionalentwicklung, Telekommunikation und digitale Infrastruktur – einzuholen. In der Ankündigung der Ministerversammlung hieß es, dass im Spätherbst ein Verkehrsplan vorgelegt werden solle und die Anwohner Gelegenheit hätten, dem Minister ihre Ansichten mitzuteilen. Die Mitarbeiter des Ministeriums notierten die Anmerkungen der Anwohner und versuchten, diese im Zuge der laufenden Arbeiten am Verkehrsplan so weit wie möglich zu berücksichtigen.

Die Ministerreihe schloss am 28. August 2025 im Infrastrukturparlament in Reykjavík. Der Infrastrukturminister hielt die Eröffnungsrede, und als Ehrengast war Jari Kauppila, Direktor des Internationalen Transportforums (ITF), anwesend. Kauppila hielt einen interessanten Vortrag über den Wert der Infrastrukturentwicklung und Möglichkeiten ihrer Finanzierung im internationalen Kontext. Auch der Premierminister und der Minister für Finanzen und Wirtschaft sprachen im Parlament, ebenso wie zahlreiche weitere Teilnehmer, die in ihren Vorträgen die Entwicklung und Sicherheit der Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur aus verschiedenen Perspektiven beleuchteten.

Weitere Analysen.

Parallel zum Konsultationsprozess haben Arbeitsgruppen an neuen Analysen und Vorschlägen gearbeitet.

Eine Arbeitsgruppe zum öffentlichen Nahverkehr zwischen der Hauptstadtregion und dem Flughafen Keflavík legte im Oktober 2024 einen Bericht mit 15 Maßnahmenvorschlägen zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs zwischen der Hauptstadtregion und dem Flughafen Keflavík bis 2030 vor. Grundlage hierfür war eine Vision für den öffentlichen Nahverkehr bis 2040. Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen gehören die Verbesserung des Angebots bestehender Buslinien, die Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Nahverkehr für verschiedene Bevölkerungsgruppen und die Vorbereitung zukünftiger Einrichtungen für den öffentlichen Nahverkehr.

Der Flughafen Keflavík und die Vorbereitungen auf die Energiewende.

Eine Arbeitsgruppe zur Machbarkeit eines Tunnels zwischen dem Festland und den Inseln legte im Herbst 2024 einen Bericht vor.

Die Gruppe kam zu dem Schluss, dass eine schrittweise Untersuchung der Gesteinsschichten und des Meeresbodens entlang der geplanten Tunneltrasse erforderlich sei, bevor eine neue Kostenschätzung und eine Machbarkeitsbewertung des Tunnels erstellt werden könnten. Es wurde zudem angenommen, dass die Vorteile des Projekts erheblich wären, insbesondere aufgrund der signifikanten Zeitersparnis und des erhöhten Touristenaufkommens.

Die Mautgebühren sollen die Infrastrukturkosten ganz oder teilweise decken. • Die Arbeitsgruppe für Aktive

Mobilitätspolitik für Kleinfahrzeuge legte im Juni 2025 einen Bericht vor. Dieser enthielt Vorschläge für eine umfassende

Regierungspolitik und einen Aktionsplan für Aktive Mobilität und Kleinfahrzeuge. Die Politik skizziert einen Weg zu einer Zukunftsvision, in der das soziale Umfeld vielfältige Verkehrsmittel unterstützt. Die Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und Kleinfahrzeuge ist sicher und so gestaltet, dass Aktive Mobilität ganzjährig attraktive und zugängliche Optionen bietet.

Umweltverträglichkeitsprüfung eines Verkehrsplans.

Es wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung des Plans durchgeführt und ein Umweltbericht zur Bewertung der Auswirkungen des Verkehrsplans zusammen mit einem Vorschlag für eine parlamentarische Entschließung im Herbst 2023 eingereicht. Eine Aktualisierung des Umweltberichts, der dem letzten Vorschlag für eine parlamentarische Entschließung zum Verkehrsplan im Herbst 2023 beigelegt war, wird nicht als notwendig erachtet. Der Grund hierfür ist, dass der vorherige Umweltbericht bereits eine Erörterung der hier vorgeschlagenen Hauptprojekte enthielt. Hinsichtlich der Umweltauswirkungen werden die Änderungen daher als unbedeutend, insbesondere im Hinblick auf negative Umweltauswirkungen, angesehen.

2. Ziele, Schwerpunkte und Maßnahmen.

Die in diesem Verkehrsplan dargelegten Strategien, Schwerpunkte und Maßnahmen bieten große Chancen für Fortschritte sowohl für die Öffentlichkeit als auch für die Wirtschaft und werden die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Regionen und des Landes insgesamt stärken.

2.1. Kennzahlen für die Verkehrsplanung.

Bei den Kennzahlen geht es um den Weg zum Erfolg bei der Erreichung der Ziele eines Verkehrsplans.

Tabelle 12. Kennzahlen für bezahlte Transportleistungen.

	Status 2024	Kriterien 2026	Kriterien 2030
Anzahl der Fahrgäste, die den öffentlichen Nahverkehr im Hauptstadtgebiet nutzen (in Tausend)	11.900	15.780	20.514
B Anteil des öffentlichen Nahverkehrs, des Radfahrens und des Zufußgehens im Hauptstadtgebiet	25 % *	26 %	28 %
C Anteil des öffentlichen Nahverkehrs, des Radfahrens und des Zufußgehens außerhalb des Hauptstadtgebiets	25 % *	26 %	28 %
D Unbefestigte Straßenoberfläche auf Hauptstraßen außerhalb des	215 km	206 km	174 km

Hochlands *Reiseverhaltensumfrage 2022.

Tabelle 13. Kennzahlen für sichere Transporte.

	Status 2024	Kriterien 2026	Kriterien 2030
A Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten: 241 B Anzahl der Verletzten		132	107
Seeleute C Flugunfälle und schwere	80	126	102
Zwischenfälle in der kommerziellen Luftfahrt von in Island registrierten Flugzeugen, gemessen pro 10.000 Flugbewegungen	1,69	0,78	0,69
D Trennung der Fahrtrichtungen, Prozentsatz der Straßen über 7.000 ÅDU mit einer Höchstgeschwindigkeit von >70 km/h.	73,2 %	77,9 %	83,1 %
E Anzahl der einspurigen Brücken auf der Ringstraße	29	26	22

Tabelle 14. Maßnahmen für einen effizienten Transport.

	Status 2024	Kriterien 2026	Kriterien 2030
Unfallkosten pro gefahrenem Kilometer (ISK/gefährdeter Kilometer)	13,6	9,8	8,0
B. Transportkosten der Haushalte	15,7 %	15,2 %	15,2 %

Tabelle 15. Indikatoren für einen umweltverträglichen Verkehr.

	Status 2024	Kriterien 2026	Kriterien 2030
A Treibhausgasemissionen aus dem Straßenverkehr (kt CO ₂ -Äquivalent)	898*	855	812
B Anteil umweltfreundlicher Pkw im Straßenverkehr	18%	18%	26 %

* Vorläufige Zahlen für die Treibhausgasemissionen im Jahr 2024.

Tabelle 16. Maßnahmen für eine positive regionale Entwicklung.

	Status 2024	Kriterien 2026	Kriterien 2030
Anzahl der Fahrgäste in öffentlichen Bussen zwischen Siedlungen	277.150	280.000	280.000
B Anzahl der Passagiere auf Inlandsflügen	695.000	695.000	695.000
C Länge der befestigten Verbindungsstraßen	1.391	1.434	1.545

2.2. Auswirkungen auf die isländische Gesellschaft.

Die Schwerpunkte und Maßnahmen des Verkehrsplans haben weitreichende Auswirkungen auf die isländische Gesellschaft.

Internationaler Einfluss.

Man schätzt, dass Verkehrsunfälle die isländische Gesellschaft jährlich über 84 Milliarden ISK kosten.

Maßnahmen und Schwerpunkte im Verkehrssektor zielen daher seit Langem darauf ab, die Zahl der Unfälle zu senken und die Sicherheit in allen Verkehrsbereichen zu erhöhen. Im internationalen Vergleich haben wir Erfolge erzielt und gehören zu den europäischen Ländern mit den wenigsten Verkehrstoten pro Kopf. Zukünftig soll Island zu den fünf europäischen Ländern mit den wenigsten Verkehrstoten zählen.

innen, basierend auf der Anzahl der Personen.

Island verfügt über ein bequemerer Verkehrsnetz als die meisten anderen Nationen. Innerhalb Islands sind Luft- und Seewege die einzigen verfügbaren Transportmittel zwischen Ländern. Detaillierte Analysen wurden zum Zusammenhang zwischen Verkehr und anderen Wohlstandsindikatoren durchgeführt. Der vom Verband Europäischer Flughäfen veröffentlichte „Airport Industry Connectivity Report 2024“ besagt, dass eine Steigerung der Flugverbindungen um 10 % zu einem Anstieg des BIP pro Kopf um 0,5 % führt. Starke internationale Flugverbindungen und die Stärkung internationaler Flughäfen tragen neben der isländischen Präsenz und dem Besitz internationaler Fluggesellschaften auch zur Wettbewerbsfähigkeit des Landes im Hinblick auf junge und gut ausgebildete Fachkräfte bei. Dies erhöht die Resilienz des Landes und stärkt seine Position im internationalen Verkehr, sowohl im Tourismus als auch im Güterverkehr. Die Stärkung des Luftverkehrs und der Wettbewerbsfähigkeit der internationalen Luftfahrt wird somit den Wohlstand fördern und zu vielen Verbesserungen in Island beitragen.

Der Klimawandel aufgrund des Anstiegs der Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre gewinnt zunehmend an Bedeutung. Island hat sich international zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen verpflichtet und arbeitet im Einklang mit dem Klimaschutzplan der isländischen Regierung. Ein Großteil der direkten Emissionen des Landes stammt aus dem Verkehrssektor, insbesondere dem Straßenverkehr. Schwerpunkte, Maßnahmen und Prioritäten konzentrieren sich daher verstärkt auf die Emissionsreduzierung. Wichtige Schritte in diese Richtung sind die Energiewende im Verkehrssektor und die Veränderung von Reisegewohnheiten. Erfolge in diesem Bereich werden den Verbrauch importierter fossiler Brennstoffe in den kommenden Jahren verringern und umweltfreundliche Reisealternativen wie den öffentlichen Nahverkehr, das Radfahren und Zufußgehen stärken. Trotz des Rückgangs der Treibhausgasemissionen sind bereits Veränderungen in der Natur eingetreten, und Prognosen sagen eine Zunahme dieser Veränderungen voraus. Steigende Meeresspiegel, schmelzende Gletscher und der Klimawandel sind Beispiele für Veränderungen, die die Infrastruktur

und den Verkehrsbetrieb beeinträchtigen können. Es wurden bereits Schwerpunkte und Maßnahmen formuliert, um sicherzustellen, dass sich die Infrastruktur an diese Veränderungen anpasst. Die Überwachung der Veränderungen wird verstärkt und die Reaktionen der Beteiligten werden koordiniert, um Verkehrsstörungen zu vermeiden.

Regionen.

Lebensqualität und Wohlstand in allen Teilen des Landes hängen stark von einem bequemen und sicheren öffentlichen Nahverkehr ab. Die Themen und Schwerpunkte im Verkehrswesen variieren jedoch von Region zu Region.

Ein Schlüsselfaktor für die Sicherheit ist eine gut erhaltene und instand gehaltene Verkehrsinfrastruktur. Im Rahmen der Bewertung der nationalen Wettbewerbsfähigkeit durch das Weltwirtschaftsforum im Jahr 2019 wurde die isländische Verkehrsinfrastruktur hinsichtlich ihrer Qualität bewertet. Sie schnitt im Vergleich zu traditionellen Vergleichsländern in den nordischen Ländern oder in Westeuropa schlecht ab. Die isländische Straßenverwaltung schätzt den kumulierten Instandhaltungsbedarf des nationalen Straßennetzes auf rund 180 Milliarden ISK. Isavia schätzt den kumulierten Instandhaltungsbedarf der Inlandsflughäfen auf rund 16 Milliarden ISK. Die erhöhten Mittel für die Straßeninstandhaltung in diesem Verkehrsplan sind ein wichtiger Schritt zum Erhalt des Wertes der Straßeninfrastruktur des Landes. Es ist wichtig, dass die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur langfristig ausreichen, um die Sicherheit zu gewährleisten und sicherzustellen, dass das Verkehrssystem den Bedürfnissen des Landes und der Entwicklung der Industrie, sei es im Tourismus oder im Exportsektor, gerecht wird.

Das Autobahnnetz ist die wichtigste Verbindung zwischen Gemeinden innerhalb und zwischen Regionen. Die Straßen befördern den Hauptverkehr von Personen und Gütern sowie eine stetig wachsende Zahl von Touristen. Der Ausbau, die Instandhaltung und der Betrieb des Autobahnnetzes sind daher entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und die Förderung der Wohnortfreiheit. Umfangreiche Investitionen in Neubau und Instandhaltung tragen zu diesen Zielen bei. Zu den geplanten Hauptprojekten zählen der großflächige Ausbau der Vestfjarði-vegur, Skógarstrandavegur, Nordð austurvegur durch Brekknaheiði, Nordð austurvegur durch Skjálfanda-fljót, Bárðardalsvegur, der Hringvegur durch Suðurfjörður und Lagarfljót, durch Lón und bei Skaftafell sowie der Axarvegur durch Öxi. Die Trennung der Fahrtrichtungen auf den Hauptverkehrsstraßen aus dem Hauptstadtgebiet, Reykja-nesbraut, Suðurlandsvegur und Vesturlandsvegur, wird zu einem flüssigeren Verkehr und einer Verringerung der Unfälle beitragen.

Der Gütertransport zwischen den Regionen erfolgt überwiegend per Pkw auf den nationalen Straßen des Landes. Der Straßenverkehr hat in den letzten Jahren rasant zugenommen, ebenso der Schwerlastverkehr mit den damit verbundenen Investitionen in die Straßeninstandhaltung. Eine Stärkung der Küstenschifffahrt und eine Erhöhung ihres Anteils am Gütertransport könnten die Belastung und den Verschleiß der Straßen deutlich verringern. sowie die Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks des Güterverkehrs in diesem Land.

Die Kooperationsprojekte Hornafjarðarfljót, Ölfusá, Öxi, Reynisfjall, Sundabraut und der zweigleisige Ausbau der Hvalfjarðarganga haben gemeinsam, dass sie durch kürzere Fahrzeiten einen großen gesellschaftlichen Nutzen schaffen. Die sozioökonomische Bewertung von Sundabraut hat somit einen enormen gesellschaftlichen Nutzen nachgewiesen. Insgesamt beläuft sich der nationale wirtschaftliche Nutzen je nach Umsetzung auf 186–236 Milliarden ISK. Mit der Eröffnung der Sundabraut-Straße könnte das tägliche Fahrpensum im Hauptstadtgebiet um 150.000 km reduziert werden. Der Bau stärkt die Hauptstadtregion und verbessert ihre Anbindung an den Westen und Nordwesten des Landes. Die geplante Mauterhebung berücksichtigt die Vorteile des Projekts und die dadurch entstehende Zahlungsbereitschaft. Verkehrsteilnehmer profitieren somit mehr von den neuen Strecken, als sie an Mautgebühren zahlen. Erfahrungen mit ähnlichen Projekten zeigen, dass kürzere Strecken und Reisezeiten vielfältige positive indirekte Auswirkungen auf Regionen haben und deren Wettbewerbsfähigkeit stärken können.

In vielen Gegenden sind unterirdische Tunnel die einzige Möglichkeit, eine gute ganzjährige Straßenverbindung zwischen den Siedlungen zu gewährleisten. Tunnel spielen eine entscheidende Rolle bei der Anbindung von Industriegebieten, der Stärkung der regionalen Entwicklung und der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im ganzen Land gibt es wichtige Tunnelloptionen, wobei der Bedarf in den Westfjorden, Tröllaskagi und Ostfjorden besonders dringlich ist. Bei der Priorisierung der Tunnelprojekte wird der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer höchste Priorität eingeräumt. Schwindelerregende und gefährliche Engpässe auf Bergstraßen werden vermieden, und Anwohnern und Unternehmen wird ganzjährig ein sicherer Transport gewährleistet. In vielen Teilen des

Landes besteht ein Großteil des nationalen Straßennetzes noch immer aus Schotterstraßen. Kontinuierliche Bemühungen um den Ausbau von Verbindungsstraßen mit festem Belag, kombiniert mit einer aktiven Priorisierung, werden dafür sorgen, dass der Anteil des Gesamtverkehrs auf isländischen Straßen auf Schotterstraßen stetig sinkt. Dies wird die Sicherheit erhöhen und

Der Verkehr wird flüssiger, insbesondere auf Schulbusstrecken, und die Möglichkeiten zur Schaffung von Arbeitsplätzen in ländlichen Gebieten werden zunehmen.

Der öffentliche Nahverkehr war und ist ein wichtiger Faktor bei der Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, der Angleichung der Lebensverhältnisse, der Stärkung und Erweiterung von Arbeitsplätzen, Dienstleistungs- und Schulgebieten sowie der Verbesserung der Erreichbarkeit und Gleichstellung der Bevölkerung im ganzen Land. Gemäß der regionalen Politik werden die öffentlichen Verkehrsdienste ausgebaut, beispielsweise durch eine stärkere Integration der Streckennetze zu Lande, in der Luft und auf dem Wasser sowie die Einführung eines gemeinsamen Informationsportals. Im

Hauptstadtgebiet wird in Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden die Infrastruktur für alle Verkehrsträger umfassend modernisiert. Der rechtzeitige Ausbau der Hauptstraßen, insbesondere der Bau von Hochstraßen in Schächten, wird den Verkehr erleichtern, die Umweltbelastung reduzieren und eine menschenfreundlichere Bebauung entlang der Hauptverkehrsadern ermöglichen. Der Ausbau des hochwertigen öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere der City Line, zusammen mit einem neuen Hauptradwegenetz, ist daher ein Schlüsselfaktor für die Entwicklung der Region hin zu einer nachhaltigeren Stadtgesellschaft. Ein höherer Anteil des öffentlichen Nahverkehrs am Reiseverhalten in der Region wird den Verkehr entlasten und die Zunahme von Staus eindämmen. Eine nachhaltigere Gesellschaft trägt wesentlich zur Steigerung der Lebensqualität und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Region bei. Die Hauptstadtregion steht jedoch im Wettbewerb um Fachkräfte mit Großstädten in den Nachbarländern. Ein zentraler Bestandteil der Finanzierung des Verkehrsverbundes ist die Erhebung von Express- und Verkehrsgebühren. Diese Gebühren unterscheiden sich in der Regel von herkömmlichen Gebühren dadurch, dass sie innerhalb von 24 Stunden schwanken. Sie sind während der Hauptverkehrszeiten höher als außerhalb dieser Zeiten, was zu einer effizienteren Verteilung des Verkehrsaufkommens und einer besseren Auslastung der Infrastruktur beiträgt und gleichzeitig Staus reduziert.

Die landesweiten Bauprojekte, die gemäß dem Verkehrsabkommen, dem Tunnelplan oder den Kooperationsprojekten zügig vorangetrieben werden, gehen davon aus, dass die Finanzierung ganz oder teilweise durch Straßenbenutzungsgebühren erfolgt. Die weitere Umsetzung dieser Gebührenerhebung erfolgt durch ein gemeinsames Projektbüro des Infrastrukturministeriums und des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft. Es ist wichtig, dass die staatlichen Einnahmen aus dem Straßenverkehr künftig die notwendigen Investitionen decken, die Flexibilität für die Beschleunigung wirtschaftlich rentabler Projekte schaffen und die Anreize für die Energiewende aufrechterhalten. Dabei wird zudem darauf geachtet, dass die Einnahmen gerecht auf alle Bürger verteilt werden. Die Auswirkungen auf die Transportkosten innerhalb der Regionen sowie auf verschiedene Bevölkerungsgruppen werden berücksichtigt.

Berufsleben.

Investitionen in Häfen werden die wirtschaftliche Grundlage des Landes stärken und neue Geschäftsmöglichkeiten schaffen. Zu den größten Hafenausbauprojekten der kommenden Jahre zählen Þorlákshöfn, der Hafen von Njarðvík und der Hafen von Sauðárkrúkur. Alle diese Projekte werden voraussichtlich zur Schaffung von Arbeitsplätzen in den Häfen selbst und den umliegenden Gemeinden beitragen und somit die Lebensqualität und den Wohlstand steigern.

Das Wirtschaftswachstum und die industrielle Entwicklung im ganzen Land hängen maßgeblich davon ab, dass der Transport zwischen den Regionen, von den Produktionsstätten zu den Exportstandorten, das ganze Jahr über reibungslos funktioniert. Der Transport stellt eine Belastung für die Infrastruktur dar, und die geforderte Zuverlässigkeit erfordert einen guten Service, insbesondere im Winter. Die Festlegung klarer Land- und Seewege gewährleistet, dass Entwicklung und Instandhaltung diese Belastung berücksichtigen. Der Ausbau des Winterdienstes wird die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Winterverkehrs weiter erhöhen und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft im ganzen Land beitragen.

Der Winterdienst ist nicht nur für den Güterverkehr wichtig, sondern auch ein wichtiger Sicherheitsfaktor für das ganze Land, beispielsweise für das Gesundheitswesen und den Rettungsdienst. Zuverlässige Transportmöglichkeiten das ganze Jahr über sind für alle Verkehrsteilnehmer wichtig und ein Schlüsselfaktor für die Stärkung der Sicherheit.

Arbeitsmarkregionen. Eine gute Arbeitsmarkregion fördert die wirtschaftliche Entwicklung, da Unternehmen ihre Arbeitskräfte in einem größeren Gebiet als nur ihrem lokalen Standort rekrutieren können. Gleichzeitig stärkt dies die Position der Arbeitnehmer, da sie sich an mehr Orten als nur ihrem Wohnort bewerben können. Dies trägt zu mehr Effizienz und besseren Chancen für Arbeitnehmer und Unternehmen bei.

Die Energiewende im Verkehrssektor eröffnet große Chancen für Wirtschaft und Gesellschaft. Besonders vielversprechend sind die Möglichkeiten der Elektromobilität in der Luftfahrt, insbesondere im Inlandsflugverkehr. Treibstoffkosten machen einen Großteil der Betriebskosten in der Luftfahrt aus, weshalb die Energiewende zu mehr Flügen führen könnte. Die zunehmende Bedeutung heimischer und umweltfreundlicher Energiequellen im Verkehrssektor wird Kosten, Betriebsrisiken und Umweltbelastungen reduzieren. Häfen bieten großes Potenzial als Energiezentren für die Erneuerung der Energiequellen im Verkehrssektor der Zukunft. Sie verbinden See- und Landverkehr und werden zunehmend der Energieerzeugung, dem Energievertrieb und der Energieverteilung dienen. Die meisten Häfen sind Knotenpunkte mit Anbindung an das Stromnetz, die Treibstoffverteilung und den Transportsektor. Mit moderaten Entwicklungskosten könnten sie zu „Energiezentren“ ausgebaut werden, in denen Elektro- und Wasserstofffahrzeuge geladen, Schiffe mit Landstrom versorgt und grüne Kraftstoffe wie Wasserstoff, Methanol oder Ammoniak gelagert und verteilt werden können. Häfen sind zudem wichtige Umschlagplätze für Güter. Die Zukunftsaussichten sind vielversprechend.

Die breite Öffentlichkeit.

Der Verkehr hat einen sehr bedeutenden Einfluss auf den Alltag der Isländer und ist ein Schlüsselfaktor für die zukünftige sozioökonomische Entwicklung. Die im Verkehrsplan dargelegten Prioritäten haben weitreichende Auswirkungen auf die Entwicklung des Verkehrswesens und der Gesellschaft insgesamt.

Durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und Pkw sollen praktikable Alternativen für den täglichen Weg zur Arbeit geschaffen werden. Ein umweltfreundlicher und effizienter öffentlicher Nahverkehr zwischen dem Hauptstadtgebiet und dem Flughafen Keflavík wird den Tourismus ankurbeln und die Serviceleistungen für die Bevölkerung verbessern. Loftbrú wird weiterhin die Erreichbarkeit für Einwohner mit Wohnsitz außerhalb des Hauptstadtgebiets und auf Inseln gewährleisten. Dadurch wird gefördert, dass die Menschen die Möglichkeit erhalten, ihre Transportkosten und die Umweltbelastung zu reduzieren. Gleichzeitig werden die Kosten für diejenigen gesenkt, die mit dem Pkw unterwegs sind. Analysen zeigen zudem, dass ein Erfolg in diesem Bereich insbesondere den Bedürfnissen von Menschen mit geringem Einkommen, jungen Menschen, Studierenden und Senioren gerecht wird.

Das Reisen für Menschen mit Behinderungen zwischen den Regionen wird durch eine verbesserte Zugänglichkeit der öffentlichen Verkehrswege sowie durch Verbesserungen an öffentlichen Bushaltestellen und Flughafenterminals erleichtert.

Verschiedene Maßnahmen werden weiterhin zur Reduzierung von Unfällen in allen Verkehrssektoren beitragen. Diese Maßnahmen basieren auf Forschung und Analyse, um ihre Wirksamkeit zu maximieren. Es liegen bereits Analysen vor, die die Maßnahmen hinsichtlich Geschlecht und Altersgruppen differenzieren. Die Anzahl gefährlicher Straßenabschnitte wird stetig sinken, unter anderem durch eine umfassende Verkehrssicherheitsbewertung des Autobahnnetzes. Eine sichere Mobilfunkverbindung auf allen Haupt- und Verbindungsstraßen trägt ebenfalls zu mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer bei und unterstützt zudem potenzielle technologische Entwicklungen im Bereich der Fahrzeugautomatisierung.

Die Fokussierung auf die Reduzierung der lokalen Umweltauswirkungen des Verkehrs zielt darauf ab, Belästigungen wie Lärm und Luftverschmutzung durch den Verkehr zu verringern. Darüber hinaus bieten Maßnahmen zur Förderung der Energiewende, wie der Ausbau der Ladeinfrastruktur, der Bevölkerung die Möglichkeit, ihre Transportkosten und die Umweltbelastung zu reduzieren.

2.3. Besondere Schwerpunkte

In diesem Verkehrsplan werden bei den Schwerpunkten und Maßnahmen neue Herausforderungen berücksichtigt und die Ergebnisse von Analysen, die zu einzelnen Verkehrsfragen durchgeführt wurden.

Aktives Reisen – Richtlinienentwurf.

Investitionen in die Infrastruktur für aktiven Verkehr bringen erhebliche soziale und wirtschaftliche Vorteile. Die verstärkte Nutzung aktiver Verkehrsmittel reduziert den Autoverkehr und die damit verbundenen Staus, was zu einem effizienteren Verkehr, kürzeren Reisezeiten, weniger Lärm und geringerer Umweltbelastung führt. Der Ausbau der Infrastruktur für aktiven Verkehr erhöht die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer und senkt die Unfallkosten. Einwohner von Kommunen, die Wert auf gute Einrichtungen für Fußgänger und Radfahrer legen, profitieren ganzjährig von einem besseren Zugang zu vielfältigeren und kostengünstigeren Verkehrsmitteln.

Die verstärkte Nutzung aktiver Verkehrsmittel senkt die Transportkosten der Haushalte, da weniger Autos benötigt werden und die Kraftstoff- und Wartungskosten sinken. Studien belegen zudem, dass sich jede in Rad- und Fußwege investierte Krone um ein Vielfaches auszahlt – durch eine verbesserte öffentliche Gesundheit und einen geringeren Bedarf an Investitionen in teure Infrastruktur für den Autoverkehr.

Im September 2024 setzte der Infrastrukturminister eine Arbeitsgruppe zur Entwicklung einer Strategie für aktiven Verkehr und kleine Fahrzeuge ein. Die Arbeitsgruppe legte im Juni 2025 einen Strategieentwurf sowie einen Aktionsplan vor. Der Strategieentwurf ist Bestandteil dieses Verkehrsplans; der Bericht der Arbeitsgruppe ist im Anhang zu finden.

Resilienz und Doppelnutzung der Infrastruktur.

Die Resilienz von Infrastruktur- und Verkehrssystemen gewinnt angesichts der Entwicklungen in der internationalen Sicherheitspolitik, der vielfältigen Bedrohungen und der anhaltenden Naturkatastrophen im ganzen Land zunehmend an Bedeutung. Es ist dringend erforderlich, die kritische Infrastruktur, die Vorschriften und die Verfahren des Landes im Hinblick auf die notwendigen Maßnahmen im Notfall zu erfassen. Ebenso wichtig ist es, die Doppelnutzung von Infrastruktur zu berücksichtigen. Dabei geht es darum, essenzielle Infrastruktur, die täglich für zivile Zwecke genutzt wird, so umzugestalten, dass sie auch für Notfälle eingesetzt werden kann.

Island beteiligt sich an der Nordischen Verkehrsresilienzpoltik (NTPC), die darauf abzielt, die Widerstandsfähigkeit und Sicherheit kritischer Verkehrssysteme in Krisen- und Notfallsituationen sowohl aus ziviler als auch aus militärischer Sicht zu verbessern. Dies beinhaltet die Identifizierung wichtiger Verkehrsinfrastrukturen und -routen zwischen den nordischen Ländern für den Einsatz in Krisen- und Notfallsituationen.

Die Strategie zielt darauf ab, die langfristige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur mit den Plänen für deren Nutzung in Gefahren- und Notfällen in Einklang zu bringen. Dabei muss besonderer Wert auf die Erhaltung und Stärkung der Widerstandsfähigkeit dieser Hauptverkehrsinfrastruktur sowie potenziell geeigneter Alternativrouten gelegt werden. Die Strategie wird im Frühjahr 2026 eingeführt.

Straßennetz.

Teile des Autobahnnetzes sind noch immer ohne Mobilfunknetz, und es gibt keine konkreten Pläne für Verbesserungen. Dies führt zu Ungleichheiten beim Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen, behindert die Schaffung von Arbeitsplätzen und gefährdet vielerorts die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Mobiltelefone sind für Reisende das wichtigste Sicherheitsinstrument. Fehlende Netzabdeckung auf den Verbindungsstraßen schafft Unsicherheit für ganze Gemeinden und gefährdet das Wohlergehen der Verkehrsteilnehmer im Falle eines Unfalls, wenn der Notruf 112 nicht erreichbar ist. Daher ist es notwendig, planbare Verbesserungen und einen gleichberechtigten Zugang zum Mobilfunknetz für alle Menschen zu gewährleisten, unabhängig davon, ob sie auf Hauptstraßen oder Verbindungsstraßen unterwegs sind.

Die Mobilfunknetzbetreiber sollen den Ausbau eines durchgängig zuverlässigen Mobilfunknetzes entlang aller Hauptstraßen im Tiefland bis Ende 2028 gemäß den Frequenzgenehmigungen der Telekommunikationsbehörde abschließen. Für Nebenstraßen können die Behörden den Mobilfunknetzbetreibern keine vergleichbaren Verpflichtungen auferlegen. Angesichts der absehbaren Verbesserungen des Mobilfunknetzes entlang der Hauptstraßen sollten die Behörden nun auch Verbesserungen an den Nebenstraßen in Betracht ziehen.

Durch eine gezielte Politik zur Verbesserung der Mobilität auf Verbindungsstraßen und damit verbundenen Maßnahmen wird die Gleichstellung der Geschlechter gefördert, die Verkehrssicherheit verbessert und das Straßennetz modernisiert, sodass technologische Innovationen besser zum Nutzen des Straßenverkehrs jenseits der Hauptstraßen eingesetzt werden können.

Wettbewerbsfähigkeit der internationalen Luft- und Schifffahrt.

Island ist stark vom internationalen Transportwesen abhängig, sowohl über See als auch zwischen Regionen. Als Inselstaat ist Island diesen Kosten besonders stark ausgesetzt, da der Zugang zu anderen, umweltfreundlicheren Transportmitteln fehlt. Internationale Flüge und Schifffahrt spielen daher in der isländischen Gesellschaft eine wichtigere Rolle als in den meisten Nachbarländern. Die Wettbewerbsfähigkeit beider Sektoren ist daher eng mit dem wirtschaftlichen Wohlstand und der industriellen Entwicklung des Landes verknüpft.

Die Klimaschutzmaßnahmen der EU, insbesondere das Emissionshandelssystem (ETS), stellen eine Herausforderung für die Wettbewerbsfähigkeit der Luft- und Schifffahrt dar. Gemäß den Regelungen müssen Fluggesellschaften und Reedereien auf Strecken innerhalb der EU Emissionszertifikate erwerben, auf Strecken außerhalb der EU jedoch nicht oder nur in begrenztem Umfang. Beispielsweise müssen internationale Reedereien, die vom europäischen Festland nach Nordamerika fahren, 50 % der Kosten für Emissionszertifikate tragen. Eine Reederei, die zunächst vom europäischen Festland nach Island und von dort weiter nach Nordamerika fährt, zahlt für den ersten Streckenabschnitt 100 % und für den zweiten 50 % der Kosten. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Regelung die Effizienz des Seeverkehrs über den Nordatlantik verringert, indem der Schiffsverkehr vom europäischen Festland direkt in die Vereinigten Staaten gelenkt wird, anstatt einen Zwischenstopp in Island einzulegen. Dasselbe gilt für Anschlussflüge über den Nordatlantik mit Zwischenstopp in Island.

Es bestehen Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Ausbildung sowohl in der Navigation und Luftfahrt als auch in luftfahrtbezogenen Disziplinen. Die Akteure der verschiedenen Branchen haben diverse Vorschläge unterbreitet, beispielsweise die Integration der Ausbildung in Luftfahrt und verwandten Fächern in das öffentliche Bildungssystem. In der Schifffahrtsbranche bestehen Bedenken hinsichtlich des Rückgangs der Zahl ausgebildeter Kapitäne in den letzten Jahren. Der Kapitänsverband hat daher die Einrichtung einer Fischerei- und Navigationsschule vorgeschlagen. Der Verband ist überzeugt, dass eine solche Schule die Ausbildung in Schiffsführung und Fischerei erheblich verbessern würde.

Das isländische internationale Schiffsregister ist in den letzten Jahren ebenfalls zurückgegangen. Derzeit sind dort keine Handelsschiffe mehr registriert, im Vergleich zu 39 im Jahr 1987. Ein gut funktionierendes isländisches Schiffsregister würde die operative Basis isländischer Reedereien stärken und die Nachfrage nach gut ausgebildeten Fachkräften in der Branche erhöhen.

Es wird außerdem daran gearbeitet, die Anzahl der von isländischen Fluggesellschaften angeflogenen Ziele durch den Abschluss von Luftverkehrsabkommen sowohl für Passagier- als auch für Frachtflüge zu erweitern. Dies erhöht die Wettbewerbsfähigkeit der isländischen Fluggesellschaften.

Das Infrastrukturministerium hat die Interessen des Landes in Fragen der Luft- und Schifffahrt in Zusammenarbeit mit anderen Ministerien und Organisationen auf internationaler Ebene, insbesondere innerhalb der Europäischen Union, der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), stets geschützt und wird dies auch weiterhin tun. Darüber hinaus wird das Ministerium die Förderung von Projekten vorantreiben, die die Wettbewerbsfähigkeit des internationalen Verkehrs von und nach Island steigern können.

Förderung der Küstenschifffahrt.

Der Gütertransport per Schiff ist ein energieeffizientes Transportmittel, und der Kraftstoffverbrauch pro transportierter Tonne ist deutlich geringer als beim Straßentransport. Das Infrastrukturministerium beauftragte die Straßenverwaltung mit der Analyse von Möglichkeiten und der Ausarbeitung von Maßnahmen zur Förderung des Seegüterverkehrs entlang der Küsten Islands anstelle des Straßenverkehrs. Die Straßenverwaltung legte dem Ministerium im Dezember 2024 einen Bericht vor (Küstenverkehr in Island – Analyse der Möglichkeiten zur Förderung des Küstenverkehrs). Im Anschluss an diesen Bericht setzte der Infrastrukturminister im August 2025 eine Arbeitsgruppe für Küstenschifffahrt ein. Die Aufgabe der Arbeitsgruppe besteht darin, einen Aktionsplan zur Förderung des Küstenverkehrs in Island zu erarbeiten, d. h. wie der Gütertransport per Schiff anstelle des Straßenverkehrs gesteigert werden kann, um unter anderem die Belastung der Straßen und die Umweltbelastung zu reduzieren. Die Arbeitsgruppe wird den Bericht der Straßenverwaltung auswerten und analysieren, wie der Gütertransport per Küstenschifffahrt gefördert werden kann, und einen entsprechenden Aktionsplan vorlegen. Die Vorschläge der Gruppe bilden die Grundlage für die weitere Politikentwicklung in diesem Bereich.

Finanzierung der Straßeninfrastruktur.

Die Regierung arbeitet seit einiger Zeit an einer Überprüfung der staatlichen Einnahmen aus dem Verkehr. Es ist wichtig sicherzustellen, dass der absehbare Investitionsbedarf der kommenden Jahre gedeckt wird. Dies setzt voraus, dass die Einnahmen aus Fahrzeugen und Verkehr wieder das bisherige Verhältnis zum BIP erreichen, also etwa 1,7 %. Zudem ist es wichtig, dass das System flexibel ist und wirtschaftlich rentable Projekte beschleunigt werden können.

Es ist offensichtlich, dass die Entwicklung der Straßeninfrastruktur für die Zukunft – sowohl im Neubau als auch in der Instandhaltung – vor großen Herausforderungen steht. Die Staatseinnahmen sinken seit einiger Zeit, bedingt durch sparsamere Fahrzeuge und die zunehmende Verbreitung von Elektro- und Hybridautos. Letztere führen zu schwereren Fahrzeugen und damit zu einer erhöhten Belastung der Straßen. Die Einführung einer kilometerbasierten Maut verknüpft die Nutzung der Straßen mit der Mautgebühr, sodass die Zahlungen für die Straßennutzung der tatsächlichen Nutzung entsprechen. Die Weiterentwicklung der Politik kann analysieren, wie lokale und/oder temporäre Mautgebühren zur Bewältigung von Verkehrsspitzen beitragen und durch eine bessere Verkehrsverteilung über den Tag hinweg eine effizientere Infrastrukturnutzung und eine Reduzierung der lokalen Umweltbelastung durch Fahrzeuge ermöglichen. Mautgebühren in angemessener Höhe können höhere Einnahmen sichern und zur Fairness beitragen, da die Nutzer des Straßennetzes für ihre Nutzung bezahlen. Gleichzeitig ist es möglich, den Verkehr durch Mautgebühren zu steuern und somit die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Es ist wichtig, dass Mautsysteme fair sind und ihre Auswirkungen auf verschiedene Gruppen sorgfältig geprüft werden, da die Einstellung gegenüber Mautgebühren negativ sein kann und diese als ungerecht empfunden werden können, insbesondere wenn es keine Transparenz darüber gibt, wie die Mautgebühren erhoben und verteilt werden.

Ein neues System zur Erhebung von Staatseinnahmen aus Fahrzeug- und Verkehrsgebühren.

Der erste Schritt zur Umstellung der staatlichen Einnahmenerhebung aus Fahrzeug- und Verkehrsgebühren war die Einführung eines neuen Gebührensystems mit dem Gesetz Nr. 101/2023 über eine Kilometergebühr für die Nutzung von Fahrzeugen mit sauberer Energie und Plug-in-Hybridantrieb, das am 1. Januar 2024 in Kraft trat. Das neue Gebührensystem zielt darauf ab, die Gebühren stärker auf die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu verlagern, sodass die Nutzer zahlen. Dieser Ansatz entspricht der Zukunftsvision von Regierungen weltweit hinsichtlich der Gebührenerhebung für die Nutzung von Verkehrsinfrastruktur. Im nächsten Schritt wird die Kilometergebühr auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor eingeführt. Die Kilometergebühr berücksichtigt das Fahrzeuggewicht und damit den verursachten Straßenverschleiß. Dadurch wird die Gebühr stärker an den Beitrag der Fahrzeuge zu den Instandhaltungskosten des Straßennetzes angepasst. Die Änderungen schaffen nicht nur eine solidere Grundlage für die staatlichen Einnahmen, sondern etablieren auch ein effizienteres und gerechteres Gebührensystem für Fahrzeughalter und -betreiber.

Infrastrukturunternehmen.

Im Einklang mit der politischen Erklärung der Regierung, die Investitionen in den Verkehrssektor zu erhöhen und dynamische Bauprojekte im ganzen Land zu initiieren, beabsichtigt die Regierung, die Blockade beim Tunnelbau zu überwinden und die Instandhaltungsschulden im Straßennetz anzugehen, indem sie Ideen zur Gründung eines Infrastrukturunternehmens prüft.

Im Frühjahr dieses Jahres begannen die politischen Entwicklungsarbeiten an diesem Plan, und im Sommer wurde unter der Schirmherrschaft des Infrastrukturministeriums, des Büros des Premierministers und des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft eine Steuerungsgruppe eingerichtet, die die Ideen zur Organisation eines Infrastrukturunternehmens weiter ausarbeiten soll.

Ziel des Unternehmens ist die Etablierung einer neuen Finanzierungsstruktur für den Bau großer Verkehrsinfrastrukturprojekte. Als eigenständige juristische Person wird das Unternehmen auf einer nachhaltigen Finanzbasis operieren und gleichzeitig das soziale Ziel verfolgen, Projekte von nationaler Bedeutung zu beschleunigen.

Ziel eines Infrastrukturunternehmens ist es, einen schnelleren Fortschritt bei großen Verkehrsinfrastrukturprojekten zu gewährleisten, indem:

- die Kontinuität der staatlichen Ausgaben für dieses Thema sicherstellen
- Gewährleistung eines professionellen und effizienten Projektmanagements hinsichtlich Vorbereitung und Durchführung größerer Verkehrsinfrastruktur,
- Aufbau von Spezialkenntnissen in den Bereichen Infrastrukturfinanzierung und Risikomanagement.

Die Priorisierung der Projekte erfolgt auf Grundlage der Ziele und Schwerpunkte, die im gemeinsam genehmigten Verkehrsplan und Investitionsrahmen im Finanzplan und Budget jeweils festgelegt sind.

Die ersten Projekte, die das Unternehmen in Angriff nehmen wird, sind die Ölfusár-Brücke, der Fljóta-Tunnel und die Sundabraut. Ziel ist es, in den kommenden Monaten erste Verträge für jedes Projekt abzuschließen. Die Finanzierung des Unternehmens und seiner Projekte basiert auf vier Säulen:

- Jährlicher Kapitalbeitrag gemäß einer Vereinbarung mit dem Staat für die kommenden Jahre
- Fremdfinanzierung mit staatlichen Garantien oder Refinanzierung
- Mauterhebung für die dem Unternehmen gehörende Verkehrsinfrastruktur
- Investitionen von Pensionsfonds und anderen Investoren.

Das Unternehmen ist Eigentümer der von ihm finanzierten Bauwerke. Das Eigentum an den Bauwerken kann nach deren Inbetriebnahme auf Grundlage einer entsprechenden Vereinbarung an den Staat übertragen werden, sofern dies die Geschäftstätigkeit des Unternehmens nicht beeinträchtigt.

Die Entwicklung eines Infrastrukturunternehmens wird in einer Arbeitsgruppe der drei Ministerien unter Beteiligung der isländischen Straßenverwaltung fortgesetzt. Ziel ist es, dem Althingi in der Frühjahrssitzung 2026 einen Gesetzentwurf zu diesem Unternehmen vorzulegen.

3. Grundlegendes Transportnetz.*Definition.*

Das grundlegende Straßennetz sind die Hauptstraßen, wie sie in Artikel 8 des Straßengesetzes Nr. 1 definiert sind.

80/2007: „Hauptstraßen sind Straßen, die die Siedlungen des Landes miteinander verbinden. Das so geschaffene Straßennetz soll städtische Gebiete mit etwa 100 oder mehr Einwohnern verbinden. Zu den Hauptstraßen gehören auch die verkehrsreichsten Straßen, die Gemeinden im Hauptstadtgebiet miteinander verbinden.“

Auch Straßen im Hochland, die für Transport und Tourismus wichtig sind. Endet eine Hauptstraße in einem Stadtgebiet, muss sie bis zur ersten Querstraße des Stadtgebiets führen und dort enden. Es ist jedoch zulässig, dass eine Hauptstraße einen Flughafen oder Hafen anbindet, die für Tourismus und Transport wichtig sind.

Zum Kernnetz gehören auch alle planmäßigen Flughäfen, wichtige Flugrouten und Häfen sowie Fähr- und Schifffahrtsrouten entlang der Küste und zu den Häfen. Ebenso werden Schifffahrts- und Flugrouten von und nach dem Land als Teil des Kernnetzes des Verkehrssystems betrachtet.

Der Aufbau des Basisnetzwerks.

Bei der Mittelzuweisung für den Verkehrsplan haben die Entwicklung des Basisnetzes, dessen Instandhaltung und Betrieb Priorität.

Das definierte grundlegende Verkehrsnetz des Landes umfasst fast 4.823 km Straßen, 38 Häfen und 13 Flughäfen. Die Verkehrsinfrastruktur ist noch umfangreicher, und das nationale Straßennetz erstreckt sich über 12.900 km. Davon sind 4.823 km Fernstraßen, 3.510 km Verbindungsstraßen, 2.640 km Regionalstraßen und fast 1.980 km Nationalstraßen. 5.961 km der Straßen sind asphaltiert. Von den 1.174 Brücken im nationalen Straßennetz sind 632 Brücken einspurig, davon waren Ende 2024 bereits 29 Brücken auf der Ringstraße einspurig.

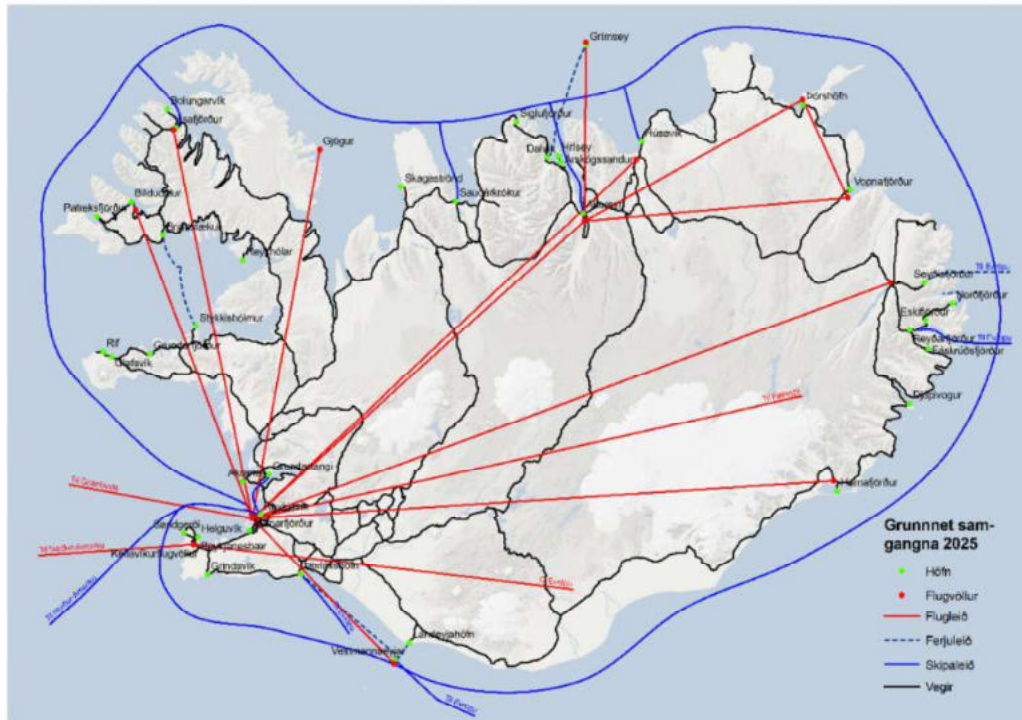


Abbildung 1: Grundlegendes Transportnetz 2025.

Es ist vorgesehen, alle Siedlungen mit etwa 100 oder mehr Einwohnern an das Landnetz anzuschließen. Dieses umfasst auch die Gebiete, die voraussichtlich die wichtigsten für Fischerei, Tourismus und den Verkehr ins und aus dem Land sind. Das Landnetz ist durchgehend und durchquert auch städtische Gebiete, sofern dies der Fall ist. Die Hauptverkehrsadern der größten Städte sind in das Netz eingebunden.

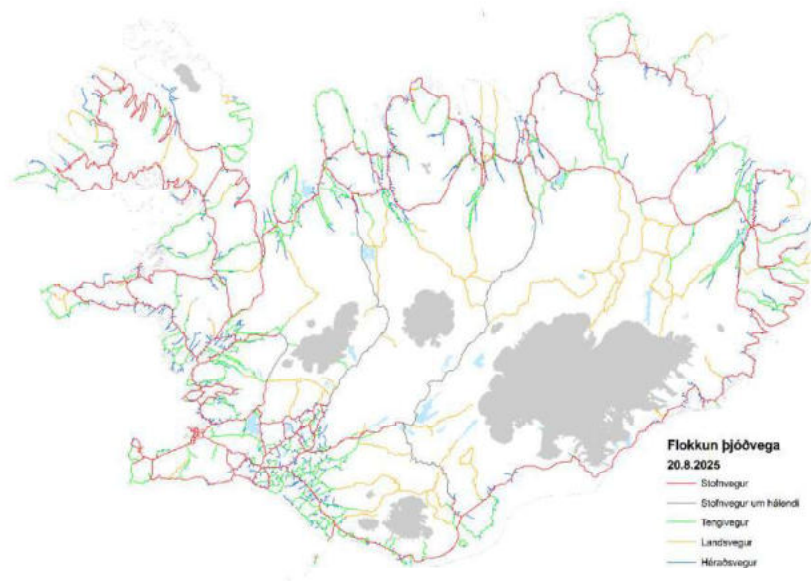


Abbildung 2: Klassifizierung der Autobahnen im Jahr 2025.

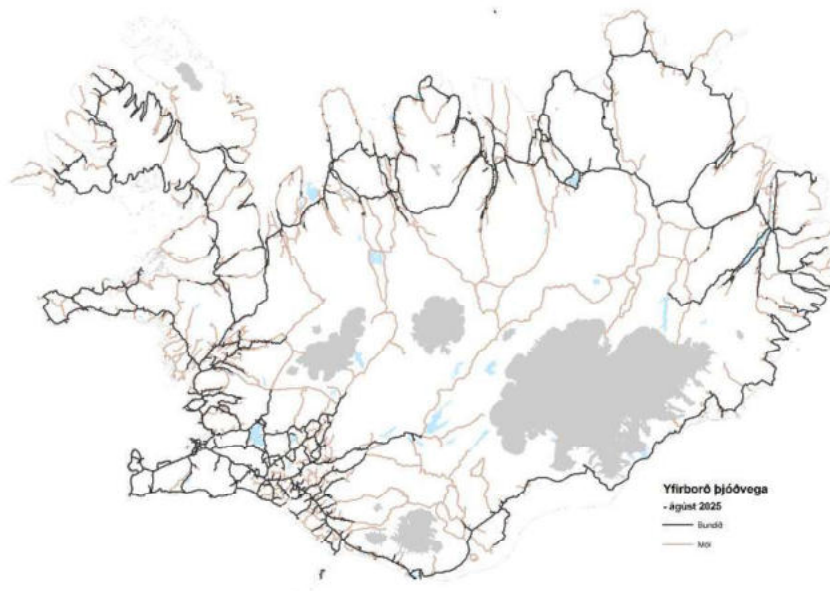


Abbildung 3: Die meisten Hauptstraßen haben heute eine asphaltierte Oberfläche. Die Abbildung zeigt die Oberflächenbeschaffenheit von Autobahnen.

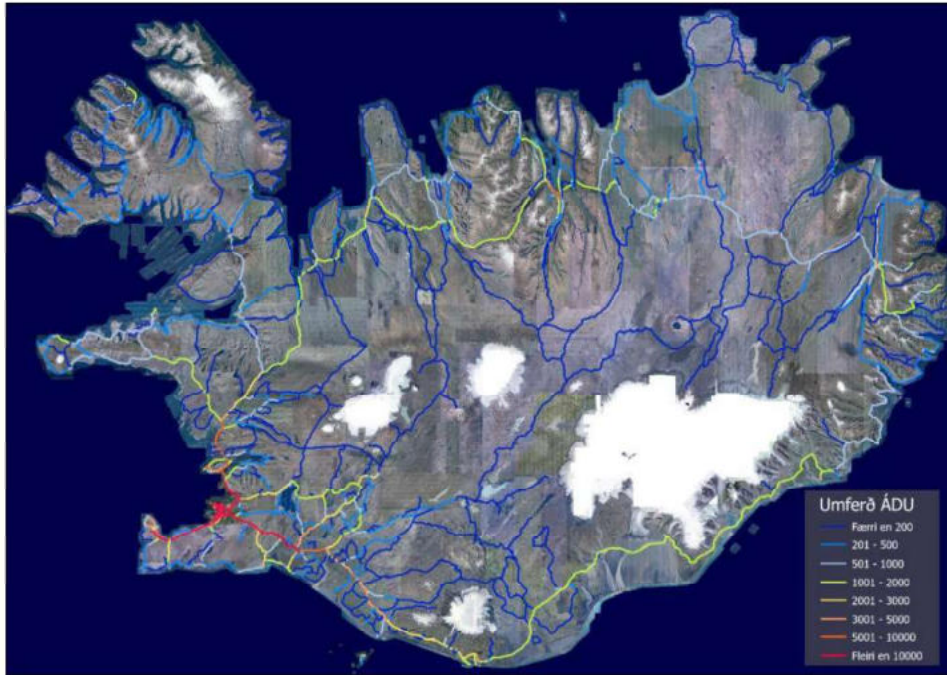


Abbildung 4: Jubiläumsverkehr (ÁDU) im Jahr 2024.

Diese Häfen, die jährlich mehr als 10.000 Tonnen Güter umschlagen oder an denen mehr als 8.000 Tonnen Fangfisch angelandet werden, gehören neben Fährverbindungen und den dazugehörigen Fährhäfen zum Kernnetz des Transportplans. Das Kernnetz umfasst 37 Häfen.

Flughäfen mit einem aktiven Linienflugbetrieb gelten als Kernflughäfen.

Das Straßennetz ist das umfangreichste Verkehrssystem im Kernnetz und daher langwierig, am teuersten in Bau, Instandhaltung und Betrieb.

3.1. Änderungen am grundlegenden Verkehrsnetz.

Am grundlegenden Verkehrsnetz haben sich seit dem letzten Verkehrsplan nur wenige Änderungen ergeben. Die Hrafnagilsvegur wurde neu als Fernstraße ausgewiesen, nachdem die westliche Eyjafjarðarbraut außerhalb des Stadtgebiets von Hrafnagil verlegt wurde. Auch die Hallsvegur wird wieder als Fernstraße geführt. Reykhólahöfn, Patreksfjarðarhöfn und Helguvíkurhöfn werden aufgrund gestiegener Aktivität in das Kernnetz der Häfen aufgenommen, während die Häfen von Keflavík und Njarðvík aufgrund gesunkener Aktivität aus dem Kernnetz entfernt werden. Mit diesen Änderungen im Kernnetz der Häfen werden Fernstraßen nach Reykhólahöfn, Patreksfjarðarhöfn und Helguvíkurhöfn definiert, während die Fernstraße nach Keflavík und Njarðvíkurhöfn, die Keflavíkurvegur, aus dem Straßenregister gestrichen wird. Diese Änderung erfolgt von Vopnafjörður zu Hlíðarvegur. Die Hringvegur wird von einer Hauptstraße zu einer Verbindungsstraße umklassifiziert. Auch die Axarvegur wird von einer Verbindungsstraße zu einer Hauptstraße umklassifiziert, während die Skriðdals- und Breiðdalsvegur von Hauptstraßen zu Verbindungsstraßen umklassifiziert werden, zwischen Axarvegur und Hringvegur.

Entwicklungsplan für den Flughafen Keflavík.

Der Entwicklungsplan für den Flughafen Keflavík wurde seit dem letzten Verkehrsplan aktualisiert. Der aktuelle Plan gilt bis 2045. Er legt Wert darauf, zukünftige Bauvorhaben durch eine phasenweise Umsetzung an mögliche Schwankungen im Fahrgastaufkommen anzupassen. Es wird erwartet, dass

Der Flughafen wird für die Energiewende in der Luftfahrt vorbereitet. Ein neuer Bereich für den Frachtumschlag ist geplant. Zudem wird besonderer Wert auf die Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens gelegt, unter anderem durch überdachte Fußgängerwege und Einrichtungen für verschiedene Verkehrsmittel.

4. Finanzen des Verkehrsplans, Aufschlüsselung der Ausgaben.

Eines der Hauptziele des aktuellen Finanzplans ist die Reduzierung der übermäßigen Sozialausgaben und die Eindämmung der Staatsausgaben. Ziel ist ein ausgeglichener Haushalt bis 2027. Der Finanzplan wird jährlich aktualisiert.

Die Ausweitung des Leistungsumfangs wird sich positiv auf den Rahmen des Verkehrsplans und die Priorisierung von Projekten und/oder das Niveau der Winterdienste, der allgemeinen Dienste und des öffentlichen Nahverkehrs auswirken.

Im Zeitraum des Plans bis 2040 werden voraussichtlich fast 1.010 Milliarden ISK eingenommen.
wird für den Transportsektor bereitgestellt. Das Budget ist wie folgt aufgeteilt:

4.1. Isländische Transportbehörde.

Die Arbeitsweise der isländischen Transportbehörde wird durch die Strategie der Behörde für den Zeitraum 2025–2029 geprägt. Im Mittelpunkt stehen die Sicherheit im Transportwesen, barrierefreie Dienstleistungen, soziale Verantwortung und moderne interne Arbeitsweisen.

4.1.1. Einkommen und Beiträge.

Die Steuereinnahmen oder, wie es früher hieß, die Haupteinnahmequellen der isländischen Verkehrsbehörde sind laut Haushaltsplan die Verkehrssicherheitsgebühr und die Fahrzeugzulassungsgebühren.

Die von der isländischen Transportbehörde erhobenen Steuereinnahmen fließen in die Staatskasse.

Die Betriebseinnahmen stammen aus der Durchführung gesetzlicher Projekte der Agentur. Sie werden für den Berichtszeitraum auf 8,3 Milliarden ISK geschätzt und setzen sich zusammen aus jährlichen Gebühren für Betriebslizenzhhaber, Serviceeinnahmen aus Neubauten und Umbauten von Schiffen, Änderungen an bereits erteilten Genehmigungen, erstatteten Kosten für eine pannordische Datenbank für Fahrzeuganforderungen und die entsprechenden Fahrzeugtypen (NorType) sowie anderen Sonderprojekten wie der Datenverarbeitung und der Ausstellung verschiedener Zertifikate.

Es wird erwartet, dass der Beitrag des isländischen Staatshaushalts zur isländischen Transportbehörde allgemeine gesetzliche Aufgaben abdeckt. Der Transportsektor wächst, beispielsweise aufgrund europäischer Vorgaben für harmonisierte Transportvorschriften, Verbraucherschutz und Umweltauflagen. Zu den gesetzlichen Aufgaben gehören die Lizenzvergabe in allen Transportsektoren, die Prüfung von Unternehmen mit Betriebsgenehmigung durch die Behörde, die Inspektion ausländischer Schiffe und Flugzeuge, Verbraucherangelegenheiten, die Umsetzung von Sicherheitsplänen und Präventionsmaßnahmen, einschließlich Schulungen und neuer Anforderungen an harmonisierte Informationssysteme. Der Gesamtbeitrag des isländischen Staatshaushalts im Aktionszeitraum (2026–2030) wird auf 7,1 Milliarden ISK geschätzt.

Die geschätzten Gesamtausgaben der isländischen Transportbehörde, unter Berücksichtigung des genehmigten Finanzplans für die Jahre 2026–2030, belaufen sich auf fast 18,2 Milliarden ISK.

4.1.2. Gebühren.

Die Betriebskosten der isländischen Transportbehörde gliedern sich in Personalkosten, die den größten Ausgabenposten der Behörde darstellen, und sonstige Betriebskosten, zu denen verschiedene eingekaufte Dienstleistungen, Miete und Produktkäufe zählen.

Nachfolgend ein Überblick über die wichtigsten gesetzlichen Aufgaben der Organisation.

4.1.2.1. Verwaltung und Betrieb.

Die isländische Transportbehörde ist für die Verwaltung des Transportwesens zuständig: Luftfahrt, Häfen, Schifffahrt, maritime Sicherheit, Verkehr und Straßenverkehr. Für den gesamten Transport, der größtenteils internationalen Ursprungs ist, gilt ein detaillierter Rechtsrahmen.

Die Aktivitäten der isländischen Transportbehörde werden von internationalen Organisationen überwacht, die regelmäßig administrative Prüfungen durchführen. Die Zuständigkeit der Organisation in verschiedenen Bereichen unterliegt europäischen Sicherheitsbestimmungen.

Besonderes Augenmerk wird darauf gelegt, dass alle Tätigkeiten der isländischen Transportbehörde den Anforderungen des EWR-Abkommens entsprechen, sodass es keine Einschränkungen für Flüge oder Schiffsverkehr von hier gibt.

4.1.2.2. Präventions- und Sicherheitspläne.

Sicherheitspläne im Transportwesen fallen in die Zuständigkeit der isländischen Transportbehörde. Die Ziele der Institution sind: Ziel ist es, die Abläufe zwischen den Verkehrssektoren so weit wie möglich zu koordinieren.

Alle Pläne bestehen aus vier Hauptkomponenten, deren Gewichtung je nach Thema variiert: 1. Strategie und Ziele.

2. Sicherheitsmanagement.
3. Registrierung und Analyse.
4. Bildung und Information.

In der Sicherheits- und Bildungsabteilung der Behörde wird für jeden Bereich des Transportwesens ein spezieller Plan erstellt. Die Projekte basieren auf Datenanalysen, die die Grundlage für Maßnahmen und die Entwicklung einer Sicherheitskultur bilden. Es besteht eine Zusammenarbeit mit der Verkehrsunfalluntersuchungsbehörde in Sicherheitsfragen der Luftfahrt, Schifffahrt und des Landverkehrs. Die Behörde gibt regelmäßig Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit in allen Verkehrssektoren nach der Untersuchung von Vorfällen und Unfällen ab. Darüber hinaus besteht eine gute Zusammenarbeit mit der isländischen Straßenverwaltung, der Polizei, dem Verkehrsministerium (Landsbjörg) und dem Berufsverband der Verkehrsfachleute, um nur einige zu nennen.

Die isländische Verkehrsbehörde führt ein Register aller von der Polizei erfassten Verkehrsunfälle und Zwischenfälle, die bei der Firma arekstur.is registriert sind.

Luftfahrtunternehmen und Flugsicherungslicenzinhaber sowie Zertifikatsinhaber sind verpflichtet, bestimmte Vorfälle im Flug- oder Flugsicherungsverkehr der Behörde zu melden. Auch Privatpiloten müssen der Behörde Berichte vorlegen.

Seeleute und andere Personen sind verpflichtet, Unfälle und Sicherheitsvorfälle auf See der Isländischen Transportunfalluntersuchungsbehörde zu melden. Die Isländische Transportbehörde registriert diese Meldungen anschließend in der Europäischen Datenbank für Seeunfälle (EMCIP). Die Unfall- und Vorfallsregistrierung der Isländischen Transportbehörde ist für die Prävention von entscheidender Bedeutung und ermöglicht es ihr, die Entwicklungen im Bereich der Sicherheit auf der Straße, in der Luft und auf See zu überwachen. Durch eine gute Analyse solcher Daten ist es möglich, Risikofaktoren im Verkehr, in der Luftfahrt und in der Navigation zu identifizieren und mit geeigneten Maßnahmen darauf zu reagieren.

Die isländische Verkehrsbehörde koordiniert die Aufklärung und Informationsverbreitung zu Fragen der Verkehrssicherheit und fördert die Beteiligung und Zusammenarbeit aller Akteure, die sich für deren Verbesserung einsetzen möchten. Regelmäßig finden Kampagnen statt, die darauf abzielen, riskantes Verhalten zu reduzieren oder über Risikofaktoren im Verkehr aufzuklären.

Flugsicherheitsplan.

Ein wichtiger Aspekt bei der Entwicklung eines Flugsicherheitsplans ist die Verarbeitung von Daten zu Flugunfällen und -vorfällen. Diese Daten werden in einer europaweiten Datenbank erfasst und registriert, die den Austausch von Daten zu Flugvorfällen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) erleichtert. Flugvorfälle werden analysiert, und auf Grundlage dieser Analysen werden Maßnahmen ergriffen, um die Anzahl schwerwiegender Flugunfälle und -vorfälle zu reduzieren. Ziel des Flugsicherheitsplans ist es, dass Island zu den fünf europäischen Ländern mit den wenigsten Flugunfällen, gemessen an der Flugzeit, gehört.

Die Anzahl der Flugbewegungen (Landungen und Starts jedes Flugzeugs) wird ebenfalls berücksichtigt. Darüber hinaus werden die Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit fortgesetzt, sodass die Anzahl der Unfälle und schweren Zwischenfälle in der kommerziellen Luftfahrt jährlich um 3 % pro 10.000 Flugbewegungen und die Anzahl der Unfälle und schweren Zwischenfälle in der zivilen Luftfahrt jährlich um 10 % sinkt.

Einer der wichtigsten Aspekte des Flugsicherheitsmanagements ist die Bewältigung der Sicherheitsrisiken, die sich aus der Beförderung von Passagieren ergeben. Risiken identifizieren, bewerten und die besten Maßnahmen zu deren Reduzierung festlegen.

Bei der EASA erfolgt dieser Prozess durch die Zusammenarbeit und Koordination zwischen Luftfahrtbehörden und Lizenznehmern, da diese Parteien Teil des gemeinsamen Flugsicherheitssystems der EASA-Mitgliedstaaten sind. Der Prozess ist im Europäischen Programm für Flugsicherheit (EPAS) dokumentiert. EPAS umfasst einen Fünfjahreszeitraum und wird jährlich von der EASA überprüft und aktualisiert.

Im Hinblick auf die in EPAS festgelegten Maßnahmen wurde ein Projektplan für das Isländische Flugsicherheitsprogramm (IPAS) veröffentlicht. Ziel dieses Programms ist die Formulierung einer Sicherheitsmanagementstrategie auf Ebene der Isländischen Verkehrsbehörde. Dadurch wird klargestellt, worauf in den nächsten fünf Jahren im Rahmen eines risiko- und leistungsorientierten Managements zur Erhöhung der Flugsicherheit der Schwerpunkt gelegt wird.

Sicherheitsplan für die Seefahrt.

Es ist wichtig, sich an der Arbeit internationaler Organisationen, insbesondere der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), zu beteiligen, um Regeln für Schiffe und Besatzungen zu entwickeln und umzusetzen und so die Sicherheit auf See zu stärken. Ziel des Programms ist es daher, dass Island seinen internationalen Verpflichtungen nachkommt und die regelmäßigen Audits von IMO und EMSA zur Umsetzung und Einhaltung internationaler Sicherheitsanforderungen erfolgreich besteht. Durch gezielte Forschung und die Beteiligung an der Arbeit internationaler Organisationen im Bereich der maritimen Sicherheit wird sichergestellt, dass die isländischen Gegebenheiten in den internationalen Regeln berücksichtigt werden.

Die isländische Transportbehörde und der Seeschiffahrtsrat sind für die Umsetzung des Seeschiffahrtssicherheitsplans verantwortlich. Zu den Hauptaufgaben des Plans gehören Sicherheitsmanagement, Registrierung und Analyse, Aus- und Weiterbildung, Information sowie Forschungs- und Entwicklungsprojekte, die zur Erreichung dieser Ziele beitragen sollen.

Ziel ist es, die Zahl der Unfälle mit Seeleuten jährlich um 5 % zu senken. Grundlage hierfür sind die Berichte an die Transportunfalluntersuchungsbehörde und die isländische Krankenversicherung. Die Sicherheitsmaßnahmen für isländische Schiffe, Besatzungen und Passagiere werden fortgesetzt, um sicherzustellen, dass es in diesem Zeitraum keine Todesfälle bei Seeunfällen gibt.

Wie bereits erwähnt, erfasst die isländische Transportbehörde Informationen über Vorfälle und Unfälle auf See in einer europaweiten Datenbank. Zusätzlich wurde das Vorfalldesystem ATVIK-sjómenn für Seeleute entwickelt, mit dem Reeder die auf ihren Schiffen auftretenden Vorfälle selbst verfolgen und angemessen reagieren können. Die isländische Transportbehörde erhält dadurch ebenfalls einen Gesamtüberblick über die gemeldeten Vorfälle und kann gegebenenfalls Schulungen, Präventionsmaßnahmen und Vorschläge für Regeländerungen anbieten. Der Sicherheitsplan für Seeleute legt den Schwerpunkt auf das Sicherheitsmanagement an Bord. Ziel des Sicherheitsmanagements ist es, alle Sicherheitsaspekte an Bord bestmöglich zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die Schiffsausrüstung und die Kompetenz der Besatzung stets den Anforderungen entsprechen. Besonderer Wert wird auch auf Aufklärung und Prävention für Seeleute gelegt, Konferenzen zu ausgewählten Themen werden abgehalten und Innovationen werden gefördert. Für jedes Jahr wird ein Aktionsplan erstellt.

Verkehrssicherheitsplan.

Die jährlichen gesellschaftlichen Kosten von Verkehrsunfällen belaufen sich auf über 84 Milliarden ISK. Daher ist es unerlässlich, die Verkehrssicherheit mit allen verfügbaren Mitteln zu erhöhen. Die Umsetzung des Verkehrssicherheitsplans obliegt dem Infrastrukturministerium, die Verantwortung für die Projekte liegt jedoch beim Ministerium gemeinsam mit der Straßenverwaltung, der Isländischen Transportbehörde und dem Nationalen Polizeipräsidenten. Die Aufsicht obliegt der Polizei, die Straßenverwaltung ist für die Straßenverbesserungen sowie für die Installation und den Betrieb der Verkehrssicherheitsanlagen zuständig.

Geschwindigkeitskameras, Aufklärung und Prävention fallen in den Zuständigkeitsbereich der isländischen Verkehrsbehörde. Die Bemühungen werden fortgesetzt, um sicherzustellen, dass Island zu den fünf europäischen Ländern mit der höchsten Verkehrssicherheit zählt. Ziel ist es, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten um durchschnittlich 5 % pro Jahr zu senken.

Zu den wichtigsten Maßnahmen der isländischen Verkehrsbehörde zur Erreichung dieses Ziels gehören:

- Das Verhalten und die Einstellung der Menschen im Straßenverkehr zum Besseren verändern und dadurch Folgendes bewirken
Unfälle verhindern.
- Verkehrserziehung wird im gesamten Schulsystem vom Kindergarten bis zum Gymnasium angeboten. Es werden Anstrengungen unternommen, neue Lehrpläne zu entwickeln und ältere zu aktualisieren.
- Arbeit im Bereich der Aufklärung ausländischer Touristen und ausländischer Staatsbürger mit Wohnsitz in Island.
- Kampagnen leiten, um Schwächen zu bekämpfen, die sich aus der Analyse von Unfallstatistiken ergeben, wie z. B. Fahren unter Alkoholeinfluss, Verwendung von Sicherheitsgurten und die Nutzung von Smart-Geräten.
- Die Öffentlichkeit aufklären und Vorträge halten, beispielsweise zu Sicherheitsfragen oder neuen Vorschriften.
- Zusammenarbeit mit den lokalen Regierungen bei deren Sicherheitsplänen.

Die Bautätigkeiten der isländischen Straßenverwaltung unterliegen dem Verkehrssicherheitsmanagement. Dies beinhaltet die Anwendung einer spezifischen Methodik, deren Leitprinzip die Verkehrssicherheit ist – sowohl bei der Vorbereitung und dem Bau neuer Straßen als auch bei der Bewertung bereits in Betrieb genommener Straßen. Gleiches gilt für Rad- und Fußwege, die von der isländischen Straßenverwaltung unterstützt werden. Zu den wichtigsten Maßnahmen der isländischen Straßenverwaltung zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsplans gehören:

- Gefährliche Stellen im Straßennetz, einschließlich Kreuzungen, identifizieren und beheben.
- Verbesserung der Straßenverhältnisse, um die Wahrscheinlichkeit schwerwiegender Folgen von Unfällen zu verringern.
bei der Fahrt hinaus.
- Separate Fahrhinweise auf den verkehrsreichsten Straßen.
- Überprüfen Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen im Hinblick auf die Qualität.
Straßenverlauf und sonstige Gegebenheiten.
- Maßnahmen fördern, die die Fahrzeuggeschwindigkeit reduzieren oder begrenzen.
- Die Anzahl der Rastplätze an Autobahnen erhöhen.
- Die Anzahl der Rastplätze für Touristen erhöhen.

Die Polizei organisiert die Verkehrsregelung. Während dieses Zeitraums wird besonderes Augenmerk auf die automatische Durchschnittsgeschwindigkeitsregelung gelegt; weitere Details finden Sie in Aktion 1.4.

4.1.2.3. Aufsicht über inländische Unternehmen.

Die isländische Transportbehörde überwacht und prüft die Inhaber von Betriebsgenehmigungen. Zu den beaufsichtigten Lizenznehmern gehören unter anderem Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Fluggesellschaften und Wartungsbetriebe. Im Bereich der Flugsicherung werden die Lizenznehmer der Flugsicherungsdienste, d. h. Unternehmen der Isavia-Gruppe und der Isländische Wetterdienst, beaufsichtigt. Die Schifffahrtssaufsicht umfasst unter anderem die Überwachung von Schiffen, einschließlich Audits, Stichprobenkontrollen sowie Inspektionen von Neubauten und Umbauten. Die Aufsicht gilt auch für die Tätigkeiten von A- und B-spezialisierten Schiffs- und Ausrüstungsinspektionsinstituten, anerkannten Klassifikationsgesellschaften und anderen Lizenznehmern, beispielsweise im Personentransport und in der Bootsvermietung. Im Verkehrsbereich werden unter anderem Prüfstellen, Autohäuser, Fahrschulen und Fahrschulen beaufsichtigt. Lizenzierte Unternehmen, z. B. Taxiunternehmen und Reiseveranstalter, werden ebenfalls beaufsichtigt. Die Verkehrsregelung sowie die Überwachung des Be- und Entladens und der Kennzeichnung von Fracht obliegt der Polizei. Die isländische Verkehrsbehörde überwacht die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen für Verkehrsinfrastruktur und deren Betriebssicherheit und führt Audits des Sicherheitsmanagements von Straßenverkehrsunternehmen durch. Forschung und Analyse beziehen sich auf die Sicherheit von Fahrzeugen, Fahrern und Fahrgästen. Der Schwerpunkt liegt auf der Auswertung der Forschungsergebnisse.

sich mit Transportunfällen befassen und sich dafür einsetzen, dass die daraus gewonnenen Erkenntnisse in Gesetzen und Vorschriften zur Sicherheit von Schiffen und Besatzungen sowie im Straßen-, Luft- und Seeverkehr berücksichtigt werden.

4.1.2.4. Aufsicht über ausländische Unternehmen.

Die isländische Transportbehörde führt die sogenannte Hafenstaatkontrolle (PSC) durch. Dabei wird überwacht, ob der Zustand, die Ausrüstung, der Betrieb und die Besatzung von unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen (ausgenommen Fischereifahrzeuge), die isländische Häfen anlaufen, den internationalen Konventionen entsprechen.

Ziel ist es, die Anzahl der Schiffe auf den Weltmeeren zu reduzieren, die nicht den Anforderungen internationaler Übereinkommen entsprechen. Ähnliche Kontrollen werden an ausländischen Flugzeugen durchgeführt, die isländische Flughäfen anlaufen – sogenannte SAFA-Kontrollen (Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA). Die Inspektoren der Behörde, die diese Aufgaben wahrnehmen, unterliegen strengen Schulungs- und Wissensanforderungen.

4.1.2.5. Dienste und Dateien.

Die isländische Verkehrsbehörde führt die gesetzlich vorgeschriebenen Register für Fahrzeuge in Island, d. h. für Fahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge. Die Verwaltung und Registrierung von Fahrzeugen obliegt der isländischen Verkehrsbehörde. Die Register enthalten vielfältige Informationen, darunter Fahrzeugzulassungsbescheinigungen, Eigentumsnachweise und technische Daten. Die Register sowie das Schiffs-, Führerschein- und sonstige Registrierungssystem werden kontinuierlich aktualisiert und erneuert. Im Einklang mit der Strategie der isländischen Verkehrsbehörde wird besonderer Wert auf barrierefreie und elektronische Selbstbedienungsdienste gelegt.

Das Fahrzeugregister muss im Rahmen des Programms verbessert werden. Es muss, wie in neuen europäischen Verordnungen gefordert, neue Informationen zu Fahrzeugen und deren Eigenschaften enthalten. Datensicherheit und -zugänglichkeit müssen gewährleistet sein. Der Schwerpunkt liegt auf Automatisierung und Benutzerfreundlichkeit. Auch das Luftfahrzeugregister muss verbessert werden, um den Zugriff auf die darin enthaltenen Informationen zu erleichtern.

Die Isländische Verkehrsbehörde verbreitet umfangreiche Informationen aus ihren Registern, unter anderem an öffentliche Stellen, Medien, Studierende im Rahmen von Projektarbeiten und Privatpersonen. Besonderer Wert wurde auf die Entwicklung elektronischer Dienste und Selbstbedienungsfunktionen auf der Website der Behörde gelegt, um die Öffentlichkeit und alle interessierten Nutzer zu unterstützen, die unter der Sicherheitsaufsicht der Isländischen Verkehrsbehörde stehen. Elektronische Dienste verbessern den öffentlichen Zugang und unterstützen die Effizienzziele des Verkehrsplans. Die Effektivität der Dienstleistungen der Isländischen Verkehrsbehörde wird durch regelmäßige Nutzerbefragungen gemessen, deren Ergebnisse zur kontinuierlichen Verbesserung beitragen.

4.1.2.6. Forschung, Entwicklung und Umweltfragen.

Die isländische Verkehrsbehörde beteiligt sich an der Zusammenarbeit in Umweltfragen, einem weltweit zunehmend wichtigen Thema. Die Behörde verfolgt die Entwicklungen in internationalen Organisationen wie der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), der Europäischen Zivilluftfahrt-Behörde (ECAC) und der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) aufmerksam. Vertreter der Behörde nehmen an den von diesen Organisationen veranstalteten Treffen teil.

Darüber hinaus nimmt die Agentur an nordischen und europäischen Kooperationstreffen im Bereich Umweltfragen in der Luftfahrt teil.

Die isländische Verkehrsbehörde ist für die Einreichung des staatlichen Aktionsplans bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zuständig. Dieser Plan wird alle drei Jahre erstellt und eingereicht; die nächste Aktualisierung erfolgt im Frühjahr 2027. Anschließend ist es Aufgabe der isländischen Verkehrsbehörde, einen Fahrplan für die Energiewende in der Luftfahrt (Fahrplan für SAF) zu entwerfen, der Bestandteil des Aktionsplans sein soll.

Der Aktionsplan wird in Abstimmung mit anderen Institutionen erarbeitet, und mit der Einführung des Internationalen Emissionshandelssystems für die Luftfahrt (CORSIA) dürfte seine Bedeutung zunehmen.

Das technische Wissen über Fahrzeuge im Transportwesen ist hochspezialisiert, und Berater haben sich häufig an die Experten der isländischen Transportbehörde gewandt. Jedes Jahr werden technische Informationen bereitgestellt zu

Anlagen- und Fahrzeugemissionen, beispielsweise aufgrund des EU-Emissionshandelssystems (ETS) für die Luftfahrt. Ähnliche Anforderungen werden auch für die Schifffahrt erwartet.

Es wurden Anforderungen festgelegt, beispielsweise in Bezug auf Lärm an Flughäfen und das Verhalten in Häfen.

Die Agentur übermittelt jährlich Informationen über Fahrzeugemissionen an die isländische Klimaagentur.

Generaldirektion Klimapolitik der Europäischen Kommission. Die Umweltbehörde ist, ebenso wie die lokalen Behörden, für einen Teil der Überwachung zuständig. Zwischen den Behörden besteht eine gute Zusammenarbeit.

Die Emissionen des internationalen Luft- und Schiffsverkehrs stehen weit oben auf der Agenda für Maßnahmen zur Erfüllung der Verpflichtungen der Staaten im Rahmen des Pariser Abkommens. Für den Zeitraum 2021–2030 haben sich die EU-Mitgliedstaaten sowie Island und Norwegen ein gemeinsames Ziel gesetzt: eine Emissionsreduktion von 40 % bis 2030 gegenüber 1990. Unter der Führung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist die Einführung eines Emissionshandelssystems (CORSIA) mit dem langfristigen Ziel der Emissionsreduktion bis 2050 geplant. Innerhalb Europas ist das Emissionshandelssystem (ETS) bereits in Kraft, doch die Wechselwirkung dieser beiden Systeme könnte Islands Wettbewerbsposition gegenüber anderen europäischen und außereuropäischen Ländern beeinträchtigen.

In einem Bericht einer Arbeitsgruppe aus dem Jahr 2021 zu umweltfreundlicheren Maßnahmen in der Fischereiindustrie wurden verschiedene neue Energieoptionen für die Fischereiflotte erwähnt. Die isländische Verkehrsbehörde leitete eine Studie zum Anbau und zur Produktion von Energiepflanzen, die 2021 mit einem Bericht einer Arbeitsgruppe im Auftrag des Ministeriums abgeschlossen wurde.

Die wichtigsten Herausforderungen im Bereich des Landverkehrs betreffen die Energiewende im Straßen- und Schwerlastverkehr, einen effizienten öffentlichen Nahverkehr und den Ausbau der Infrastruktur für aktive Mobilität. Da der Landverkehr erhebliche Emissionen verursacht, legt die Regierung großen Wert auf die Förderung von Projekten zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr.

4.2. Flughäfen und Flugsicherungsdienste.

Isavia ohf. und ihre Tochtergesellschaften Isavia Innanlandsflugvöllir ehf. und Isavia ANS ehf. betreiben Flughäfen und das staatliche Flugsicherungssystem gemäß den geltenden Gesetzen. Die Flughäfen werden in zwei Flughafensystemen betrieben, da sie unterschiedlichen regulatorischen Rahmenbedingungen unterliegen. In einem Flughafensystem befindet sich lediglich der Flughafen Keflavík, der den harmonisierten europäischen Vorschriften des EWR-Abkommens unterliegt. Das andere Flughafensystem, das Inlandsflughafensystem, ist ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Verkehrssystems des Landes und umfasst weitere Flughäfen und Landeplätze. Das grundlegende Flughafenetz basiert auf Flughäfen mit regelmäßigen Linienflügen. Keiner der Flughäfen ist kostendeckend und alle erhalten daher staatliche Subventionen. Die Dienstleistungen an den Flughäfen sind in einer Dienstleistungsvereinbarung festgelegt.

Die Flughäfen in Akureyri, Egilsstaðir, Keflavík und Reykjavík sind internationale Flughäfen. welche Fluggesellschaften sich als Alternative registrieren können, wenn eine Landung am ursprünglichen Zielort nicht möglich ist.

Flughafen Keflavík

Der Flughafen Keflavík befindet sich an der besten Lage Islands für einen großen internationalen Flughafen. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Flughafen Keflavík und der darüber verlaufende Verkehr weder kurz- noch langfristig zu einem Engpass im isländischen Verkehrsnetz werden. Der Flughafen Keflavík ist in den letzten Jahren parallel zum rasanten Wachstum des Tourismus in Island stark gewachsen. Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Flughafens Keflavík wird das anhaltende Wirtschaftswachstum Islands unterstützen. Ziel ist es, den Flughafen so weiterzuentwickeln, dass er mit den besten Flughäfen der Welt vergleichbar ist.

Mögliche zukünftige Start- und Landebahnstandorte müssen gemäß den Richtlinien der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) analysiert werden, deren Leitprinzip die Flugsicherheit ist und die stets den neuesten Wissensstand und bewährte Verfahren unter Berücksichtigung von Erfahrungen aus der ganzen Welt widerspiegeln.

Wissenschaftliche und technologische Fortschritte sind unerlässlich. Das langfristige Wachstumspotenzial des Flughafens muss in enger Zusammenarbeit mit den angrenzenden Gemeinden gesichert werden, unter anderem durch die Berücksichtigung von Flächen bei der Planung neuer Start- und Landebahnen und die Gewährleistung, dass das Wachstumspotenzial des Start- und Landebahnsystems nicht durch Landkäufe in Flughafennähe beeinträchtigt wird, sowie durch die Sicherstellung von Flächen bei der Planung von Pipelines und Verkehrswegen zum und vom Flughafen.

Für die Zukunft müssen verschiedene Transportmöglichkeiten in Betracht gezogen werden, darunter Fuß- und Radwege sowie ein eigener öffentlicher Nahverkehr. Ein einfacher, erschwinglicher und gut ausgeschilderter Transport zwischen dem Flughafen Keflavík, den umliegenden Gemeinden und der Hauptstadtregion muss gewährleistet sein. Barrierefreiheit für alle und gute Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln müssen sichergestellt werden, insbesondere im Hinblick auf den öffentlich finanzierten Nahverkehr (vgl. die spezifische Eigentumspolitik des Staates für Isavia ohf).

4.2.1. Einkommen und Beiträge.

Die Dienstleistungsvereinbarung zwischen Isavia Domestic Airports und dem Infrastrukturministerium deckt den Großteil der Betriebskosten des Inlandsflughafensystems ab. Weitere Einnahmen, wie Landegebühren, Passagiergebühren und andere Nutzungsgebühren, die Isavia zufließen, decken die Kosten, die der Staat nicht trägt.

Die Beiträge für den Bau und die Instandhaltung von Inlandsflughäfen werden aus der Staatskasse gezahlt, gemäß dem Budget.

Der Flughafen Keflavík finanziert sich selbst. Er erhebt Gebühren, die den Betrieb und die Instandhaltung des Flughafens decken. Die Instandhaltung wird in Absprache mit den Nutzern festgelegt. Der Staat übernimmt die Kosten für staatliche Flüge am Flughafen gemäß einer Servicevereinbarung.

Die Nutzungsgebühren am Flughafen Reykjavík ähneln denen am Flughafen Keflavík, aber die Gebühren an anderen Flughäfen waren die Werte deutlich niedriger.

Isavia ANS ehf. betreibt Streckenflüge im Offshore- und Inlandsverkehr sowie Anflugdienste für die Flughäfen Reykjavík und Keflavík. Die internationalen Flugdienste umfassen den isländischen Flugsicherungsbereich, der größtenteils aus dem internationalen Offshore-Gebiet besteht. Die Kosten werden größtenteils von den Nutzern gemäß dem sogenannten „ICAO Joint Finance“-Abkommen erhoben. Ein kleiner Teil der Kosten wird bei Inlandsflügen von den Nutzern getragen.

Der Anflugdienst wird durch Anfluggebühren finanziert, die Isavia ANS von Isavia ohf. und Isavia Domestic Airports erhebt. Der Flughafen Keflavík erhebt diese Gebühren wiederum von den Flughafenbenutzern, jedoch nicht von den Benutzern des Flughafens Reykjavík.

4.2.2. Gebühren.

4.2.2.1. Betrieb und Dienstleistungen.

Dieser Plan geht von einem unveränderten Flugbetrieb an den Flughäfen und Landeplätzen des Kernnetzes aus. Es ist möglich, dass der Flugbetrieb an einigen Flughäfen eingeschränkt wird, falls die Finanzierung zur Erfüllung der Anforderungen der Flughafenverordnung nicht sichergestellt werden kann.

4.2.2.2. Anschaffungskosten und Wartung.

Investitionen in das inländische Flughafensystem zielen in erster Linie darauf ab, Standardanforderungen zu erfüllen, wie z. B. Anflugbefeuerung, Sicherheitsbereiche, Instandhaltung von Bauwerken und in einigen Fällen Neubauten.

Priorisierung des Flughafenausbaus. Der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen an Flughäfen, wie beispielsweise der Reaktion auf Zwischenfälle, muss Priorität eingeräumt werden. Die 2023 eingeführte alternative Flughafengebühr sollte Neubauten finanzieren, die die Sicherheit der größten Flughäfen erhöhen würden.

Es wird in allen Projekten des nationalen Flughafenetzes eingesetzt. Um die harmonisierten Anforderungen des EWR-Abkommens gemäß Verordnung (EG) Nr. 464/2007 über Flughäfen an den internationalen Flughäfen des Bodennetzes – Flughafen Reykjavík, Flughafen Akureyri und Flughafen Egilsstaðir – zu erfüllen, ist die Installation von Anflugbefeuerung auf drei Start- und Landebahnen dieser Flughäfen erforderlich.

Parallel dazu werden Arbeiten zur Entwicklung kleinerer Landeplätze durchgeführt, damit diese ihre Rolle für die medizinische und zivile Luftfahrt erfüllen können.

Island ist dem EU-weiten Satellitennavigationskorrektursystem EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) beigetreten. Derzeit deckt das System nur die östliche Hälfte des Landes ab, doch es wird daran gearbeitet, es durch die Installation einer EGNOS-Station in Hólmavík auf ganz Island auszuweiten.

Die isländische Verkehrsbehörde hat den Plan für leistungsorientierte Navigation (PBN) von Isavia ANS gemäß der Verordnung (EG) Nr. 444/2020 zur Durchführungsverordnung (EU) 2018/1048 der Kommission über leistungsorientierte Navigation (PBN) genehmigt. Der Plan wird den Bedarf an Bodengeräten wie Richtungs- und Zielbaken für Flugzeugankünfte und -abflüge sowie auf anderen Flugrouten reduzieren.

Kompetenzorientierte Navigation basiert auf Positionsdaten von Satelliten (GNSS – Global Satellit), Navigationssatellitendienst) und diese Änderung erfordert eine Neugestaltung der Flugrouten.

Die Flugverfahren werden alle fünf Jahre für alle Flughäfen und Landeplätze überprüft. Die Kosten für die Überprüfung jedes Verfahrens belaufen sich auf rund 4 Millionen ISK, zuzüglich der Kosten für Flugtests in Höhe von 2,5 bis 3 Millionen ISK. Für dieses Projekt sind jährlich durchschnittlich rund 100 Millionen ISK für das gesamte inländische Flugsystem zu erwarten, wobei die Anzahl der An- und Abflugverfahren für die einzelnen Flughäfen und Landeplätze variiert.

Flughäfen müssen sich auf die Energiewende in der Luftfahrt vorbereiten. Das Tempo dieses Projekts hängt jedoch davon ab, welchen Stellenwert die Betreiber – Fluggesellschaften und Flugschulen – der Modernisierung ihrer Flugzeugflotte beimessen. Die meisten Flughäfen verfügen über Drehstrom, die lokalen Stromkreise müssen jedoch verstärkt werden. Die Aufgabe für die nächsten fünf Jahre besteht darin, gemeinsam mit den Betreibern eine Bedarfsanalyse durchzuführen und die Mitarbeiterschulungen an die sich ändernden Flugzeugoptionen anzupassen. Sobald eine Einigung über die Energiequellen und einen Zeitplan für die Flottenerneuerung erzielt ist, muss die erforderliche Ausrüstung installiert werden.

Im Jahr 2026 wird am Flughafen Reykjavík in Zusammenarbeit mit Isavia Domestic Airports und Isavia ANS ein ferngesteuerter Flugsicherungsturm in Betrieb genommen.

Der Trend, die Flugsicherung von einzelnen Flughäfen in eine zentrale Drehscheibe zu verlagern, ist in den nordischen Ländern und Kontinentaleuropa bereits weit fortgeschritten. Ziel ist es, diese Technologie an weiteren Standorten einzusetzen und innerhalb des nächsten Jahrzehnts medizinische und planmäßige Flughäfen von einer Flugsicherungszentrale aus fernzusteuern. Das Projekt wird zu einer effizienteren Personalplanung führen und an ausgewählten Flughäfen eine Flugsicherung rund um die Uhr ermöglichen.

Große Bauprojekte.

Flughafen Reykjavík, Terminal.

Es ist geplant, am Flughafen Reykjavík ein neues Terminal zu bauen, wobei es sich um ein Gemeinschaftsprojekt handeln soll. Es wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2026 eine Bedarfsanalyse mit Fluggesellschaften und Flugbegleitern sowie die Entwurfsvorbereitung durchgeführt werden. Die Bauzeit wird voraussichtlich etwa 24 Monate betragen.

Flughafen Egilsstaðir, Rollweg.

Die Planung der ersten Phase des Rollwegs entlang der Start- und Landebahn des Flughafens Egilsstaðir befindet sich in der Endphase der Vorbereitung und Planung. Geplant sind Erdarbeiten und Planierungsarbeiten.

Das Projekt soll im Jahr 2026 abgeschlossen sein und 30 Monate dauern. Es ist ein wichtiger Baustein zur Stärkung der Rolle des Flughafens Egilsstaðir als Ausweichflughafen für internationale Flüge.

Flughafen Egilsstaðir, Anflugbefeuerung.

Es wird vorgeschlagen, in den Jahren 2026 und 2027 Anflugbefeuerung am Flughafen Egilsstaðir zu installieren.

Wartung.

Der kumulierte Instandhaltungsbedarf an inländischen Flughäfen wird auf rund 16 Milliarden ISK geschätzt. Die Mittel für die Instandhaltung werden vorrangig für Linienflughäfen verwendet, insbesondere für die Instandhaltung von Start- und Landebahnen und Vorfeldern, Beleuchtungs- und Fluginformationsanlagen sowie Immobilien.

4.3. Die Straßenverwaltung.

Die isländische Straßenverwaltung arbeitet gemäß dem Gesetz über die isländische Straßenverwaltung und die Transportbehörde Nr. 120/2012 und ist demnach für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb des staatlichen Verkehrssystems zuständig. Gemäß dem Straßengesetz Nr. 80/2007 ist die isländische Straßenverwaltung die zuständige Behörde für die nationalen Straßen. Eine Straßenverwaltung ist diejenige, die die Straßenverwaltung innehat, d. h. die Zuständigkeit für Straßen und Straßenflächen, einschließlich Straßenbau, -instandhaltung und -wartung. Die isländische Straßenverwaltung überwacht die Fährverbindungen und ist Eigentümerin und Betreiberin

der Fähren.

des Staates.

- Die isländische Straßenverwaltung ist für die finanzielle und fachliche Aufsicht über die Navigationsstation zuständig.
- Die isländische Straßenverwaltung verwaltet den Hafenverbesserungsfonds im Auftrag des Infrastrukturministers.

Die Straßenverwaltung ist für den Betrieb des nationalen Leuchtturmsystems zuständig und überwacht den Bau von Hafenleuchttürmen und Navigationszeichen. Sie ist außerdem für den öffentlichen

Nahverkehr zwischen den Stadtgebieten verantwortlich, einschließlich Fähren, Bus- und Landverkehr sowie staatlich subventionierter Inlandsflüge.

Darüber hinaus beaufsichtigt sie Loftbrú und verteilt staatliche Subventionen für den öffentlichen Nahverkehr im Hauptstadtgebiet gemäß einer Vereinbarung mit dem Gemeindeverband des Hauptstadtgebiets (SSH).

Die isländische Straßenverwaltung beteiligt sich an der Entwicklung und dem Betrieb des See- und Landverkehrssystems auf möglichst kosteneffiziente Weise und orientiert sich dabei an den Bedürfnissen der Gesellschaft. Ziel ist es, einen sicheren und effizienten Verkehr zu gewährleisten, der jederzeit den Bedürfnissen der Gesellschaft entspricht. Die Politik der isländischen Straßenverwaltung umfasst Folgendes: Folgende Prioritäten wurden festgelegt:

- Bei der Entwicklung und dem Bau des Verkehrssystems spielen die einfache Erreichbarkeit und die Sicherheit eine besondere Rolle. Oberste Priorität ist die Vermeidung schwerer Unfälle.
- Die isländische Straßenverwaltung vermittelt Regierungen, Gemeinden und Unternehmen fachliche Informationen über das Verkehrssystem und stärkt damit die Grundlage für strategische Entscheidungen.
- Die Infrastruktur der isländischen Straßenverwaltung basiert auf effizientem Management, optimierten Prozessen, leistungsstarker Ausrüstung und einem aktiven Qualitätssicherungssystem.
- Die isländische Straßenverwaltung ist eine Dienstleistungsorganisation, die technologisches Wissen für das Verkehrsmanagement und die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch benutzerfreundliche Dienste und den Informationsaustausch in Echtzeit nutzt.
- Die isländische Straßenverwaltung ist führend in der Planung und Entwicklung umweltfreundlicher und integrierter Verkehrsträger im ganzen Land und arbeitet dabei eng mit der Regierung und den lokalen Behörden zusammen.

4.3.1. Einkommen und Beiträge.

Die Finanzierung der isländischen Straßenverwaltung und aller Hafenprojekte erfolgt größtenteils durch Zuschüsse aus dem Staatshaushalt. Diese Zuschüsse gliedern sich in Betriebskostenzuschüsse, Betriebsmitteltransfers, Kapitaltransfers und Investitionszuschüsse.

Die jährlichen Betriebseinnahmen der isländischen Straßenverwaltung werden voraussichtlich 754 Millionen ISK betragen. Die allgemeinen Betriebseinnahmen werden auf 139 Millionen ISK geschätzt. Die Dienstleistungseinnahmen werden auf 229 Millionen ISK geschätzt und stammen hauptsächlich aus dem Verkauf von Straßenbaumaterialien an Abnehmer außerhalb der isländischen Straßenverwaltung. Darüber hinaus werden die Einnahmen aus dem öffentlichen Personennahverkehr, die sich auf Fahrgasteinnahmen beziehen, auf 386 Millionen ISK pro Jahr geschätzt.

4.3.2. Gebühren.

4.3.2.1. Betrieb.

Allgemeine Abläufe.

Unter den allgemeinen Betriebskosten sind folgende Ausgabenposten enthalten: Verwaltung der isländischen Straßenverwaltung (Hauptsitz), Forschung, Betrieb von Landeyjahafn, dem Seepatrouillenzentrum, und Instandhaltung von Leuchttürmen und Navigationssystemen.

Service.

Die Dienstleistungen der isländischen Straßenverwaltung zielen darauf ab, den reibungslosen Betrieb des Straßennetzes zu gewährleisten und einen sicheren und reibungslosen Verkehr sicherzustellen. Zu den Dienstleistungen im Straßennetz gehören der Betrieb von Tunneln, allgemeine Wartungsarbeiten und der Winterdienst. Auch der Betrieb von Bereichen und Zentren zählt zu dieser Kategorie; diese Einrichtungen sind jedoch kostendeckend und es wird davon ausgegangen, dass die Zentren zusätzliche Einnahmen generieren.

Unter Instandhaltungsmaßnahmen versteht man alle Arbeiten, die an Straßenbauwerken und Straßenflächen mindestens einmal jährlich durchgeführt werden müssen, um einen akzeptablen Zustand zu gewährleisten und die geltenden Anforderungen zu erfüllen. Ziel ist es, dass die Instandhaltungsmaßnahmen den jeweiligen Bedürfnissen der Gesellschaft hinsichtlich Wohn- und Arbeitsbedingungen entsprechen und Transparenz und Effizienz in jeder Hinsicht sichergestellt sind. Dabei werden die neuesten Erkenntnisse, einschließlich der Einführung neuer Technologien, berücksichtigt.

Die isländische Straßenverwaltung hat einen rund um die Uhr im Einsatz befindlichen Verkehrsüberwachungsdienst eingerichtet. Zu dessen Aufgaben gehören die Überwachung von Tunneln und Straßenverhältnissen, die Veröffentlichung von Informationen über Baustellen und Verkehrsbehinderungen auf der Website der isländischen Straßenverwaltung, die Planung des Winterdienstes auf Grundlage von Wettervorhersagen und -prognosen, die Koordination von Straßensperrungen sowie die Kommunikation mit Rettungskräften, beispielsweise bei Unfällen und Naturkatastrophen.

Der Umfang der Dienstleistungen im Straßennetz wird durch das Verkehrsaufkommen und die Bedeutung einer Straße im Straßennetz sowie durch die Wetterbedingungen bestimmt.

Verschiedene gesellschaftliche Veränderungen in den letzten Jahren haben die Nachfrage nach und den Bedarf an Winterdiensten erhöht. Beispiele hierfür sind Gemeinde- und Schulfusionen, Veränderungen im Pendlerverkehr und ein deutlicher Anstieg des Tourismus im ganzen Land. Ebenso besteht aufgrund des zunehmenden Güterverkehrs Bedarf an einem verbesserten Fernverkehr.

Subventionen für den öffentlichen Nahverkehr.

Die isländische Straßenverwaltung ist neben der Instandhaltung auch für den Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs zwischen den Ortschaften zuständig. Betrieb von Loftbrúr. Dieser Punkt ist in folgende Unterpunkte unterteilt:

Fahrgasteinnahmen (Sondereinnahmen): Diese Position umfasst die Fahrgasteinnahmen aus dem Landverkehr. Sowohl Service- als auch Reiseverhaltensstudien zeigen, dass der Preis eines der größten Hindernisse für eine verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel darstellt. Insbesondere wird eine Senkung der Fahrpreise auf längeren Strecken gefordert.

Fähren (Verträge): Die isländische Straßenverwaltung überwacht Ausschreibungen und Verträge für Fährverbindungen. landesweit. Es besteht eine Vereinbarung mit Vestmannaeyjarbær zum Betrieb der Herjólfur IV durch die Firma Herjólfur ohf. Die isländische Straßenverwaltung betreibt die Fährverbindungen nach Grimsey und Hrísey durch die Firma Almenningssamgöngur ehf. Weitere Fährverbindungen werden von der isländischen Straßenverwaltung ausgeschrieben. Fünf werden gefördert. Fährrouen, Vestmannaeyjar-Fähre, Breiðafjörður-Fähre, Hríseyjar-Fähre, Grimseyjar-Fähre und Mjóa-fjörður-Fähre.

Fähren (Betrieb): Die isländische Straßenverwaltung überwacht das Eigentum an staatseigenen Fähren, d.h.

Herjólfur IV, Baldur, Sæfari, Sævar und Herjólfur III. Die Fährbetreiber sind für den täglichen Betrieb der Fähren verantwortlich, umfangreiche Sanierungen hingegen obliegen der isländischen Straßenverwaltung. Die Instandhaltung und Sanierung von Fähren war bisher kein spezifischer Punkt im Verkehrsentwicklungsplan, die isländische Straßenverwaltung schlägt jedoch vor, Neubau und Sanierung explizit in den Fährplan aufzunehmen.

Flüge: Inlandsflüge nach Bildudalur, Gjógur, Grímsey, Þórsháfn, Vopna-fjörður und Hafnar í Hornafjörður werden subventioniert.

Flüge zu den Vestmannaeyjar-Inseln wurden für einen Teil des Jahres subventioniert. Es wird darüber nachgedacht, ab September 2026 staatlich geförderte Flüge nach Ísafjörður anzubieten, allerdings steht dafür kein Budget zur Verfügung.

Hauptstadtregion (Vereinbarungen): Der Beitrag entspricht dem Anteil des Staates am Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs in der

Hauptstadtregion. Er beträgt 33 % der Betriebskosten abzüglich der Betriebseinnahmen gemäß der diesbezüglichen Vereinbarung zwischen dem Staat und den Kommunen der Hauptstadtregion ab August 2024.

Landverkehr (Verträge): Die isländische Straßenverwaltung betreibt den öffentlichen Verkehr zwischen den Ortschaften.

Das ländliche Oberleitungsbusnetz erstreckt sich über alle Regionen des Landes und ist in fünf Ausschreibungsgebiete unterteilt. Das System umfasst 32 Linien, die von 38 Oberleitungsbussen bedient werden. Es ist zu erwarten, dass die Energiewende Investitionen sowohl in den Betrieb als auch in die Infrastruktur, insbesondere in die Ladeinfrastruktur und die Verkehrsinfrastruktur, erfordern wird.

Lofthbrú: Das Projekt sieht die Subventionierung von Flugtickets für Bewohner ländlicher Gebiete vor, die weit von der Hauptstadt

entfernt oder auf Inseln leben. Die isländische Straßenverwaltung ist für den Betrieb des Systems und die Zahlungen an die Fluggesellschaften zuständig.

Klima: Der Beitrag ist für die Energieumwandlung in ländlichen Fahrzeugen und Fähren vorgesehen.

Es ist geplant, dass bei der nächsten Ausschreibung alle Waggons im ländlichen System mit sauberer Energie betrieben werden, aber es wurden bereits systematische Arbeiten durchgeführt, um das ländliche System so weiterzuentwickeln, dass dies möglich wird.

Management: Dieser Abschnitt behandelt die Projekte, die von der Abteilung für öffentlichen Verkehr durchgeführt werden.

Die Projekte umfassen die Abwicklung von Verträgen in den Bereichen Luftfahrt, Fährverkehr und Landtransport, Ausschreibungen, Streckenplanung und -entwicklung sowie den Betrieb von Lofthbrúar.

Geräte und Ausrüstung.

Die Mittel werden systematisch für die Erneuerung von Ausrüstung, Maschinen, Fahrzeugen, Messgeräten, Informationssystemen und bestimmten Gebäuden eingesetzt, die für den Winterdienst, die Instandhaltung von Straßen und Brücken, die Verkehrssicherheit, die Überwachung und den Katastrophenschutz unerlässlich sind. Ziel der Erneuerung ist es außerdem, Ausrüstung und Lösungen einzuführen, die langfristig die Betriebskosten senken, die Energiewende unterstützen und Emissionen reduzieren – ganz im Sinne der Regierungsziele für eine nachhaltige Infrastrukturentwicklung und den Klimaschutz.

4.3.2.2. Bau des Straßennetzes.

Die Bauarbeiten am Straßennetz lassen sich in Instandhaltungsarbeiten einerseits und Neubauarbeiten andererseits unterteilen.

Folgende Ziele gelten für den Straßenbau:

- Bauen Sie ein grundlegendes Netz von Fernstraßen gemäß dem Verkehrsplan mit voller Tragfähigkeit und befestigter Oberfläche.
- Straßen verbreitern, wo der Verkehr so stark ist, dass die Transportkapazität und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden. Problem.
- Separate Fahrhinweise für Orte, an denen das durchschnittliche Verkehrsaufkommen das ganze Jahr über 7.000 Fahrzeuge pro Tag überschritten hat.
- Die Anzahl einspuriger Brücken auf Straßen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von über 200 Fahrzeugen im gesamten Jahr reduzieren.

Wartung.

Ziel der Instandhaltung des Autobahnsystems ist es, die in den Straßen liegenden Werte zu bewahren.

Das System muss außerdem den Vorschriften hinsichtlich Tragfähigkeit und Straßenbreite entsprechen.

Die Instandhaltung wird auf einem 12.953 km langen Autobahnnetz durchgeführt und umfasst folgende Elemente:

- Instandhaltung der Straßen.
- Instandhaltung befestigter Flächen.
- Instandhaltung von Schotterstraßen.
- Verstärkungen und Verbesserungen.
- Brücken und Staudämme.
- Verkehrssicherheit, wie z. B. die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, die Instandsetzung von Kreuzungen, die Reparatur von Fahrbahnoberflächen, die Erneuerung von Leitplanken an Brücken, die Schaffung von Rastplätzen und Aussichtspunkten am Straßenrand für Touristen.
- Wasserschäden auf Straßen und verschiedene unvorhergesehene Ereignisse.
- Zaunpflege.
- Instandhaltung von Straßenausrüstung, wie z. B. Straßenbeleuchtung, Leitplanken und Durchlässen.

Fertigstellung alter Rohstoffminen.

Das Straßennetz wurde über einen langen Zeitraum hinweg aufgebaut, und jeder einzelne Abschnitt erfüllte die Anforderungen, die zum Zeitpunkt seiner Errichtung an die Bauwerke gestellt wurden. Die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur haben sich zwar verändert, aber auch die Nutzung des Systems hat sich in vielerlei Hinsicht grundlegend gewandelt. Daher kann man sagen, dass die heutigen Nutzer des Systems oft andere Bedürfnisse haben als jene, die den ursprünglichen Bauprinzipien zugrunde lagen.

Der stetige Anstieg des Verkehrsaufkommens und insbesondere des Schwerlastverkehrs, der teilweise auf den rückläufigen Seeverkehr zurückzuführen ist, hat den Instandhaltungsbedarf erheblich erhöht und weiter gesteigert. Seit vielen Jahren reichen die Mittel für die Instandhaltung bei Weitem nicht aus, wodurch ein Instandhaltungsschuldenbestand entstanden ist. Unter diesen Umständen kann die Instandhaltung nicht bedarfsgerecht durchgeführt werden. So können vor allem die kostenintensiven Instandhaltungsarbeiten, wie die Erneuerung von Trag- und Bewehrungsschichten, die Erneuerung der Tunnelausrüstung usw., nicht rechtzeitig abgeschlossen werden und bilden zusammen mit der Instandhaltung der Deckschicht den Hauptgrund für die Instandhaltungsschulden.

Der jährliche Instandhaltungsbedarf unter normalen Bedingungen wird konservativ auf 20 Milliarden ISK geschätzt. Die aufgelaufenen Instandhaltungsschulden werden derzeit auf rund 180 Milliarden ISK geschätzt.

Die Straßenverwaltung hat kürzlich den Wert des Straßennetzes unter Berücksichtigung der linearen Abschreibung ermittelt. Das Straßennetz zählt zu den größten Vermögenswerten des isländischen Staates, und seine notwendige Instandhaltung sichert seinen Wert. Diese Bewertung der Verkehrsinfrastruktur wurde auch in der Staatsbilanz erfasst. So gleichen Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen die Abschreibung aus und erhalten den Wert dieses wertvollen Guts für die Bevölkerung.

Neubau der Straße.

Die Länge der Straßen nach Straßenkategorie gemäß dem Straßengesetz ist wie folgt:

Tabelle 17. Länge der Straßen nach Straßenkategorien und Gebieten der isländischen Straßenverwaltung in km (Sept. 2025).

	Hauptstraßen	Hauptstraßen durch das Hochland	Verbindungsstraßen	Provinzstraßen	Nationalstraßen	Gesamt
Capital Street	140		65	38		243
Südregion	906	276	911	678	580	3.351
Westregion	1.318	40	911	737	254	3.259
Nordregion	1.177	164	1.089	841	681	3.953
Ostregion	801		534	346	464	2.147
Gesamt	4.343	480	3.510	2.640	1.980	12.953

Priorisierung des Straßenbaus.

In den letzten Jahrzehnten wurde dem Straßenbau Priorität eingeräumt, um die befestigten Straßenverbindungen zu allen Städten mit mehr als hundert Einwohnern zu verbessern, Brücken zu verbreitern und zu sanieren sowie die Verkehrskapazität zu erhöhen. Mit der steigenden Zahl von Touristen hat auch die Bedeutung des Straßenbaus entlang stark frequentierter Touristenrouten und an beliebten Reisezielen zugenommen, was der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus entspricht.

Zu den weiteren wichtigen Zielen gehören die Trennung der Fahrspuren, die Schaffung von Sicherheitszonen entlang der Straßen und die Verbreiterung einspuriger Brücken sowie ein zunehmender Fokus auf die Trennung von motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsträgern, insbesondere in städtischen Gebieten, und die Erhöhung des Anteils von Asphalt anstelle von Pflastersteinen aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens und des starken Verkehrsaufkommens.

Rentabilität.

Sozioökonomische Analysen sind eine Methodik, die darauf abzielt, die Effizienz von Infrastrukturinvestitionen und die Transparenz von Entscheidungsprozessen zu gewährleisten. Die Bedeutung solcher Analysen großer Verkehrsprojekte mithilfe einer harmonisierten Methodik für den Vergleich verschiedener Projekte wurde hervorgehoben. In der OECD-Wirtschaftsanalyse Islands aus dem Jahr 2019 wurde unter anderem empfohlen, vor der Durchführung großer Infrastrukturprojekte detaillierte sozioökonomische Analysen zur Verbesserung öffentlicher Investitionen durchzuführen.

Die sozioökonomische Analyse basiert auf zwei grundlegenden Komponenten: einer Kosten-Nutzen-Analyse der makroökonomischen Effizienz und einer Sozialanalyse, in der die sozialen Auswirkungen der betreffenden Investition bewertet werden. Dabei werden einerseits die Kosten- und Ertragsfaktoren des Straßenbetreibers und des Verkehrs analysiert, die sich quantifizieren lassen, andererseits subjektive Faktoren, die nicht kostenmäßig abschätzbar sind. Die Ergebnisse solcher Analysen können als Orientierungshilfe für die Priorisierung von Projekten und die Bewertung von Alternativen dienen, wobei jedoch auch andere Faktoren, wie beispielsweise regionale und ökologische Aspekte, ausschlaggebend sein können.

Das isländische Infrastrukturministerium und die isländische Straßenverwaltung veröffentlichten 2023 die wichtigsten Annahmen für eine sozioökonomische Analyse des Straßenverkehrs. Dazu gehörten unter anderem die Prioritäten der isländischen Regierung im Verkehrsplan sowie die in den nordischen Ländern angewandten Annahmen.

Bei der Berechnung des Nutzens für Verkehrsunternehmen werden verschiedene Annahmen berücksichtigt. In der Regel beschränkt sich die Nutzenberechnung auf einige wenige Schlüsselfaktoren, die mit Zeitersparnis für Verkehrsteilnehmer, Fahrzeugbetriebskosten und erhöhter Verkehrssicherheit zusammenhängen. Bei der Berechnung von Großprojekten im Hauptstadtgebiet werden in einem Verkehrsmodell, das ein breiteres Spektrum an Verkehrsmitteln wie den öffentlichen Nahverkehr und den Radverkehr einbezieht, weitere Annahmen berücksichtigt.

Der Nutzen und die Rentabilität der im Verkehrsplan aufgeführten Projekte wurden bewertet, und die Ergebnisse dieser Analysen wurden bei der Priorisierung der Projekte berücksichtigt.

Projektmanagement und -planung.

Das Infrastrukturministerium und die isländische Straßenverwaltung arbeiten seit einigen Jahren an Verbesserungen im Projektmanagement und in der Projektplanung. Ziel dieser Arbeiten ist es, die Projektvorbereitung und -planung zu optimieren.

Die isländische Straßenverwaltung verwendet ein vierstufiges Planungsverfahren.

Definition: Bei der Definition eines Projekts werden dessen Hauptelemente dargelegt. Dazu gehören: Straßentyp, Länge und Lage des Straßenabschnitts, Bemessungsverkehr, Bemessungsgeschwindigkeit, Neubau oder Rekonstruktion, Bewertungsanforderungen, Einhaltung der Planungsvorschriften und schließlich eine Kostenschätzung auf der Grundlage der Baukosten vergleichbarer Straßen.

Vorentwurf: Vorentwürfe heben die Vor- und Nachteile verschiedener Optionen hinsichtlich Planung, Verkehr, Landschaft, Wetter, Geotechnik und weiterer Faktoren hervor. Im Rahmen der Vorentwurfsphase werden umfangreiche Informationen gesammelt, darunter zu Grundstücksgrenzen und -eigentümern, Gestaltungsregeln, Normen und Richtlinien, Planung, Verkehr, Versorgungsleitungen, Wetter und Naturgefahren, Umweltfragen, Schutzmaßnahmen, archäologischen Stätten, geologischen Formationen, Lärm- und Luftverschmutzung, Erhebung von Bewertungspflichten und Geotechnik.

Vorentwurf: Der Hauptentwurf des Projekts schließt mit dem Vorentwurf ab. Im Vorentwurf wird davon ausgegangen, dass umfangreiche Daten erhoben werden müssen. Anschließend werden Faktoren wie Verkehr, Versorgungsleitungen und Geotechnik neu bewertet. In dieser Phase werden die Struktur unter Berücksichtigung der genannten Faktoren entworfen und quantifiziert. Zudem wird ein Überblick über weitere Untersuchungen für die Projektplanung erstellt.

Projektplanung: Die Projektplanung schließt mit der Präsentation der finalen Daten für den Bau des Bauwerks sowie der Erstellung der Ausschreibungs- und Projektspezifikationen ab. Die Ziele werden überprüft, und die Ergebnisse dieser Phase sind: Ausschreibungsunterlagen, Ausschreibungs- und Projektspezifikationen, Berichte für den Auftraggeber, Lage- und Messdaten sowie Kostenschätzungen und eine Designprüfung der eingereichten Alternative.

Die Richtlinien der isländischen Straßenverwaltung für die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur ab Oktober 2022 besagen:

Die oben genannten Entwurfsphasen werden im Folgenden näher beschrieben.

Ziel ist es, die Vorplanung weit voranzutreiben oder abzuschließen, bevor Projekte in den Fünfjahres-Aktionsplan für den Verkehr aufgenommen werden. Die Vorentwürfe sollen fertiggestellt sein, bevor Projekte in die zweite Phase des Verkehrsplans aufgenommen werden oder 5–10 Jahre vor Baubeginn. Eine Projektdefinition muss vorliegen, bevor ein Projekt in den 15-Jahres-Verkehrsplan aufgenommen wird.

Durch die rechtzeitige Vorbereitung der Projekte wird ihnen ausreichend Entwicklungszeit eingeräumt, die Genauigkeit der Kostenschätzungen erhöht sich und wird umso größer, wenn die Projekte einen Fünfjahres-Aktionsplan erreichen.

Übersicht der Pläne.

Die Kostenschätzungen für neue Bauprojekte der isländischen Straßenverwaltung basieren auf sogenannten Indexschätzungen. Diese werden aus dem Lohnindex, dem Bauindex und dem Konsumindex von Statistics Iceland sowie aus dem Ausschreibungsindex für Erdarbeiten der isländischen Straßenverwaltung berechnet. Die Indexschätzungen stiegen. Im Zeitraum 2017–2022 stieg der Index jährlich um 3–7 %. Im Jahr 2022 erhöhte er sich jedoch um 14 % und 2023 um 7 %. 2024 betrug der Anstieg 3 %, und auch im bisherigen Verlauf des Jahres 2025 ist er gestiegen. Die hier präsentierten Kostenschätzungen für den Straßenbau basieren auf dem Indexstand vom November 2025, der bei 25.039 lag.

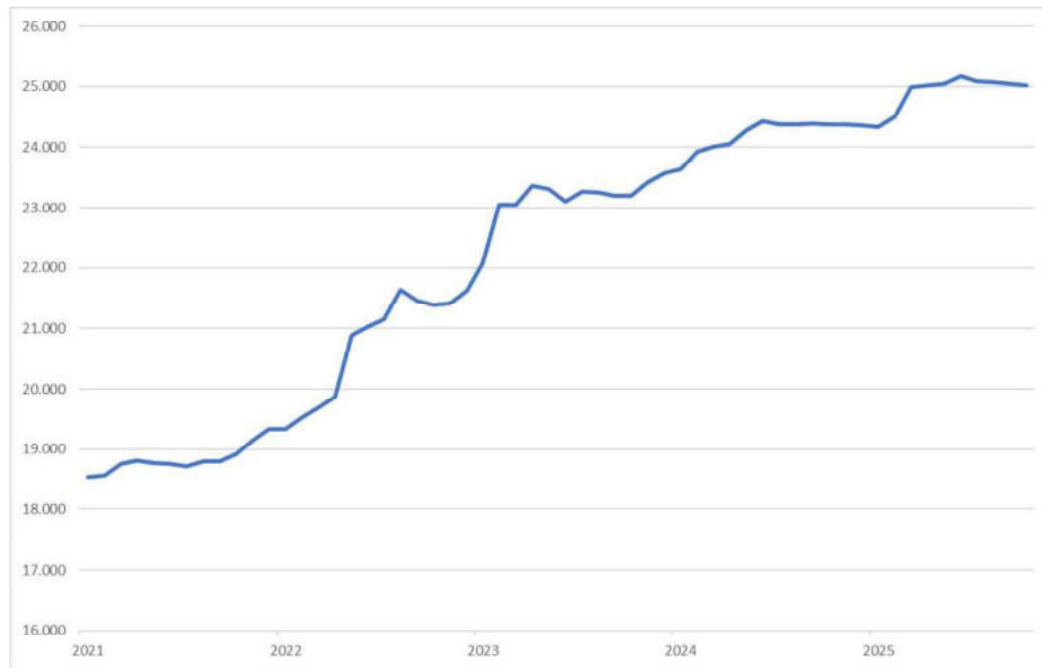


Abbildung 5: Prognoseindex, Trends ab 2021.

Entwurfsphase und Unsicherheit bei den Kostenschätzungen.

Die Planung und Vorbereitung von Straßenbauprojekten basiert auf vier Planungsphasen:

- Projektdefinition.
- Vorläufiger Entwurf.
- Vorläufiger Entwurf.
- Projektplanung.

Die Kostenschätzung der isländischen Straßenverwaltung umfasst folgende Elemente: Planung, einschließlich Studien, Umweltverträglichkeitsprüfung, Kosten des Auftragnehmers, vom Auftraggeber bereitgestellte Materialien, Geländeverbesserungen, Bauleitung und Kosten für das Auftraggebermanagement.

Mit dem Fortschreiten eines Projekts von der Definitions- zur Entwurfsphase erhöht sich die Genauigkeit der Kostenschätzungen. Der Umfang unvorhergesehener Kosten und die Unsicherheitsbereiche in den Kostenschätzungen wurden so definiert, dass sie die Unsicherheit und Unvorhersehbarkeit des Plans abdecken. Je nach Entwurfsphase können die folgenden Unsicherheiten und Toleranzen angenommen werden.

Entwurfsphase	Methodik Definition	Toleranz %
Subjektive Bewertung	oder empirische Zahlen ISK/km, ISK/km Brücke.	-30 / +85%
Vorläufiger Entwurf	Die wichtigsten Abmessungen und Mengen wurden auf Basis der Vorplanung geschätzt.	-15 / +40%
Vorplanung	Die Struktur ist entworfen und die Hauptausrüstung festgelegt.	-10 / +25%
Projektplanung:	Vollständig definierte und geplante Struktur. Ein detailliertes Leistungsverzeichnis ist verfügbar.	-5 / +15%

Im Allgemeinen wurden die Beiträge zu Verkehrsprojekten in den letzten Jahren nicht preisbereinigt. Die Umsetzungstabellen dieses Verkehrsplans gehen von preisbereinigten Kostenschätzungen für die ersten drei Jahre des Plans (2026–2028) aus und basieren auf der makroökonomischen Prognose der isländischen Zentralbank vom August 2025, die einen Preisanstieg von 4,2 % im Jahr 2025, 3,6 % im Jahr 2026 und 2,6 % im Jahr 2027 prognostiziert.

Straßenbau.

Nachfolgend werden die wichtigsten Projekte dieses Verkehrsplans beschrieben. Die regionale Aufteilung entspricht den Einsatzgebieten der isländischen Straßenverwaltung.

Südliche Region.

Vorbereitung von außerplanmäßigen Arbeiten.

Es wird ein Budget für die Planung ungeplanter Arbeiten vorgeschlagen, die zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden sollen.

Ringstraße Fossálar – Breiðbalakvísl.

Im zweiten Bauabschnitt ist geplant, die Ringstraße südlich der Siedlung zu verlegen. Die neue Straße wird unübersichtliche Kurven, Steigungen und zwei einspurige Brücken beseitigen. Die Ringstraße wird im Zuge der Verlegung um fast 1 km verkürzt. Die Rentabilität dieses Projekts wird auf 5 % geschätzt.



Ringstraße um Reynisfjall.

Es ist geplant, die Ringstraße von Reynisfjall in Periode 2 zu sanieren. Die Ringstraße um Gatnabrún ist steil und weist scharfe Kurven auf und stellt eines der Haupthindernisse auf diesem Abschnitt der Ringstraße dar. Die Rentabilität dieses Projekts wurde auf 3 % geschätzt.

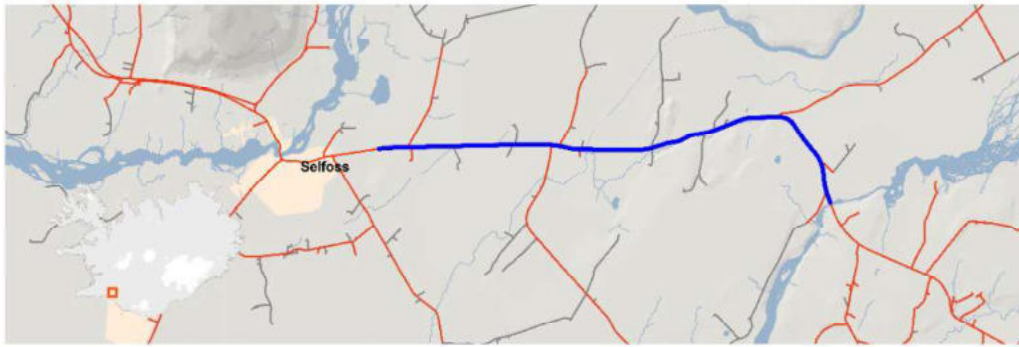
*Ringstraße, Markarfljót – Þjórsá.*

Es ist geplant, zwischen Þjórsá und Markarfljót eine zweispurige Straße (2+1) mit separaten Fahrbahnen, Schranken und höhengleichen Kreuzungen zu errichten. Um die Anzahl der höhengleichen Verbindungen zu reduzieren, werden Nebenstraßen gebaut. Der Baubeginn ist für die dritte Planungsphase vorgesehen.

*Ringstraße, Þjórsá – Selfoss.*

Es ist geplant, zwischen Þjórsá und Selfoss eine 2+1-spurige Straße mit getrennten Fahrbahnen, Schranken und Bahnübergängen zu bauen. Um die Anzahl der Verbindungen zu reduzieren, werden Nebenstraßen errichtet.

Die Umsetzung ist für die Zeiträume 2 und 3 des Plans vorgesehen. Die Rentabilität dieses Projekts wird auf 2 % geschätzt.



Ringstraße um Ölfusá.

Im März 2023 begann die Ausschreibung für den Bau einer neuen Brücke über den Fluss Ölfusá sowie angrenzender Straßen, Kreuzungen, Brücken und Unterführungen. Dies umfasste Planung, Bau und Finanzierung während der Bauzeit. Die Rentabilität des Projekts wurde auf 7 % geschätzt.

Die Bauarbeiten werden voraussichtlich zwischen 2025 und 2028 stattfinden. Es wird davon ausgegangen, dass zur Finanzierung des Projekts Mautgebühren erhoben werden.



Ringstraße um Ölfusá, Bauaufsicht.

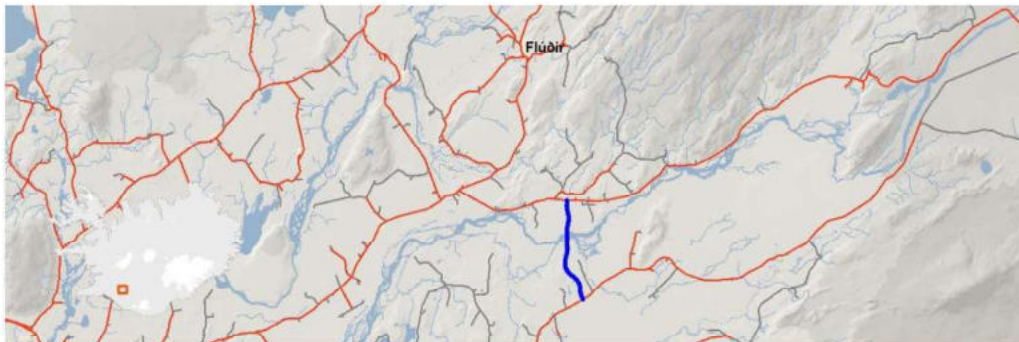
Die Mittel sind für die Bauaufsicht an der Ölfusá-Ringstraße bestimmt.

Ringstraße, Varmá – Kambar.

Es ist geplant, zwischen Varmár und Kambaróta eine 2+1-spurige Straße mit separaten Fahrbahnen, Schranken und ebenen Kreuzungen zu bauen. Die Bauarbeiten sollen voraussichtlich 2029–2031 stattfinden.

*Búðafossvegur, Þjórsárdalsvegur – Landstraße.*

Das Projekt umfasst den Neubau der Búðafossvegur zwischen der Þjórsárdalsvegur und der Landvegur. Über den Fluss Þjórsá wird am Wasserfall Búði eine 204 Meter lange Brücke errichtet. Die Bauarbeiten sollen voraussichtlich zwischen 2026 und 2028 abgeschlossen sein.

*Þjórsárdalsvegur, Minni Núpur – Gaukshöfði.*

Das Projekt umfasst den Wiederaufbau dieses Abschnitts der Þjórsárdalsvegur. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich zwischen 2026 und 2028 stattfinden.

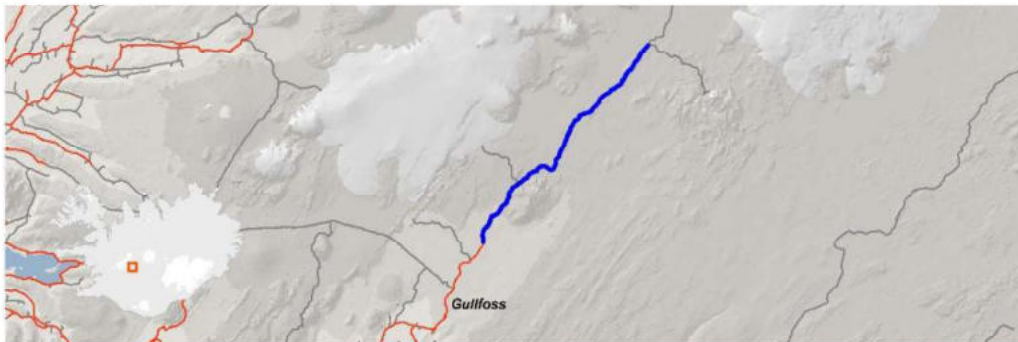


Biskuptungnabraut durch das Geysirgebiet und Tungufljót.

Im zweiten Bauabschnitt ist der Bau einer neuen Straße südlich des Geysir-Gebiets und einer neuen Brücke über den Fluss Tungufljót geplant. Die neue Brücke wird eine einspurige Brücke ersetzen. Die Rentabilität dieses Projekts wird auf 8 % geschätzt.

*Kjalvegur, Kattarhryggur – Kerlingarfjallaveg.*

Es wird erwartet, dass auf dem Kjalvegur zwischen Kattarhryggur und Kerlingar eine versiegelte Fahrbahn angelegt wird. Bergstraßen in der 2. Periode des Plans.

*Schmale Straße durch Skógarhlíðarbrekkur.*

Es wird erwartet, dass Þrengslovegur verbreitert und die Verkehrsrichtungen durch Absperrungen getrennt werden. in diesem Kapitel in den Jahren 2029–2030.



Reykjanesbraut, Hafnavegur–Garðskagavegur: Im zweiten

Bauabschnitt ist die Verbreiterung der Reykjanesbraut zwischen Hafnavegur und Garðskagavegur auf zwei Hälften geplant. Die Rentabilität des Projekts wird auf 4 % geschätzt.



Grindavík-Straße, Reykjanesbraut–Seltjörn.

Es wird erwartet, dass die Grindavíkurvegur verbreitert und die Verkehrsrichtungen getrennt werden. Hindernisse in diesem Abschnitt in Periode 2. Die Rentabilität dieses Projekts wurde auf 1% geschätzt.



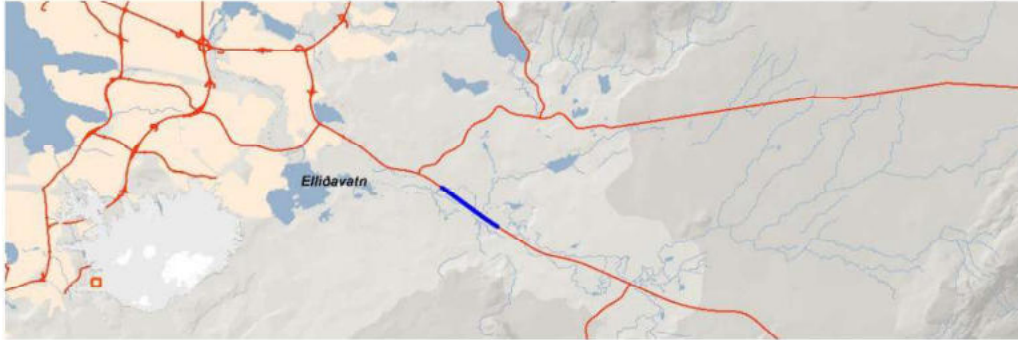
Hauptstadtregion.

Vorbereitung von außerplanmäßigen Arbeiten.

Es wird ein Budget für die Planung ungeplanter Arbeiten vorgeschlagen, die zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden sollen.

Ringstraße, Gunnarshólmi – Hólmsá.

Es wird vorgeschlagen, die Ringstraße in diesem Abschnitt in den Jahren 2027–2028 mit separaten Fahrspuren zu verbreitern.

*Ringstraße, Hólmsá – Bæjarháls.*

Es ist vorgesehen, die Ringstraße in diesem Abschnitt während der Planungsphasen 2 und 3 mit separaten Fahrspuren zu erweitern. Der Baubeginn wird voraussichtlich im Jahr 2030 erfolgen.

*Ringstraße, Þingvallavegur – Esjumelar.*

Es wird erwartet, dass die Ringstraße verbreitert und die Fahrrichtungen durch Absperrungen getrennt werden. In diesem Abschnitt, der im dritten Planungszeitraum realisiert wird, werden neue Brücken über die Flüsse Köldukvísl und Leirvogsa gebaut. Die Rentabilität dieses Projekts wird auf 2 % geschätzt.



Ringstraße um Kjalarnes.

Es wird vorgeschlagen, die Bauarbeiten an der 2+1-Straße in Kjalarnes fortzusetzen am zwischen 2027 und 2029. Die Rentabilität des Projekts wurde auf 3 % geschätzt.

*Pingvellir-Straße in Mosfellsdalur.*

Es wird vorgeschlagen, im Jahr 2028 eine Unterführung und einen Kreisverkehr auf der Þingvallavegur in Mosfellsdalur zu bauen. Die Rentabilität dieser Projekte wurde auf 1 % geschätzt.

*Reykjanesbraut, Krýsuvíkurvegur–Hvassahraun. Die*

abschließenden Arbeiten zur Verbreiterung und Trennung der Fahrbahnen durch Leitplanken auf diesem Straßenabschnitt sollen 2026 abgeschlossen sein, die Bauarbeiten begannen jedoch bereits 2023.



Ellidavatnsvegur, Reykjanesbraut – Ostchor.

Es wird vorgeschlagen, in diesem Zeitraum Vorbereitungen für die Entwicklung von Ellidavatnsvegur zu treffen. Kapitel 1. Die zukünftige Gestaltung der Straße muss in Absprache mit den Städten Garðabær, Hafnarfjörður und Kópavogur geprüft werden.

*Breiðholtsbraut, Ringstraße – Vatnsendahvarf.*

Es wird erwartet, dass die Straße im dritten Bauabschnitt verbreitert und eine Verkehrstrennung vorgenommen wird.

*Sundabraut, Bauleitung.*

Die Mittel dienen der Vorbereitung und Überwachung der Bauarbeiten auf Sundabraut.

Sundastrauf.

Der Staat und die Stadt unterzeichneten im Juli 2021 eine Erklärung zum Bau des Sunda-Highways und vereinbarten, die gesamte Strecke in einem einzigen Projekt zu realisieren. Hauptziel des Projekts ist die Verbesserung des Verkehrsflusses für alle Verkehrsträger in der Region, die Verkürzung von Entfernungen und die Optimierung der Verbindungen zwischen den Gebieten.

Die Ergebnisse der sozioökonomischen Analyse von Sundabraut zeigen, dass das Projekt wirtschaftlich rentabel ist und erhebliche soziale Vorteile bietet, unabhängig davon, ob es als Brücke über Kleppsvík oder als Tunnel realisiert wird. Insgesamt belaufen sich die makroökonomischen Vorteile auf 186–236 Milliarden ISK, je nachdem, ob Sundabraut als Brücke oder Tunnel gebaut wird. Die größten Vorteile sind weniger Autoverkehr, geringere Emissionen und Umweltverschmutzung sowie kürzere Fahrzeiten. Nach der Eröffnung von Sundabraut könnte der gesamte Fahrverkehr im Hauptstadtgebiet um 150.000 km pro Tag reduziert werden.

Im Jahr 2022 ernannte der Infrastrukturminister einen Projektausschuss zur Vorbereitung von Sundabraut, der seine Arbeit im August 2022 aufnahm. Dem Projektausschuss gehören Vertreter der isländischen Straßenverwaltung, der Stadt Reykjavík, des Infrastrukturministeriums und des Verbandes der isländischen Gemeinden an.

Im Januar 2025 wurde eine Arbeitsgruppe zur Finanzierung von Sundabraut eingesetzt. Die Gruppe setzt sich aus Vertretern von der isländischen Straßenverwaltung, dem Infrastrukturministerium und dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft.

Der Umweltverträglichkeitsbericht für Sundabraut wurde am 13. Oktober 2025 auf dem Planungsportal der Planungsbehörde veröffentlicht. Sechs Wochen lang konnten Kommentare und Anmerkungen zum Bericht eingereicht werden. Der Bericht stellt mögliche Streckenführungen für Sundabraut vor, darunter die Frage, ob der Kleppsvík in einem Tunnel oder über eine Brücke überquert werden soll. In allen Fällen ist der Baubeginn für 2027 und die Fertigstellung für 2032 geplant. Gemäß dem Gesetz Nr. 80/2020 über Kooperationsprojekte im Verkehrsbau soll der Bau von Sundabraut durch Verkehrsgebühren finanziert werden. Die Gebühren werden mit der Inbetriebnahme von Sundabraut erhoben und enden innerhalb von 30 Jahren.

Es wird erwartet, dass die Finanzierung der Vorbereitungskosten in den Jahren 2026–2028 erfolgen wird.

Verbesserter Verkehrsfluss und erhöhte Sicherheitsmaßnahmen.

Die Mittel sind für verschiedene kleinere Projekte an den Hauptstraßen im Hauptstadtgebiet vorgesehen, um den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Sie dienen außerdem der Installation von Absperrungen zur Trennung der Fahrrichtungen und der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Nebenstraßen im Hauptstadtgebiet.

Westliche Region.

Vorbereitung von außerplanmäßigen Arbeiten.

Es wird ein Budget für die Planung ungeplanter Arbeiten vorgeschlagen, die zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden sollen.

Ringstraße, Akrafjallsvegur – Borgarnes.

Es wird vorgeschlagen, die Straße zwischen Hvalfjarðargang und Borgarnes in der zweiten und dritten Phase des Plans zu verbreitern und die Fahrrichtungen durch eine 2+1-Straße zu trennen.



Ringstraße um Borgarnes.

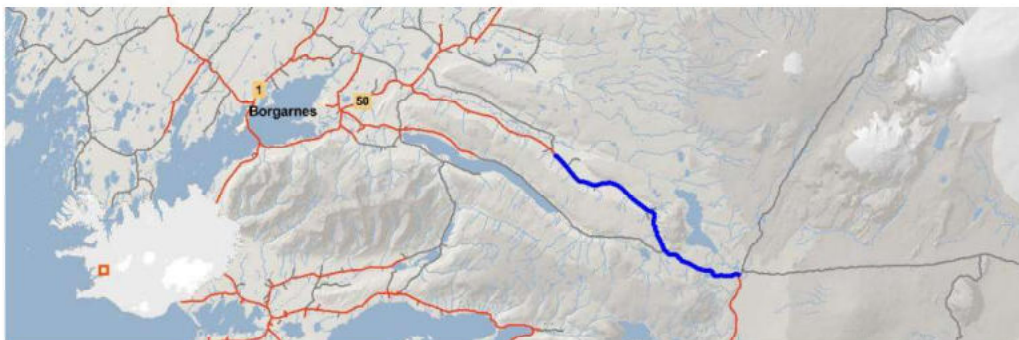
Es ist geplant, die Ringstraße im zweiten und dritten Bauabschnitt des Plans mit einer zweispurigen Straße (2+1) an Borgarnes vorbei zu errichten. Zusätzlich soll die Snæfellsnesvegur verlegt werden. Die Rentabilität des Projekts wird auf 8 % geschätzt.

*Ringstraße um Holtavörðuvatn.*

Im dritten Planungsabschnitt soll die Ringstraße in diesem Abschnitt nach Westen verlegt werden. Dort ist sie jedoch steil und weist enge Kurven auf. Mit der neuen Straße wird das langfristige Gefälle geringer sein, und die neue Straße wird landeinwärts etwa 50 m tiefer verlaufen. Die Rentabilität dieses Projekts wird auf 6 % geschätzt.

*Uxahryggvegur, Brautartunga – Kaldadalsvegur.*

Es wird vorgeschlagen, Arbeiten zur Rekonstruktion der Uxahryggiv-Straße zwischen Brautartunga und Kaldar durchzuführen. Täler in der 2. und 3. Periode des Plans.



Snæfellsnes-Straße über Stykkishólmsvegur – Svelgsá.

Die Mittel sind für die Instandsetzung und den Bau eines dauerhaften Gehwegs auf der Snæfellsnesvegur-Straße bestimmt. in den Jahren 2027–2028.

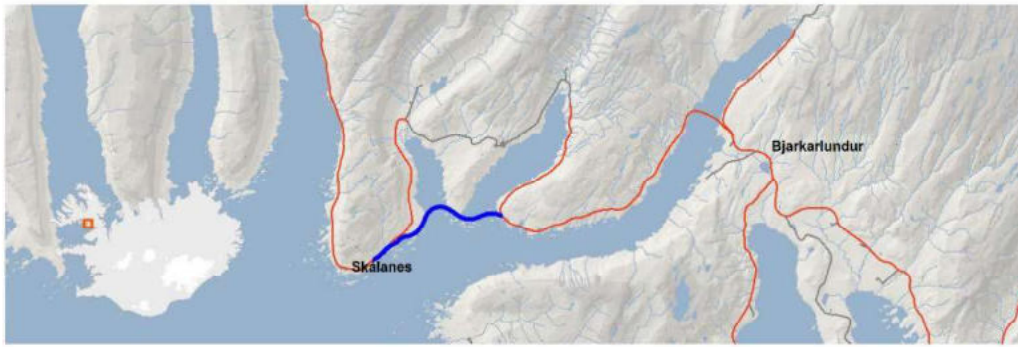
*Snæfellsnes-Straße über Skógarströnd.*

Es ist geplant, die Straße durch Skógarströnd in den Jahren 2028–2030 sowie in der zweiten und dritten Planungsphase an verschiedenen Stellen auszubauen. Die Straße ist derzeit eine Schotterstraße mit sechs einspurigen Brücken. Die Rentabilität des Projekts wird auf 1 % geschätzt.

*Westfjords Straße durch Gufudalssveit.*

Die Finanzierung ist für die Fertigstellung des Straßenbaus zwischen Bjarkalundur und Skála-nes an der Nordseite des Breiðafjörður in den Jahren 2026–2027 vorgesehen. Die verbleibenden Bauabschnitte am Ende des

Das Jahr 2025 liegt zwischen Djúpafjörður und Skálaness, was dann die Kreuzung von Djúpafjörður und Gufa-fjörður darstellt.



Westfjordstraße durch Dynjandisheiði.

Die Finanzierung soll dazu dienen, den Bau der Straße durch Dynjandisheiði noch in diesem Jahr abzuschließen. 2026. Die verbleibende Phase Ende 2025 liegt zwischen Dynjandisá und Búðavík.



Bildudalsvegur, Flughafen Bildudals–Trostansfjörður.

Die Mittel sind für Bauarbeiten an der Bildudalsvegur in der zweiten Phase des Plans vorgesehen.



Bildudalsvegur, Trostansfjörður–Vestfjarðavegur.

Die Mittel sind für den Bau von Bildudalsvegur in den Jahren 2027–3030 vorgesehen und werden fortgesetzt.
des Baus einer neuen Straße durch Dynjandisheiði.

*Flateyrarvegur verschiedene Standorte, Lawinenschutz*

Es wird vorgeschlagen, die Flateyrar Road in diesen Abschnitten während der zweiten Saison aufgrund von Lawinengefahr zu verlegen.

*Inlandstraße, Heydalsá–Þorpar.*

Für die Instandsetzung und den Bau eines dauerhaften Straßenbelags auf dem Innstrandarvegur stehen in diesem Jahr Fördermittel zur Verfügung.
Kapitel im Jahr 2030.



Küstenstraße durch Veðileysuháls.

Die für Strandavegur vorgesehenen Mittel sind für den Wiederaufbau der Straße durch Veðileysuháls am 2. bestimmt. die Laufzeit des Plans.



Nördliche Region.

Vorbereitung von außerplanmäßigen Arbeiten.

Es wird ein Budget für die Planung ungeplanter Arbeiten vorgeschlagen, die zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden sollen.

Ringstraße, Þelamork – Akureyri.

Es wird erwartet, dass die Ringstraße verbreitert und die Verkehrsrichtungen durch Absperrungen getrennt werden. dieses Kapitel im 3. Zeitraum des Plans.



Ringstraße um Skjálfandafljót.

Es wird vorgeschlagen, in den Jahren 2030–2031 eine neue Brücke über den Fluss Skjálfandafljót in der Nähe von Fosshóll zu bauen. Die bestehende Brücke ist einspurig.

*Ringstraße, Jökulsá á Fjöllum.*

Die Mittel sind für den Bau einer neuen Brücke über den Fluss Jökulsá in den Bergen in den Zeiträumen 2 und 3 vorgesehen. Die jetzige Brücke ist einspurig und wurde 1947 erbaut.

*Siglufljörður-Straße, Stafá – Ketilás.*

Es wird vorgeschlagen, diesen Abschnitt der Siglufljörður-Straße in den Jahren 2029–2031 wiederaufzubauen.



Nordöstliche Straße durch Skjálfandafljót.

Die Finanzierung ist für den Wiederaufbau der Straße in Aðaldalur über Skjálfandafljót in den Jahren 2026–2029 vorgesehen. Bei Ófeigs werden zwei einspurige Brücken über Skjálfandafljót und Rangá gebaut. Orte.



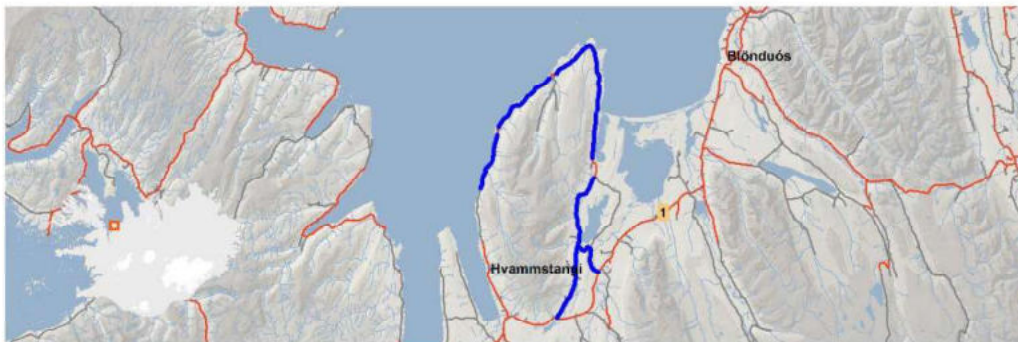
Nordoststraße durch Brekknaheiði.

Die Finanzierung ist für die Fertigstellung des Straßenbaus durch Brekknaheiði in den Jahren 2026–2027 vorgesehen. Der Bau begann jedoch im Jahr 2025.



Vatnsnesvegur und Síðuvegur.

Die Mittel sind für die Instandsetzung und den Bau eines dauerhaften Straßenbelags auf der Vatnsnesvegur und Nebenstraßen in den Jahren 2027–2030 und in der 2. Periode des Plans.



Bárðardalsvegur West, Ringstraße – Öxará.

Es wird vorgeschlagen, eine neue Brücke über den Fluss Öxará zu bauen und diesen Straßenabschnitt mit einer Betonfahrbahn zu versehen. in den Jahren 2026–2027.



Bárðardalsvegur westlich, Öxará – Sprengisandursleið.

Die Mittel sind für die Instandsetzung und den Bau einer Betonfahrbahn auf der Straße in der 2. und 3. Unterrichtsstunde vorgesehen. das geplante Intervall.



Östliche Region.

Vorbereitung von außerplanmäßigen Arbeiten.

Es wird ein Budget für die Planung ungeplanter Arbeiten vorgeschlagen, deren Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen soll.

Ringstraße um Lagarfljót.

Im dritten Planungszeitraum ist der Bau einer neuen Brücke über den Lagarfljót vorgesehen.



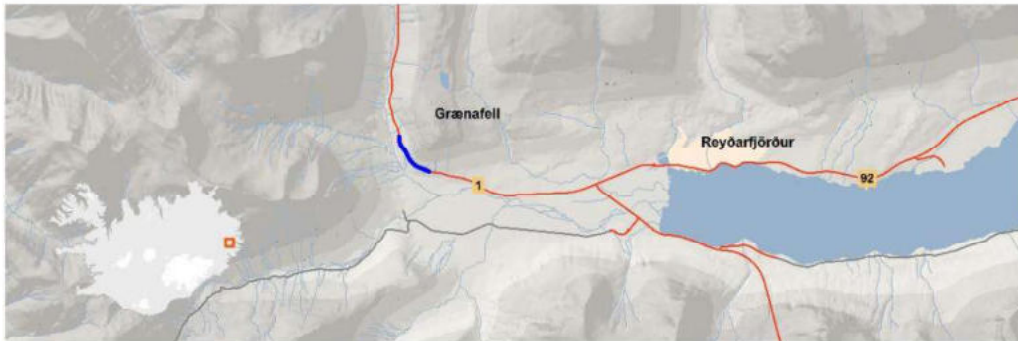
Ringstraße um Egilsstaðir.

Es wird vorgeschlagen, die Straße in diesem Abschnitt zu verlegen und an der Kreuzung einen Kreisverkehr zu errichten. Ringstraße und Skriðdalur- und Breiðdalur-Straßen in den Jahren 2029–2030.



Ringstraße um Grænafell.

Aufgrund der Lawinengefahr wird voraussichtlich in der zweiten Saison auf diesem Straßenabschnitt eine Stahlbarriere installiert.

*Ringstraße um Reyðarfjörðurbotn.*

Für die Jahre 2027 und 2028 ist geplant, die Ringstraße in diesen Abschnitt des Reyðar-Fjörður-Beckens zu verlegen und neue Brücken über die Flüsse Sléttuá und Norðurá zu bauen. Außerdem soll der Þórdalsheiðarvegur an die neue Ringstraße angebunden werden. Die Rentabilität dieses Projekts wird auf 4 % geschätzt.

*Ringstraße, Fáskrúðsfjörðurbotn – Vík.*

Es wird vorgeschlagen, in der zweiten Phase des Plans wesentliche Verbesserungen an diesem Straßenabschnitt vorzunehmen. Zwei einspurige Brücken an den Flüssen Dalsá und Tunguá in Fáskrúðsfjörðurbotn werden entfernt.



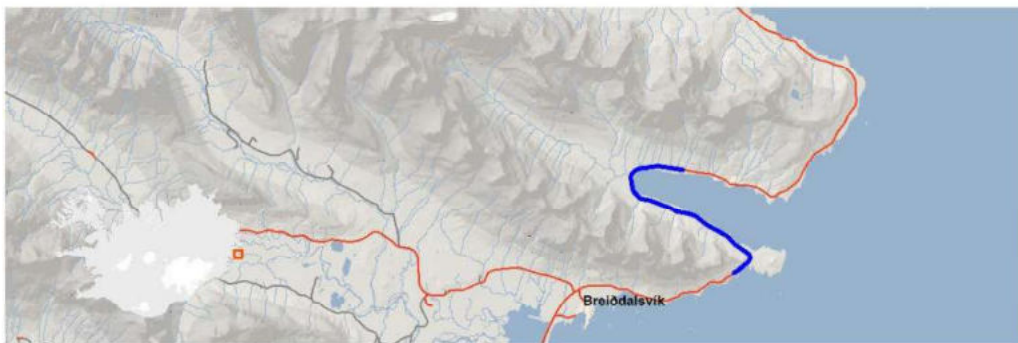
Ringstraße, Vík – Stöðvarfjörður.

Die Mittel sind für die Verbesserung dieses Straßenabschnitts im dritten Planungszeitraum vorgesehen.

*Ringstraße, Stöðvarfjörður – Kambaskriður.*

Es wird vorgeschlagen, diesen Straßenabschnitt in den Jahren 2030–2031 umfassend zu verbessern.

Eine einspurige Brücke über den Fluss Stöðvará in Stöðvarfjörður wird entfernt.

*Ringstraße um Búlandsá und Teigarhorn.*

Die Mittel sind für die Verbesserung dieses Straßenabschnitts in den Jahren 2029–2030 vorgesehen. Eine einspurige Brücke über den Fluss Búlandsá wird abgerissen.



Ringstraße um Lón.

Im dritten Abschnitt des Plans ist der Bau einer neuen Straße durch Lón geplant.

Die fünf einspurigen Brücken und die Ringstraße werden je nach Wahl der Straßenführung um 2–5 km verkürzt.

*Ringstraße um Hornafjörður.*

Die Mittel sind für die Fertigstellung des Ringstraßenabschnitts um Hornafjörður vorgesehen. Das Projekt sieht eine Verkürzung des Ringstraßenabschnitts um 12 km und den Bau einspuriger Brücken vor.

Die Kosten sinken um drei. Die Rentabilität dieses Projekts wird auf 11 % geschätzt. Es wird erwartet, dass zur Finanzierung des Projekts Mautgebühren erhoben werden.

*Ringstraße, Kreisverkehr bei Hafnarvegur.*

Die Finanzierung ist für den Bau eines Kreisverkehrs am Hringvegur in Hafnarvegur im Zusammenhang mit dem Bau am Hringvegur rund um Hornafjarðarfljót vorgesehen.



Ringstraße bei Jökulsá, Straßenbau und Küstenschutzmaßnahmen.

Die Mittel sind für den Bau der Straße östlich von Jökulsá und den Bau einer Seemauer vorgesehen. Verteidigung im Jahr 2027.



Ringstraße um den Fluss Jökulsá in Breiðamerkursandur.

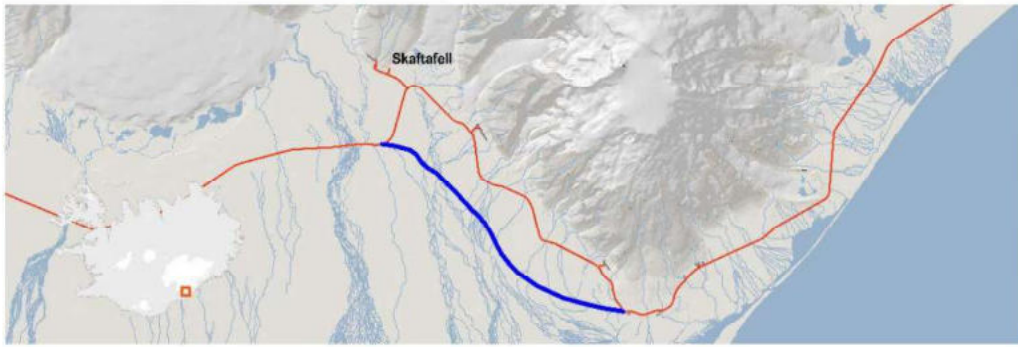
Die Mittel sind für den Bau einer neuen Brücke über den Fluss Jökulsá bei Breiðamerkursandur am 2. vorgesehen. und 3. Periode des Plans. Die jetzige Brücke ist einspurig und wurde 1967 erbaut.



Ringstraße Fagurhólmsmýri – Morsá.

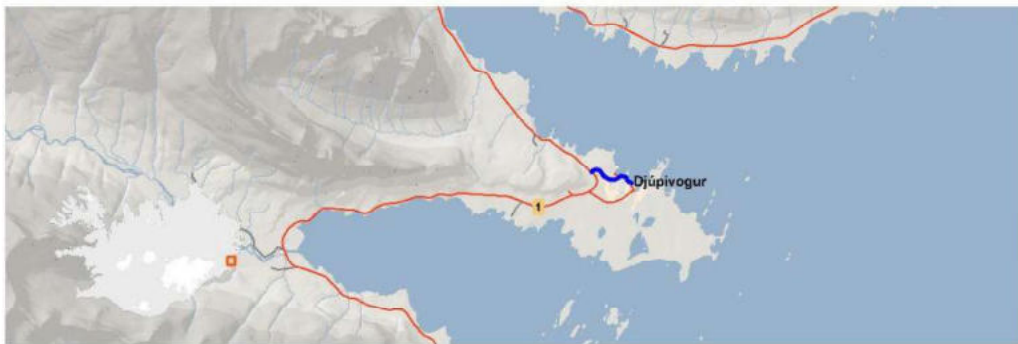
Es wird vorgeschlagen, in der zweiten und dritten Phase des Plans neue Brücken über die Flüsse Kotá, Virkisá und Svínafellsá/Skaftafellsá sowie eine neue Straße zwischen Fagurhólmsmýr und Morsá zu bauen, wodurch die Ringstraße verkürzt wird.

Die Strecke wird um mindestens fünf Kilometer verlängert und die Anzahl der einspurigen Brücken um vier reduziert. Die Rentabilität dieses Projekts wird auf 12 % geschätzt.



Djúpavogur-Straße, Ringstraße – Djúpivogur.

Die Mittel sind für den Bau einer neuen Straße von Hringvegur zum Hafengebiet bestimmt. Djúpivogur in der 2. Staffel.



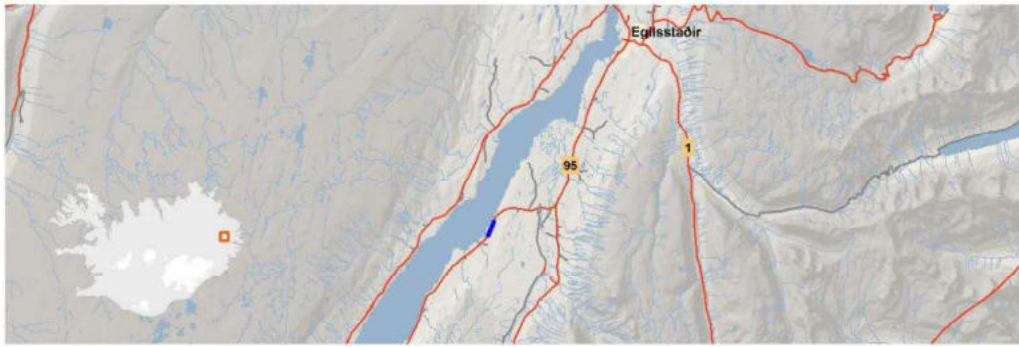
Jökuldalsvegur, Langagerði – Grund.

Die Mittel sind für die Verbesserung und den Bau eines dauerhaften Straßenbelags auf diesem Straßenabschnitt vorgesehen. in den Jahren 2026–2029.



Uphäuräävegur via Strönd.

Die Mittel sind für die Verbesserung dieses Straßenabschnitts in der zweiten Planungsperiode vorgesehen.



Axarvegur über Öxi.

Der Baubeginn auf Axarvegur ist für die Jahre 2027–2029 und die zweite Bauphase vorgesehen.



Stuðlafossvegur.

Die Mittel sind für die Sanierung und den Bau eines dauerhaften Straßenbelags auf der Stuðlafossvegur im Jahr 2029 vorgesehen.



U-Bahn-Plan.

In vielen Gegenden sind unterirdische Tunnel die einzige Möglichkeit, eine gute ganzjährige Straßenverbindung zwischen den Siedlungen zu gewährleisten.

Unterirdische Tunnel haben einen großen Einfluss auf die Verbindung von Industriegebieten, die Stärkung der regionalen Entwicklung und die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Bei der Bewertung der Machbarkeit von Tunneloptionen werden verschiedene Aspekte berücksichtigt, darunter die Reduzierung der Reisezeit, die Sicherheit und die regionale Bedeutung. In den letzten Jahren wurden umfangreiche Arbeiten durchgeführt, um diese Aspekte bei den in Island bekannten Tunneloptionen zu bewerten. Im hier vorgestellten Vorschlag zur Priorisierung von Tunneloptionen ist die Auswirkung auf die Verkehrssicherheit der dominierende Faktor für die erste Option. Angesichts einer besonders gefährlichen Naturgefahr genießt der Fljótagöng-Tunnel aufgrund von Bodensenkungen und Erdbeben höchste Priorität. Der Fjarðagöng-Tunnel wird aufgrund der großen sozialen Vorteile, die er durch die Reduzierung der Reisezeit zwischen den Siedlungen in Ostisland mit sich bringt, priorisiert. Auch der Tunnel zwischen Súðavík und Ísafjörður wird aufgrund der Lawinen- und Steinschlaggefahr auf der Straße priorisiert.

Im vorherigen Verkehrsplan hatte der Tunnel unter dem Fjarðarheiði höchste Priorität. Dies entsprach dem Ergebnis der Projektgruppe „Seyðisfjörður-Tunnel“ aus dem Jahr 2019. Der ursprüngliche Plan sah ein größeres Projekt vor, wobei der Fjarðarheiði-Tunnel die erste von zwei Phasen zur Schaffung einer Ringverbindung für Ostisland darstellen sollte. Die zweite Phase wäre dann ein Tunnel zwischen Seyðisfjörður und Norðfjörður über den Mjóafjörður (Fjarðagöng) gewesen. Beide Projekte zählen zu den umfangreichsten Tunneloptionen, die derzeit in Island geprüft werden; die Gesamtkosten werden auf rund 100 Milliarden ISK geschätzt. Der vorherige Plan sah nicht vor, dass das Projekt über den gesamten Planungszeitraum (15 Jahre) an einem anderen Standort realisiert werden würde.

Dieser Vorschlag unterstreicht weiterhin die Ziele des vorherigen Verkehrsplans, die winterliche Isolation von Seyðisfjörður zu durchbrechen und die Gemeinschaft in Ostisland zu stärken. Beide Tunneloptionen erfüllen dieses Ziel. In der vorangegangenen Analyse der Arbeitsgruppe zum Seyðisfjörður-Tunnel wurden Optionen und Auswirkungen auf Ostisland ab 2019 die Fjarðagöngur-Tunneloption nicht separat analysiert, sondern nur im Rahmen eines größeren Projekts mit dem Fjarðarheiði-Tunnel. Aus den Tabellen im Bericht geht jedoch hervor, dass die sonstigen sozialen Vorteile der Fjarðagöngur-Tunneloption deutlich größer sind als die des Fjarðarheiði-Tunnels. Daher wurde beschlossen, das Forschungszentrum der Universität Akureyri (RHA) mit einer detaillierteren vergleichenden Analyse dieser beiden Tunneloptionen zu beauftragen. Laut Bericht werden beide Optionen voraussichtlich einen sehr positiven Einfluss auf die regionale Entwicklung und die Vernetzung von Arbeitsplätzen und Wohngebieten haben. Es wird außerdem geschätzt, dass der Fjarðarheiði-Tunnel einen größeren Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben wird. Der Fjarðarheiði-Tunnel wird bewertet. Mit einem internen Wachstum von 0,27 % ist die Bahnstrecke profitabler als Fjarðarheiðargöng mit -0,91 %. Dieser Unterschied erklärt sich nicht zuletzt durch die deutlich höhere geschätzte Zahlungsbereitschaft der Verkehrsteilnehmer aufgrund der kürzeren Reisezeit. Mit Fjarðagönggöng entstünde jedoch eine neue Verbindung von Seyðisfjörður zu den Orten in Fjarðarbyggð, und Mjóifjörður wäre ganzjährig befahrbar. Tatsächlich wäre die Ringverbindung im Mittelosten fast das ganze Jahr über geöffnet, außer an den Tagen, an denen Fjarðarheiði und/oder Fagradalur witterungsbedingt gesperrt sind. Fjarðarheiði ist jedoch üblicherweise 11 Tage im Jahr gesperrt, im Durchschnitt sogar 30 Mal.

Dies ist von großem nationalwirtschaftlichem Interesse. Aus diesem Grund wird hier vorgeschlagen, die Forschung und Vorbereitung für den Fjarðagöng-Tunnel so weit wie möglich zu beschleunigen und den Bau des Fjarðarheiðargöng-Tunnels in der Zwischenzeit zu verschieben.

Folgende Prioritäten für die Tunnel werden vorgeschlagen:

1. **Fljótagöng:** Zwischen Siglufjörður und Fljóta (5,2 km) verläuft ein Tunnel. Die bestehende Straße weist erhebliche Bodensenkungen auf, und im Bereich um Mánaskriður besteht Erdbebengefahr. Der Tunnel würde den technisch veralteten Strákagöng ersetzen. Die Verkehrssicherheit würde dadurch deutlich verbessert. Der Tunnel ersetzt die Straße durch Almennangar und gewährleistet eine sichere Verbindung von und nach Siglufjörður.

2.–3. **Fjordtunnel:** Es gibt Tunnel von Seyðisfjörður nach Mjóafjörður (5,4 km) und von Mjóafjörður nach Norðfjörður (7 km). Es ist möglich, den zweiten Tunnel zuerst zu graben; dieser würde dann sofort zur Anbindung an Mjóafjörður genutzt. Wahrscheinlich handelt es sich jedoch um ein einziges Projekt, und jeder Tunnel würde...

Die beiden Tunnel würden in einer einzigen Bauphase gegraben. Zuerst würde der Tunnel in die entgegengesetzte Richtung von Mjóafjörður gegraben, und zwar gleichzeitig, auf der gegenüberliegenden Seite gegraben. Nach einem Durchbruch in diesem Tunnel würde der andere Tunnel gegraben werden. auf ähnliche Weise, aber auch indem man beginnt, in den bereits vorhandenen Tunneln zu arbeiten.

2.–3. **Súðavík – Ísafjörður:** Auf der Straße zwischen Súðavík und Ísafjörður besteht Lawinengefahr, die den Verkehr gefährdet und die Verbindungen zwischen den Ortschaften unterbricht. Zudem besteht ganzjährig Steinschlaggefahr. Durch den Bau von Tunneln wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöht und die Strecke zwischen Súðavík und Ísafjörður je nach Bauweise unterschiedlich stark verkürzt. wird ausgewählt.

4. **Miklidalur und Hálfðán:** Die Straße durch Miklidalur und Hálfðán verbindet die drei Siedlungen Patreksfjörður, Tálknafjörður und Bildudalur. Die Siedlungen sind hinsichtlich der Infrastruktur und des Arbeitswegs eng miteinander verbunden, und ein relativ großer Teil des Verkehrsaufkommens besteht aus innerstädtischem Verkehr. Die Straße kann schneebedeckt sein und ist im Winter häufig von Staus betroffen. Tunnel unter Mikladal (2,8 km/5 km) und Hálfðán (6 km) würden sich deutlich positiv auf die Sicherheit und die Bewegungsfreiheit zwischen den Siedlungszentren auswirken und einen positiven Einfluss auf die regionale Entwicklung in der Region haben.

Zur späteren Besichtigung stehen auch die folgenden Tunnel zur

Verfügung: • Fjarðarheiðar Tunnel.

- Hvalfjörður Tunnel II.
- Tunnel zwischen Ólafsfjörður und Dalvík.
- Breiðadals-Bein, Verbreiterung.
- Klippenrand.
- Öxnadalsheiði.
- Reynisfjall.
- Lónsheiði.
- Hellisheiði Ost.
- Berufjarðar-Tunnel und Breiðdalsheiðar-Tunnel.
- Gamlufallsheathé.

Die Arbeitsgruppe zur Machbarkeit des Vestmannaeyjar-Tunnels legte dem Infrastrukturminister im Herbst 2024 einen Bericht zum Projekt vor. Darin heißt es, das Projekt könne als Kooperationsprojekt realisiert werden und die Vorteile von Tunneln seien erheblich. Die technischen Möglichkeiten des Tunnelbaus seien jedoch noch nicht vollständig ausgeschöpft. Die Arbeitsgruppe schlug daher eine stufenweise Untersuchung der Tunnel und des Meeresbodens entlang der geplanten Trasse vor. Private Investoren bemühen sich derzeit um die Finanzierung von Forschungsarbeiten, die im Erfolgsfall von der fachlichen Unterstützung der isländischen Straßenverwaltung profitieren würden.

Die Finanzierung des Tunnelprojekts ist, wie bereits erwähnt, Teil der umfassenden Überprüfung der Einnahmen aus Fahrzeugverkehr. Zur Bewältigung der dringenden Bau- und Tunnelarbeiten wird eine spezielle Infrastrukturgesellschaft gegründet. Diese Gesellschaft erhält Eigenkapital, beispielsweise in Form von Verkehrsinfrastruktur, und verfügt über klar definierte Kreditaufnahmebefugnisse.

Das Budget dieses Plans umfasst die Vorbereitung und Untersuchung von fünf Projekten mit insgesamt sieben Tunneln. Aktuell haben jedoch nur vier dieser Projekte Priorität. Die Entscheidung über das fünfte Projekt wird in den kommenden Jahren fallen. Durch die rechtzeitige Projektvorbereitung kann der Baubeginn im Anschluss an die Fertigstellung des Fljótagangan erfolgen. Das Entwicklungstempo hängt somit von der Budgetzuweisung ab.

Gemeinsam und ungeteilt.

Die Verbindungsstraßen sind asphaltiert.

Die Mittel sind für die Verstärkung und den Einbau einer festen Fahrbahndecke auf wenig befahrenen Verbindungsstraßen vorgesehen. Für den Einbau einer festen Fahrbahndecke auf diesen Straßen existieren festgelegte Verfahren. Die meisten dieser Straßen weisen eine begrenzte Tragfähigkeit auf, ihre Höhenlage und Ebenheit sind unzureichend, und die Liste ließe sich fortsetzen. Wo Abweichungen von den Straßenbauvorschriften erforderlich sind, beispielsweise in Kurven und an unübersichtlichen Steigungen, werden geeignete Ausgleichsmaßnahmen getroffen. Kurven werden mit Geschwindigkeitsbegrenzungen und Richtungspfeilen gekennzeichnet. Unübersichtliche Steigungen werden mit einer durchgezogenen Linie markiert und mit entsprechenden Verkehrszeichen und Geschwindigkeitsbegrenzungen versehen; in Einzelfällen werden sie sogar unterteilt. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann in Betracht gezogen werden, wenn die geplante Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Strecke generell niedrig ist oder die Strecke kurz ist. Es wird angestrebt, die Straßenbauvorschriften für Sicherheitsbereiche abseits der Straße so weit wie möglich einzuhalten. Die Straßenverwaltung ist überzeugt, dass mit diesen Maßnahmen der Einbau einer festen Fahrbahndecke auf wenig befahrenen Verbindungsstraßen beschleunigt werden kann, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen, und dass die Maßnahmen die Sicherheit sogar erhöhen. Mit dem für den Zeitraum vorgeschlagenen Budget können voraussichtlich insgesamt rund 460 km Straßen befestigt werden. Die Verteilung der Mittel soll sich nach Verkehrsaufkommen und Länge der Verbindungsstraßen in den jeweiligen Gebieten ohne befestigte Fahrbahn richten. Dieses Budget kann auch für den Ausbau von Regionalstraßen, die als Verbindungsstraßen dienen, und gegebenenfalls auch von wenig befahrenen Hauptstraßen verwendet werden.

Einspurige Brücken.

Die Fördermittel sind für die Verbreiterung oder den Neubau einspuriger Brücken vorgesehen. Es gibt 632 solcher Brücken auf Autobahnen. Bis Ende 2024 werden 29 einspurige Brücken auf der Ringstraße bestehen. Es wird erwartet, dass am Ende dieses 15-jährigen Zeitraums keine Brücke auf der Ringstraße mehr einspurig sein wird.

Rad- und Fußwege (außerhalb des Hauptstadtgebiets).

Die Fördermittel sollen die Radfahrmöglichkeiten durch den Bau von Radwegen deutlich verbessern. Es wird erwartet, dass sich die betroffenen Gemeinden nach entsprechenden Vereinbarungen an den Kosten beteiligen. Die isländische Straßenverwaltung wird voraussichtlich bis zu 50 % der Kosten übernehmen, außer bei längeren Strecken, wo der Kostenanteil höher ausfallen kann. Die Förderung konzentriert sich auf Fuß- und Radwege außerhalb des Hauptstadtgebiets, während Wege innerhalb des Hauptstadtgebiets Teil des Verkehrsabkommens sind.

Verkehrsforschung.

Die Fördermittel sollen die Forschung im Bereich Straßenbautechnik und Transportwesen unterstützen. Ziel ist es, bei der Unterstützung von Projekten im Einklang mit den Prioritäten des Verkehrsplans.

Größere Sicherheitsoperationen außerhalb des Hauptstadtgebiets.

Die Mittel sind für die Umsetzung größerer Sicherheitsmaßnahmen wie den Bau von Straßenkreuzungen vorgesehen. außerhalb des Hauptstadtgebiets. Dieses Budget ist auch für den Bau von Fußgänger- und Fahrradbrücken vorgesehen.

Provinzstraßen.

Es wird vorgeschlagen, das jährliche Budget für regionale Straßen für den verbleibenden Zeitraum auf 100 Millionen ISK festzulegen. Dauer

Die Gesamtlänge der Provinzstraßen beträgt etwa 2.640 km.

Nationalstraßen.

Landstraßen sind Wege über Berge und Heidelandschaften sowie verlassene Feldwege in Ödland. Ihre Gesamtlänge beträgt etwa 1.980 km. Auf Landstraßen ist nur saisonaler Verkehr zu erwarten, und es sollten weniger Überwachung und Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden als auf anderen Straßen.

Subventionen für Verkehrswege/ subventionierte Straßen.

Es ist zulässig, bestimmte Transportwege zu subventionieren, die nicht unter die Definitionen nationaler Die Stellenausschreibungen erfolgen jährlich.

Straßen.

Es wird vorgeschlagen, für den Rest des Zeitraums ein jährliches Budget für Reitwege in Höhe von 100 Millionen ISK pro Jahr bereitzustellen.

Kleine Brücken.

Es wird vorgeschlagen, dass das Budget für kleine Brücken 50 Millionen ISK pro Jahr betragen wird.

Zäune.

Es wird vorgeschlagen, dass das jährliche Budget für die Instandhaltung des Zauns in diesem Zeitraum 60 Millionen ISK betragen wird.

Gemeinsame Tunnelkosten.

Die Mittel sollen die allgemeinen Kosten der Vorbereitung des Tunnelbaus decken.

Der Transportvertrag.

Die Verkehrsprojekte werden seit der Unterzeichnung im September 2019 in Zusammenarbeit zwischen Land und Kommunen bearbeitet. Mit der Vereinbarung einigten sich Land und Kommunen im Hauptstadtgebiet auf eine gemeinsame Vision und Ziele für den Verkehr in der Region. Auf Grundlage des Gesetzes Nr. 81/2020 wurde im Oktober 2020 für die Projekte die Aktiengesellschaft Betri sam-möngur ohf. gegründet, die sich im gemeinsamen Besitz von Land und Kommunen im Hauptstadtgebiet befindet.

Wichtige Bauprojekte wurden bereits abgeschlossen, beispielsweise am Reykjanesbraut in Hafnarfjörður, am Suðurlandsvegur zwischen Vesturlandsvegur und Hádegismói und am Vesturlandsvegur in Mosfellsbær. Darüber hinaus wurden 20 km Wander- und Radwege angelegt.

Der gesellschaftliche Nutzen des Verkehrsabkommens wird für 50 Jahre auf 1,14 Billionen ISK (zu Preisen von 2023) geschätzt, während die Gesamtinvestitionen auf 311 Milliarden ISK veranschlagt werden. Bis 2040 entfallen voraussichtlich 42 % der Gesamtinvestitionen auf Hauptstraßen, 42 % auf die Infrastruktur der City Line, 13 % auf den Ausbau von Rad- und Fußwegen und 3 % auf Verkehrsmanagement, Verkehrsfluss und -sicherheit. Das Verkehrsabkommen der Hauptstadtregion wurde im August 2024 aktualisiert.

Die Gründe für die Aktualisierung des Transportabkommens waren Änderungen der Kostenschätzungen, die zu Mehrkosten und Störungen des Umsetzungsplans führten, die Bedeutung der Festlegung der Betriebsform eines neuen öffentlichen Verkehrssystems sowie der Infrastruktur und die Notwendigkeit der Abgrenzung und Definition von Projekten, damit klar sei, welche Aspekte einzelner Projekte durch das Transportabkommen finanziert würden und welche nicht.

Bei der Aktualisierung der Umsetzungstabelle für das Verkehrsabkommen wurde besonderes Augenmerk auf die Ziele des Abkommens und seiner Träger, den Entwurfs-, Planungs- und Evaluierungsprozess, die Umsetzungsphase und die Integration der Projekte, die Finanzierung, den Cashflow sowie die Kapazitäten des öffentlichen Sektors und des Beratungs- und Auftragsmarktes gelegt. Die Umsetzungsphase des Abkommens wurde um sieben Jahre verlängert, um einen realistischen Zeitrahmen für die Vorbereitung und Finanzierung sowie die Kapazitäten aller Beteiligten zu gewährleisten.

Zu den weiteren Beschlüssen, die im Zuge der Aktualisierung der Verkehrscharta gefasst wurden, gehörten:

- Die Gültigkeit des Abkommens wurde um sieben Jahre bis 2040 verlängert.
- Ein neues Ziel wurde in die Charta aufgenommen: *Die Verbesserung der öffentlichen Gesundheit durch verstärkte Bevölkerungsbewegung und verbesserte Luftqualität, unter anderem durch vielfältigere Reisemöglichkeiten.*
- Der Stamm von Sæbraut würde Teil des Entwicklungsplans und nicht der bisherigen Pläne für Sæbraut sein.
- Miklabraut würde sich in Tunneln statt in Schächten befinden.
- Die Südstraße zwischen Norðlingavaður und Bæjarháls sollte auf den Transport übertragen werden planen.
- Die Anzahl der Rad- und Fußwege würde erheblich erhöht.

Der Staat wird sich künftig verstärkt an der Finanzierung und dem Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs im Hauptstadtgebiet beteiligen. Er übernimmt damit ein Drittel der Nettobetriebskosten und leistet zudem Beiträge zur Energiewende im öffentlichen Nahverkehr. Hierfür wird ein gemeinsames Unternehmen gegründet, das für die Organisation und den Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs im Hauptstadtgebiet zuständig sein wird.

Die Verkehrscharta – Umsetzungsplan für die aktualisierte Verkehrscharta.
 Der Preis des Transportvertrags.

Straßenname Kapitelüberschrift	2026-2027				2028		2029		2030-2031-2035		2036-2040		Unsicherheit der Kostenschätzung	Entwurfsphase
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2035	2036	2040	2040	2040	2040		
Hafnarfjörður Straße Lagerbestand in Gardabaer		200							6.600		6.000	-30/+85%		Definition
Reykjanesbraut														
Holtavegur – Stekkjarbakki	400	5.100	6.200	6.200	6.400							-10/+25%		Vorbereitung
Kreuzung bei Bústaðavegur	100		100	1.700	400							-15/+40% Erster Entwurf		
Álfanesvegur – Lækjargata	200	200	1.000	2.600	4.600				11.200			-15/+40% Original		
Miklabraut														
Tunnel	300	300									20.650	33.250 --15/+40% Original		
Notverbindung nach Landsþít.	300	1.000	1.000											
Aarnesvegur														
Stadtlinie Rjúpnavegur – Breiðhóltsbraut	2.100												-5/+15% Projektdesign	
Ártún – Hamraborg – Hlemmur 6.200 Mjódd – BSI		6.200	6.200	6.200	5.400				5.300				-15/+40% Original/Vorher	
Fjörður –	200			1.000	2.100				8.100		5.600	-30/+70% Definition		
Miklabraut Hamraborg –											19.600		-30/+70% Definition	
Lindir Ártún – Spöng	300				1.400				5.600				-30/+70% Definition	
Keldur und					600				11.000					
Bilkastaðir		310	1.180	2.050	3.600				8.970				-30/+70% Definition	
Rotation bei Harpa	100		500	500										
Stationen außerhalb des speziellen Raumzyklus 1-6														
Vorbereitung der Arbeiten	260	260			510				1.660		1.200			
Rad- und Fußwege	1.300	1.300	1.300	1.300	3.300				20.700					
Fußgängerbrücken und Unterführungen	200	200	200	200	200				1.000		500			
Verkehrsregelung, erhöhter Verkehrsfluss und Sicherheitsmaßnahmen	500	500	500	500	600				2.000		3.000			
Gesamttransportvereinbarung	12.460	15.570	18.180	22.250	30.410	126.280	53.050							

Öffentlicher Nahverkehr im Hauptstadtgebiet.

Gemäß der Vereinbarung zwischen dem Land und den Kommunen im Hauptstadtgebiet vom August 2024 ist der Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs im Hauptstadtgebiet nun ein gemeinsames Projekt beider Parteien. Kernpunkte der Vereinbarung sind die Kostenaufteilung, wobei die Kommunen 67 % und das Land 33 % der Gesamtkosten abzüglich der Gesamteinnahmen tragen. Darüber hinaus vereinbarten die Parteien die Gründung eines neuen, gemeinsam von Land und Kommunen geführten Unternehmens für den Betrieb. Die neue Regelung trat Anfang 2025 in Kraft. Im August 2025 wurde das neue Unternehmen gegründet, das heute den Namen Almenningssamgongur reyutvalsvæðiðissinn ohf trägt. Das neue Unternehmen übernimmt die Aufgaben von Strætó bs. in Bezug auf Planung und Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs; bis dahin wird Strætó bs. das Liniennetz weiterhin betreiben. Gemäß dem gemeinsamen operativen Plan der Parteien begann Strætó Mitte August 2025 mit der Ausweitung seiner Dienstleistungen im Hauptstadtgebiet.

4.3.2.3. Bau von Leuchttürmen und Häfen.

Priorisierung des Hafenausbaus und der maritimen Verteidigung.

Der Hafenbau fällt in die Zuständigkeit der Kommunen. Fördermittel für Bauvorhaben werden nach Priorität vergeben, wobei Sicherheit und Beschäftigungsförderung gleichermaßen berücksichtigt werden. Auf Grundlage von Bedarfsanalysen wird der Baubedarf ermittelt und der zu erwartende Nutzen für den jeweiligen Hafen und das Land insgesamt bewertet.

Küstenschutzmaßnahmen wurden nach einem ähnlichen Verfahren bewertet, jedoch wird ein einfacheres Berechnungsmodell zur Priorisierung von Projekten verwendet. Bei Anträgen auf Küstenschutzmaßnahmen werden Wellenbelastungen, betroffene Werte, einschließlich des kulturellen Erbes, und die Schadenswahrscheinlichkeit bewertet. Jedes Projekt erhält anschließend eine Punktzahl, die auf Grundlage dieser drei Faktoren berechnet wird.

Der Grizzly.

Die Erfahrungen mit Ausbaggerungen in den letzten Jahren in Grynnsland zeigen, dass die Deckschicht des Hornafjordhafens durch jährliche Ausbaggerungen verbessert werden kann. Die Straßenverwaltung hat gemeinsam mit dem Dänischen Hydrographischen Institut (DHI) an einer dauerhaften Lösung für die Probleme mit der Wassertiefe im Hornafjordhafen gearbeitet. Diese Maßnahmen sind sehr kostspielig, und die Mittel stehen derzeit nicht zur Verfügung. Es wird vorgeschlagen, die jährliche Ausbaggerung in Grynnsland im Sommer auszuschreiben. Dadurch könnte eine deutlich größere Menge ausgebaggert werden als bei einer Ausbaggerung im Winter für die gleiche Menge. Die Sommerausbaggerung von Grynnsland kann für die nächsten drei Jahre zusammen mit der Ausbaggerung von Landeyjahafn ausgeschrieben werden. Die nächste Ausschreibung ist für Frühjahr 2026 geplant und gilt dann für drei Jahre. Parallel dazu werden im Rahmen laufender Forschungsarbeiten verbesserte Ausbaggerungsmethoden und -verfahren entwickelt.

Fähranleger.

Die Fähranleger beinhalten Beiträge zur Instandhaltung und zum Wiederaufbau der dortigen Hafenanlagen. Da der Staat die Fährverbindungen subventioniert, besteht ein dringender Sanierungsbedarf an den Fähranlegern des Landes, und es ist wichtig, dass die Arbeiten so schnell wie möglich beginnen. Die Entwicklung der Anlagen auf den Vestmannaeyjar-Inseln hat höchste Priorität, gefolgt von den Anlagen in Breiðafjörður und Eyjafjörður. Geplant ist der Bau einer Anlegestelle für Fahrzeuge am Fähranleger in Hrísey. Dies wird die Möglichkeiten des Fahrzeugtransports nach Hrísey deutlich verbessern und die Wartungskosten der Fähre senken, da die derzeitige Anordnung das Schiff teilweise beschädigen kann.

Hafen- und Küstenforschung.

Die Hafenforschung umfasst Vorstudien, die Erstellung von Basiskarten der Hafengebiete, Bathymetrie, Bodenkartierungen, hydrologische Studien, Grundlagenforschung zu Meeresspiegel- und Küstenveränderungen, Wellenmodelle für Häfen, Modellversuche und Machbarkeitsstudien.

Hornafjörður: Die Untersuchungen zur Erhöhung der Schifffahrtstiefe im Grynnslin vor der Mündung des Hornafjörður werden fortgesetzt. Die Arbeiten erfolgen nach einem Forschungsplan, die geschätzten Gesamtkosten belaufen sich auf rund 100 Millionen ISK. Diese Studien sind für den Hafen von Hornafjörður von großer Bedeutung, um ihn an die Bedürfnisse einer größeren und tiefer fahrenden Fischereiflotte und von Frachtschiffen anzupassen. Der Schwerpunkt liegt auf der Ausbaggerung des Grynnslin, um die erforderliche Schifffahrtstiefe zu erhöhen und dauerhaft zu sichern und so den Hafenbetrieb zu gewährleisten.

Húsavík: Für den Hafen von Húsavík wird ein Hafenmodell entwickelt, um die Liegeplatzbedingungen zu verbessern und einen umfassenden Plan für die Hafenentwicklung zu erarbeiten, der mit dem rasanten Wachstum der regionalen Industrie Schritt halten soll. Die geschätzten Gesamtkosten des Forschungsprojekts belaufen sich auf rund 50 Millionen Kronen.

Siglufjörður: Für den Hafen Siglufjörður wird ein Hafenmodell eingerichtet, damit der Hafen dies tun kann. Die Schiffe können dort heute und in Zukunft untergebracht werden. Die Liegeplätze für größere Schiffe sind jedoch begrenzt.

Drangsnæs: Für den Hafen von Kakkásvík in Drangsnæs wird eine detaillierte Analyse durchgeführt, um einen Vorschlag für die Erweiterung des Hafens zu erarbeiten, falls die Pläne zur Steigerung der Fischerei in der Region Realität werden.

Djúpivogur – Gleðivík: Es wird ein Vorschlag für neue Strukturen zur Erfüllung der Anforderungen unterbreitet. mögliche Expansionspläne im Zusammenhang mit Lachszeit und Tourismus.

Küstenforschung.

Zur Küstenforschung gehören unter anderem die Sammlung verschiedener grundlegender Informationen, Messungen und Untersuchungen, die zur Sicherheit von Seeleuten und Anwohnern in Küstengebieten beitragen, sowie Grundlagenforschung, die in Planung von Hafenanlagen, Seemauern und anderen Bauwerken entlang der Küsten des Landes.

Die wichtigsten Projektkategorien sind:

- Forschung zum Wellen- und Sandtransport. Die Hauptprojekte sind Wellen- und Materialtransportforschung, Sandtransport in Þorlákshöfn und Landeyjahöfn sowie Erdrutsche östlich von Vík í Mýrdal.
- Umweltforschung. Diese Forschung konzentriert sich auf die Weiterentwicklung eines Informationssystems zu Wetter- und Meeresbedingungen. Die isländische Straßenverwaltung hat in Zusammenarbeit mit den Häfen ein landesweites System von Meeresspiegelmessgeräten eingerichtet. Ziel ist es, dass die isländische Straßenverwaltung sicherstellt, dass die von den Häfen betriebenen Meeresspiegelmessgeräte kalibriert sind und die Messdaten für die Forschung zum Meeresspiegelanstieg genutzt werden können. Das Meeresspiegelmesssystem der Häfen soll überprüft werden, sobald eine ausreichend große Datenmenge erfasst wurde. Langfristige Veränderungen müssen überwacht werden. Dies umfasst auch die Beurteilung des Küstenhochwasserrisikos. Ein Echtzeit-Wellenvorhersagemodell für den Kontinentalschelf wird erweitert und verbessert, um die Informationsbereitstellung für Seeleute in Küstennähe zu optimieren. Es handelt sich dabei um eine Wellenvorhersage für flache Gewässer. Ein Driftmodell, das die Drift von Schiffen, Rettungsbooten, Meereis und Schadstoffen berücksichtigt, wird aktiviert und verbessert.

Landeyjahöfn.

Die Spenden an Landeyjahöfn sollen die Kosten für Forschung, Sicherheitsmaßnahmen, Instandhaltungsprojekte und Landgewinnung decken. Nach Abschluss des Projekts sollen die Parkplätze asphaltiert und der Gartenbereich der Wellenbrecher wiederhergestellt werden.

Es wird erwartet, dass die Forschung zur Verbesserung des Hafens von Landeyja fortgesetzt wird. Dabei geht es um die Reduzierung der Sandverwehungen und die Verbesserung der Navigation bei hohem Wellengang. Es wird erwartet, dass die Ergebnisse vor dem Ende des Aktionsplanzeitraums vorliegen werden.

Seemauern.

Es wird erwartet, dass die Arbeiten zum Küstenschutz während der Planungsphase fortgesetzt werden. Die Arbeiten werden in Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden oder Grundstückseigentümern durchgeführt, die mindestens ein Achtel der Kosten tragen werden. Bei der Verteilung Zur Mittelverteilung wird ein Priorisierungsmodell verwendet, das Wellenbelastung und Hochwasserrisiko, die Entfernung zum Meeresspiegel und die zu schützenden Objekte berücksichtigt. Es wird erwartet, dass der Bedarf an Küstenschutzmaßnahmen aufgrund des durch die globale Erwärmung und tektonische Bewegungen verursachten Meeresspiegelanstiegs steigen wird. Zudem sind Küstenschutzanlagen häufig veraltet und müssen daher erneuert und verstärkt werden. Tabelle 10 der Parlamentsresolution enthält eine detaillierte Aufschlüsselung der geplanten Küstenschutzprojekte.

Leuchtturmgebäude.

Dieser Punkt umfasst die notwendige Erneuerung der Leuchtturm- und Seezeichenausrüstung. Es wird davon ausgegangen, dass keine neuen Leuchttürme oder Seezeichen in Betrieb genommen werden, sondern lediglich ältere Leuchttürme saniert oder Seezeichen erneuert werden. Wellenbaken fallen ebenfalls unter diesen Punkt, wobei deren Anzahl im Laufe des Zeitraums voraussichtlich zunehmen wird. In naher Zukunft ist mit der Erneuerung mehrerer Leuchttürme zu rechnen. Bei der Erstellung des Küstenzonenplans wurden Nutzungsflächen im Meer ausgewiesen, beispielsweise für die Fischzucht. Daher könnte sich im Rahmen der Risikobewertung von Schifffahrtsrouten herausstellen, dass Leuchttürme oder Navigationszeichen ausgetauscht werden müssen, was neue Investitionen nach sich ziehen könnte. Der Plan sieht solche Investitionen jedoch nicht vor. In den kommenden Jahren ist es wichtig, die Beleuchtung in Leuchttürmen und Navigationszeichen aufgrund der Umstellung auf LED-Technologie zu erneuern.

Schiffe für Fährverbindungen.

Die isländische Straßenverwaltung ist für den Betrieb der staatseigenen Fähren zuständig, die folgende sind:

- Vestmannaeyjar-Fähre Herjólfur IV – Baujahr 2019.
- Grimsey-Fähre Sæfari – 1991 gebaut, 2008 renoviert.
- Die Hrísey-Fähre Sævar – Baujahr 1999.
- Herjólfur III – Baujahr 1992.
- Baldur – erbaut 1991.

Die Erneuerung der staatlichen Fähren ist dringend notwendig, da diese bis zu 34 Jahre alt sind. In der ersten Hälfte des Zeitraums muss das Schiff, das altersbedingt als nächstes erneuert werden muss, vorbereitet und konstruiert werden. Die Energiewende im Verkehrssektor hat stets Priorität, doch die Energiewende im Fährverkehr begann bereits 2019 mit der „Herjólfur IV“, die auf ihren Fahrten elektrisch betrieben wird.

Landeyjahöfn. Aufgrund der Fahrstrecken über den Breiðafjörður und von Dalvík nach Grimsey ist es sehr wahrscheinlich, dass auf diesen Strecken eine Form von Elektroantrieb zum Einsatz kommen wird. Da es im Bereich der Elektroantriebe für Fähren große technologische Entwicklungen gibt, ist derzeit noch unklar, welche Option gewählt wird. Die Elektrifizierung der Fähre nach Hrísey hängt davon ab, ob die Infrastruktur ausreichend Strom liefern kann.

Angesichts der angestrebten Erneuerung müssten die Vorbereitungen für den Bau oder die Anschaffung mindestens einer Fähre stets laufen. Die Erneuerung der Fährflotte muss für den späteren Teil des Verkehrsentwicklungsplans (2031–2040) eingeplant werden.

Tabelle 18. Energieumwandlungsplan für Fähren. Das angegebene Jahr ist der geschätzte Zeitpunkt, zu dem eine neue Fähre in Betrieb genommen wird.

Fähre	1. Stunde 2026–2030	2. Stunde 2031–2035	3. Stunde 2036–2040
Breidafjörður			2036
Hrísey		2033	
Grimsey		2031	
Westmännerinseln			2038

4.3.2.4. Hafenverbesserungsfonds – geförderte Projekte.

Gemäß dem Hafengesetz ist die Regierung befugt, Projekte in Häfen zu subventionieren. Der staatliche Anteil liegt zwischen 60 % und 90 % und hängt von den Hafeneinnahmen und der Art des Projekts ab (vgl. Artikel 24).

Hafengesetz Nr. 61/2003.

Das Hafengesetz sieht als Bedingung für die Zuteilung von Subventionen aus der Staatskasse vor, dass der betreffende Hafen einen Betriebsüberschuss unter Berücksichtigung der Zinsen erwirtschaftet oder sein Potenzial zur Erzielung von Einnahmen in normaler Weise genutzt hat.

Gemäß Artikel 24 Absatz 1 des Hafengesetzes darf der Staatshaushaltsbeitrag den Wettbewerb zwischen den Häfen nicht ungebührlich beeinträchtigen, im Einklang mit den Bestimmungen des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum. Folgende Häfen erhalten aufgrund dieser Bestimmung keine staatlichen Beihilfen: Faxaflóahafnir, Kópavogurshöfn, Hafnarfjörðurhöfn und die Häfen in Fjarðabyggð.

Mehrere Hafenfonds befinden sich in einer guten finanziellen Lage, weshalb eine Überprüfung der Subventionssätze für Hafenprojekte angebracht ist. Bislang basierte die Unterstützung aus dem Hafenentwicklungsfonds auf dem nach dem Hafengesetz Nr. 61/2003 maximal zulässigen Satz. Die verbesserte Finanzlage der Häfen ist größtenteils auf die Einnahmen aus der Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen sowie auf den gestiegenen Güterverkehr zurückzuführen. Dieser positive Trend könnte sich jedoch ändern, da die Wirtschaft sehr konjunktursensibel ist. Daher werden die Subventionssätze für Häfen, die bestimmte Bedingungen erfüllen, angepasst. Die Bedingungen für eine Reduzierung der Subventionssätze gemäß diesem Parlamentsbeschlussvorschlag sind: • Durchschnittliche Jahreseinnahmen (2021–2023) über 450 Millionen ISK.

- Durchschnittliches EBITDA von über 300 Millionen ISK.

Die Subventionsrate für Häfen, die unter die Bedingungen einer reduzierten Subventionsrate fallen, beträgt Folgendes:

Bauart	(Unverändert) 2026	2027	Ab 2028
Neubau	60%	50%	40 %
Rekonstruktionen	75%	68 %	60%
Neue Wellenbrecher	60%	60%	60%
Wartungsvertiefung	85%	80%	75%
Schlepper	60%	50%	40 %

Änderungen des Subventionssatzes von Häfen, die unter die Bedingungen einer Reduzierung des Subventionssatzes fallen.

Von der Änderung betroffen sind folgende Häfen: •

Nordisländischer Hafenverband – Hafen von Akureyri.

- Hafen von Vestmannaeyjar.
- Häfen von Ísafjarðarbær – Ísafjarðarhöfn.
- Häfen von Múlaþing – Hafen Seyðisfjörður.
- Thorlakshöfn.

Im Zuge der Erstellung des Verkehrsplans beantragten die Häfen Fördermittel für Projekte im Wert von rund 50 Milliarden ISK für den Planungszeitraum. Davon könnten bis zu 22 Milliarden ISK vom Finanzministerium beigesteuert werden. Der Finanzausschuss für neue Hafenprojekte, abzüglich der Hafenprojekte des alten Plans, beträgt rund 6,1 Milliarden ISK. Daher ist es notwendig, Hafenprojekte im Verkehrsplan zu priorisieren. Die isländische Straßenverwaltung erarbeitet ein Priorisierungsmodell auf Grundlage einer Bedarfsanalyse der Häfen gemäß Artikel 9 der Hafenverordnung Nr. 166.

326/2004. Die Häfen werden in vier Kategorien unterteilt, und für jede Kategorie werden die Standardanforderungen definiert.

Die Priorisierung basiert auf der Art des Projekts und darauf, ob es den definierten Standardanforderungen des Hafens entspricht.

Folgende Aspekte wurden bei der Priorisierung ebenfalls berücksichtigt:

- Die bereits begonnenen Bauarbeiten wurden in den neuen Plan aufgenommen.
- Bauprojekte, die im älteren Verkehrsplan enthalten waren, aber noch nicht begonnen hatten, wurden im neuen Plan überarbeitet.
- Dass das betreffende Projekt seine Bedeutung für das Verkehrssystem des Landes berücksichtigt und öffentliches Interesse am betreffenden Standort, vgl. Artikel 23 des Hafengesetzes.
- Dass das betreffende Projekt wirtschaftlich ist und nicht für die Nutzung durch einzelne Parteien im Verkehrssektor bestimmt ist, vgl. Artikel 23 des Hafengesetzes.
- Dass das betreffende Projekt den Wettbewerb gemäß den Bestimmungen der Vereinbarung nicht verfälscht. des Europäischen Wirtschaftsraums, vgl. Artikel 23 des Hafengesetzes.
- Der Hafen erwirtschaftet nach Berücksichtigung der Zinsen einen Betriebsüberschuss oder hat sein Ertragspotenzial in normaler Weise ausgeschöpft, vgl. Artikel 24 des Hafengesetzes.

Prüfung durch den Isländischen Hafenverband.

Die vom Icelandic Ocean Cluster erstellte und im September 2025 veröffentlichte Bewertung des Isländischen Hafenverbands zeigt einen erheblichen Instandhaltungsbedarf der Hafeninfrastruktur im ganzen Land sowie eine bestehende Investitionslücke. Wird diese nicht behoben, könnten wertschöpfende und beschäftigungsfördernde Aktivitäten in den Bereichen Fischerei, Industrie und Tourismus beeinträchtigt werden.

Gezielte Investitionen in die Hafeninfrastruktur stärken nicht nur die Betriebssicherheit und die Transportkapazität, sondern schaffen auch neue Wertschöpfungsmöglichkeiten. Verbesserte Anlagen, Ausbaggerungen und die Sanierung von Bauwerken schaffen die Voraussetzungen für eine verstärkte Küstenschifffahrt ins Landesinnere – was den CO₂-Fußabdruck des Transports verringern, die Energiewende unterstützen und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen steigern kann.

Investitionen in Häfen sind daher nicht nur ein Instandhaltungsprojekt – sie sind eine Investition in Wertschöpfung, Kreativität, Nachhaltigkeit und Sicherheit Islands.

Große Hafenprojekte.

In der ersten Hälfte des Zeitraums sollen die bereits begonnenen Arbeiten abgeschlossen und erst einmal Projekte des alten Plans wieder aufgenommen werden. Es ist davon auszugehen, dass in der zweiten Hälfte, im Zuge der Planüberarbeitung, Änderungen vorgenommen werden. Tabelle 9 des Parlamentsbeschlusses enthält eine detaillierte Beschreibung der geplanten staatlich finanzierten Hafenprojekte.

Anlage I.

Verkehrsplan 2024–2038 – Umweltbericht.

www.althingi.is/altext/pdf/157/fylgiskjol/s0463-f_I.pdf

Anlage II.

Verkehrssicherheitsplan 2024–2038.

www.althingi.is/altext/pdf/157/fylgiskjol/s0463-f_II.pdf

Anlage III.

Maritimer Sicherheitsplan 2024–2038.

www.althingi.is/altext/pdf/157/fylgiskjol/s0463-f_III.pdf

Anlage IV.

Entwurf einer Richtlinie für aktives Reisen – Empfehlungen der Arbeitsgruppe.

www.althingi.is/altext/pdf/157/fylgiskjol/s0463-f_IV.pdf