



Til sjávar

1. tbl. 10. árg. mars 2006

Fréttabréf Siglingastofnunar

1

Hafnir og sjóvarnir

2

Vöktun skipa-umferðar

3

Skipastóllinn 1. janúar 2006

4-5

Ferjuhöfn við Bakkafjöru er valkostur

6

Rafrænar umsóknir

7

Rekstrar-yrirlit

Samgönguáætlun

Hafnargerð og sjóvarnir 2006

Í samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008 er gert ráð fyrir að heildarkostnaður við hafnarframkvæmdir og sjóvarnir á árinu 2006 verði samtals 1.988,5 millj. kr. Hlutur ríkissjóðs af framkvæmdakostnaði er breytilegur eftir því hvort um er að ræða bryggjur, þar sem styrkurinn nemur um 60% af framkvæmdakostnaði, eða dýpkanir, grjótgarda og hafnsögu-báta, þar sem hlutfallið fer upp í 75%.

Við gerð sjóvarna greiðir ríkissjóður hins vegar allt að 7/8 hluta framkvæmdakostnaðar.

Verk í gangi

Vinna við nokkur þeirra verka sem eru á áætlun 2006 er nú þegar hafin. Þar má nefna dýpkun innsiglingar í Snæfellsbæ, endurbyggingu Tangabryggju á Akureyri, sem áætlað er að ljúki árið 2007, og rekstur stálþils og dýpkun í -10 m á Vopnafirði. Af öðrum verkum má nefna endurbyggingu bæjar- og bræðslubryggju á Seyðisfirði, lengingu Togarabryggju, dýpkun og byggingu skjólgarðs á Norðfirði og endurbyggingu Bátstangabryggju á Hornafirði.

Rekstur stálþils

Aðrar áætlaðar framkvæmdir árið 2006 eru t.d. rekstur stálþilja, lenging bryggja og endurnýjun á nokkrum stöðum á landinu. Þar má m.a. nefna framkvæmdir á Grundarfirði og endurbyggingu Ásgeirsbakka í Ísafjarðarhöfn. Rekstur stálþils verður boðinn út í mars og er gert ráð fyrir að verkinu ljúki í október 2006.

Á Skagaströnd er fyrirhuguð endurbygging Ásgarðs og er gert ráð fyrir efnisútboði með haustinu.

Enn fremur er í samgönguáætlun áformað að endurbyggja Bása-skersbryggju í Vestmannaeyjum. Verkið verður boðið út í sumar og ráðgert að ljúka því á næsta ári. Áætlaður kostnaður við framkvæmdina er 157 millj. kr.

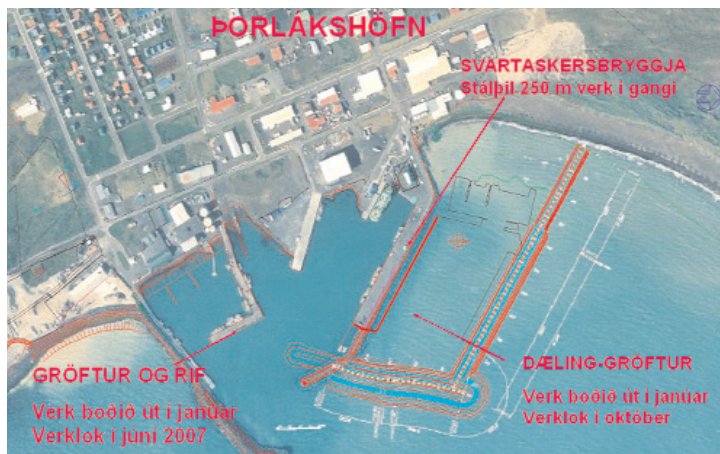
Að auki er gert ráð fyrir framkvæmdum við nokkrar aðrar bryggjur og er framkvæmdakostnaður áætlaður alls um 643 millj. kr.

fyrir um 124 millj. kr., var boðin út í janúar sl. og áætluð verklok í september 2006.

Dýpkanir

Af öðrum verkum við hafnargerð má nefna dýpkun innsiglingar á Rífi um 50.000 m³ og umfangsmiklar dýpkunarframkvæmdir í Þorlákshöfn. Þar er gert ráð fyrir brottflutningi 230.000 m³ af efni.

Áætlaður kostnaður við ofantaldar dýpkanir auk verka á Grundarfirði, Reykholum, Sauðárkróki, Fjarða-



Þekja, lagnir og lýsing

Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir framkvæmdakostnaði alls upp á 388 millj. kr. við þekjur, lagnir og lýsingu á nokkrum hafnasvæðum.

M.a. verður steipt 2.400 m² þekja við kalkþörungaverksmiðjuna á Bíldudal. Verkið verður boðið út í mars og áætluð verklok í október. Þekja á löndunarbryggju á Þórs-höfn verður boðin út í vor. Verklok þar eru miðuð við september en 11.000 m² þekja, sem áætlað er að steypa í Mjóeyrarhöfn í Fjarðabyggð

byggð, Hornafirði og Grindavík er talinn nema 522 millj. kr.

Sjóvarnir

Áætlaður kostnaður við gerð sjóvarna á árinu 2006 er 133 m.kr. Unnið verður við sjóvarnir víða um land m.a. verður byggð 5.600 m³ sjóvörn í Innri Akraneshreppi og 5.350 m³ sjóvarnargaður í Ólafsvík.

Á Súðavík verður gerður 7.700 m³ sjóvarnargarður og á Borðeyri verður byggð 4.900 m³ sjóvörn.

Ferjuhöfn við Bakkafjöru er valkostur

Meginniðurstaðan af rannsóknum Siglingastofnunar undanfarin ár á ferjusiglingum milli Vestmannaeyjahafnar og Bakkafjöru er á þá leið að tekist hefur að finna stað fyrir ferjuhöfn á Bakkafjöru. **Sjá bls. 4-5.**

Rekstur Siglingastofnunar árið 2005

Rekstrarniðurstaða Siglingastofnunar var innan fjárheimilda árið 2005 og í það minnsta jákvæð um 14,2 millj. kr. en upplýsingar frá Fjársýslu ríkisins um tekjur af vitagjaldi liggja ekki enn fyrir. **Sjá bls. 7.**



Hugleiðing siglingamálastjóra

Vöktun skipaumferðar



Miklar breytingar eiga sér nú stað á því hvernig fylgst er með umferð stærri skipa sem sigla við Íslandsstrendur sem og við strendur annarra Evrópulanda. Hingað til hefur fyrst og fremst verið fylgst með minni fiskiskipum með aðstoð sjálfvirka tilkynningakerfisins STK en nú hefur bæst við sjálfvirkt auðkennikerfi AIS (Automatic Identification System) sem mun ná til allra skipa, íslenskra sem erlendra, sem sigla á milli landa og eru stærri en 300 bt og fiskiskipa lengri en 45 m. Þá eru innan Evrópusambandsins uppi hugmyndir um að í framtíðinni verði AIS búnaður settur í öll fiskiskip stærri en 15 m. Siglingastofnun Íslands hefur á síðustu tveimur árum komið upp móttökubúnaði víða um land þannig að unnt er að fylgjast með umferð skipa með AIS-búnaði í allt að 50 sjómílna fjarlægð frá ströndinni. Stjórnkerfi búnaðarins er staðsett hjá Siglingastofnun í Kópavogi en útstöð er hjá Vaktstöð siglinga í Skógarhlíð og þar fer dagleg vöktun skipaumferðar fram.

Sjálfvirka auðkennikerfið, AIS, er að stofni til hugsað til að koma í veg fyrir árekstra skipa á sjó og byggir á radióþjarskiptum á VHF-tíðni og sýnir á tölvuskjá staðsetningu viðkomandi skips og annarra skipa með AIS-búnaði í nágrenninu. Á skjáinn er hægt að kalla fram ítarlegri upplýsingar um skipin svo sem

staðsetningu, stefnu, hraða, ákvörðunarstað, nafn og skráningarnúmer, þjóðerni, stærð skips og tegund. Landstöðvar Siglingastofnunar safna saman sömu upplýsingum og miðla til Vaktstöðvar siglinga.

Tilkoma AIS-kerfisins skapar marga möguleika sem nýta má til að auka öryggi sjófarenda, efla mengunarvarnir og auka hagkvæmni í sjósókn. Skip geta fylgst hvert með öðru á ákveðnu svæði og skapar það öryggi og gefur skipstjórum fiskiskipa færi á að vara önnur skip við þegar veiðarfæri eru í sjó. Þá er unnt að safna saman gögnum um skipaumferð og vinna úr þeim ýmsar upplýsingar svo sem um helstu siglingaleiðir, hvaða farm skip flytja á tilteknum svæðum svo sem hættuleg efni. Þessar upplýsingar mætti síðan nota til að skipuleggja aðskildar siglingaleiðir eða siglingaleiðir framhjá mikilvægum hafsvæðum svo sem uppeldistöðum fisks. Þá gerir kerfið okkur kleift að fylgjast með umferð skipa sem leið eiga framhjá en taka ekki höfn hér á landi. Þetta er afar mikilvægt og er rétt í því sambandi að minna hugsanlega stóraukna umferð olíuskipa frá Rússlandi til Bandaríkjanna í nánustu framtíð.

Til viðbótar AIS-kerfinu er nú í gangi vinna við að setja upp samevrópskt rafrænt tilkynningakerfi skipa ásamt gagnabanka sem nefnt hefur verið SafeSeaNet. Útgerðir, umboðsmenn og stjórnvöld munu

færa inn í gangabankann hinar ýmsu upplýsingar er varða skip, farm og áætlaða siglingu sem síðan má lesa út með AIS-kerfinu. Stefnt er að því að gagnabankinn verði kominn í notkun árið 2007. Ennfremur má nefna að vinna er í gangi hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni varðandi siglingatilkynningar skipa í gegnum gervihnetti svonefnt LRIT (Long Range Identification and Tracking). Allt útlit er fyrir að kerfi þetta verði samþykkt á þessu ári.

Siglingastofnun hefur átt mjög gott samstarf á þessu sviði við systurstofnun sína, Kystverket í Noregi, en sú stofnun fer með málefni vita, hafna, lóðsþjónustu og mengunarvarna á sjó þar í landi. Ákveðið hefur verið að skiptast á upplýsingum úr AIS kerfum landanna og þá sérstaklega um skip sem sigla út úr norska svæðinu til vesturs og því íslenska til austurs. Kystverket er komið nokkuð lengra en Siglingastofnun í smíði hugbúnaðar fyrir SafeSeaNet-kerfið og hefur boðið okkur að nýta það sem hagkvæmt er úr þeirri vinnu. Á móti hafa Norðmenn sýnt áhuga á að fá aðgang að upplýsingakerfi Siglingastofnunar um veður og sjólag og yrði svæðið sem það nær yfir þá útvíkkað til austurs í átt að Noregi.

Hermann Guðjónsson
siglingamálastjóri

Alþjóðasamþykkt

Tímamótasamþykkt um vinnuskilyrði skipverja á kaupskipum

Á 94. þingi Alþjóðavinnu-
stofnunarinnar (ILO), var afgreidd ný
alþjóðasamþykkt um vinnuskilyrði
skipverja sem talin er marka tímamót á
þessu sviði.

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands,
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.
Sími: 560 0000 Bréfasími: 560 0060.
Vefsíða: www.sigling.is
Netfang: sigling@sigling.is
Ritstjóri: Aðalbjörg Rós Óskarsdóttir
(aro@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Umbrot: Siglingastofnun Íslands.
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Fjölmiðlum er frjálst að nota efni blaðsins
ef heimildar er getið. Ósk um áskrift er
hægt að koma á framfæri við ritstjóra.

Samþykktin verður ein fjögurra
grundvallarsamþykktanna sem fjalla um
málefni á sviði siglinga. Hinar þrjár eru
samþykktir Alþjóðasiglingamálastofnunar-
innar (IMO) um menntun, þjálfun,
vaktstöður og skírteini sjómanna (STCW),
öryggi mannlífa á höfunum (SOLAS) og
um varnir gegn mengun sjávar
(MARPOL).

Með samþykktinni fer Alþjóðavinnu-
málastofnunin inn á nýjar brautir að því er
varðar framsetningu alþjóðlegra reglna á
sviði vinnuréttar og vinnuverndar. Í fyrsta
skipti er að finna í sömu samþykktinni
skuldbindandi reglur auk ákvæða sem eru
leiðbeinandi fyrir aðildarríki.

Alþjóðasamþykktin um vinnuskilyrði
skipverja hefur að geyma ákvæði um
lágmarksréttindi að því er varðar aldur
skipverja, vinnutíma, hvíldartíma, aðbúnað,

fæði, vistarverur og hollustuhætti um borð í
skipum öðrum en fiskiskipum. Ítarleg
ákvæði eru um skyldur fánarríkja og
hafnarríkja hvað varðar skoðun og eftirlit
með starfsskilyrðum og lífskjörum
skipverja um borð. Unnið hefur verið að
smíði alþjóðasamþykktarinnar í tæp fimm
ár. Drög að henni hafa verið til umfjöllunar
á fjölmörgum undirbúningsfundum.
Samþykktinni er ætlað að leysa af hólmi 68
alþjóðasamþykktir um málefni skipverja
sem hafa verið afgreiddar á Alþjóðavinnu-
málaþingum. Sú elsta er frá árinu 1920.

Þótt Alþjóðavinnuálagið hafi
afgreitt samþykktina einróma gengur hún
ekki í gildi fyrr en 30 aðildarríki, sem
samanlagt hafa 33 af hundraði skipaflota
heims miðað við brúttótonnatölu, hafa
fullgilt hana. Ísland tók virkan þátt í
undirbúningi samþykktarinnar.

Skipastóllinn

Pilfarsskipum og opnum bátum fækkar

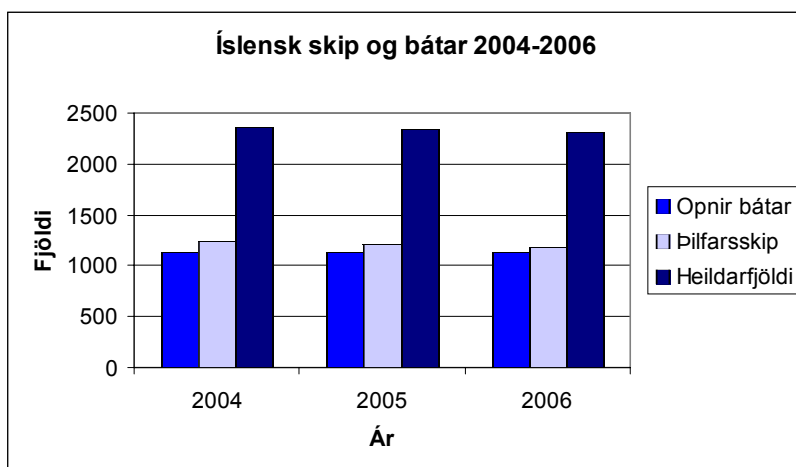
Á aðalskipaskrá 1. janúar 2006 voru samtals 2.311 skip og var heildarbrúttóntonatala þeirra 226.954. Skipum á íslenski skipaskrá hefur þannig enn fækkað og að þessu sinni um samtals 33 skip. Heildarbrúttóntonatala skipastólsins lækkaði um rúm 11.000 brúttótonn frá árinu áður.

Fyrsta janúar 2006 voru samtals 1.128 pilfarsskip á skrá og var brúttóntonatala þeirra 219.934. Opnir bátar voru samtals 1.183 og brúttóntonatala þeirra var 7.020.

Á þurrleiguskrá er eitt skip, *Keilir*, samtals 4.342 brúttótonn.

Nýskráð voru á árinu 35 pilfarsskip og 11 opnir bátar en 42 pilfarsskip og 37 opnir bátar voru afskráð í fyrra.

Elsta pilfarsskip á skrá er *Fengsæll ÍS-83*, *Hanna ST-49* sem smíðaður var 1899. smíðað 1931 og elsti opni vélbáturinn er



Hafnarrikiseftirlit

104 skip skoðuð

Í samræmi við ákvæði *Parisarsamkomulagsins um hafnarrikiseftirlit og ákvæði í ýmsum öðrum alþjóðasamþykktum, sem Ísland á aðild að, var að venju haft eftirlit með erlendum flutninga- og farþegaskipum sem hingað komu.*

Markmiðið með eftirlitinu er að draga úr siglingum svokallaðra undirmálsskipa og hefur þeim fækkað til muna í kjölfar þess að farið að banna skipum að koma til hafna aðildarríkja *Parisarsamkomulagsins* hafi þau ítrekað verið stöðvuð við fyrri skoðanir.

Farin var skoðunarherferð á vegum hafnarrikiseftirlitsins þar sem áhersla var lögð á að kanna GMDSS-fjarskiptakerfið. Hið svokallaða GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) fjarskiptakerfi fyrir skip hefur verið í gildi frá 1. janúar 1999. Kerfið er fyrst og fremst hugsað sem neyðarfjarskiptakerfi en nýttist einnig fyrir almenn fjarskipti.

Tilkynnt var um komu 356 erlendra skipa til Íslands en mörg þeirra komu þó oftast en einu sinni. Af þeim voru 104 skoðuð eða um 29%. Skipin 104 sem voru skoðuð voru frá 25 fánaríkjum. Flest voru skipin frá Antigua eða 17 og næstflest frá Bahamas eða 11.

Tvö skip voru sett í farbann, 93 athugasemdir voru gerðar og teknar út 250 athugasemdir sem gerðar voru af öðrum aðildarríkjum.

Skoðuð voru 15 af þeim skemmtiferðaskipum sem komu til Reykjavíkur í sumar.



Frá Siglufirði. Myndina tók Sævar Sæmundsson.

AIS

Kröfur um sjálfvirkan auðkennibúnað í skipum

Í tilskipun *Evrópusambandsins 2002/59/EB um AIS-búnað í skipum sem sigla til hafna innan Evrópusambandsins ásamt Íslandi og Noregi er sú kvöð að búnaðurinn eigi að vera kominn í öll farþegaskip óháð stærð og önnur skip sem eru 300 BT að stærð eða stærri og byggð eru 1. júlí 2002 eða síðar.*

Samkvæmt samþykktum IMO og ákvæðum V. kafla SOLAS-samþykktarinnar áttu öll skip sem falla undir þær reglur og eru í alþjóðasiglingum 300 BT og stærri, svo og flutningaskip 500 BT og stærri í innanlandssiglingum ásamt

farþegaskipum óháð stærð að vera búin AIS fyrir árslok 2004.

Ákvæði SOLAS ná einungis yfir flutningaskip og farþegaskip og því eru fiskiskip ekki skyldug til að hafa um borð AIS-búnað enn sem komið er. Frá og með 1. júlí 2007 skulu öll skip yfir 300 BT eða 45 m að lengd vera búin AIS, þar með talin fiskiskip.

Nýlega var lögð fram tillaga framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins um að AIS-búnaður verði gerður að skyldubúnaði í fiskiskipum 15 m og lengri í þremur áföngum (24 m, 18 m og 15 m) fram til ársins 2010.

Ferjuhöfn við Bakkafjöru er valkostur

Nýlega lauk hjá Siglingastofnun Íslands lotu rannsóknna sem staðið hefur yfir síðan haustið 2005 þar sem kannað var hvort unnt væri að byggja ferjuhöfn á Bakkafjöru og halda uppi áætlunarsiglingum milli Vestmannaeyjahafnar og Bakkafjöru allan ársins hring.

Í áfangaskýrslu um rannsóknir og tillögur að ferjuhöfninni er nánar greint frá undirbúningi og niðurstöðum rannsóknanna. Einnig er skýrt frá líkantilraunum í rannsóknastöð Siglingastofnunar þar sem sett var upp líkan af ferjuhöfn á Bakkafjöru sem notað var til að kanna áhrif náttúruaflanna á slíkt mannvirki og á siglingu ferju yfir sandrífð utan ferjulægisins og inn um hafnarmynnið.

Skýrsluna ásamt viðaukum er að finna á vef Siglingastofnunar: www.sigling.is

Tæknilega mögulegt

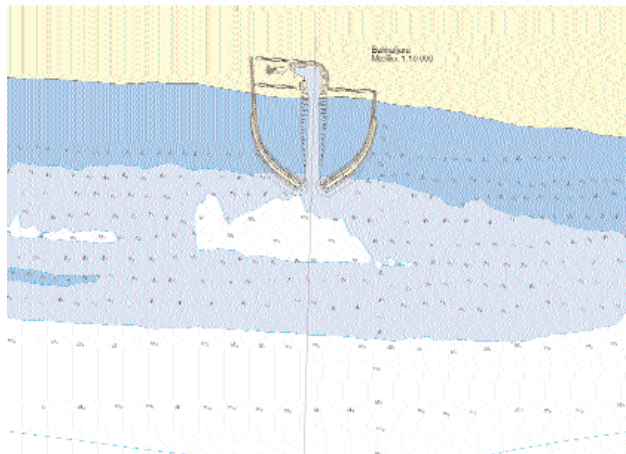
Meginniðurstaðan af rannsóknunum Siglingastofnunar undanfarin ár á því viðfangsefni að skapa forsendur fyrir ferjusiglingar milli Vestmannaeyjahafnar og Bakkafjöru eru þær í stuttu máli að tekist hefur að staðsetja ferjuhöfn á Bakkafjöru með tilliti til skjóls og staðsetningar gagnvart sandrifi utan strandarinnar og þróa heppilega innsiglingu sem er nægilega örugg fyrir ferjusiglingar.

Athuganir benda til þess að rekstrarkostnaður hafnarinnar vegna grynningar af völdum efnisburðar verði ekki óhóflegur. Er ekki sýnilegir neinir tæknilegir meinbugir á því að byggja ferjulægi á Bakkafjöru og halda úti ferju á siglingaleiðinni milli Vestmannaeyjahafnar og Bakkahafnar með fullu öryggi og frátöfum innan viðmiðunarmarka.

Hliðið á sandrifinu

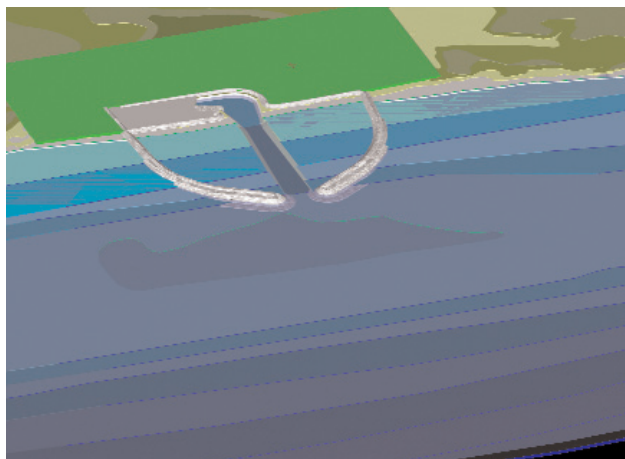
Ölduhæðin við suðurströndina er lægst undan Bakkafjöru sem er í vari af Vestmannaeyjum. Undan Bakkafjöru er sandrif í um 800 til 900 m fjarlægð frá fjörinni. Sandrif þetta myndast í samspili efnisburðarins sem á sér stað meðfram ströndinni og þvert á hana,

ölduhreyfinganna og breytilegrar hæðar sjávarfalla. Á því er op eða „hlið“ þar sem jafnan er 6-7 m dýpi og helst það opið þótt efni berist að því en getur færst nokkuð til. Skýringin er sú að aldan nær ekki að bera efni lengra úr austri eða vestri en að hliðinu. Þar sem sandrif eru berst hluti þess efnis sem er á ferð meðfram ströndinni eftir því og er að sama skapi minni efnisburður



Afstöðumynd af tillögu Siglingastofnunar Íslands að ferjulægi á Bakkafjöru.

eftir fjörinni. Standi sama ölduáttin yfir um lengri tíma flyst hliðið til undan öldunni. Á tímabilinu frá 1979 til 2005 hefur hliðið færst mest um 400 m til vesturs árið 1986 og mest um 140 m til austurs árið 1990. Þegar þessi frávik verða er talið að það líði nokkrar vikur eða mánuðir þar til fyrra



Þrívíddarmynd af ferjulæginu.

jafnvægi er komið á að nýju og er tímalengdin háð því hvaða ölduátt er ríkjandi.

Til öryggis er miðað við að eftir aftakaveður sem koma með margra ára millibili geti þurft að dýpka og fjarlægja um 80.000 m³ úr sandrifinu og er í þeim áætlunum miðað við 2 m dýpkun í 200 m rennu á 200 m löngu svæði yfir sandrifið.

Breidd sandrifsins milli 10 m jafndýplínanna er um 350 m og á miðju rifinu er dýpi að jafnaði milli 6 og 7 m en getur minnst orðið 5,5 m. Þannig er fjarlægðin frá 10 m dýpi utan rifsins að hárifinu þar sem er 6 m dýpi um 200 m. Frá 6 m dýpi að hafnarmynni eru um 500 m og á því bili er állinn milli sandrifs og fjöru um 300 m breiddur og er dýpi þar um 10 m og þar yfir. Hafnarmynnið nær út í állinn og er fjarlægðin frá hafnarmynni að fjöruborði um 550 m.

Ferjuhöfnin

Ferjuhöfnin er dæmigerð höfn við sandströnd varin með bogadregnum brimvarnargörðum úr grjóti (bermugörðum). Hafnarmynni er haft þröngt til að stemma stigu við efnisburði inn í höfnina. Inn af hafnarmynninu liggur innsiglingarrenna með 7 m dýpi í ytri hluta og 5,5 m dýpi í innri hluta og innan sjálfrar ferjuhafnarinnar.

Miðað við venjulegt ástand munu líða á bilinu 3 til 4 ár þar til efni hefur sest svo að varnargörðunum að sandurinn fer að berast framhjá hafnarmynninu. Eftir það er talið að um 20.000 til 25.000 m³ af efni berist inn um hafnarmynnið á ári hverju miðað við að breidd hafnarmynnis sé 70 m. Áætlaður kostnaður vegna viðhaldsdýpkana er 10-15 millj. kr. á ári.

Þær rannsóknir sem áformað er að gera á þessu ári munu m.a. beinast að því að kanna nánar eiginleika strandarinnar og hegðun efnisburðarins næst henni með það að markmiði að finna hagkvæmustu legu hafnarmynnisins og ákvarða dýpi þess. Í frumhönnun er gert ráð fyrir að hraði straumsins sem fleytir efninu framhjá hafnarmynninu sé um 1,1-1,4 m/s. Talið er að lega hafnarmynnisins muni ekki breytast að ráði frá því sem gert er ráð fyrir við frumhönnun ferjuhafnarinnar.

Bakkaferja

Við hönnun ferjunnar skal taka mið af dýpi á sandrifinu og dýpi í hafnarmynni-/innsiglingarrennu ásamt breidd þess og ölduhæð og straumum á siglingaleið. Ferjan verður hönnuð fyrir „hafsvæði B“ og verður því heimilt að sigla 20 sjómílur frá landi með farþega. Hún mun því geta siglt

til Þorlákshafnar ef þörf krefur. Miðað er við ferju sem er 49 m löng (mesta lengd), 12 m að breidd og með 3,5 m djúpristu. Ganghraði verður um 15 sjómílar á klst. og skipið verður búið tveimur stýrisskrúfum og öflugri bógskrúfu. Ferjan verður búin öllum nauðsynlegum öryggistækjum samkvæmt gildandi reglum.

Ætlaður heildarkostnaður við smíði ferjunnar er um 1.200 millj. kr. og árlegur rekstrar-kostnaður hennar er áætlaður um 175-200 millj. kr.

Líkantilraunir

Gerðar hafa verið í rannsóknarstöð Siglingastofnunar tilraunir með líkan af ferjuhöfn á Bakkafjöru og umhverfi þess. Tilraunirnar fólu í sér siglingu skipslíkans yfir sandrifið og inn í ferjuhöfnina. Skipslíkanið hafði því

nær sömu stærðarhlutföll og stöðugleika og fyrir-huguð ferja. Meginniðurstöður úr þessum tilraunum eru:

Grunnbrot sem sigling ferjunnar þarf að taka mið af eru á um 250 m svæði á og utan sandrifsins frá um 10 m dýpi á fjöru utan þess inn að 6 m dýpi rétt innan hárisfins.

Unnt hefur verið með öldumælingum, talningu öldubrota og rannsóknum á siglingum skipslíkansins að fastsetja viðmiðunarmörk fyrir örugga siglingu um grunnbrotin.

Líkantilraunirnar hafa sýnt fram á sambandið milli ölduhæðarinnar á rifinu og fjölda grunnbrota.

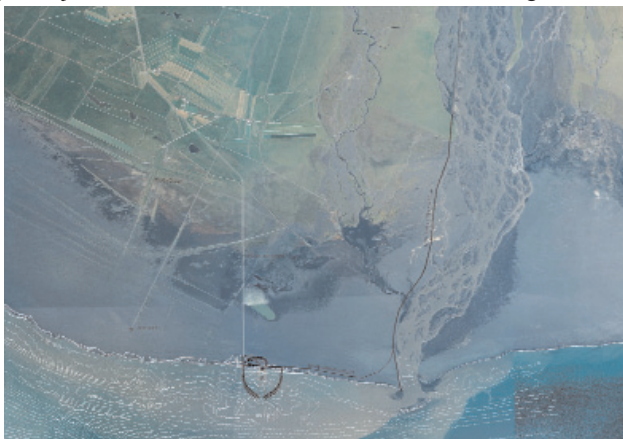
Viðmiðunarmörk ölduhæða á 10 m dýpi utan rifs eru um 4,5 m og um 4,0 m á rifinu á flóði og við meðalsjávarhæð en 4,0 m og 3,5 m á fjöru. Við þessi viðmiðunarmörk er fjöldi veltibrota innan 10 m dýpis að rifinu, 6-10% á flóði og 9-11% á fjöru, að jafnaði um 10%. Við viðmiðunarmörk brotna öldur ekki utan 10 m dýpis á rifinu. Ölduhæðin lækkar frá rifu að hafnarmynni en þar hækkar aldan vegna fyrirstöðu sem er við hafnarmynnið og lækkar síðan ört inn innsiglingarrennuna og er vel innan marka í sjálfu ferjulæginu. Ölduhæð á Bakkadufli er 3,8 m við þessi við-miðunarmörk óháð ölduátt og sjávarstöðu.

Ferðatilhögun og frátafir Bakkaferju

Miðað er við að farþega fjöldi ferjunnar geti verið vel yfir 300 farþegar og ferjan mun geta tekið allt að 36 fólksbíla í hverri ferð.

Við frumhönnun er gert ráð fyrir 1096 ferðum á ári. Er gert ráð fyrir því að um vetur verði farnar tvær ferðir á dag en fjórar ferðir á dag að sumarlagi.

Öldumælingar á Bakkadufli hafa staðið yfir frá októberlokum 2003, samtals í 26 mánuði. Miðað við fastar ferðir og



Staðsetning ferjuhafnar á Bakkafjöru, vegarstæði og fyrirstöðugarður.

viðmiðunarmörk ölduhæðar 3,8 m, hefðu 39 ferðir fallið niður á þessu 26 mánaða tímabili. Af þeim ferðum væru 36 að vetrarlagi eða 4,3% ferða og 3 ferðir hefðu fallið niður yfir sumarmánuðina eða 0,2%. Samtals hefðu um 1,6% allra áætlunarferða á tímabilinu fallið niður.

Mörgum af þessum 39 ferðum hefði verið hægt að hliðra til um nokkrar klukkustundir á dag og sigla þegar veður

Bakkafjöru. Miðað er við að grjót í brimvarnir fáist úr námu í 25-30 km fjarlægð. Byggður verður fyrirstöðugarður meðfram Markarfljóti og vegslóði frá fyrirhugaðri ferjuhöfn eftir fyrirstöðugarði að brú sem gerð verður til bráðabirgða yfir Markarfljót og þaðan verður lagður bráðabirgðavegur að grjótnámi. Einnig verður lagður rúmlega 3 km vegur frá Bakkaflugvelli að ferjuhöfninni.

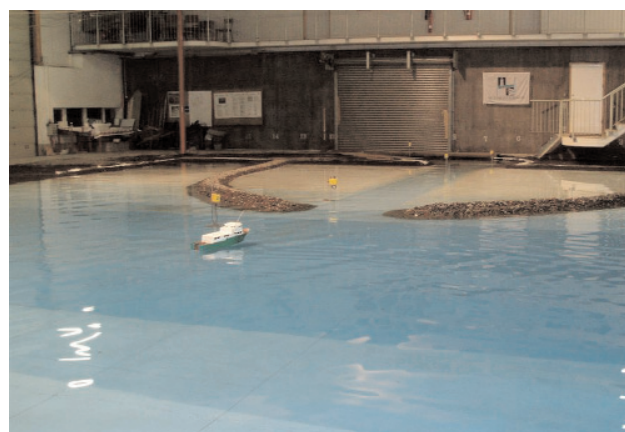
Bygging ferjubryggju felst í rekstri 65 m stálþils með 20 m gaflþili þar sem ekjubrú verður og 15 m gaflþili á austurenda, fyllingu í þil, lögnum, lýsingu og steyptri þekju. Dýpka þarf meðfram þili og á snúningssvæði í 5,5 m og innsiglingarrennu í 5,5-7,0 m dýpi, alls um 285.000 m³. Sett verður upp ekjubrú við gaflþil, byggt 200 m² þjónustuhús með landgöngubrú fyrir farþega og gengið frá plönnum og bílastæðum með varanlegu slitlagi. Lokafrágangur ferjuhafnar felst í að byggja jarðvegsmanir til varnar sandfoki og uppgræðslu lands.

Kostnaður

Heildarkostnaður við gerð ferjuhafnar á Bakkafjöru og byggingu nýrrar ferju er áætlaður á bilinu 3,8-4,5 milljarðar króna á núverandi verðlagi.

Helsti óvissuþáttur varðandi kostnað eru forsendur sem áætlunin byggist á varðandi grjótnám. Þær þarf að staðfesta með grjótnámsrannsókn á fyrirhuguðum efnistöðum.

Gera verður ráð fyrir því að um eitt ár þurfi til að ljúka nauðsynlegum frumrannsóknum. Áætlaður kostnaður við þær rannsóknir og aðrar sem þarf að leiða til lykta áður en að lokahönnun kemur er um 40 millj. kr. Einnig þarf að fara fram umhverfismat og öflun nauðsynlegra leyfa.



Úr líkanstöð Siglingastofnunar

var orðið betra. Hefði það verið gert væri um 15 ferðir að ræða á þessu 26 mánaða tímabili sem hefðu fallið alveg niður, eða 1,9% yfir veturinn, 0% yfir sumarið og 0,6% yfir allt árið. Frátafirnar samsvara 7 ferðum á ári eða 3-4 dögum ef miðað er við 2 ferðir á dag. Er sú tíðni frátafa sambærileg frátafum Herjólfss sem að jafnaði verður að fella niður ferðir tvisvar til þrisvar á ári.

Bygging ferjuhafnar

Byggðir verða tveir um 600 m langir brimvarnargarðar (bermugarðar) út frá

Framkvæmdatími

Áætlað er að tími sem fer í umhverfismat, hönnun og öflun leyfa til framkvæmda sé á bilinu 1-1,5 ár.

Gera má ráð fyrir að 2-2,5 ár taki að ljúka framkvæmdum við ferjuhöfnina að fullu.

Áætlaður smíðatími skips er á bilinu 15-18 mánuðir.

Verði tekin ákvörðun árið 2007 um að ráðast í framkvæmdina má gera ráð fyrir að hægt verði að taka mannvirki í notkun árið 2010.

Opnun tilboða

Dags.	Heiti útboðs	Kostnaðaráætlun	Lægsta tilboð	%	Verktaki með lægsta tilboð	Fjöldi tilboða
22.02.06	Grundarfjörður - landfylling við Stórubryggju	33.983.460	21.298.200	62,6	Berglín ehf.	4
09.02.06	Mjóeyrarhöfn - þekja og undirstöður færribands	140.026.050	104.683.209	74,7	Héraðsfjörður ehf.	5

Lög, reglugerðir og gjaldskrár

Heiti	Nr.	Gildistaka
Reglugerðir:		
Hafnarreglugerð fyrir Skagastrandarhöfn	34/2006	24.01.06
Hafnarreglugerð fyrir Þórshafnarhöfn	1191/2005	05.01.06
Hafnarreglugerð fyrir Hafnir Ísafjarðarbæjar	1190/2005	05.01.06
Gjaldskrár:		
Gjaldskrá fyrir Sauðárkrókhöfn, Hofsóshöfn og Haganesvíkurhöfn	143/2006	20.02.06
Gjaldskrá Siglingastofnunar Íslands	124/2006	15.02.06
Gjaldskrá fyrir Breiðdalsvíkurhöfn	54/2006	31.01.06
Gjaldskrá fyrir Hafnarsjóð Djúpavogshrepps	1165/2005	30.12.05

Nýir starfsmenn



Hrönn Antonsdóttir, starfsmaður á skrifstofu-sviði.

Hrönn er fædd í Reykjavík árið 1950. Hún lauk verslunarprófi árið 1969 og diploma í ferðafræðum árið 1995. Hrönn starfaði m.a. sem gjaldkeri hjá Rauða krossi Íslands áður en hún kom til starfa hjá Siglingastofnun.

Hrönn er gift Einari Stefánssyni og eiga þau þrjú börn og tíu barnabörn.

Inga Dóra Halldórsdóttir, starfsmaður á skrifstofusviði.

Inga Dóra er fædd í maí 1960 í Neskaupstað. Hún lauk prófi af skrifstofu-braut Menntaskólans í Kópavogi. Áður en Inga Dóra hóf störf hjá Siglingastofnun vann hún m.a. á göngudeild geðdeilda Landspítala-Háskólasjúkrahús.

Inga Dóra er í sambúð með Erni Örlygssyni og á þrjú börn á aldrinum 10 til 24 ára og eitt barnabarn.



Stefán Pálsson, lögfræðingur á stjórnarsýslusviði.

Stefán er fæddur 3. júlí 1945 í Reykjavík.

Stefán lauk embættisprófi í lögum frá Háskóla Íslands árið 1973. Hann vann við lögmannsstörf og málflytning í héraði og fyrir Hæstarétti áður en hann hóf störf hjá Siglingastofnun. Stefán á fjögur börn og sjö barnabörn.



Fréttamolar

Nýr staðgengill siglingamálastjóra

Í janúar voru gerðar nokkrar breytingar á skipuriti Siglingastofnunar og verður Gísli Viggósson, forstöðumaður rannsókn- og þróunarsviðs Siglingastofnunar, jafnframt staðgengill siglingamálastjóra. Kristján Vigfússon, fyrrverandi staðgengill siglingamálastjóra, lét af störfum hjá Siglingastofnun síðastliðið haust.

Nýr forstöðumaður skrifstofusviðs

Við sömu skipulagsbreytingu tók Guðmundur Helgason, sem verið hefur fjármálastjóri stofnunarinnar, við stöðu forstöðumanns skrifstofusviðs. Birgi Guðjónssyni, sem verið hefur forstöðumaður skrifstofusviðs frá 1. maí 1998, voru falin sérverkefni á skrifstofu siglingamálastjóra.

Rafrænar umsóknir

Um nokkurt skeið hafa viðskiptavinir Siglingastofnunar getað nálgast nokkur af eyðublöðum stofnunarinnar rafrænt á vef

Siglingastofnunar. Hér er fyrst og fremst um að ræða umsóknareyðublöð fyrir ýmiss konar atvinnuskírteini, öryggisskírteini o.fl. Ástæða þykir til að hvetja viðskiptavini

The screenshot shows a web form titled 'Umsókn um útgáfu eða endurnýjun á alþjóðlegu atvinnuskírteini' (Application for the issue or renewal of a certificate of competence). It includes fields for 'Self-employment status', 'Business name', 'Company name', and 'Address'. Below these are sections for 'Management level' and 'Operational level', each with a list of job titles and corresponding fees in Icelandic Krona (ISK).

stofnunarinnar til að nýta sér þessa þjónustu. Um leið er áreitt að hafi umsókn verið rétt fyllt út berst sendanda staðfesting í tölvupósti á móttöku umsóknar innan nokkurra mínútna frá því hún berst Siglingastofnun.

Tilkynningu um móttöku umsóknar fylgja einnig upplýsingar um önnur nauðsynleg gögn sem þurfa að berast stofnuninni og þau gjöld sem nauðsynlegt er að greiða áður en hægt er að afgreiða umsóknina.

Skráning skipa og þinglýsingar til Ísafjarðar?

Samgönguráðherra og dómsmálaráðherra hafa sett af stað vinnu í framhaldi af tilögum Siglingastofnunar Íslands og sýslumannsins á Ísafirði sem miðar að því að skráning skipa fari fram á umdæmis-skrifstofu Siglingastofnunar á Ísafirði í stað skrifstofu Siglingastofnunar Íslands í Kópavogi og að þinglýsingar á réttindum tengdum skipum fari fram hjá sýslumannsembættinu á Ísafirði í stað víðeigandi sýslumannsembætti eftir heimahöfn skipa. Miðað er við að þessar breytingar geti tekið gildi 1. júní 2006.

Nánar má lesa um þessa vinnu á vef samgönguráðuneytisins:

<http://www.samgonguraduneyti.is>

Rekstrarniðurstöður innan fjárheimilda árið 2005



Rekstrargjöld Siglingastofnunar Íslands námu 747,5 millj. kr. árið 2005 sem er 58,2 millj. kr. umfram áætlun fjárlaga. Hins vegar urðu tekjur a.m.k. 72,4 millj. kr. umfram áætlun fjárlaga þannig að rekstrarniðurstaða varð í það minnsta jákvæð um 14,2 millj. kr. Ekki liggja enn fyrir upplýsingar frá Fjársýslu ríkisins um tekjur af vitagjaldi árið 2005 en nokkuð víst er að þær urðu meiri en þær 103,5 millj. kr. er fjárlög gerðu ráð fyrir og rekstrarniðurstaðan betri sem því nemur.

Árið 2004 var Siglingastofnun Íslands falið forræði yfir rekstri Vaktstöðvar siglinga og eru um 25% rekstrargjalda tilkomin vegna þess verkefnis. Sértekjur og aðrar ríkistekjur standa undir um 28% rekstrarútgjalda, vitagjaldið um 14% en þau 58% sem eftir standa eru fjármögnuð með framlagi úr ríkissjóði.

Siglingastofnun Íslands hafði umsjón með ríkisstyrktum framkvæmdum við hafnir, ferjubryggjur og sjóvarnir sem kostuðu samanlagt um 1.800 millj. kr. Hlutur ríkissjóðs í þessum framkvæmdum nam 983,6 millj. kr. og munar þar mest um 860,2 millj. kr. framlag til hafna í grunnneti, 49,7 millj. kr. til hafna utan grunnnets og 61,6 millj. kr. til sjóvarna.

Í töflunni hér til hliðar er að finna samanburð á tölum úr samgönguáætlun 2005-2008 við rekstrarniðurstöður 2005. Fjárlög 2005 voru í samræmi við samgönguáætlun. Fjárhæðir eru í milljónum króna.

Fréttamolar

Uppfærð samþykkt um IMO

Uppfærð íslensk og ensk útgáfa samþykktar um Alþjóðasiglingamálastofnunina (IMO) frá 6. mars 1948 er komin út á rafrænu formi á vegum Siglingastofnunar Íslands.

Samþykktin öðlaðist lagagildi með lögum nr. 52/1960 og birtist upphaflega sem fylgiskjal með þeim. Með samþykktinni var sett á fót Alþjóðasiglingamálastofnun (International Maritime Organization - IMO) sem m.a. skyldi vera vettvangur samvinnu meðal ríkisstjórna á sviði stjórnarfyrimæla og aðgerða til að auka öryggi í alþjóðlegum skipasiglingum og sjóverslun.

Fjölmargar stórar og smærri breytingar hafa verið gerðar á samþykktinni síðan þá og hafa þær birst í stjórnartíðindum eftir að

	Fjárlög 2005	Rauntölur 2005
Tekjur og framlög		
Markaðar tekjur		
Vitagjald	103,5	103,5 ¹⁾
Markaðar tekjur alls	103,5	103,5
Framlag úr ríkissjóði	1.628,0	1.443,8
Aðrar ríkistekjur:		
Vottorð	1,3	0,9
Skoðunargjöld skipa	1,3	1,9
Aðrar ríkistekjur alls:	2,6	2,8
Sértekjur	132,1	204,3
Til ráðstöfunar alls	1.866,2	1.754,4
Rekstrargjöld:		
Yfirstjórn	80,9	68,4
Vitar- og leiðsögukerfi	103,5	108,6
Skipaskoðun	74,0	76,5
Hafnarrikiseftirlit	18,0	21,0
Áætlun um öryggi sjófarenda	16,0	11,1
Hafnir, líkantilraunir, grunnkort	20,0	14,1
Rannsóknir og þróun	46,0	41,5
Minjavernd og saga	5,0	3,5
Siglingavernd	8,0	14,5
Þjónustuverkefni	132,1	204,3
Vaktstöð siglinga	185,8	184,0
Rekstrargjöld alls:	689,3	747,5
Stofnkostnaður:		
Tæki og búnaður	10,5	22,8
Vitar og leiðsögukerfi	20,4	0,6
Hafnir í grunnneti, ríkissyrktar	957,5	860,2
Hafnir utan grunnnets, ríkissyrktar	67,1	49,7
Lendingarbætur	6,3	5,3
Ferjubryggjur	8,5	6,7
Sjóvarnargarðar	106,6	61,6
Stofnkostnaður alls:	1.176,9	1.006,9
Gjöld alls	1.866,2	1.754,4

¹⁾Rauntölur fyrir árið 2005 liggja ekki fyrir

þær hafa verið staðfestir af íslenskum stjórnvöldum. Nú loksins er hægt að nálgast samþykktina í heild sinni með uppfærslum á vef Siglingastofnunar: www.sigling.is

Námskeið um siglingavernd fyrir hafnarstarfsmenn

Siglingastofnun, ríkislögreglustjóri og tollstjórinn í Reykjavík standa í sameiningu að eins dags námskeiði fyrir þá starfsmenn hafna sem gegna öryggishlutverki í siglingavernd og starfsmenn öryggisfyrirtækja sem hyggjast bjóða upp á öryggisgæslu í höfnum í tengslum við

siglingavernd. Farmverndarfulltrúum gefst einnig kostur á að sækja námskeiðið. Ekki munu aðrir starfsmenn en þeir sem lokið hafa námskeiðinu teljast hæfir til að gegna öryggishlutverki í siglingavernd. Fyrsta námskeiðið var haldið í Reykjavík 7. mars sl. en næstu námskeið verða sem hér segir:

28. apríl 2006 á Reyðarfirði
26. maí 2006 í Reykjavík og
29. maí 2006 á Akureyri.

Skráning á námskeiðin eru í síma 560 0000 eða með tölvupósti á netfangi@sigling.is.

