



Framkvæmda- fréttir 1. tbl. /18



Mislæg gatnamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar. Ljósmynd: Hersir Gíslason.

Ný mislæg gatnamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar

Mislæg gatnamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar voru tekin í notkun föstudaginn 15. desember. Athöfn var við gatnamótin að vestanverðu og opnaði Sigurður Ingi Jóhannsson samgönguráðherra gatnamótin formlega með aðstoð vegamálastjóra og tveggja bæjarfulltrúa í Hafnarfirði. Auk þeirra voru viðstaddir þessa opnun alþingismenn, fulltrúar frá Vegagerðinni, verktakanum og aðrir sem komið hafa að verkinu.

Verktakar eru Loftorka Reykjavík ehf. og Suðurverk hf. Byrjað var á verkinu í mars 2017. Ýmis konar frágangsvinnu á þó eftir að vinna og verður lokið við þá vinnu á vormánuðum 2018. Verkið felst í gerð mislægra gatnamóta Reykjanesbrautar við Krýsuvíkurveg. Til framkvæmdanna

teljast einnig breytingar á Krýsuvíkurvegi, gerð tengivegar að Suðurbraut og tengivegar að Selhelli. Einnig er innifalinn gerð göngu- og hjólastígs meðfram Suðurbrautartengingu og hraðatakmarkandi aðgerðir á Suðurbraut. Þá er gerð hljóðmana við Reykjanesbraut í Hafnarfirði hluti verksins. Auk þess eru innifaldar breytingar á lagnakerfum veitufyrirtækja og landmótun.

Tilboð í verkið voru opnuð 22. febrúar 2017. Verksamningur var undirritaður 21. mars 2017 og verk hófst. Uppsteypa brúarmannvirkis hófst 21. júlí 2017. Verklök samkvæmt samningi áttu að vera 1. nóvember 2017, en seinkaði af ýmsum ástæðum. Heildarkostnaður er áætlaður um 1.100 m.kr. ▶

[Útboðsvefur.is](http://utboodsvefur.is) - Opnber útboð

Vegagerðin auglýsir útboð sín á vefsíðunum [Útboðsvefur.is](http://utboodsvefur.is) og vegagerdin.is en ekki í þessu blaði. Verktakar eru minntir á að fylgjast vel með auglýsingum.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 1. tbl. 26. árg. nr. 680 16. jan. 2017

Ritstjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
G. Pétur Matthíasson
Prentun: Oddi

Ósk um áskrift sendist til:
Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík
eða með tölvupósti til:
askrift@vegagerdin.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verktökum. Listi yfir fyrirhuguð útboð er birtur, greint er frá niðurstöðum útboða og einnig samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka og annarra lesenda. Blaðið kemur út einu sinni í mánuði að jafnaði. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.

- Aðalverktakar eru Loftorka Reykjavík ehf. og Suðurverk hf. Helstu undirverktakar eru: Skrauta ehf., brúarsmíði. BM Vallá ehf. útvegaði og framleiddi steinsteypu í verkið. Malbikunarstöðin Hlaðbær-Colas framleiddi malbik í verkið. Elektrus ehf., með rafmagn í veglýsingu. Véltækni ehf., með steypu kantsteins. Staðarstjóri verktaka er Andrés Sigurðsson, verkefnisstjóri verktaka er Sigurður A. Sigurðsson, verkstjórn Magnús Steingrímsson og yfirbrúarsmíður er Björn Sigurðsson.

Verkefnið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Hafnarfjarðar og veitufyrirtækja. Hönnun mannvirkis: Efla verkfræðistofa hf. - hönnunarstýring, hönnun brúa og vega, teikningar. Studio Granda ehf. - útlit og frágangur steyptra mannvirkja. Landslag ehf. - landslagsarkitektar - útlit og frágangur lands við mannvirki. Eftirlit er á vegum VSÓ ráðgjöf ehf. ■



Þann 15. desember klippti Sigurður Ingi Jóhannsson samgönguráðherra á borða til að hleypa umferð á ný mislæg gatnamót Reykjanesbrautar og Krýsuvíkurvegar. Með honum klipptu þær Guðlaug Kristjánsdóttir og Rósa Guðbjartsdóttir bæjarfulltrúar í Hafnarfjarðarbæ en verkefnið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar og Hafnarfjarðar. Nýr ráðherra kallaði einnig til sögunnar Jón Gunnarsson fráfarandi ráðherra. Það voru þeir Andrés Konráðsson Loftorku og Dofri Eysteinnsson Suðurverki sem héldu borðanum á lofti en þeir voru aðalverktakar í verkinu. Hreinn Haraldsson vegamálastjóri ítrekaði mikilvægi þessa verks vegna umferðaröryggisins og benti á að Jón Gunnarsson í sinni ráðherratið hefði þrýst á að farið yrði í verkið. Samgönguráðherra ítrekaði einnig mikilvægi framkvæmdarinnar. Gatnamótin leysa af hólmi hættuleg gatnamót á þessum stað og auka þannig umferðaröryggið en nýju mislægu gatnamótin nýstast þó ekki að fullu fyrir en lokið verður við að tvöfalda Reykjanesbrautina frá Hafnarfirði að þessum gatnamótum. Og þá bíður einnig tvöföldun framhjá álverinu í Straumsvík að tvöfaldrí Reykjanesbrautinni þar fyrir sunnan.

Styrkir til rannsóknaverkefna 2018

Frestur til að skila umsóknum rennur út á miðnætti að kvöldi miðvikudagsins 31. janúar 2018.

Vegagerðin veitir árlega styrki til rannsóknaverkefna og geta aðilar innan og utan stofnunarinnar sótt um fjárframlög til rannsóknaverkefna. Rannsóknarráð stofnunarinnar sér um úthlutun styrkja.

Hlutverk rannsókna Vegagerðarinnar er m.a. að stuðla að því að hún geti uppfyllt þau markmið sem henni eru sett á hverjum tíma sem og að afla nýrrar þekkingar á starfssviði hennar. Lögð er áhersla á þetta nú þegar auglýst er eftir umsóknum fyrir árið 2018.

Rannsóknnum Vegagerðarinnar er skipt í fjóra megin flokka: Mannvirki; Umferð; Umhverfi; Samfélag. Áherslur Vegagerðarinnar fyrir þessa flokka taka almennt mið af áður nefndu hlutverki rannsókna stofnunarinnar. Varðandi einstaka flokka má einnig nefna að fyrir mannvirki eru m.a. lagðar áherslur á rannsóknir tengdar öllum gerðum slitlaga og því sem eykur gæði þeirra og endingu. Jafnframt er lögð áhersla á sjávarrannsóknir (flóð, öldufarsupplýsingar o.s.frv.). Umferðaröryggismál almennt, eru ávallt í brennidepli og lögð er áhersla á verkefni sem því tengjast, m.a. ýmis konar gagnaöflun þar að lútandi. Varðandi umhverfismál er lögð á hersla á sjálfbæra þróun og betri nýtingu auðlinda.

Í rannsóknastefnu Vegagerðarinnar kemur fram að eitt af markmiðum sjóðsins er að stuðla að nýliðun innan fagsviða sem tengjast starfsemi Vegagerðarinnar, með samstarfi við háskólastofnanir. Þess vegna eru umsóknir frá háskólum með þátttöku nemenda í verkefnum boðnar velkomar, en þó er rétt að benda á slíkar umsóknir munu ekki njóta neins forgangs og verða afgreiddar með öðrum umsóknum, a.m.k. þetta árið.

Við skilgreiningar rannsóknaverkefna skal í upphafi áætla hverjir koma til með að nota niðurstöður úr verkefnunum og gefa þeim tækifæri á að koma að mótun verkefnisins og innleiðingu niðurstaðna ef þurfa þykir. Þá er einnig bent á að mikilvægt er að kanna heimildir um fyrri rannsóknir, sem hugsanlega hafa verið gerðar, tengdar viðkomandi umsókn um verkefnastyrk.

Vegagerðin er í samstarfi við systurstofnanir sínar á Norðurlöndunum um rannsóknir. Því má gjarnan velta fyrir sér hvort verkefnahugmynd



Árleg ráðstefna um rannsóknir Vegagerðarinnar haldin í Hörpu 27. október 2017. Hreinn Haraldsson.

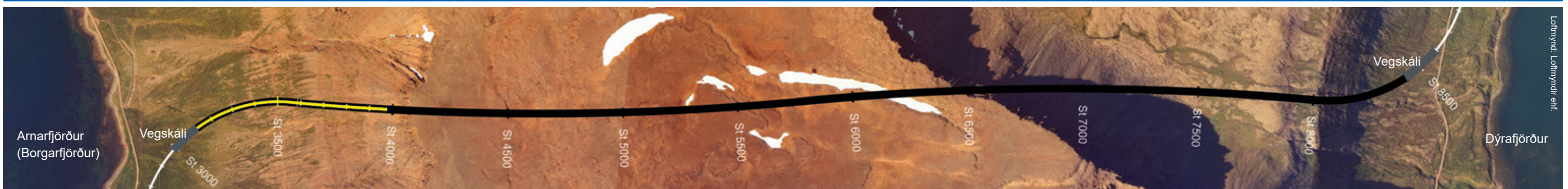
hafi norræna skírskotun, þ.e. er líklegt að það sem fjalla á um í verkefninu sé einnig áhugavert fyrir hin Norðurlöndin? Það má gjarnan koma fram í umsókninni, en ekki er gerð krafa um það.

Umsækjendur þurfa að fylla út umsóknareyðublað sem finna má á vef Vegagerðarinnar (www.vegagerdin.is) undir liðnum „Beint að efninu“, sem finna má á forsiðunni, neðarlega til hægri.

Bent er á að við mat á umsóknum verður tekið tillit til atriða sem fram koma í eftirfarandi töflu. Þá er lögð áhersla á að leiðbeiningum í umsóknareyðublaði sé fylgt og vafaatriði vegna skorts á upplýsingum geta fallið umsókn í óhag.

Upplýsingar um verkefni sem fá fjárveitingu verða birtar á vef Vegagerðarinnar. ■

| Markmiðasetning (Excellence) | Áhrif (Impact) | Framkvæmd (Implementation) |
|---|--|--|
| Hve skýr eru markmiðin, eru forsendur þeirra rökréttar? Hve raunhæf, trúverðug og markviss er aðferðafræðin? Er rannsóknarspurningin í takt við stöðu þekkingar í dag? Munu niðurstöður bæta einhverju við stöðu þekkingar sem um munar? | Að hve miklu leyti styður verkefnið og niðurstöður þess við markmið sjóðsins? Hversu líklegar eru niðurstöðurnar til að gagnast Vegagerðinni? | Hve vænleg er framkvæmda-áætlun, eru aðföng og vinnu-afl nægjanleg m.t.t. þess sem gera skal, þ.m.t. hæfni þátttakenda? Ríkir áhætta um framkvæmdina, er gerð grein fyrir því hvernig tekið er á henni? |



Dýrafjarðargöng, staða framkvæmda 8. janúar 2018. Búið er að sprengja samtals 850,7 m.

Heildarlengd ganga í bergi 5,3 km, vegskálar ekki meðtaldir.

Málfarshorn vegorðanefndar nr. 9, slitlag



Málfarshornið eru pistlar um málfar í vegagerð. Þetta er efni sem vegorðanefnd hefur fjallað um og vill leggja áherslu á að komist á framfæri. Allir þeir sem fjalla um vegagerð í ræðu og riti eru hvattir til að kynna sér safn orðanefndarinnar á vefnum. Vefslóð vegorðasafns er <https://vegordasafn.vegagerdin.is> Í vegorðanefnd eru: Ásbjörn Jóhannesson, Eymundur Runólfsson, Gunnar Bjarnason, Kristján Kristjánsson og Sigurður Björn Reynisson.

Í þessum málfarspistli er fjallað um orðanotkun fyrir efsta hluta veghlotsins, slitlag.

Slitlagið er efsta lag vegarins. Hlutverk þess er að skapa öruggt og slétt ökusvæði, m.a. þarf að vera tryggt að nægilegt viðnám sé á milli dekkja og slitlags til að hindra að ökutæki renni til á veginum. Slitlagið þarf að þola áraun frá umferðinni, s.s. slit og núningsáhrif frá dekkjum, ekki síst nagladekkjum. Það þarf að þola veðrun svo sem frost/þíðu-áraun og vera þétt og hindra sem mest að yfirborðsvatn komist niður í undirliggjandi lög. Slitlög eru af mismunandi gerðum og má flokka þau annars vegar í bundin og hins vegar óbundin slitlög. Malarslitlög teljast óbundin og síðan má flokka bundnu slitlögin í tvennt, annars vegar bikbundin slitlög og hins vegar steipt slitlög. Bikbundnu slitlögin sem eru notuð hérlendis eru aðallega tvenns konar; annars vegar malbik og hins vegar klæðing.

Í árslok 2016 voru 5.573 km af vegakerfinu með bundið slitlag og 7.385 km með malarslitlag en í þessum tölum eru ekki gótur í þéttbýli sem oft eru malbikaðar. Skipting vegalengda (km) á vegakerfinu milli mismunandi slitlagsgerða er í meðfylgjandi töflu.

| Samtals slitlag km | Klæðing km | Malbik km | Steypa km | Samtals bundið slitlag km | Malarslitlag km |
|--------------------|------------|-----------|-----------|---------------------------|-----------------|
| 12.958 | 5.103 | 450 | 20 | 5.573 | 7.385 |

Slitlag á vegi hefur sjaldan verið steipt hér á landi á síðari árum. Þó hafa verið steiptir vegkaflar í gegnum tíðina, fyrst árið 1937 þegar steiptur var 350 m kaflar á Suðurlandsbraut í Sogamýri. Á árunum frá 1960 til 1972 voru steiptar gótur í þorpum víða um land. Einnig voru á þessum árum steiptir langir vegkaflar á Reykjanesbraut og Vesturlandsvegi að Kollafirði, alls um 50 km. Steinsteypa er algengasta slitlagið á brúm. Bikbundin slitlög, malbik og klæðing, eru oftast valin nema á vegum þar sem óbundið malarslitlag er látið duga. Eftir því sem umferð á vegum verður meiri eykst hagkvæmni þess að leggja á þá malbik í stað klæðingar.

Meðfylgjandi skýringarmyndir eru teknar úr kafla 6 í Efnisgæðaritinu (Efnisrannsóknir og efniskröfur – leiðbeiningar við hönnun, framleiðslu og framkvæmd (sjá vefslóð <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/leidbeiningar-og-stadlar/efnisrannsoknir/>). Pétur Pétursson hjá PP ráðgjöf teiknaði myndirnar.

Veghlöt: öll uppbygging vegar, efnisheild frá vegbotni til slitlags.

Slitlag: (e. wearing course) efsta lag vegar, slitflötur til að vernda undirliggjandi lög fyrir áraun af völdum umferðar og veðurfars.

Efsta lag í veghlöti, bundið (t.d. malbik eða klæðing) eða óbundið (malarslitlag).

Bundið slitlag: (e. hard surface) safnheiti fyrir slitlög úr steinsteypu, slitlög með bik sem bindiefni eða steinlögð slitlög.

Malarslitlag: (e. gravel surface) slitlag úr óbundnu steinefni. Með þéttan sáldurferil á bilinu 0-20 mm, gjarna nokkuð leir- og syltarrikan.



Malarslitlag, Heydalsvegur (55).



Steipt slitlag, malbikaðar axlir, Hringvegur (1), Vesturlandsvegur í Kollafirði.

Steipt slitlag: (e. concrete pavement) slitlag úr steinsteypu. Getur verið járnþent eða ójárnþent.

Malbik: (e. bituminous mixtures) blanda af steinefni og bikbindiefni hrærð í stöð.

Malbik er safnheiti fyrir margs konar blöndur af biki og steinefni. Mismunur þeirra er einkum fólgin í sáldurferli steinefnisins og gerð bindiefnisins. Yfirleitt er malbik blandað við 130-190 °C. Dæmi um gerðir malbiks eru stífmalbik og steinrikt malbik og eru þær algengastar hér á landi. Í Evrópustöðlum um malbik eru 7 aðrar malbiksgerðir þ.e. þunnt malbik, mjúkmalbik, gapmalbik, biksteypa, gropið malbik, malbikskurl og malbiksskel.



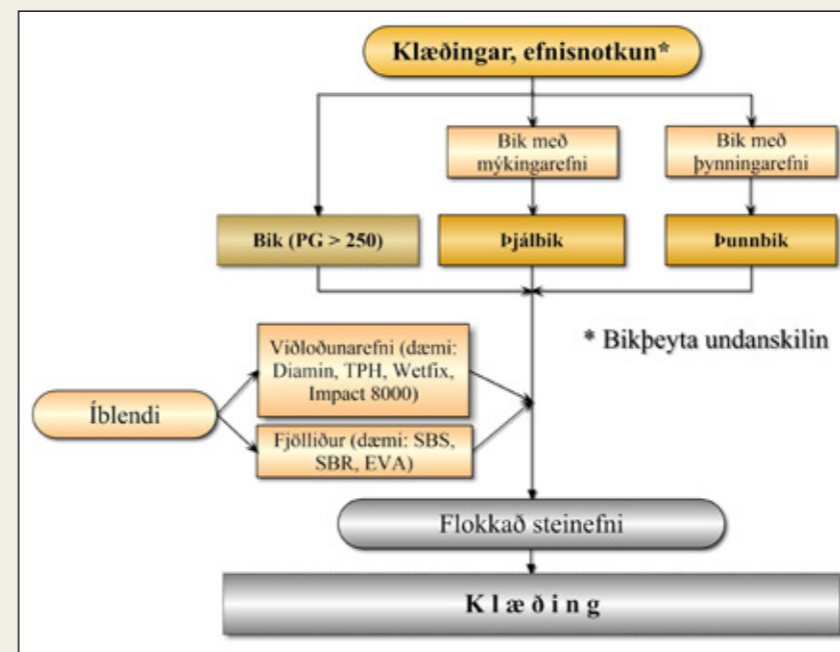
Malbikunartöðin Höfði malbikar á Þingvallavegi (36) rétt ofan við Þjónustumiðstöðina, árið 2010. Mynd: Pétur Pétursson.

Klæðing: (e. surface dressing) þunnt slitlag, blanda af bikbindiefni og steinefni.

Gerð úr þunnbiki, þjálbiki eða bikþeytu, sem sprautað er á vegyfirborðið og steinefni sem stráð er ofan í það.

Bik: (e. bitumen) órokjarnt, límkennt og vatnsfælið efni, unnið úr jarðolíu en finnst einnig í jarðbiki.

Bik er alveg eða nánast alveg leysanlegt í tóluen. Það er mjög seigfljótandi, næstum fast efni, við stofuhita. Til hægðarauka er biki til nota í vegagerð í daglegu tali skipt í hart bik (stungudýpt PG < 250) og mjúkt bik (stungudýpt PG > 250). Hér á landi er mest notað bik með stungudýpt PG 70/100 og PG 160/220.



Klæðing lögð á Vestfjarðaveg (60) í Tungudal við Ísafjörð árið 2003. Mynd: Pétur Pétursson.

Bikbindiefni: (e. bituminous binder) límkennt efni sem er að mestu bik.

Mjög fjölbreyttur flokkur bindiefna sem ýmist eru unnin úr jarðolíu eða eru leifar af jarðolíu sem hefur eimast af náttúrulegum orsökum. Undirflokkar bikbindiefna sem eru notuð í vegagerð (þ.e. klæðingar og malbik) eru m.a.: óbreytt bindiefni og breytt bindiefni. Breytt bindiefni eru blönduð íaukum og íblendum.

Steinefni: (aggregate) mulningur úr bergi eða náttúrulega brotið berg.

Steinefni er m.a. notað við framkvæmdir. Dæmi mól við vegagerð og í steinsteypu. Það getur verið náttúrulegt eða malað og flokkað.

Íauki: (e. additive) smáert, fast efni, lífrænt eða ólífrænt, sem er blandað í malbik, klæðingu eða steypu til að bæta tiltekna eiginleika eða fá fram sérstaka eiginleika. Íauki er aðgreinanlegur í blöndunni sem hann er hluti af, gagnstætt íblendi, sem samlagast eða leysist upp í öðrum hluta hennar.

Dæmi um íauka í malbiksframleiðslu eru plasttreifar (í steinríku malbiki, SMA) og sement (eða aðrar gerðir viðbótarmélu). Dæmi um íauka í steypu er kísilryk, gossalli (pozzolanefni) og flugaska (fly ash).

Íblendi: (e. admixture) efni, sem er blandað í bindiefni í litlu magni miðað við massa þess, til að breyta tilteknum eiginleikum bik- eða sementsbundinna steinefna.

Íblendi samlagast eða leysist upp í efninu sem því er blandað saman við, gagnstætt íauka, sem heldur áfram að vera aðgreinanlegur hluti blöndunnar. Dæmi um íblendi í malbik eru viðloðunarefni (loðbætir) fast eða fljótandi og ýruefni í bikþeytu. Dæmi um íblendi í steypu er loftblendi.

Viðloðunarefni: (e. adhesive agent) íblendi fyrir bikbindiefni sem bætir loðun þess við steinefni. Sum viðloðunarefni eru gerð úr löngum kolvetna-keðjum. Annar endi þeirra er fitusækinn og tengist bindiefninu auðveldlega, á hinum endanum er amínhópur sem tengist yfirborði steinefnisins við hagstæð skilyrði. Dæmi um viðloðunarefni af þessu tagi eru ýmis tvívirki amin (diamin), TPH, Wetfix N og Wetfix N422. Ýmis önnur efni hafa jákvæð áhrif á viðloðun.

Fjölliða: (e. polymer) stór sameind úr einni eða fleiri tegundum einliða. ▶

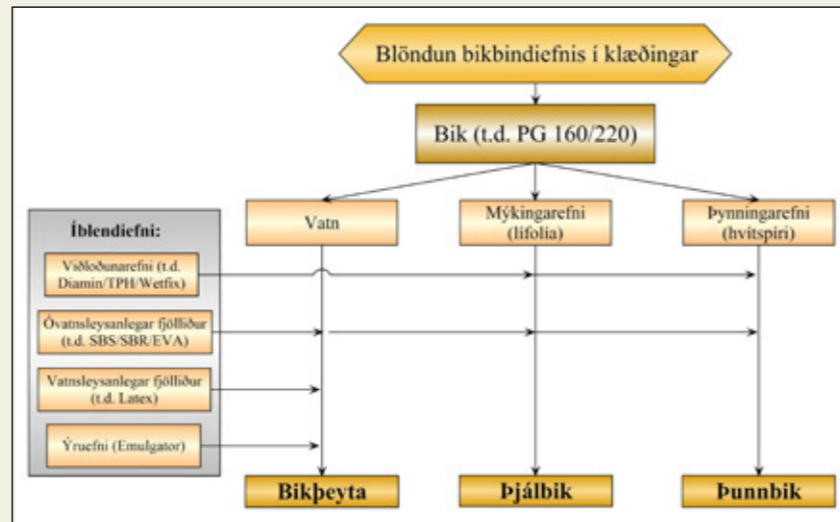
Ýmis konar fjölliður eru notaðar sem iblendi í bikbindiefni, einkum til að breyta hitaháðri hegðun þess, þanþoli eða viðloðun. Algengar fjölliður til þessara nota eru styren-butadien-styren (SBS), styren-butadien-rubber (SBR) og etylene vinyl acetat (EVA). Bindiefni blandað fjölliðum kallast breytt bik. Dæmi um fjölliður eru: prótín, fjölsykrur, náttúrugúmmí og gervigúmmí.

Ýruefni: (e. emulsifier) yfirborðsvirk efni sem gera kleift að mynda fleyti úr tveim vökvum (þeyta þá saman) sem annars blandast ekki, eða stuðla að stöðugleika fleytisins.

Virkni ýruefna byggist á rafhleðslum sem þau mynda á yfirborði dreifðarþáttarinnar og varna því að agnir í honum renni saman. Sápa er ýruefni sem allir þekkja. Ýruefni í bikþeytur eru gerð úr söltum af fitusýrum og hafa margs konar áhrif eftir gerð.

Mýkingarefni (mýkir): (e. flux, flux oil) lítt rokkgjarn vökvi sem dregur úr seigju bikbindiefnis, notaður til framleiðslu á þjálbiki.

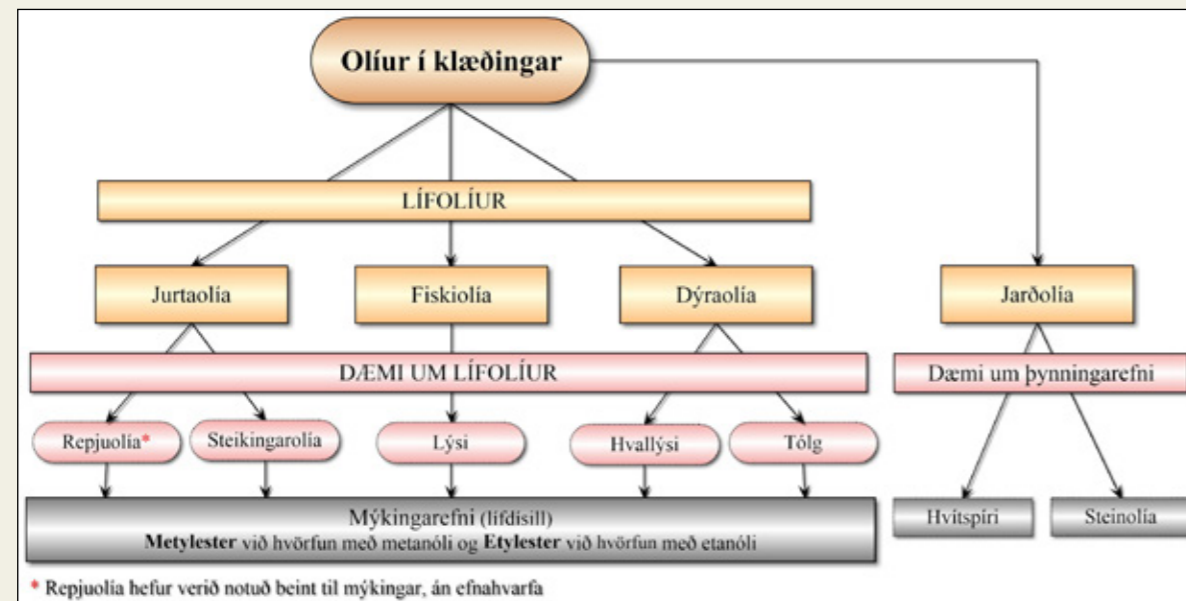
Gerður úr lífrænum efnasamböndum eða eimi af jarðolíu.



Hlutverk mýkis er að minnka seigju biks til langframa. Dæmi um mýki eru þungar brennsluolíur, smurolíur, repja og lýsisafurðir.

Þynningarefni (þynnir): (e. solvent for cut-back) rokkgjarn vökvi sem dregur úr seigju bikbindiefnis, notaður til framleiðslu á þunnbiki.

Yfirleitt eimi úr jarðolíu. Hlutverk þynniss er að minnka seigju biks tímabundið. Dæmi um þynni eru hvítspíri og steinolía.



Málfarshorn nr. 8, leiðrétting

Í síðasta tölublaði birtum við vísukorn en rituðum ranglega að hún væri eftir Böðvar Guðmundsson. Rétt er að höfundurinn heitir Böðvar Guðlaugsson (1922-2007). Það var Haukur Júlíusson á Hvanneyri sem benti okkur á þessi mistök.

Þegar vísan var skoðað betur kom í ljós að við vorum hins vegar nokkuð heppnir með ljósmyndina sem fylgdi því hún smellpassaði við framhaldið.

Lít ég hér löngum lögregluna dýra með öllum öngum umferðinni stýra, hún er helst á róli við Hafnarfjarðarveginn, vitlausu megin.



Hér fylgir önnur mynd úr sömu seríu af lögregluþjóni við Hafnarfjarðarveg 1965.

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni tveggja rannsóknarskýrslna. Finna má allar skýrslur á www.vegagerdin.is undir „Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknarskýrslur“

Tenging hjólanets höfuðborgarsvæðisins við umliggjandi þjóðveg

Hörður Bjarnason, Mannvit, júlí 2017

Óljóst er á hvaða hátt hjóltreidamenn sem ferðast um þjóðveg landsins eru leiddir inn á hjólanet/stígakerfi höfuðborgarsvæðisins. Verkefnið snerist um að kanna þá staði og aðstæður þar sem helstu þjóðvegir tengjast þéttbýli á höfuðborgarsvæðinu og gerð greining á mögulegum tengingum milli þjóðvega og stíga. Gerðar eru tillögur um útfærslur og skilti og merkingar. Fyrir þá sem ekki þekkja til er ákveðin hættu á að þeir leiðist inn á stofnveg höfuðborgarsvæðisins þar sem umferð er mikil og hröð. Með því að beina þeim inn á stígakerfið eykst öryggi.

Þrír staðir eru skoðaðir og tillögur eru annars vegar um aðgerðir sem hægt er að gera fljótlega, en einnig er lítið til framtíðar og skipulagsgerðar. Þá eru gerðar kostnaðaráætlanir fyrir þær lausnir sem hægt er að ráðast í strax.

Reykjanesbraut í Hafnarfirði er skoðuð. Enginn hjólastígur er meðfram brautinni frá Reykjanesbæ að Hafnarfirði og því þarf að hjóla á vegóxlinni. Við Ásvelli er upphaf lykilleiða hjóltreida á höfuðborgarsvæðinu og þar eru skilti með upplýsingum. Fram kemur að með gerð mislægra gatnamóta Reykjanesbrautar og Krísvíkurvegar, sem er hafin, er auðvelt að leiða hjólaumferðina inn á stígakerfið og þarf eingöngu vegvísunarskilti. Gert er ráð fyrir að kostnaður við þetta gæti verið um ein milljón króna (sex vegvísar með undirstöðum). Bent er á að til framtíðar er einfaldast að horfa til aðalskipulags Hafnarfjarðar (2013-2025) og gera ráð fyrir að hjólastígar verði lagðir líkt og skipulagið sýnir.

Þá er Suðurlandsvegur í Reykjavík til skoðunar, en þar er hættu á að ókunnugir geti lent inn á Ártúnsbrekkunni. Lagt er til að leiða hjólaumferðina niður Elliðaárdalinn og nefndar þrjár lausnir í því sambandi, allt frá skiltun og skiltun með gerð nýrra stíga. Kostnaður er allt frá einni milljón upp í 37 milljónir, eftir því hvaða lausn yrði valin.

Þriðji staðurinn er Þingvallavegur og Vesturlandsvegur í Mosfellsbæ. Bent er á aðgerðir með vegvísun og stuttri stígagerð (tengingu) án mikils tilkostnaðar. Í framtíðinni er gert ráð fyrir stofnstíg/aðalstíg í skipulagi beggja sveitarfélaganna.

Í skýrslunni er lögð áhersla á mikilvægi þess að huga vel að gerð og útliti merkinga vegna vegvísunar. Líklegt er að vegvísunarskilti verði innan öryggissvæða vega, en slíkt er heimilt ef umferðamerkin eru af ákveðinni viðurkenndri gerð. Uppsetning slíkra skilta ætti þó ávallt að vera háð umsögn frá þjónustudeild Vegagerðarinnar, þar sem þau eru innan veghelgunarsvæðis þeirrar stofnunar.

Algild hönnun umferðarmannvirkja – samanburður á norrænum hönnunarreglum

Berglind Hallgrímsdóttir og Áslaug Katrín Aðalsteinsdóttir, Verkis, ágúst 2017

Eitt af markmiðum samnings Sameinuðu þjóðanna um jöfn réttindi allra að samfélaginu, er að allir hafi sama aðgang og möguleika á að lifa sjálfstæðu lífi og ein forsenda þess er að gert ferðast eða hreyft sig frá einum stað til annars. Þetta felur í sér að umhverfið sé hannað þannig að tekið sé tillit til allra, með aðgengi og notagildi í huga. Slík hönnun hefur verið nefnd algild hönnun á íslensku.

Í Danmörku, Noregi og Svíþjóð hefur talsvert verið rannsakað hvernig best er að hanna umhverfið á þennan hátt. Markmið þessa verkefnis var að skoða hönnunarleiðbeiningar og handbækur um algilda hönnun í þessum löndum, greina hvað sé líkt og hvað ólíkt og geta þannig lagt grunn að íslenskri handbók um algilda hönnun.

Í skýrslunni er farið yfir ýmis atriði sem taka þarf tillit til í algildri hönnun og hvernig þau eru meðhöndluð í löndunum. Rætt er um ýmsar hönnunarforsendur, viðhald, umferð og umhverfi, mannvirki tengd almenningssamgöngum, upplýsingar og skilti og gróður.

Niðurstaða athugananna er að í flestum tilvikum eru meginreglur og kröfur er varða aðgengi sambærilegar í löndunum þremur. Nokkur munur er þó á hversu ítarlega er fjallað um hvern þátt algildrar hönnunar og því sem henni tengist og sum atriði eru ekki tekin fyrir í öllum löndunum. Venjur og aðstæður í hverju landi koma einnig fram, til dæmis er löng hefð fyrir notkun reiðhjóla í Danmörku og endurspeglast það í því að mikil áhersla er lögð þar á skýrann aðskilnað hjólandi og gangandi umferðar. Fleiri atriði um mun eru tiltekin í skýrslunni. Minnt er á að algild hönnun er lifandi ferli sem þarf stöðugt að þróa og endurbæta og það eru notendur sem vita helst hvaða lausnir virka. Algild hönnun er nauðsynleg fyrir suma, en gagnleg fyrir alla.

Í framhaldi af þessu verkefni, er nú hafin vinna við gerð handbókar um algilda hönnun í samvinnu Verkis, Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar.



Ársskýrsla Vegagerðarinnar 2016

Nýja Vegagerðin tók til starfa 1. júlí 2013. Í lögum nr. 120 frá 2012 um Vegagerðina, framkvæmdastofnun samgöngumála, segir í 2. gr.: „Vegagerðin skal árlega birta skýrslu um starfsemi sína.“ Skýrslan fyrir árið 2016 kom út í desember 2017. Hana má sjá á vegagerdin.is



undir *upplýsingar og útgáfa*. Einnig er hægt að panta pappírseintak með því að senda tölvupóst á: askrift@vegagerdin.is. Skýrslur fyrir árin 2013, 2014 og 2015 eru einnig fánlegar á pappír. ■

Aukin vetrarþjónusta á þjóðvegum til að bæta umferðaröryggi

Áður birt á vegagerdin.is 05.01.2018

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og Vegagerðin hafa ákveðið að auka vetrarþjónustu og hálkuvarnir á ákveðnum köflum á þjóðvegakerfinu í því skyni að bæta umferðaröryggi. Ráðherra og vegamálastjóri hafa að undanförmu kannað með hvaða hætti og hvar helst þarf að bæta þjónustuna og Vegagerðin hefur áætlað kostnað við þessa auknu þjónustu.

Kostnaður við aukna vetrarþjónustu með fleiri mokstursdögum og hækkun þjónustustigs nemur um 100 m.kr. Breytingarnar munu verða framkvæmdar eins hratt og unnt er með þeim tækjum og búnaði sem er til staðar.

Sigurður Ingi Jóhannsson, samgönguráðherra, segir að brýnt sé að bæta vetrarþjónustu víða um land vegna aukinnar umferðar bæði vegna atvinnusóknar milli byggðarlaga og aukinna umsvifa ferðaþjónustu sem bjóði í síauknum mæli upp á ferðir víða um land árið um kring. „Með þessu eykst öryggi á þjóðvegum enda nauðsynlegt að koma til móts við aukinn umferðarþunga og tryggja öruggar samgöngur allt árið. Reglur um snjómokstur hafa ekki verið endurskoðaðar í nokkur misseri og þörfin var orðin brýn. Við tryggjum meira fé til þjónustunnar í þágu aukins öryggis en um leið vil ég minna á að við þurfum alltaf að aka eftir aðstæðum og huga að hinum íslenska vetri,“ segir ráðherra.

Suðurland og Suðausturland

Á Hringveginum verður þjónusta á kaflanum milli Víkur og Jökulsárlóns færð upp um þjónustuflokk. Felst aukin

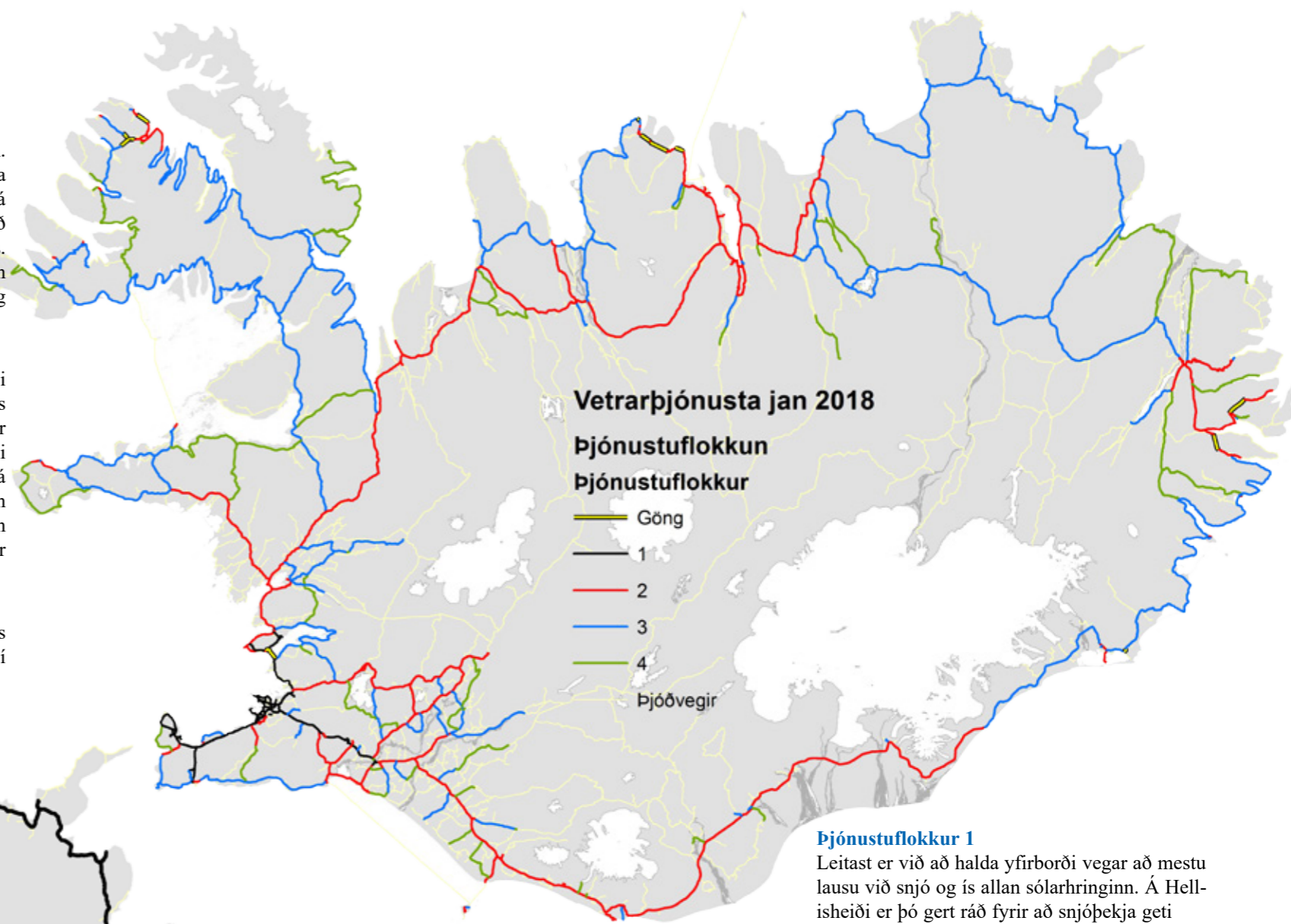
þjónusta bæði í aukinni viðveru og meiri hálkuvörnum. Suðurstrandarvegur er færður upp um flokk og fær 5 daga þjónustu í stað 2 daga áður. Þá verður þjónusta aukin á nokkrum ferðamannavegum á Suðurlandi þar sem umferð hefur aukist mjög, svo sem á Dyrhólavegi og við Skógafoss. Einnig verður þjónusta aukin á nokkrum stöðum í uppsveitum á Suðurlandi, m.a. á Skeiðavegi, Landvegi, Búrfellsvegi og víðar.

Vesturland

Þjónusta á milli Borgarness og Vegamóta á Snæfellsnesi verður færð upp um þjónustuflokk sem og á milli Borgarness og Hvanneyrar. Eins verður fjölgað mokstursdögum úr tveimur í fimm daga og uppfært þjónustustig á leiðinni upp í Húsafell (á Hálsasveitarvegi). Þá verður þjónusta á Útnesvegi aukin en umferð um hann er meiri en á veginum yfir Fróðárheiði þar sem þjónusta hefur verið meiri. Á þessum köflum hefur umferð aukist mjög síðustu misseri annars vegar vegna ferðamanna og hins vegar atvinnusóknar.

Vestfirðir og Norðurland

Á Vestfirðum verður þjónusta aukin í nágrenni Bíldudals og í Skutulsfirði og á Norðurlandi á Svarfaðardalsvegi, í Eyjafirði og á nokkrum stöðum á Norðausturlandi.



Þjónustuflokkur 1

Leitast er við að halda yfirborði vegar að mestu lausu við snjó og ís allan sólarhringinn. Á Helliðisheiði er þó gert ráð fyrir að snjóþekja geti verið á vegi og að hann sé aðeins hálkuvarnir eins og vegir í þjónustuflokki 2.

Þjónustuflokkur 2

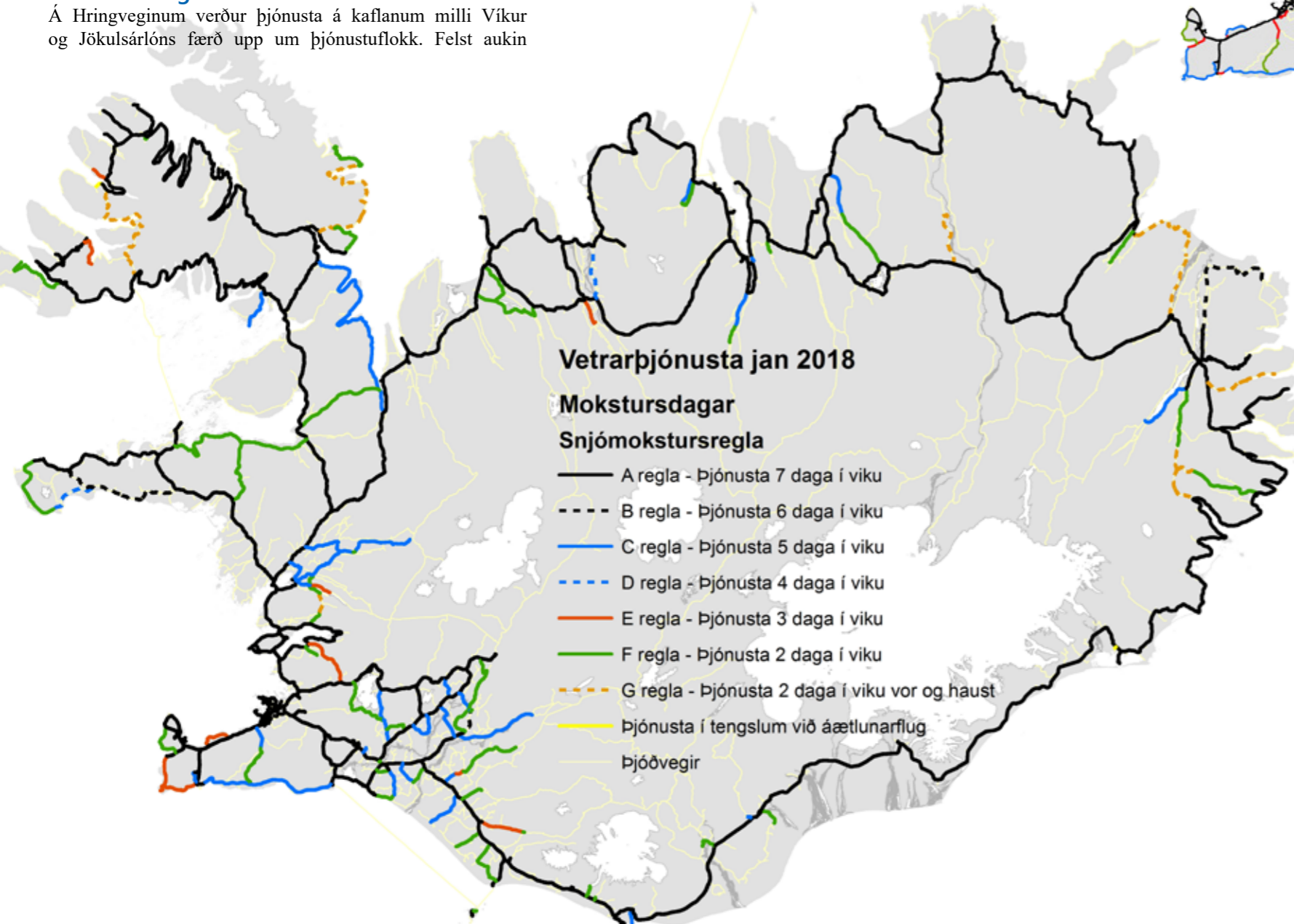
Í hálfu er miðað við að vegurinn sé aðeins hálkuvarnir á varasömum stöðum. Í flughálfu, eða þegar hætta er á að slík hálfu geti myndast, er gert ráð fyrir að hálfuverja allan veginn.

Þjónustuflokkur 3 og 4

Í hálfu er miðað við að vegur sé aðeins hálkuvarnir á mjög varasömum stöðum. Í flughálfu, eða þegar hætta er á að slík hálfu geti myndast, er gert ráð fyrir að hálfuverja á öllum varasömum stöðum.

Breyting á þjónustu

Þessi aukning á þjónustu var ákveðin með skömmum fyrirvara og það getur tekið tíma að koma henni í framkvæmd. Semja þarf við nokkra verktaka og þeir þurfa að breyta sínu skipulagi. Gert er ráð fyrir að tæki og búnaður sé til staðar.

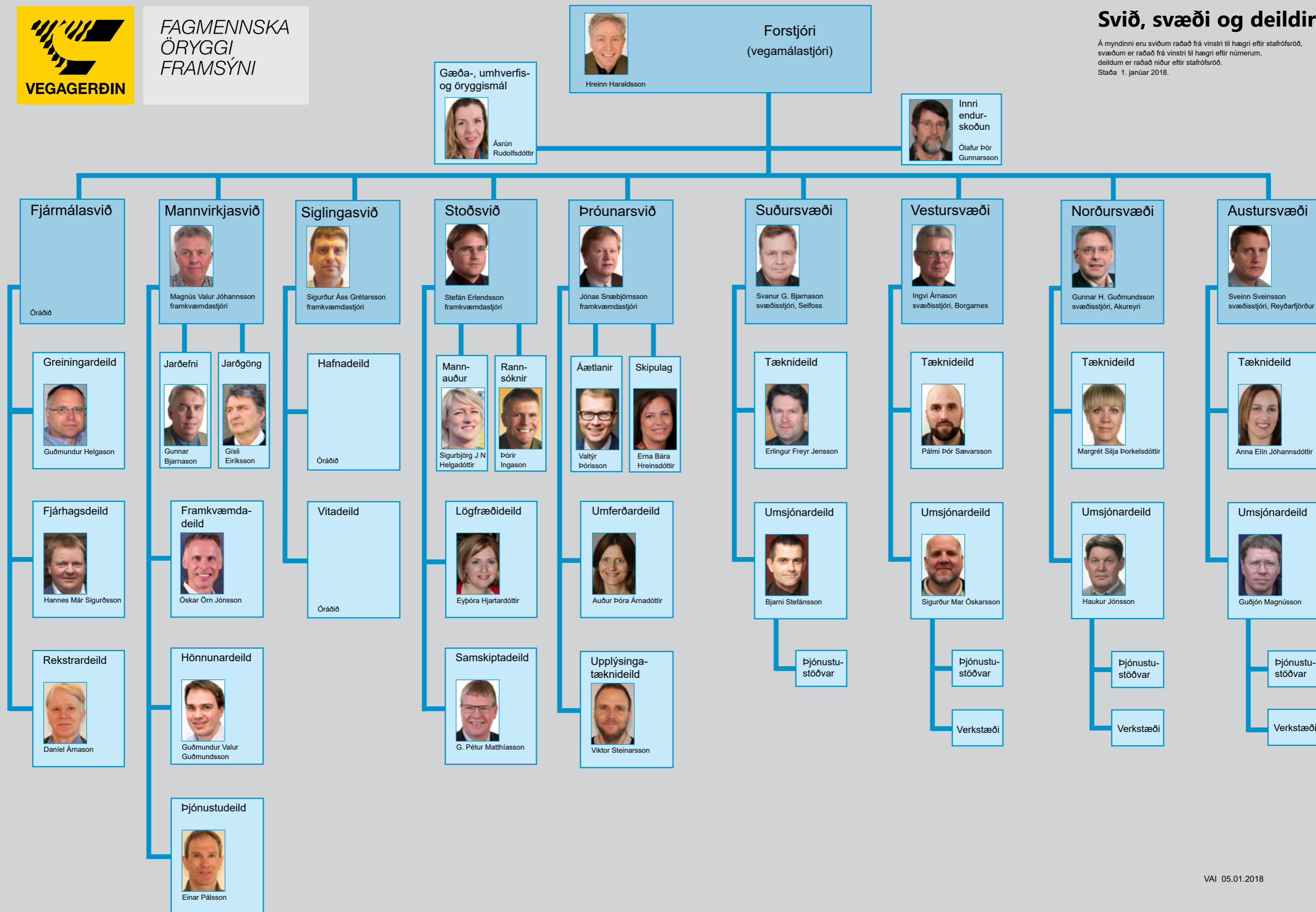




FAGMENNASKA
ÖRYGGI
FRAMSÝNI

Svið, svæði og deildir

Á myndinni eru sviðum raðað frá vinstri til hægri eftir stafrósröð, svæðum er raðað frá vinstri til hægri eftir númerum, deildum er raðað niður eftir stafrósröð.
Staða 1. janúar 2018.





Gamli Þverárþærinn 1962. Frá vinstri talið: Jónas Snorrason (1891-1973) bóndi og hreppstjóri á Þverá, Jón J. Víðis (1894-1975) mælingamaður hjá Vegagerð ríkisins, Már Viðar Mátsson (1949-) aðstoðarmaður við mælingar. Myndina tók Jakob Hálfðanarson (1942-) en hún er handlituð af JJV. Skönnuð myndaskrá er lítillaga hreinsuð í PhotoShop fyrir þessa birtingu.

Aðstoðarmaður við mælingar 1962 og gamlar myndir

Gamla myndin á síðunni hér til hægri hefur verið birt í þessu blaði að minnsta kosti tvisvar áður. Í fyrsta sinn í blaði nr. 240 sem var 31. tbl. ársins 2000. Þar fylgdi hún kynningu á framkvæmdinni þegar þessi vegur var endurbyggður. Í annað sinn var myndin birt í blaði nr. 600 sem var 3. tbl. 2013. Í safni Jóns J. Víðis er myndin merkt *Hvalnesskriður* en nú eru allar skriðurnar á þessu svæði oft kallaðar Kambanesskriður einu nafni. Eftir að myndin var birt 2013 sendi Már Viðar Mátsson okkur tölvupósta með eftirfarandi frásögn:

Ég var með Jóni Víðis í Hvalnesskriðum 1962 (mitt fyrsta sumar). Jón var beðinn um að fara austur vegna þess að það vantaði verkfræðing þar. (Gott ef umdæmisverkfræðingurinn fór ekki í leyfi). Þetta tók fimm vikur alls.

Jón Víðis stendur líklega skriðumegin við rússann (R 2976). Hinum megin stend ég, sýnist mér, þá 12 ára. Jakob Hálfðanarson hefur þá haldið á myndavélinni, sem hann gerði iðulega og tókst það oft vel. Fremri rússinn er jeppi Egils Jónssonar vegaverkstjóra, sem oft fylgdi okkur eftir um umdæmið.

Af gefnu tilefni fór ég að glugga í dagbók frá 1962, sem ég hef ekki opnað í áratugi. Þar segir 11. júlí:

„Svo nokkuð eftir hádegis lögðum við af stað til Búðareyrar. Við förum leiðina um skriðurnar, Færvallaskriðu, Hvalnesskriðu og Kambaskriðu. Ólí danskí var að breikka veginn þar. Borðuðum kvöldmat

hjá Sigurjóni verkstjóra. Við komum til Búðareyrar kl. 10. Ég þvoði mér. Svo drukkum við kókó sem Jón bjó til.“

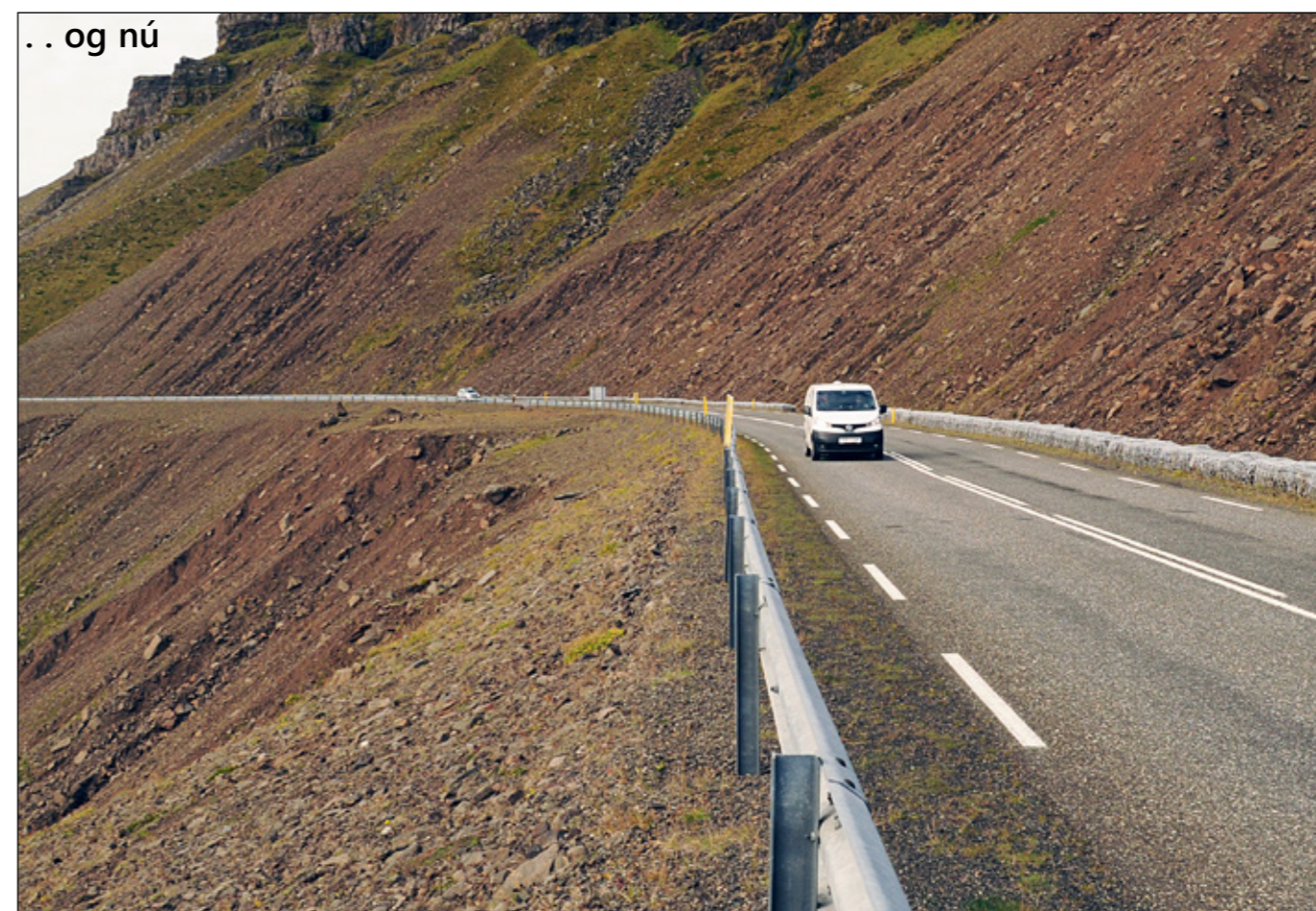
Við ókum 10.000 km þessar 5 vikur. Meðal annars förum við nánast daglega um nýjan veg um Fagradal, alltaf á 90 km hraða, enda um margt að hugsa. Ég man að kílómetramælir rússans fór í 100.000 km á miðjum Fagradal. Við Jakob förum út, stigum uppá framstuðara jeppans og hrópuðum ferfald húrra fyrir honum. Rússinn var góður ferðabíll og ég man ekki eftir því að hann bilaði í þessari ferð. Mest allan tímann gistum við í nýju áhaldahúsi á Reyðarfirði, en varðandi máltíðir gildi meiri óreiða. Við förum lengst til Hornafjarðar. Annars þykir mér gegna furðu hversu lélegur vegurinn er á myndinni.

Á heimleið komum við við á Húsavík og notuðum tækifærið og förum að Öskju, sem hafði gosið stuttu áður. Mágur Jóns Víðis, Jóhann Skaptason sýslumaður, var með í för. Þá komum við einnig við á Þverá í Laxárdal (þar fæddist Jón Víðis), en þá tók Jakob fræga mynd af okkur Jóni, ásamt Jónasi Snorrasyni, framan við gamla Þverárþæinn.

Árið 1995 skrifaði Már Viðar langan þátt um Jón Víðis frænda sinn og var hann birtur það ár með fjölmörgum myndum í blaðinu *Vegamál* (1. tbl. 1995).



Þá . . .



. . . og nú

Hvalnesskriður við Kambanes milli Breiðdalsvíkur og Stöðvarfjarðar. Eldri myndin er úr safni Jóns J. Víðis, tekin þegar bílvegurinn var ruddur 1962. Hann var svo endurbyggður 2001-2002. Yngri myndin var tekin 12. september 2017.

Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. Það eru auglýsingar útboða á Útboðsvefur.is sem gefa endanlegar upplýsingar. Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdaedeildar. Rault númer = nýtt á lista

| Fyrirhuguð útboð | Auglýst: | Opnað: |
|---|--------------------|----------|
| | dagur, mánuður, ár | |
| 18-001 Yfirlagnir á Suðursvæði 2018, klæðing | 2018 | |
| 18-002 Yfirlagnir á Vestursvæði 2018, klæðing | 2018 | |
| 18-003 Yfirlagnir á Norðursvæði 2018, klæðing | 2018 | |
| 18-004 Yfirlagnir á Austursvæði 2018, klæðing | 2018 | |
| 18-005 Hjólfarafyllingar og axlarviðgerðir, Suðursvæði og Austursvæði 2018 | 2018 | |
| 18-006 Hjólfarafyllingar og axlarviðgerðir, Vestursvæði og Norðursvæði 2018 | 2018 | |
| 18-007 Yfirlagnir á Suðursvæði 2018, malbik | 2018 | |
| 18-008 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2018, malbik | 2018 | |
| 18-009 Yfirlagnir á Norðursvæði og Austursvæði 2018, malbik | 2018 | |
| 18-010 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2018, repave-fræsun og malbik | 2018 | |
| 18-011 Efnisvinnsla á Suðursvæði 2018 | 2018 | |
| 18-012 Efnisvinnsla á Vestursvæði 2018 | 2018 | |
| 18-013 Efnisvinnsla á Norðursvæði 2018 | 2018 | |
| 18-014 Efnisvinnsla á Austursvæði 2018 | 2018 | |
| 18-015 Efniskaup steinefna, allt landið 2018 | 2018 | |
| 16-088 Langavatnsvegur (553), Hringvegur - Þjónustuhús lóðu | 2018 | |
| 16-022 Endurbætur á Þingvallavegi (36) | 2018 | |
| Auglýst útboð | Auglýst: | Opnað: |
| 17-081 Ísafjörður - viðlegustöpull við Mávagarð | 02.01.18 | 17.01.18 |
| 17-075 Hreinsun þjóðvega í Reykjavík 2018-2021 | 11.12.17 | 16.01.18 |

Niðurstöður útboða

| Niðurrekstrarstaurar fyrir brýr á Hófsá og Mjólka í Arnarfirði ¹⁷⁻⁰⁸² | | | | |
|--|---|--------------|--------------|------------------|
| Tilboð opnuð 9. janúar. Framleiðsla og flutningur á steiptum niðurrekstrarstaurum undir brýr á Hófsá og Mjólka í Arnarfirði. | | | | |
| Helstu magnbólur eru: | | | | |
| | Framleiðsla niðurrekstrarstaura | 544 m | | |
| | Flutningur niðurrekstrarstaura | 104 tonn | | |
| Verklok eru fyrir 15. maí 2017. | | | | |
| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
| 5 | Ístak hf., Mosfellsbæ* | 13.196.248 | 120,5 | 5.972 |
| 4 | Einingaverksmiðjan ehf., Reykjavík | 11.747.680 | 107,3 | 4.524 |
| 3 | BM Vallá ehf., Reykjavík | 11.456.672 | 104,6 | 4.233 |
| --- | Áætlaður verktakakostnaður | 10.948.301 | 100,0 | 3.724 |
| 2 | Esju-einingar ehf., Reykjavík | 10.512.000 | 96,0 | 3.288 |
| 1 | Loforka í Borgarnesi | 7.223.968 | 66,0 | 0 |

* Ístak hf. skilaði einnig inn frávikstilboði.

| Útboð á samningaborði | Auglýst: | Opnað: |
|---|----------|----------|
| 17-076 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2018-2019, malbik, ráðgjöf og eftirlit - verðfyrirspurn | 11.12.17 | 19.12.17 |
| 17-082 Niðurrekstrarstaurar fyrir brýr á Hófsá og Mjólka í Arnarfirði | 18.12.17 | 09.01.18 |
| Samningum lokið | Opnað: | Samið: |
| 17-061 Vaðlaheiðargöng, stjórnkerfi <i>Rafmenn ehf., kt. 411297-2419</i> | 26.09.17 | 21.12.17 |
| 17-062 Kjósarskarðsvegur (48), Vindás - Fremri Háls <i>Vörubifreiðastjórnfélagið Mjólnir, kt. 470269-2869</i> | 26.09.17 | 16.10.17 |
| 17-069 Þorlákshöfn, dýpkun innsiglingar <i>Björgun ehf., kt. 460169-7399</i> | 24.10.17 | 07.11.17 |
| 17-066 Dalvíkurhöfn, Hafskipabryggja, stálþilsrekstur 2017 <i>Árni Helgason ehf. kt. 670990-1769</i> | 31.10.17 | 14.11.17 |
| 17-065 Rífshöfn - Norðurkantur þekja og lagnir <i>P.G. Þorkelsson verktaki ehf., kt. 520199-2419</i> | 17.10.17 | 07.12.17 |
| 17-064 Grímseyjarferja 2018-2021 <i>Samskip hf., kt. 440986-1539</i> | 03.10.17 | 15.11.17 |
| 17-063 Hríseyjarferja 2018-2021 <i>Andey ehf., kt. 690216-1080</i> | 03.10.17 | 14.11.17 |
| Öllum tilboðum hafnað | Auglýst: | Opnað: |
| 17-010 Ísafjörður, Mávagarður - viðlegustöpull | 16.01.17 | 31.01.17 |
| 17-044 Skaftártunguvegur (208) um Eldvatn | 02.10.17 | 31.10.17 |

| Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2018-2019, malbik, ráðgjöf og eftirlit - verðfyrirspurn ¹⁷⁻⁰⁷⁶ | | | | |
|--|---|--------------|--------------|------------------|
| Tilboð opnuð 19. desember 2017. Ráðgjöf og eftirlit með malbiksyfirlögnum á Suðursvæði og Vestursvæði árin 2018 og 2019. | | | | |
| Helstu magnbólur: | | | | |
| | Framkvæmdaskýrsla og skilgrein . . . | 1 HT | | |
| | Vinna við framkvæmdaefirlit á ári . . . | 450 klst. | | |
| Gildistími samnings er til 15. nóvember 2019. Heimilt er að framlengja samning um tvö ár með samþykki beggja aðila. | | | | |
| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
| 4 | VSÓ Ráðgjöf, Reykjavík | 9.615.000 | 115,8 | 1.785 |
| 3 | Verkís hf., Reykjavík | 9.100.000 | 109,6 | 1.270 |
| --- | Áætlaður verktakakostnaður | 8.300.000 | 100,0 | 470 |
| 2 | Efla Verkfræðistofa, Reykjavík | 8.255.092 | 99,5 | 425 |
| 1 | Hnit Verkfræðistofa, Reykjavík | 7.830.240 | 94,3 | 0 |