



Framkvæmda- fréttir 1. tbl. /20



Vaka meðan aðrir sofa

Starfsmenn vaktstöðva Vegagerðarinnar vakta vegakerfið allan sólarhringinn

Áður birt á www.vegagerdin.is 21.01.2020

Starfsmenn vaktstöðva Vegagerðarinnar eru á vakt allan sólarhringinn. Þeir fylgjast með færð og veðri, sjá til þess að ræsa út bíla til að moka og háлкуverja og meta hvenær þarf að loka vegum. Einnig fylgjast þeir grannt með aðstæðum í jarðgöngum og bregðast við ef eitthvað bjátar á.

Mikið mæddi á vaktstöðvum Vegagerðarinnar þegar óveður gekk yfir landið í byrjun desember síðastliðnum. Hér verður farið yfir hvernig undirbúningur og starf starfsmanna vaktstöðvanna fór fram fyrir og meðan á óveðrinu stóð en það endurspeglar starf vaktstöðvarinnar í þeirri óveðurstíð sem hefur verið undanfarið. Aftar í greininni er farið yfir hvernig starfsemi vaktstöðva Vegagerðarinnar er háttað.

Óveður í aðsigi

„Veðrið kom ekki á óvart enda búið að spá því með nokkrum fyrirvara,“ segir Hulda Rós Bjarnadóttir sérfræðingur á vaktstöð suður. Einar Sveinbjörnsson, veðurfræðingur Vegagerðarinnar heldur vikulega fundi með vaktstöð og fer þá yfir það sem er í vændum. „Ljóst var að lægðin sem spáð var yrði óvenjuleg, vindatölur háar og náðu yfir bróðurpart landsins. Hitastigið var rétt við frostmark en afar erfiðar aðstæður geta orðið þegar frost og þýða mætast og ekki er hægt að sinna vegum vegna veðurofsa. Þá bráðnar snjór að hluta og verður að miklum ísmassa sem vindurinn þjappar enn meir.“

Vaktstjórar voru á tánum að morgni 9. desember. Skoðuðu vel spár frá Veðurstofu Íslands og útbjuggu lokunarskipulag fyrir alla vegi sem eru í þjónustu Vegagerðarinnar. „Ekki er gripið til lokana fyrr en nauðsyn krefur og með það í huga að enginn verði innlyksa þegar óveðrið skellur á. Yfirmenn fara yfir lokunarskipulagið sem er síðan sent til umferðarþjónustu Vegagerðarinnar en hún birtir upplýsingar um færð á Twitter og heimsíðu Vegagerðarinnar,“ lýsir Hulda.

Eftir þetta var farið í að skipuleggja hreinsun og að háлкуverja vegi sem eru í þjónustu Vegagerðarinnar. Einnig var hreinsað úr vegköntum til að draga úr líkum á að færð spilltist. Skoðað var hvaða vegi væri mögulega hægt að hafa opna lengur með aukinni þjónustu, svo sem leiðir til norðurs og suðurs úr borginni. „Mesta vinnan fer í að sinna Reykjanesbraut, Kjalarnesi, Hellisheiði, Þrengslum og Suðurstrandarvegi.“

Til að fyrirbyggja að erlendir vegfarendur lokuðust inni á Þingvöllum, var ákveðið í samráði við lögreglu að loka Mosfellsheiði og Lyngdalsheiði strax á mánudagsmorgun. Þeir vegir eru hluti af Gullna hringnum og því margir ferðamenn þar á ferð.

Bilstjórar á þjónustubílum Vegagerðarinnar hafa eftirlit með færð og eru í reglulegu sambandi við vaktstöð og segja til um hvort og hvenær þarf að loka vegum. „Vaktstöðin sendir ▶

Útboðsvefur.is - Opinber útboð

Vegagerðin auglýsir útboð sín á vefsíðunum Útboðsvefur.is og vegagerdin.is en ekki í þessu blaði. Verktakar eru minntir á að fylgjast vel með auglýsingum.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 1. tbl. 28. árg. nr. 701 31. jan. 2020

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.



Vaktstöð suður í Borgartúni 7. Til vinstri Hulda Rós Bjarnadóttir, viðmælandi Sólveigar Gísladóttur við þessa samantekt um vaktstöðvarnar.

► síðan út pósti á björgunarsveitir í tíma svo þær séu mættar við lokunarhlíð þegar verður ófært,“ segir Hulda en í þetta sinn var hægt að halda Reykjanesbrautinni opinni þar sem hún náði að þorna áður en veðrið skall á af hörku. „Reynt er að halda Reykjanesbrautinni opinni í lengstu lög meðal annars vegna þess að mikinn mannafla þarf til að loka henni.“

Óveður skellur á

Helstu verkefni vaktstjóra meðan á óveðrinu stóð voru að fylgjast með færðinni, uppfæra lokunartíma, fylgja mokstursbílum eftir, gefa þeim fyrirmæli og koma öllum upplýsingum til umferðarþjónustu Vegagerðarinnar á Ísafirði. Einnig sækja almannavarnarfundi á Veðurstofunni. „Þegar svona stendur á hringir síminn á vaktstöðinni viðstöðulaust, mikil samskipti eru í gangi á almannavarnarrásum tetra kerfisins og einnig hefðbundnum þjónusturásum Vegagerðarinnar,“ lýsir Hulda og áreitið er því mikið.

Þrír voru á dagvakt í stað tveggja á vaktstöð suður en á vaktstöð norður náðist að halda venjulegri mönnum. Tveir voru á næturvakt fyrir sunnan en lokað er á vaktstöðinni á Ísafirði frá 22 til 5:30 að morgni. „Um nóttina var minna um að vera enda allir vegir lokaðir. Hins vegar þurfti að svara í neyðarsímann, undirbúa lokunarpósta til björgunarsveita og

starfsmanna Vegagerðarinnar, svara símtölum frá almanna-vörnum varðandi færð og möguleika á að koma björgum til innilokaðra landshluta. Svo þurfti að sinna hefðbundinni skipulagningu hálkuvana og snjóhreinsana á höfuðborgarsvæðinu þar sem veðrið var einnig slæmt.“

Mikið álag er á starfsmönnum vaktstöðva í törn sem þessari og andlega þreytan ekki síðri en sú líkamlega enda verkefnið mörg og ábyrgðin mikil. „Maður leggur allt sitt í verkefnið þegar svona stendur á og það sama á við um aðra viðbragðsaðila á borð við lögreglu, björgunarsveitir, umferðarþjónustu (sími 1777), starfsmenn þjónustustöðva, verktaka Vegagerðarinnar, Rarik og Almannavarnir. Þetta er erfitt en við látum það ganga upp.“

Vaktstöðvar suður og norður

Vaktstöðvar eiga sér nokkuð langa forsögu hjá Vegagerðinni en árið 2011 jókst umfang vöktunar verulega þegar Vegagerðin tók við þjóðvegum á stórhöfuðborgarsvæðinu. Þann vetur var vaktstöð suður formlega stofnuð og sinnti hún fimm þjónustustöðvum Vegagerðarinnar, í Hafnarfirði, Selfossi, Vík, Borgarnesi og Ólafsvík. Í dag sinnir hún þremur þjónustustöðvum, í Hafnarfirði, Selfossi og Borgarnesi.

Tvær aðrar vaktstöðvar voru reknar frá 2009, önnur á

Ísafirði og hin á Reyðarfirði. Sú síðarnefnda var lögð niður 2011 og vaktstöðin á Ísafirði varð formlega vaktstöð norður sem sinnir 15 þjónustustöðvum á landinu.

Í dag er vaktstöð suður starfrækt í höfuðstöðvum Vegagerðarinnar í Borgartúni 7 en þangað flutti hún í lok árs 2015 frá þjónustustöðinni við Hringhelli í Hafnarfirði. Umfang þjónustunnar jókst á þeim tíma þegar bættust við þjóðvegir á höfuðborgarsvæðinu og þjónusta jókst í þjónustuflokki 1, en þá er gert ráð fyrir þjónustu alla daga, allan sólarhringinn. Einnig stórkjóst umferð um helstu vegi á Suðurlandi sem jók álag og fjölgði verkefnum vaktstöðvarinnar.

Níu manns starfa á vöktum á vaktstöð suður. Árið 2019 hófust þar vaktir allan sólarhringinn allt árið þegar eftirlit með Hvalfjarðargöngum bættist við verkefni stöðvarinnar. Starfsmenn svara í neyðarsíma Vegagerðarinnar á nóttunni þegar umferðarþjónusta Vegagerðarinnar er lokað, en hjá umferðarþjónustunni eru veittar upplýsingar um færð og veður í síma 1777. Á nóttunni sinna starfsmenn vaktstöðvarinnar einnig vöktun allra jarðganga landsins meðan vaktstöð norður er lokað.

Sex manns auk yfirmanns starfa á vaktstöð norður ásamt einum aðstoðarmanni á veturna. Tveir eru á vakt í einu, annar fylgist með NV svæði og hinn NA svæði. Þriðji vaktmaðurinn kemur inn á álagstímum á morgnana. Í vaktstöð norður eru vöktuð öll jarðgöng sem eru í umsjón Vegagerðarinnar fyrir utan Hvalfjarðargöng. Starfsmenn vaktstöðvar suður taka við vöktun þessara ganga á nóttunni.

Helstu verkefni

Helstu verkefni vaktstöðvanna snúa að vöktun á vega-ástandi, skráningu á færð þjóðvega, hvenær er þörf á hálkuvörnum, stýringu aðgerða og miðlun upplýsinga meðal annars til lögreglu, björgunarsveita, verktaka í mokstri, umferðarþjónustu, þjónustustöðva Vegagerðarinnar og almannavarna.

Upplýsingar koma úr vefmyndavélum Vegagerðarinnar, frá Veðurstofu Íslands og úr samtölum við starfsmenn Vegagerðarinnar sem sinna eftirliti og skila inn færðarskráningu sem unnið er úr.

Starfsmenn fylgjast afar vel með veðri en hjá Vegagerðinni starfar veðurfræðingur sem er í góðum tengslum við þá sem eru á vakt. Einnig vinna starfsmenn mikið með gögn frá Veðurstofu Íslands.

Þegar von er á hálfu og tekin er ákvörðun um að hálkuverja fer af stað ákveðið ferli í gegnum boðunarkerfi sem vaktstöðin notar. Þegar kalla þarf út bíl til að hálkuverja eru send boð í boðunarkerfi á viðkomandi verktaka með staðsetningu og verklýsingu. Verktakinn fær þá SMS, svarar og fer strax af stað. Með vefkerfinu SiteWatch er hægt að fylgjast með stöðu og staðsetningu tækja og fá lykiltölur um saltmagn, dreifibreidd og kílómetrafjölda.

Lokanir eru ákvarðaðar út frá veðurspá. Yfirleitt eru slíkar lokanir ákveðnar með nokkrum fyrirvara, eða sett á óvissustig um að það geti komið til lokana á vegum. Ekki er tekið létt á slíkum ákvörðunum en aldrei er lokað af ástæðulausu heldur alltaf með öryggi vegfarandans í huga. Það getur haft afdrifaríkar afleiðingar að loka of seint. Einn fastur bíll sem síðan skelfur í kaf getur myndað stóran skafl sem veldur því að vegurinn verður ófær. Þá þarf að nota stórvirkar vinnuvélar til að moka í stað hefðbundinna mokstursbíla sem tekur mun lengri tíma en annars væri.

Vöktun Hvalfjarðarganga

Erfiðustu ákvarðanir sem starfsmenn vaktstöðvanna þurfa að taka er að loka vegum og göngum, ekki síst Hvalfjarðargöngum sem mikil umferð er í gegnum. Til gamans má geta að samanlögð umferð um öll jarðgöng á landinu eru nálægt því að jafnast á við umferð í gegnum Hvalfjarðargöng einum og sér.

Mikil vinna felst í vöktun Hvalfjarðarganga. Fylgjast þarf með mengun og loka göngunum vegna bilaðra bíla eða slysa. Íðulega vara lokanir vegna bilaðra bíla í um 10 til 25 mínútur en geta varað í allt að 2 klst. ef stór ökutæki festast í göngunum. Einnig er göngunum lokað ef neyðarflutningur frá sjúkrahúsinu á Akranesi þarf greiða leið í gegnum göngin. ■

Höfundur: Sólveig Gísladóttir



Lokun á Þingvallavegi í Mosfellsdal.



Ljósaskilti við Hvalfjarðargöng greina frá lokun ganganna. Í þessu tilviki vegna þrifa ganganna að nóttu til.

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni 7 rannsóknarskýrslna. Finna má allar skýrslur á www.vegagerdin.is undir *Upplýsingar / Rannsóknaskýrslur*.

Erlendir ferðamenn og hringvegurinn 2010-2018

Rögvaldur Guðmundsson, Rannsóknir og ráðgjöf ferðapjónustunnar ehf., ágúst 2019

Rannsóknasjóður Vegagerðarinnar hefur styrkt nokkrar samantektir kannana sem gerðar hafa verið meðal erlendra ferðamanna. Meðal þeirra er könnunin „Dear visitor“ meðal erlendra brottfarargesta á fríhafnarvæði Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, allt frá árinu 1996. Í þessari skýrslu eru auk annars tekin saman gögn fyrir árin 2010 til 2018. Meðal þess sem fram kemur er eftirfarandi, en sumt af því hefur komið fram áður í fyrri skýrslum.

Ferðamönnum utan sumartíma hefur fjölgað meira en sumargestum í júní, júlí og ágúst, sem þýðir betri nýtingu fjárfestingar í greininni. Árin 2015 til 2018 er stöðug aukning á ferðamönnum frá Norður Ameríku, en lítilleg fækkun frá öðrum svæðum, einkum milli árana 2017 og 2018. Farþegum í hópferðum hefur fækkað hlutfallslega frá árinu 1996, þegar þeir voru um helmingur ferðamanna, en hafa verið ríflega 10% undanfarin ár. Að sama skapi hefur hlutfall ferða á eigin vegum aukist og af því hefur leitt aukning á akstri bílaleigubíla. Árið 2018 notuðu hlutfallslega fleiri hópferðabíla að vetri (46%) en sumri (27%).

Fram kemur að hlutfall þeirra ferðamanna sem nota bílaleigubíla hefur aukist frá árinu 2010, þegar það var um 37% til 2018 þegar það er orðið um 60%. Samkvæmt tölum notuðu 7,2 sinnum fleiri ferðamenn bílaleigubíla árið 2018 (1,3 milljónir) miðað við 2010 (180 þúsund). Yfir helstu vetrarmánuðina (nóvember til febrúar) er aukningin enn meiri þar sem 253 þúsund nýta sér bílaleigubíla 2018 á móti 17 þúsund 2010 (15 föld fjölgun). Aukning akstursvegalengdar er úr 100 milljón kílómetra árið 2010 í 660 milljón kílómetra 2018.

Í „Dear visitor“ könnuninni voru sérstakar spurningar um hringveginn, frá júní 2018. Samkvæmt svörum vissu yfir 60% allra af hringveginum áður en þeir komu og yfir þrjú fjórðu af þeim sem leigðu bílaleigubíl. Árið 2018 fóru 32% sumarferðamanna allan hringinn og 16% utan sumars (sept.-des.) og ferðamenn á bílaleigubílum voru fjórfalt líklegri til að fara allan hringinn. Þegar þetta er borið saman við fyrri ár, kemur í ljós að hlutfall sumargesta sem fer hringinn hefur lækkað frá árinu 2010, en hlutfall þeirra sem fara hringinn utan sumartíma hefur hækkað verulega.

Þeir sem fóru hringinn gáfu honum einkunn og á skalanum 1-10 var hún 8,2 frá sumarferðamönnum, en 8,8 frá þeim sem fóru utan sumartíma. Ferðamenn frá Asíu eru ekki eins ánægðir og gefa lægri einkunn (7,5).

Í skýrslunni er greint frá athugun á umferð á tíu stöðum á við hringveginn. Áætlað er að akstur útlendinga í bílaleigubílum hafi margfaldast á öllum stöðunum. Sumardagsumferð milli 4 og 6 faldast en vetrardagsumferð mun meira eða á bilinu 13 (í Hrutafirði) til 44 faldast (við Lómagnúp). Hlutfall erlendra ökumanna af ársdagsumferð 2018 er áætlað hæst við Lómagnúp (76%) og lægst á Sand-skeiði (13%).

Áhrif sjálfvirkni í bílum á umferðarrým

Mannvit, ágúst 2019

Markmið þessa verkefnis var að skoða nýlegar rannsóknir á sjálfvirknitækni í bílum, til að reyna að meta hvaða áhrif tilkoma sjálfvirkni í bílum mun hafa á afkastagetu stofnvega höfuðborgarsvæðisins. Af því sem fram kemur hér á eftir er hins vegar afar erfitt að segja fyrir um það vegna mikillar óvissu um ýmsa þætti. Upplýsingar um ýmis atriði sem hafa áhrif eru hins vegar settar fram í skýrslunni.

Meðal þess sem fram kemur er að varðandi ferðamynstur gætu sumir þættir aukið ekna kílómetra, s.s. akstur þeirra sem ekki mega eða getið ekið bíl í dag og að bílar aki tómir eftir að hafa skilið við farþega. Aðrir þættir gætu hins vegar fækkað eignum kílómetrum, s.s. aukin þægindi deiliblegjaþjónustu, ódýrari sjálfkeyrandi almenningssamgöngur og þétting byggðar sem afleiðing af fækkun bílastæða. Vitnað er í eina spá þar sem gerir ráð fyrir að hraði innleiðingar sjálfkeyrandi bíla muni hafa mikil áhrif á breytingu umferðarrýmdar. Meðan sjálfvirknin er dýr valkostur í bíla og umferðin er blanda af sjálfakandi og hefðbundnum bílum mun umferðarrým væntanlega minnka. Það verður ekki fyrr en búnaðurinn er orðinn staðlaður í flestum nýjum bílum að umferðarrým fer að aukast aftur (spáin gerir ráð fyrir að það gæti gerst á 5 til 20 árum). Hins vegar er ekki talið líklegt að umferðin verði tafalaus (free flow) fyrr en bílar sem ekki eru sjálfakandi verða bannaðir í umferðinni (spáin gerir ráð fyrir að það gæti gerst á 20 til 50 árum).

Önnur atriði varðandi sjálf-

SAE - stig	Heiti	Stýri, bensingjöf og bremsur	Eftirlit með umhverfi	Yfirtaka aksturs* við erfið skilyrði	Möguleikar og færni kerfisins**
Mannlegur ökumaður fylgist með umhverfinu					
0	Engin sjálfstýring	Ökumaður	Ökumaður	Ökumaður	Ekkert kerfi
1	Aðstoð við ökumann	Ökumaður og tölvukerfi	Ökumaður	Ökumaður	Fært við sumar aðstæður
2	Sjálfstýring að hluta	Tölvukerfi	Ökumaður	Ökumaður	Fært við sumar aðstæður
Tölvukerfi fylgist með umhverfinu					
3	Skilyrt sjálfstýring	Tölvukerfi	Tölvukerfi	Ökumaður	Fært við sumar aðstæður
4	Mikil sjálfstýring	Tölvukerfi	Tölvukerfi	Tölvukerfi	Fært við sumar aðstæður
5	Algjör sjálfstýring	Tölvukerfi	Tölvukerfi	Tölvukerfi	Fullfært við allar aðstæður

* Með akstri er átt við stjórn ökutækisins (stýra, bremsa, innspýting, eftirlit með ökutækinu og veginum) og ákvörðunum við akstur (bregðast við aðstæðum, skipta um akrein, nota stefnuljós og svo framvegis).

** Möguleikar og færni kerfisins varða ákvarðanatöku við flókarni aðstæður (aðrein/frárein á hraðbraut, umferðaröngþveiti, keyrsla á miklum hraða).

Flokkun sjálfkeyrandi tækni samkvæmt SAE-kerfinu.

akandi bíla, sem e.t.v. hafa ekki bein áhrif á afkastagetu gatnakerfis, eru nefndi í skýrslunni. Meðal annars kemur fram að talið er að sjálfvirkni muni fækka slysum sem rekja má til ökumanna. Hins vegar geta orðið „annars konar“ slys, s.s. bilun í hugbúnað, árásir frá tölvuþrjótum og fleira. Varðandi kostnað, kemur fram að sjálfkeyrandi bílar munu þurfa ýmsan aukabúnað og þjónustu umfram hefðbundna, sem bætir umtalsverðum kostnaði við grunnverð og að hluta rekstur bílsins. Ýmsar spár benda þó til lækkunar rekstrarkostnaðar, en nokkur óvissa er um forsendur slíkra reikninga. Flestar spár benda til að sjálfkeyrandi bílar muni hafa minni áhrif á umhverfið en hefðbundnir.

Farið er yfir félagslega þætti varðandi sjálfakandi bíla. Meðal annars er rætt um ábyrgð í slysum og bent á að þar vanti skilgreiningar og löggjöf. Einnig þarf að skerpa á reglum varðandi mikla gagnaöflun sjálfkeyrandi bíla og persónuvernd. Þá er komið inn á alvarlega spurningu um hvaða „ákvörðun“ sjálfakandi bíll tekur ef slysi verður forðað en þó aðeins með öðru slysi. Athyglisvert er að samkvæmt könnunum, sem gerðar hafa verið m.a. í Þýskalandi, Bandaríkjunum og Kína, vantar talsvert upp á að almenningur sé tilbúinn að taka við þessari tækni. Sambærilegar niðurstöður koma út úr könnun sem gerð var í Evrópusambandinu. Þessi atriði munu líklega geta haft áhrif á hraða innleiðingar sjálfakandi bíla.

Tæring stálþilsbryggja á Íslandi – yfirlit um tæringu á íslenskum stálþilsbryggjum, fyrri hluti

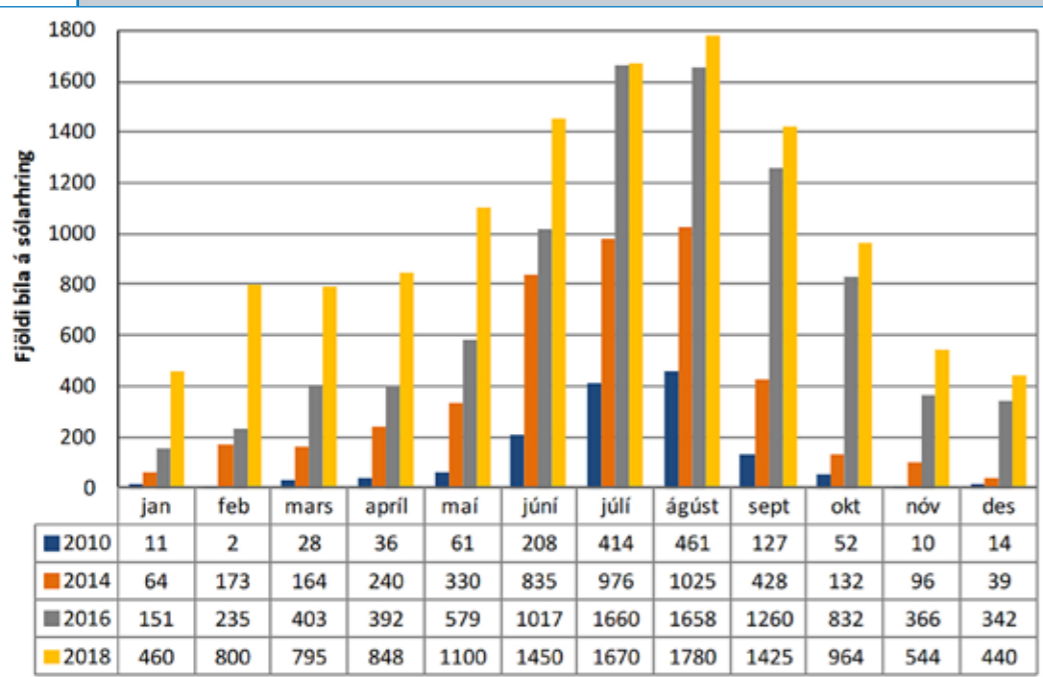
Rob Kamsma og Bjarki Ómarsson, EFLA 2019

Stálþil í íslenskum höfnum eru flest frá árunum 1960 til 1990 eða 30 til 60 ára gömul og þannig komin að eða yfir hönnunarlíftíma. Vandamál vegna tæringa stálþilanna er orðið umtalsvert. Það er því þörf fyrir gott yfirlit, leiðbeiningar til að skipuleggja ástandsskoðun og meta núverandi ástand og að taka saman valmöguleika sem hægt er að grípa til við viðgerðir og endurbætur bryggjana. Það er tilgangur þessa verkefnis.

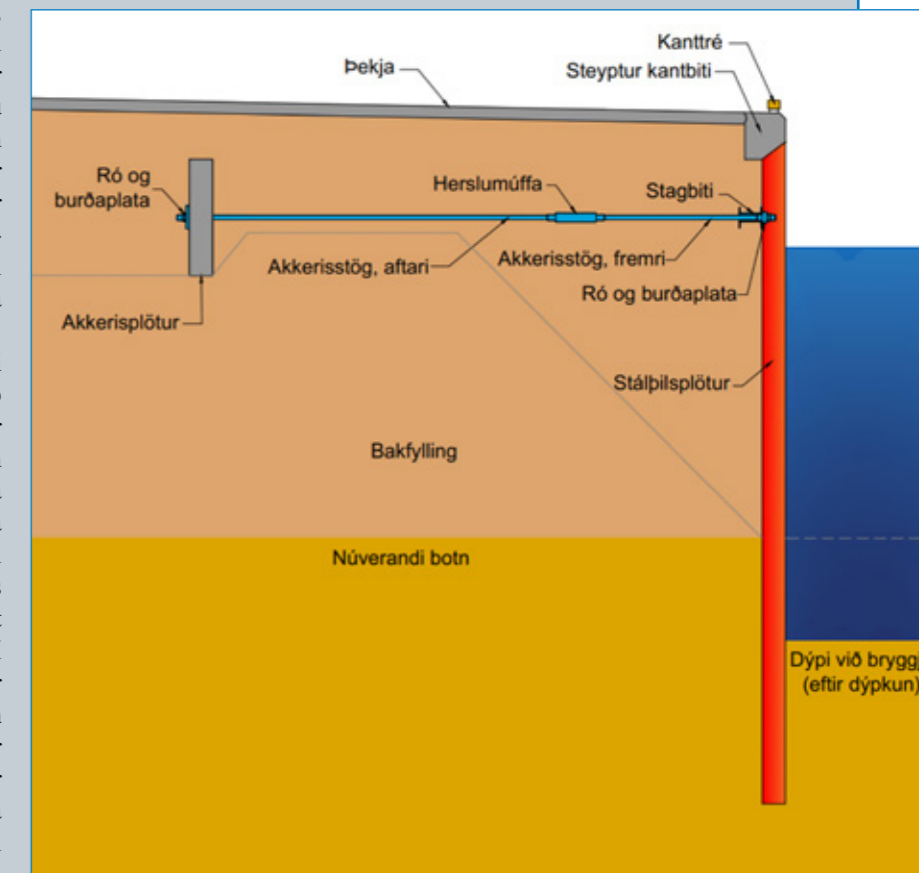
Farið er yfir orsakir tæringa í sjávarumhverfi og fram kemur að tæringaskemmdir eru algengastar við núll stöðu sjávar. Sú tæring er í flestum tilvikum vegna áhrifa örvera (s.k. örverutæring) þó aðrir þættir geta líka komið við sögu. Fram kemur að tæring er misjöfn milli hafna á Íslandi og eru Faxaflooi og Breiðafjörður þeir staðir þar sem meiri tæring á sér stað, en einnig verður töluverðar tæringar vart á Austfjörðum og í Vestmannaeyjahöfn.

Ástand stálþilsbryggja er best að meta með aðstoð kafara sem hreinsar stálþilið, skoðar og mælir þykkt þess á nokkrum stöðum með sérstökum búnaði. Mikilvægt er að skrá allar skemmdir á þilinu en þessar upplýsingar ásamt upplýsingum um efnisþykkt, stálþilstegund og framkvæmdaár gerir kleift að áætla meðaltæringarhraða fyrir tiltekna bryggju.

Í skýrslunni er farið yfir ýmsar leiðir við viðgerðir og forvarnir. Fram kemur að val aðferða þurfi að taka mið af hagkvæmni fyrir viðkomandi mannvirki, jafnvægi milli



Áætluð dagleg umferð erlendra ferðamanna á bílaleigubílum við Lómagnúp eftir mánuðum árin 2010, 2014, 2016 og 2018



Snið af hefðbundinni uppsetningu stálþilsbryggju með akkerisfestingu.

líftíma og mannvirkis, áætlaðs efnistaps vegna tæringar og krafa fyrir áætlaðar tæringavarnir. Einnig þarf að hafa í huga hversu fysilegar lausnir eru til framtíðar með tilliti til viðhalds. Gefinn er upp áætlaður kostnaður við mismunandi aðferðir.

Til eru ýmsar upplýsingar um stálþilsbryggjur á Íslandi og eru þær teknar saman í töflu í viðauka skýrslunnar (bryggjuskra stálþil). Gert er ráð fyrir að verkefnið haldi áfram og þá verði lögð áhersla á frekari gagnaöflun og rannsóknir á núverandi ástandi stálþilsbryggja á Íslandi með þeim aðferðum og leiðbeiningum sem nefndar eru í þessari skýrslu.

Borgarlína og umferðaröryggi

VSÓ ráðgjöf, október 2019

Tilgangur verkefnisins var að varpa ljósi á helstu þætti sem þarf að huga að við skipulagningu og hönnun Borgarlínu, með tilliti til umferðaröryggis. Skýrslunni er þannig ætlað að vera innlegg í upplýsta umræðu um Borgarlínu.

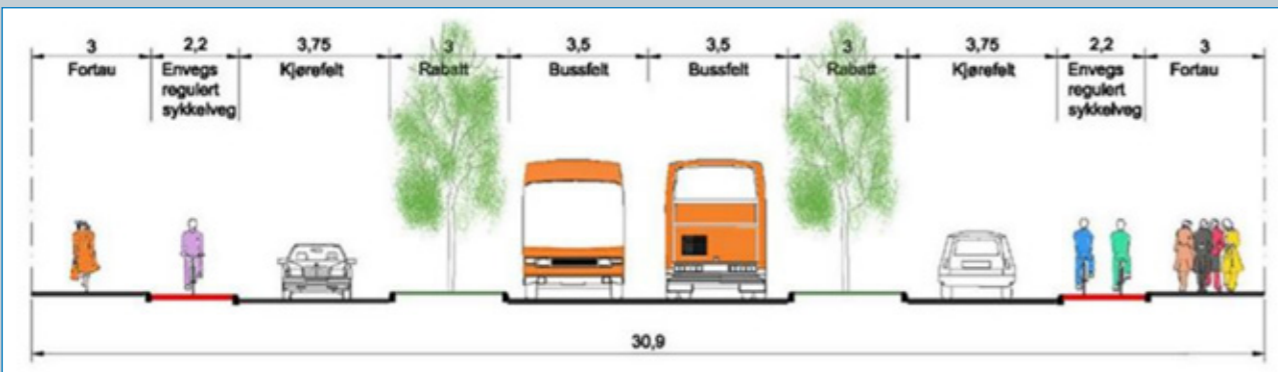
Við skipulagningu Borgarlínu er nú gert ráð fyrir að hún verði svokallað „Bus Rapit Transit“ kerfi (BRT). Í skýrslunni er farið yfir helstu atriði varðandi slíkt kerfi og hvaða lausnir koma til greina. Meðal þess sem fram kemur er

að sú lausn að hafa sérrein sitt hvoru megin á götu er ekki talin viðunandi. Fremur ætti að vera sérrein á miðri götu, eða sérrein öðru megin þar sem vagnar aka í báðar áttir.

Reynsla og rannsóknir sýna almennt að hágæða almenningsamgöngukerfi eins og Borgarlína muni hafa jákvæð áhrif á umferðaröryggi, en í því sambandi skiptir uppbygging innviða megin máli. Því meiri forgang sem kerfum er veittur eykst umferðaröryggið og því mikilvægt að vagnar keyri á sérreinum eins og áður er nefnt og fram kemur að sérreinar á miðri götu sé talin besta lausnin í þessu sambandi.

Í skýrslunni er greint frá ýmsum lausnum og útfærslum hvað varðar þversnið, stoppistöðvar og gatnamót og greint frá mismunandi öryggi við mismunandi útfærslur. Þá er fjallað um gönguþveranir og göngu- og hjólastíga tengt BRT kerfi og öryggisatriði er það varðar, en fram kemur að rúmlega 75% af farþegum kerfisins hjóla eða ganga að stoppistöðvum.

Í niðurstöðukafla skýrslunnar kemur m.a. fram að hérlandis eru íbúar óvanir sérreinum, þar sem umferð er í báðar áttir. Ef sú lausn verður valin er því mikilvægt að setja upp auðlesanlegar merkingar til að fólk átti sig á því. Einnig er nefnt að þar sem BRT kerfi eru ný fyrir Íslendinga, geti það leitt til nýrra og ófyrirsjáanlegra áskorana í umferðaröryggi.



Þversnið sem sýnir æskilega staðsetningu hjólastígs þar sem BRT kerfi er á miðlægri sérrein (Statens Vegvesen, 2019).

Niðurstöður útboða

Suðureyrarhöfn, endurbygging Vesturkants 2019

19-119

Tilboð opnuð 3. desember 2019. Hafnir Ísafjarðarbæjar óskuðu eftir tilboðum í endurbyggingu Vesturkants á Suðureyri.

Helstu magntölur:

Reka niður 36 tvöfaldar stálþilspötur

af gerð AZ14-770 10/10

og ganga frá stagbitum og stögum.

Steypa 18 akkerisplötur.

Steypa um 54,5 m langan kantbita með pollum, kanttré, stigum og þybbum.

Jarðvinnna, fylla upp fyrir innan þil um 620 m³ og ofan á svæði undir þekju.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. júní 2020.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Bryggjuverk ehf., Keflavík	65.571.450	151,8	15.621
1	Ísar ehf., Kópavogi	49.950.000	115,6	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	43.208.800	100,0	-6.741

Hringvegur (1), brú á Brunná

19-089

Tilboð opnuð 26. nóvember 2019. Smíði nýrrar brúar á Brunná í Skaftárhreppi.

Brúin er 24 m löng eftirspennt steipt bitabrú í einu hafi með steiptum endastöplum.

Helstu magntölur vegna brúa eru:

Vegrið	78 m
Gröftur	900 m³
Fylling við steipt mannvirki	840 m²
Móttaflétir	1.038 m²
Steypustyrktarstál	36,1 tonn
Spennit járnalögn	3,8 tonn
Steypa	372 m³
Stálvirki	0,2 tonn

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 31. ágúst 2020.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Húsheild ehf., Skútustaðahreppi	199.054.740	166,3	39.440
2	Istak hf., Mosfellsbæ	173.219.896	144,7	13.605
1	Þingvangur ehf., Reykjavík	159.614.850	133,4	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	119.684.000	100,0	-39.931

Festun burðarlags vega

Þorbjörg Sævarsdóttir og Bergþóra Kristinsdóttir, EFLA, Jón Magnússon, Vegagerðin – október 2019

Allt fá árinu 2015 hefur rannsóknasjóður Vegagerðarinnar styrkt verkefni þar sem styrkingarmöguleikar burðarlags í vegum eru skoðaðir. Áður hafa komið út þrjár áfangaskýrslur undir heitinu „Styrkingarmöguleikar burðarlags í vegum“ (í mars 2016, júní 2017 og mars 2018) og eru þær allar á vef Vegagerðarinnar.

Í þessari lokaskýrslu eru helstu atriði úr fyrri skýrslum tekin saman og er skýrslunni ætlað að vera nokkurs konar leiðbeiningarit vegna festunar burðarlags vega.

Fram kemur að þegar velja á aðferð við styrkingu vega, er mikilvægt að finna hvaða ástæður eru fyrir niðurbroti



Blöndun sements við steinefnið.

Yfirborðsmerkingar: Vegmálun Suðursvæði, Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði 2020-2022 (EES útboð)

19-120

Tilboð opnuð 7. janúar 2010. Yfirborðsmerkingar akbrauta með málningu og tilbúna stakar merkingar árin 2020-2022. Um er að ræða málun á Suðursvæði, Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði Vegagerðarinnar.

Helstu magntölur, miðað við þrjú ár, eru:

Flutningur vinnuflokks	6.000 km
Málaðar miðlínur	6.000.000 m
Málaðar kantlínur	5.700.000 m
Biðskylduþríhyrningar	67,5 m²
Þrengingamerki við einbreiðar brýr	420 m²
Tilbúna áletranir	112,5 m²

Verki skal að fullu lokið 1. september 2022.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
---	Áætlaður verktakakostnaður	183.720.798	100,0	70.816
3	EKC Sverige AB	151.089.500	82,2	38.185
2	Vegamál Vegmerking ehf, Reykjavík	129.199.000	70,3	16.295
1	Vegamálun ehf., Kópavogi	112.904.500	61,5	0

í hverju tilviki. Ekki dugir að styrkja burðarlag ef skemmdir eru vegna frostlyftinga eða hjólfara sem stafa af nagladekkjaumferð svo dæmi séu tekin. Talin eru upp ýmis atriði sem rétt er að skoða í hvert sinn auk prófunaraðferða og útreikninga sem grípa má til. Í töflu eru taldar upp 17 aðferðir til styrkingar fyrir mismunandi aðstæður, sem norska Vegagerðin styðst við.

Fjallað er sérstaklega um styrkingu með sementi og biki úti í vegi (fræsun og festun). Sagt er frá hvernig sementsbundið burðarlag er hannað, þar sem magn sements og heppilegasta rakastig í blöndunni er ákvarðað og fjallað er um framkvæmdina sjálfa. Fram kemur að ýmsar aðferðir hafa verið prófaðar við bikfestun, en helst hefur annað hvort bikþeyta eða froðubik verið notað við fræsun og

Brú yfir Fossvog, hönnunarsamkeppni – forval

19-118

Föstudaginn 20. desember 2019 var liðinn umsóknarfræstur um þátttöku í hönnunarsamkeppni um brú á Fossvog.

Ný brú yfir Fossvog mun bæta samgöngutengingar milli Reykjavíkur og Kópavogs og er hluti af fyrsta áfanga uppbyggingar vegna Borgarlínu milli Hamraborgar og Hlemms. Gert er ráð fyrir brúnni í aðalskipulagi Reykjavíkurborgar og Kópavogsbæjar. Á brúnni verður gert ráð fyrir hjóla- og göngustíg ásamt akreinum fyrir almenningsamgöngur sem tengjast stíga- og gatnakerfi Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar. Ekki er gert ráð fyrir almennri umferð ökutækja um brúna að undanskildum tækjum nauðsynlegum vegna viðhalds, snjóhrensunar og vegna neyðaraksturs.

Allar þátttökuóskir voru rafrænar og voru opnaðar í viðurvist fulltrúa Borgarlínunnar, Kópavogsbæjar og Reykjavíkurborgar. Mjög góð þátttaka var og bærust óskir um þátttöku frá 17 hönnunarteymum. Bæði frá innlendum og erlendum verkfræði- og arkitektastofum. Í flestum teyfum er um að ræða samstarf innlendra og erlendra aðila.

Matsnefnd mun núna fara yfir umsóknirnar og velja 5 teymi til að taka þátt í hönnunarsamkeppninni. Gert er ráð fyrir að niðurstaða liggi fyrir um miðjan janúar og að hönnunarsamkeppnin hefjist í framhaldinu. Þau 5 hönnunarteymi sem verða valin munu fá greitt fyrir sitt framlag í samkeppninni. Að lokinni samkeppni er svo gert ráð fyrir að samið verði við sigurvegara samkeppninnar um fullnaðarhönnun nýrrar brúar yfir Fossvog.

Umækjendur um þátttöku eru eftirtaldir:

- Arkþing Nordic
- Dr. techn. Olav Olsen As
- EFLA hf.
- Ferill verkfræðistofa
- Hamar ehf.
- Hans Tryggvason
- Kanon arkitektar
- Krabbenhøft & Ingólfsson Aps
- Ney & Partners
- Rambøll Danmark A/S
- Strendingur ehf.
- Teiknistofan Tröð
- Úti og inni sf. arkitektar
- Verkís
- Wilkinson Eyre Architects
- VSÖ Verkfræðistofa
- VSÓ ráðgjöf ehf.

festun í vegi. Sagt er frá því hvernig hanna á bikfest burðarlög hvað varðar ákvörðun á bikmagni og fjallað er um framkvæmd bikfestunar í vegi.

Í samantektarkafli skýrslunnar er m.a. bent á að nauðsynlegt sé að auka notkun staðbundinna efna og endurvinnslu núverandi efna í vegagerð til dæmis með einhvers konar styrkingu. Það mun draga úr kostnaði án þessa að draga úr kröfum um frammistöðu.

Öryggi fjöldans og slys á gangandi og hjólandi vegfarendum - samband milli fjölda vegfarenda og fjölda slysa

Höskuldur Kröyer, Trafíkon ab, 2019

Í rannsóknverkefninu sem skýrslan fjallar um er varpað fram spurningunni um samband fjölda gangandi og hjólandi annars vegar og fjölda slysa hins vegar. Er sambandið ólinulegt og þá af hverju og hvaða áhrif hefur það á sýn okkar varðandi umferðaröryggisáhrif af því að fjölga gangandi og hjólandi vegfarendum? Reynt er að svara þessum spurningum út frá fræðilegri samantekt á ýmsum rannsóknum sem gerðar hafa verið um málefnið, en einnig með rýni í gögn. Tilfni verkefnisins er að aukning hefur orðið á fjölda þeirra sem hjóla innan Reykjavíkur á undanförunum árum. Auk þess er stefnt að því að fjölga þeim sem ganga og hjóla enn meira á komandi árum.

Fram kemur að rannsóknir sýna að því fleiri sem nota viðkomandi ferðamáta (t.d. ganga eða hjóla), því fleiri slys tengjast ferðamátanum. Hins vegar sýna rannsóknir einnig að á stöðum þar sem til dæmis er mikið um gangandi og/ eða hjólandi vegfarendur séu hlutfallslega færri slys á hvern vegfaranda samanborið við staði þar sem þessir hópar eru sjaldgæfari. Þetta er oft nefnt „öryggi fjöldans“ (e. safety in numbers).

Greint er ítarlega frá ýmsum rannsóknum um þetta mál í skýrslunni. Meðal annars er fjallað um tölfræði slysa á Íslandi, en í því sambandi er rætt um vanskráningu. Til dæmis eru „einslys“ á gangandi vegfarendum ekki skráð í slysaagnabanka og „einslys“ hjólandi eru líklega töluvert vanskráð. Þetta kann að skekkja myndina þegar ferðamátar eru bornir saman. Fram kemur að á árunum 2014-2018 voru skráðir 968 árekstrar þar sem ekið var á gangandi eða hjólandi vegfaranda, þar af 170 þar sem um var að ræða alvarlegt slys eða banaslys. Gera má ráð fyrir að síðari talan sé nálægt lagi, en að nokkur vanskráning sé annars.

Þá er líka fjallað ítarlega um mögulegar orsakir „öryggi fjöldans“ auk óvissu og gæða gagna sem lögð eru til grundvallar þegar það er metið. Fram kemur að það sem getur haft áhrif er aðlögun hegðunar, lærdómur/reynsla vegfarenda og gæði innviða og þjónustustig, en allt þetta kann að aukast eða batna þegar fleiri nota viðkomandi samgöngumáta, sem svo leiðir til að hlutfallslega færri lenda í slysum.

Í ályktunarkafli skýrslunnar kemur meðal annars fram að aukin hlutdeild gangandi og hjólandi vegfarenda í Reykjavík muni líklega fjölga slysum í þeim hópum, sé annað óbreytt. Aukningin mun þó líklega ekki verða hlutfallslega jafn mikil og fjölgun vegfarenda í hópunum. Einnig er bent á að vinna má gegn fjölgun alvarlegra slysa til dæmis með því að bæta aðstæður. Að lokum er nefnt að til að fá betri mynd af þessu ætti að skoða vægi vanskráninga slysa á Íslandi og einnig að skoða möguleika á að gera slysalíkan út frá íslenskum gögnum.

Rafbílar – áhrif á hljóðstig og tíðniróf

Kristinn Örn Björnsson og Krístrún Gunnarstóttir, EFLA, október 2019

Í þessu verkefni var mæld hljóðgjöf frá sambærilegum bílum sem hafa mismunandi aflgjafa. Tilgangurinn var að skoða hvaða áhrif mismunandi aflgjafar kunna að hafa á hljóðstig í umhverfinu og þær mótvægisáðgerðir sem ráðist er í vegna umferðarhávaða.

Í mælingarnar voru notaðir bílar af gerðinni Volkswagen Golf, einn knúinn rafmagni, annar bensíni og sá þriðji dísel. Bílarnir voru allir á samskonar dekkjum. Hljóðstig frá ökutækjunum var mælt við mismunandi hraða (15, 30, 50, 70 og 90 km/klst.). Hljóðstigið var mælt samtímis í þremur hljóðnemum í mismunandi fjarlægð frá ferli ökutækisins.

Niðurstöður rannsóknarinnar sýna að við 15 km/klst. mælist hljóðstig frá rafbílum 3-4 dB lægra en frá bensín eða dísel bílum. Hins vegar er bent á að við mælingarnar gaf rafbíllinn ekki frá sér falskt vélarhljóð, eins og skylt er samkvæmt nýjum reglugerðum Evrópusambandsins. Lítil munur mældist hins vegar milli bílanna á hraðabilinu 30-90 km/klst., bæði hvað varðar heildarhljóðstig og tíðniróf. Jafnvel mældist herra hljóðstig frá rafknúnum bíl við 50 km/klst. hraða, en það má mögulega útskýra með því að rafbíllinn er 300 kg þyngri en hinir bílarnir og það gæti haft áhrif til aukins veghljóðs frá honum.

Fram kemur að þegar niðurstöður mælinganna eru bornar saman við stöðluð tíðniróf, sem almennt eru talin lýsandi fyrir umferðarhávaða, reynist umtalsverður munur þar á. Við útreikninga á hljóðstigi innan dyra frá umferðarhávaða er gjarnan notast við stöðluð tíðniróf. Miðað við þessar mælingar ofneta þessi stöðluðu tíðniróf lágtíðniróp hávaðans. Fyrir vikið er hugsanlegt að hljóðeinangrunaraðgerðir gæti verið efnisminni og ódýrari en miðað er við í dag. Í því samhengi væri skynsamlegt að rannsaka betur tíðniróf umferðarhávaða á Íslandi við breytilegar aðstæður og veðurskilyrði. ■



VW Golf Trendline 1.6 TDI díselbíreið notuð við hljóðmælingar.



VW e-Golf rafmagnsbíreið notuð við hljóðmælingar. Myndir frá vettvangi mælinga.



Ársskýrsla Vegagerðarinnar fyrir árið 2018 komin út

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.“ Skýrsla, nr. 6, fyrir árið 2018 er komin út. Hana má sjá á vegagerdin.is undir upplýsingar. Einnig er hægt að panta pappírseintak með því að senda tölvupóst á: askrift@vegagerdin.is.

Skýrslur fyrir árin 2013 til 2017 eru einnig fáanlegar á pappír.

Skýrslan fyrir árið 2018 er hefðbundin í efnistöku, um 80 blaðsíður. Þetta er ekki rit sem gert er ráð fyrir að sé lestið spjaldanna á milli, frekar annáll þar sem hægt er að nálgast upplýsingar síðar, það hefur reynslan sýnt.

Fyrir árið 2013 kom Vegagerðin, í áratugi, að gerð efnis og útgáfu skýrslu samgönguráðherra um framkvæmd vegáætlunar, síðar samgönguáætlunar. Efnistöð ársskýrslunnar hafa verið svipuð, þótt áður hafi minna verið lagt í útlit og prentun.

Þannig er hægt að skoða söguna í samfellu. ■



Niðurstöður útboða

Hringvegur (1) um Steinavötn og Fellsá, eftirlit 19-087

Tilboð opnuð 17. desember 2019. Vegagerðin bauð út eftirlit með smíði nýrra brúa á Steinavötn og Fellsá ásamt rífi á steyptri brú yfir Steinavötn, vegtengingu við nýjar brýr, byggingu bráðabirgðahjáleidar og tengingu bráðabirgðabráur við Fellsá og rífi á núverandi brú yfir Fellsá ásamt frágangi vegsvæðis. Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfnisvals og verðs og ber bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfni bjóðanda og verðtilboð. Á fyrri opnunarfundi 10. desember 2019 var tilkynnt hverjir skilufu inn tilboðum. Á síðari opnunarfundi, 17. desember 2019, var tilkynnt stigagjöf bjóðenda í hæfnismati og verðtilboð hæfra bjóðenda. Allir bjóðendur uppfylltu kröfur í hæfnismati.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Mannvit hf., Kópavogi (74)	51.780.774	224,2	28.681
3	Verkís hf., Reykjavík (90)	36.268.000	157,0	13.168
2	Hnit, verkfræðistofa hf., Reykjavík (90)	35.690.000	154,5	12.590
1	Efla hf., Reykjavík (80)	25.256.497	109,3	2.156
---	Áætlaður ráðgjafakostnaður	23.100.000	100,0	0

Yfirborðsmerkingar: Sprautuplöstun og vegmössun frá Hvalfjarðargöngum að Egilsstöðum 2020-2022 (EES útboð) 19-121

Tilboð opnuð 7. janúar 2020. Yfirborðsmerkingar akbrauta með vegmössun og sprautuplöstun frá Hvalfjarðargöngum að Egilsstöðum. Um er að ræða merking akreinalína og stakra merkinga árin 2020 – 2022.

Helstu magntölur, miðað við þrjú ár, eru:

Flutningur véla og vinnuflokks	3.000 km.
Fjarlæging merkingar / fræsun	2.400 m ²
Vélmassaðar línur, 100 mm breiðar	148.500 m
Vélmassaðar línur, 200 mm breiðar	120.000 m
Handmössun (þver- og hornalínur)	13.500 m
Sprautuplastaðar miðlínur	2.976.000 m
Sprautuplastaðar deililínur	186.000 m
Sprautuplastað bannsvæði	66.000 m
Sprautuplastaðar kantlínur	1.080.000 m
Stakar merkingar	19.500 m ²

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Vegamál Vegmerking ehf., Reykjavík.	355.847.000	123,4	198.151
---	Áætlaður verktakakostnaður	288.336.000	100,0	130.640
2	EKC Sverige AB	234.516.429	81,3	76.820
1	Vegamálun ehf., Kópavogi	157.696.000	54,7	0



Höfundur:
Sólveig Gísladóttir
samskiptadeild Vegagarðarinnar

Ótrúlegar framfarir í vegagerð

Jón Rögnvaldsson
fyrirverandi vegamálastjóri í viðtali

Áður birt á www.vegagerdin.is 25.11.19

Jón Rögnvaldsson fyrirverandi vegamálastjóri varð áttæður 19. febrúar 2019. Það var því gott tilefni til að heyra í honum hljóðið þótt það hafi síðan dregist að koma spjallinu á framfæri á þessum síðum.

Jón starfaði undir stjórn fjögurra vegamálastjóra og var sjálfur sá fimmti. Hann hefur upplifað tímana tvenna í vegagerð. Hann minnst tíma síns hjá Vegagerðinni með mikilli hlýju enda starfaði hann þar í 44 ár og gott betur ef með eru talin sumrin í unglíngavinnunni og vinnan meðfram háskóla.

Jón er fæddur og upp alinn á bænum Flugumýrarhvammi í Skagafirði. Foreldrar hans voru Skagfirðingar, faðir hans hreinræktaður í báðar ættir en móðirin að hluta upprunnin úr Dalasýslunni. „Í Flugumýrarhvammi vorum við með kýr, kindur og hross. Það var prýðilegt að alast upp í sveitinni. Ég las helling þegar ég var krakki, tók þátt í sveitastörfum og lék mér við krakka á næstu bæjum þegar færi gafst en ég átti mikið af frændfólki þarna,“ segir Jón en þau voru tvö systkinin á bænum, hann og eldri systir.

Jón á enn góða tengingu í Skagafjörðinn en systursonur hans og fjölskylda búa á Flugumýrarhvammi í dag. „Svo á ég gríðarlega mikið af frændfólki í sveitinni.“

Að heiman í skóla 14 ára

Jón gekk í sveitaskóla, Akraskóla sem starfræktur var á Stóru-Ökrum. „Þar tók ég fyrsta árið í gagnfræðaskólanum en fór síðan á Sauðárkrók 14 ára gamall. Þar leigði ég hjá góðu fólki í tvo vetur og tók landspróf. Eftir það lá leiðin til Akureyrar í



Brúin yfir Jökulsá á Sólheimasandi „er hálfgerður vandræðagripur“ segir Jón Rögnvaldsson, enda eina einbreiða brúin á leiðinni frá Reykjavík og austur fyrir Kirkjubæjarklaustur. Þessi brú var hins vegar kærkomið mannvirki og leysti af gamla ónýta brú þegar Jón hannaði hana 1967.

menntaskóla. Þar var ég í fjögur ár á heimavist og líkaði það mjög vel, enda myndaðist hálfgerð fjölskyldustemning. Þarna eignaðist ég vini sem ég á enn í dag.“

Jón útskrifaðist af stærðfræðideild MA og fór þá beint í byggingarverkfræði í tækniháskólann, Technische Hochschule, í Stuttgart í Þýskalandi. „Mér hundleiddist fram að áramótum en eftir það líkaði mér ljómandi vel. Sama má segja um námið. Það var hundleiðinlegt fyrst og fór svo smábatnandi,“ segir hann glettinn.

Íslendingasamfélagið var nokkuð stórt í borginni. „Við fórum býsna margir úr bekknum mínum í MA í verkfræði og margir til Þýskalands, þar af nokkrir í sama skóla og ég. Þá voru líka nokkrir úr öðrum árgöngum MA í skólanum. Við Íslendingarnir, sem höfum verið á þriðja tug, héldum mikið saman, líklega allt of mikið. Sama átti við um Norðmennina en þessir tveir hópar áttu líka í miklum samskiptum,“ segir Jón og telur að þetta hafi orðið til þess að hann lærði þýskuna hægar en hann hefði annars gert. „Líka vegna þess að Norðmennirnir vildu ekkert tala nema norsku, og ég var því nauðbeygður til að læra hana á sama tíma,“ segir hann hlæjandi. Námið, sem allt fór fram á þýsku, gekk þó vel.

Í vegavinnu um fermingu

Tengsl Jóns við Vegagerðina hófust snemma. „Ég átti frænda sem var vegaverkstjóri, Gísli heitinn Gottskálksson kennara, og byrjaði í vegavinnu um fermingu. Vann á tipp og þess háttar. Síðan fór ég í brúarvinnu í nokkur sumur, fyrst hjá Þorvaldi Guðjónssyni og eitt sumar hjá Jónasi Snæbjörnssyni,“ rifjar hann upp. Jón vann síðar einnig með syni Jónasar, Snæbirni Jónassyni vegamálastjóra og sonarsyni, Jónasi Snæbjörnssyni sem í dag er forstöðumaður þróunarsviðs Vegagerðarinnar. „Um tíma vann sonur Jónasar yngri einnig hjá Vegagerðinni og þá gerði ég mér grein fyrir að ég hlyti að vera búinn að vinna ógurlega lengi hjá Vegagerðinni enda farinn að vinna með fjórða ættliðnum,“ segir Jón og brosir kankvíslega.

Brúarvinnan hjálpaði við brúarhönnun

Jón kom heim tvisvar á ári meðan hann var í námi í Þýskalandi. „Þar er kerfið öðruvísi en hér heima. Þá voru tvö löng frí yfir árið, þrjú mánuðir á sumrin og tveir á veturna. Þá kom ég heim til að vinna. Fyrsta fríið vann ég í

saltfiskverkun í Vestmannaeyjum en eftir það var ég hjá Vegagerðinni.“

Jón starfaði á tæknideildinni í fríunum og fór fljótt að teikna brýr undir stjórn Árna Pálssonar yfirverkfræðings brúa. „Þetta voru nú flest litlar og vondar brýr, allar einbreiðar og vonandi búið að farga þeim öllum,“ segir hann en bætir við að það hafi gagnast honum mikið að hafa verið í brúarvinnu þegar hann hóf að hanna brýr.

Þegar Jón lauk námi haustið 1964 fór hann að vinna sem verkfræðingur hjá tæknideildinni og hannaði áfram brýr, en þó sífellt stærri. „Því miður voru þær flestar einbreiðar, þó ekki alveg allar. Til dæmis var brúin á Dýrastaðaá í Norðurárdal tvíbreið. Því miður eru enn í notkun eitthvað af einbreiðum brúm sem ég hef teiknað. Ég get nefnt sem dæmi Jökulsá á Sólheimasandi sem er orðin hálfgerður vandræðagripur.“

Þjó í bíl á sumrin

Eftir tvö ár við brúarhönnun var Jón ráðinn umdæmisverkfræðingur á Vesturlandi en starfið fólst í því að hafa yfirumsjón með framkvæmdum á Vesturlandi. „Þá var ekki komin föst búseta með starfinu og á sumrin bjó ég því meira og minna í bíl á flakki um landið.“

Lítið hafði verið um stór verkefni hjá Vegagerðinni frá því Keflavíkurvegurinn var byggður á árunum 1960 til 1965. „Um 1970 var tekið lán hjá Alþjóðabankanum, sett aukið fé í vegafarmkvæmdir og komið í gang stórum vegagerðarverkefnum á borð við veginn yfir Hellisheiði og veg upp í Kollafjörð. Á sama tíma var sett upp formlegri deildaskipting hjá Vegagerðinni og ég fór inn á áætlanadeild sem var í hönnun, að svo miklu leyti sem hún var ekki unnin af verkfræðistofum. Þetta var í fyrstu kallað brautadeild, með tilvísun í hraðbrautir, því þessir vegir þóttu miklar hraðbrautir miðað við eldri vegi, þó þeir þættu það ekki í dag.“

Þessir vegir út frá Reykjavík þóttu mikið stórvirki í vegagerð og segir Jón miklar breytingar hafa orðið í vinnubrögðum með tilkomu þeirra. „Eftir þetta átak varð aftur dálítil lægð í vegagerð en menn reyndu að pota einhverjum kílómetrum hér og þar. Þó voru nokkur stór verkefni á áttunda áratugnum á borð við Borgarfjarðarbrúna. Framkvæmdir gengu hægt fram undir 1980 þegar aðferðin með bundnu klæðingarnar kom til, þá fór þetta fyrst að ganga eitthvað í kílómetrum.“

Jón hefur sannarlega lifað tímana tvenna í vegagerð. „Þó manni hafi alltaf fundist ganga hægt og að aldrei væru til nægir peningar, eru breytingarnar gríðarlegar. Þegar maður horfir á hvernig vegakerfið leit út árið 1980 þá er ótrúlegt að sjá hvernig það lítur út í dag. Það hefur í raun orðið alger bylting í vegakerfinu á tæpum fjörutíu árum.“

Í gegnum háskóla án þess að sjá tölvu

Þegar Jón byrjaði á áætlanadeildinni 1970 var frumvinna mikið til unnin innan Vegagerðarinnar en síðan tóku verkfræðistofurnar við. „Áður en verkfræðistofurnar komu að þessum verkefnum hafði allt verið unnið miðlægt hjá Vegagerðinni. Og raunar fór hönnun gömlu malarveganna mikið til fram í



Gísli Gottskálksson
vegaverkstjóri og kennari
f. 27.02.1900
d. 04.01.1960



Þorvaldur
Guðjónsson
brúasmiður
f. 12.03.1904
d. 04.06.1999



Jónas Jón
Snæbjörnsson
brúasmiður og kennari
f. 21.03.1890
d. 18.07.1966



Jón Rögnvaldsson heima í garðinu, mynd tekin sumarið 2019.



Verkfræðingarnir Guðmundur Arason og Jón Rögnvaldsson skoða nýframkvæmd í botni Fáskrúðsjarðar (sennilega sumarið 1984).



Verkfræðingarnir Jón Rögnvaldsson, Eymundur Runólfsson og Guðmundur Svafarsson skoða nýframkvæmd í Öxnadal.



Vegagerðarmenn í spurningakeppni Sjónvarpsins vorið 1987. Keppnisliðið í viðbragðsstöðu. Frá vinstri talið: Jón Erlendsson Akureyri, Jón Rögnvaldsson Reykjavík og Elis Þorsteinsson Búðardal.



Jón Rögnvaldsson tekur við skjali um að hann hafi verið gerður heiðursfélagi í NVF, Norræna vegasambandinu 27. nóvember 2008. Með Jóni á myndinni er Helgi Hallgrímsson,

mörkinni. Þá var gengið um, menn stungu niður prikum og svo voru aðrir sendir á staðinn til að hallamæla og setja út veglínur. Útreikningar í tölum voru óþekktir,“ lýsir Jón og bendir á að hann hafi farið í gegnum allt sitt háskólanám án þess að sjá nokkurn tíma tölvu. „Að því leyti er ég forngrípur.“

Hann man vel eftir fyrstu tölvu Vegagerðarinnar. „Hún var notuð í veghönnun. Þetta var dálítill skápur, frekar hávær og leiðinlegur í sambúð. Áður hafði þó verið notuð háskólatölvu við alls konar útreikninga. Hún gekk fyrir gatasþjóldum og maður þurfti að fara með gatasþjaldastokka vestur á Mela og vita hvað kæmi út úr því.“

Gott að kynnast landi og fólki

Jón starfaði á áætlanadeildinni í nokkur ár, varð síðar forstöðumaður tæknisviðs þangað til hann varð aðstoðarvegamálastjóri upp úr 1990 þegar Jón Birgir Jónsson fór úr þeirri stöðu til að gerast ráðuneytisstjóri. „Það starf fólst í því að vinna með vegamálastjóra, Helga Hallgrímssyni. Hluti starfsins var að sinna svæðunum úti á landi,“ segir Jón en á þessum tíma var hann mikið á ferðinni um landið. „Þetta var mjög góð leið til að kynnast vegakerfinu og ekki síður til að kynnast því góða fólki sem starfaði um allt land. Oft vöknudu góðar hugmyndir á ferðum mínum og maður fékk tilfinningu fyrir því hvernig staðan væri á vegakerfinu.“ Í lok sumars fór Jón iðulega í langar reisir um landið með Eymundi Runólfssyni og Guðmundi Arasyni og öfluðu þeir sér upplýsinga um vegakerfið.

Vann undir stjórn fjögurra vegamálastjóra

Jón varð vegamálastjóri 2003, sá fimmti í röðinni. „Vegamálastjórar hafa ekki verið margir og í raun má segja að ég hafi unnið undir stjórn allra forvera minna. Geir G. Zoëga var nefnilega vegamálastjóri þegar ég var í sumarvinnunni sem unglundur. Ég hafði nú engin kynni af honum en starfaði síðar með Sigurði Jóhannssyni, Snæbirni Jónassyni og Helga Hallgrímssyni sem ég tók við af þegar hann hætti vegna aldurs.“

Jón fann ekki fyrir miklum breytingum á sínum högum þegar hann varð vegamálastjóri. „Ég hafði unnið upp undir tíu ár með Helga og vissi út á hvað starfið gekk.“

Í stöðugu sumarfrí

Jón lét af störfum sem vegamálastjóri vorið 2008. „Ég hafði heyrt einhvern í útvarpinu segja að maður ætti að hætta inn í sumarið, og ég gerði það. Ég fór því í sumarfrí og er ennþá í því,“ segir hann brosandí. „Svo má segja að ég hafi hætt algerlega á toppnum enda var búið að vera mikið góðari. Þá um haustið fór allt til fjandans og ég

viðurkenni að ég var feginn að þurfa ekki að takast á við allt sem því fylgdi.“

Hann minnst Vegagerðarinnar með mikilli hlýju. „Það fyrsta sem kemur upp í hugann er hvað samstarfsfólkið var gott enda hefði maður sjálfsagt ekki verið svona lengi hjá stofnuninni nema af því andrúmsloftið var afskaplega notalegt.“

Jón lætur sér ekki leiðast. „Ég held góðu sambandi við mína kunningja, hitti skólafélaga úr MA og fyrri vinnufélaga sem ég geng með einu sinni í viku. Ég hef spilað badminton lengi og geri það einu sinni í viku, meðal annars með núverandi og fyrrverandi starfsmönnum Vegagerðarinnar. Ég er nú reyndar orðinn elstur af spilurinum.“

Afmæli í kyrrþey

Jón er giftur Ásdísi Björnsdóttur og saman eiga þau tvö börn, Björn Jónsson sem starfar á upplýsingatæknideild Vegagerðarinnar og Bryndísi Jónsdóttur sem starfar við mannauðs- og ráðningamál. Hann á einnig þrjá dóttursyni

sem hann snýst í kringum. „Sá elsti er reyndar farinn að skutla sér sjálfur, en þeim yngri skutla ég í íþróttir og annað.“

Þau Ásdís hafa verið lengi saman, kynntust meðan hann var í háskóla í Stuttgart og byrjuðu að búa eftir að hann kom heim úr námi. Í dag búa þau í Garðabænum en þar hafa þau verið í um fimmtíu ár. „Við fluttum hingað 1970 og erum frumbyggjar í götunni. Vinur minn, Haukur Viktorsson, teiknaði húsið en verkfræðihlutann sá ég sjálfur um. Það tókst ágætlega en þó ekki að öllu leyti. Ég þarf að skamma verkfræðinginn öðru hverju,“ segir hann og hlær. Hann segir þau hjónin afar heimakær. Þau þurfi engan sumarbústað enda jafnast húsið þeirra á við besta sumarhús. Í kringum húsið er gríðarstór garður sem þau hjónin sinna af mikilli natni. „Ásdís hefur miklu grænni fingur, en ég er ágætur í garðslættinum.“

Jón varð áttæður 19. febrúar á sl. ári en segir tilstandið hafa verið lítið. „Það má segja að ég hafi orðið áttæður í kyrrþey,“ segir hann gletinn. ■

Styrkir til rannsóknaverkefna 2020

Frestur til að skila umsóknum rennur út á miðnætti að kvöldi föstudagsins 14. febrúar 2020.

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

Rannsóknnum Vegagerðarinnar er skipt í fjóra megin flokka: Mannvirki; Umferð; Umhverfi; Samfélag. Áherslur Vegagerðarinnar fyrir þessa flokka taka almennt mið af hlutverki rannsókna stofnunarinnar sem 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.

Í nýrri stefnu Vegagerðarinnar fyrir árin 2020-2025, sem finna má á vef stofnunarinnar, kemur fram að hlutverk Vegagerðarinnar er að stuðla að öruggum, sjálfbærum, greiðum og hakvæmum samgöngum á sjó og landi. Þá skal hún stuðla að því að samgöngur þróist í samræmi við samfélagsleg og umhverfisleg markmið. Rannsóknaverkefni ættu því að taka almennt mið af þessu.

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 forgangs og verða afgreiddar með öðrum umsóknum.

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

Umsækjendur þurfa að fylla út rafrænt umsóknareyðublað, sem nálgast má á „mínum síðum“ á vef Vegagerðarinnar (minarsidur.vegagerdin.is). Frestur til að skila umsóknum rennur út að kvöldi 14. febrúar 2020.

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 umsóknaformi 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?



**Viktor Arnar
Ingólfsson
skrifar:**

**Annálaður
kanthleðslumaður**

Í myndasafni Jóns Víðis er þessi gamla mynd, á síðunni hér á móti, frá gerð Vestfjarðavegar í Brekkudal þar sem komið er niður af Hrafnseyrarheiði

og sér í norður til Dýrafjarðar. Myndasafn Jóns Víðis er vel frágengið, myndir merktar stað og oftast ártali. Mannamyndir eru yfirleitt vel merktar með nöfnum flestra sem á þeim eru. Þessi mynd hefur hins vegar nokkra sérstöðu því þar skrifar Jón Víðis (með einni prentvillu): „Þórður í Breiðadal, annálaður kanthleðslumaður.“ Ör bendir á manninn sem stendur uppréttur hæst á myndinni.

Nánari skoðun leiddi í ljós að maðurinn muni vera Þórður Sigurðsson bóndi og vegaverkstjóri í Neðri-Breiðadal II, Holtssókn í Öfundarfirði, f. 7. október 1868 d. 17. nóvember 1956 (*Heimild: www.islendingabok.is*).

Það er gaman að velta því fyrir sér hvað það er sem kemur Jóni Víðis til að gefa Þórði svo góða einkunn því það gerir hann ekki um aðra menn í myndasafni sínu.

Vandlega hlaðinn vegkantur hefur ekki aðeins verið góður stuðningur við vegarstæðið, hann hefur líka verið til þrýði í landinu sem vegurinn lá um. Það hefur oft verið nefnt að ókosturinn við vélvæðinguna í vegagerð um miðja síðustu öld hafi verið ljótari vegir þar sem jarðytur rótuðu upp efni í vegi og skildu eftir bera moldarfláa. Reyndar lærðum við síðar að ganga betur frá eftir okkur þar sem nýir vegir eru byggðir.

Á myndinni má sjá hvernig stikur og snúror markja báða vegkanta og fláafót. Sniddur eru skornar úr vegstæðinu og þær notaðar í kanthleðsluna. Það er klárt að það hefur ekki verið sama hvernig þessi hleðsla var gerð, hún hefur þurft að vera vel stöðug og hallinn mátulegur. Grastorfan snýr upp og hún hefur þurft að vera nógu þykk til að hafa góða festu í hleðslunni. Á myndinni sést hestur draga kerru og er hann líklega að flytja að malarefni sem styrktarlag í veginn. Þarna og víðar hafa Þórður og hans menn væntanlega unnið svo faglega að orð fór af, sbr. myndamerking Jóns Víðis.

Myndin er ekki merkt ártali og það er dálítið erfitt að átta sig á aldri hennar. Flestar myndir Jóns Víðis frá Vestfjörðum eru teknar eftir seinna stríð en þessi er klárlega eldri.

Á vefnum *Sögur og sagnir* segir:

Úr innanverðum Dýrafirði hefur löngum legið þjóðbraut yfir Brekkuháls og áfram um Brekkudal á Rafnseyrarheiði til Arnarfjarðar. Um 1935 lögðu bændur akfæran bílveg yfir Brekkuháls en yfir Rafnseyrarheiði varð ekki bílfært fyrr en rétt fyrir 1950.

Á sama vef segir einnig:

Helstu ferðaleiðir íbúa Auðkúluhrepps til annarra byggðarlaga voru á fyrri tíð annars vegar sjóleiðin, þegar farið var yfir fjörð, og hins vegar Rafnseyrarheiði eða Álftamýrarheiði þegar farið var norður í Dýrafjörð. Um Rafnseyrarheiði lá leiðin á svipuðum slóðum og bílvegurinn liggur nú. Farið var á heiðina um Rafnseyrardal og komið niður í Brekkudal í Dýrafirði.

Þarna hefur því lengi verið þjóðleið þótt hún hafi seint orðið bílfær. Það er því enn spurning hvenær þessar vegabætur sem myndin sýnir hafa verið gerðar. Mín ágiskun er að það

hafi verið um eða eftir miðjan 4. áratug síðustu aldar, um svipað leyti og vegagerðin um Brekkuháls sem getið er um í heimildinni. Þá hefur Þórður Sigurðsson verið tæplega sjötugur sem ekki er ólíklegt miðað við myndina.

Þáttur á vefnum *Sögur og sagnir* fjallar um Neðri Breiðadal og þar segir að hjónin Þórður Sigurðsson og Kristín Ragnheiður Kristjánsdóttir hafi flutt þangað 1895 og stöðu þar fyrir búi 1901 til 1935 en þá tók sonur þeirra við. Sumarið 1894 fór Þórður fyrst í vegavinnu og á þeim vettvangi lét hann síðan mjög til sín taka og vann við vegagerð á hverju sumri í 52 ár, frá 1894 til 1946.

Sjálfur skrifar Þórður:

Haustið 1894, 27. október, giftum við okkur og vorum um veturinn á Hvilft. Hún var vinnukona en ég vetrar- maður. Vorið 1895 fluttum við að Breiðadal og vorum þar í húsmennsku til aldamóta. Ég var við vegagerð á sumrin en reri á haustin hjá Guðmundi Jónssyni á Görðum. Að vetrinum var ég heima, fór oft sendiferðir fyrir ýmsa á Ísafjörð og víðar, mest fyrir Hólm sem þá var verslunarstjóri á Flateyri. Líka fylgdi ég mönnum oft yfir Breiðadalsheiði sem þá var fjölfarin. Fyrstu tvö sumrin var kona mín í kaupavinnu í Holti en 4. desember 1896 fæddist fyrsta barn okkar, Sigríður. Eftir það fór Kristín ekki í kaupavinnu.

Haustið 1895 byggði ég mér lítinn bæ sem við bjuggum í fyrstu árin. Seinna stækkaði ég hann, byggði skúr við hann. Árið 1900 keypti ég part í jörðinni Neðri-Breiðadal, 9 hundruð að fornu mati, og byrjaði að búa vorið 1901.

Á vefsíðunni: <https://flateyri.wordpress.com>, fannst þessi texti skrifaður 1960 um vegagerð á Flateyri árið 1915, þar sem Þórður kemur við sögu:

Nú var þetta ekki nein venjuleg vegagerð, því hlaða varð upp vegkantinn í tveggja metra hæð á sumum stöðum og alla leiðina minnst einn meter. Til þess, að sú hleðsla gæti staðið, varð að fá stórgrýti, en á Eyrinni var engan stein að fá, nema sjósorfnu hnullunga. Upp undir Sólbakka- og Hvilftarbökkum var grjót, er hafði með snjóskriðum, komið niður að fjöru. Var því eina ráðið, til að fá í vegarkants hleðsluna, að hafa einhver ráð með að nálgast það. Voru settir saman, hlið við hlið, nokkrir plankar og tómar trétunnur settar undir þennan fleka. Síðan var grjótinu velt á trjám uppá flekann og fleytt yfir höfnina, að vegargerðinni, um flæðar. Til þess að koma fyrir kanthleðslunni, var fenginn vegavinnuverkstjórinn og bóndinn Þórður Sigurðsson í Neðri Breiðadal. Fór þetta verk svo vel úr hendi, að enn, eftir 45 ár, er hver steinn í sæti sínu, með sömu ummerkjum og hann var settur. Er þó all mikill öldugangur oft, um flæðar, er á kantinum hafa mætt. Ofaniburð allan þurfti að sækja upp undir þessa sömu bakka, sem grjótíð var tekið og nokkuð útfyrir Eyrina. Mól þessi og smágrjót var sótt á uppskipunarskipi. Losað var við lausabryggju eða trébúkka og svo á enda þess búkka settir plankar upp í fjöruna, síðan var mölinni mokað í poka og borið á bakinu upp í veginn, eftir því sem hleðslan, þá og þá var komin áleiðis. Öll var þessi vinna framkvæmd án greiðslu, nema vinna verkstjórans, hreppurinn gekkst inn á að greiða hana.

Þessi gamli sjávarkantur á Flateyri er sjálfsagt fyrir löngu að mestu horfinn undir frekari fyllingar og senn líður að því að vegur um Hrafnseyrarheiði verði afar fáfarinn leið þegar Dýrafjarðargöng verða opnuð fyrir umferð síðar á þessu ári. ■



Þórður í Breiðadal
annálaður kanthleðsumaður



Vestfjarðavegur í Brekkudal, Dýrafjörður framundan og Sandafell fyrir miðri mynd. Yngri myndin var tekin í ágúst 2019. Vegarstæðið er líklega það sama og á eldri myndinni en breikkun og endurbætur hafa fært gömlu kanthleðsluna í kaf.

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 framkvæmdadeildar.

Fyrirhuguð útboð	Auglýst:	Opnað:
	dagur, mánuður, ár	
20-004 Hringvegur (1) Biskupstungnabraut – Hveragerði 2. áfangi, Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá, eftirlit	2020	
20-002 Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2020-2022, höfuðborgarsvæðið	2020	
20-003 Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2020-2022, Reykjanes	2020	
19-129 Hringvegur (1) Biskupstungnabraut – Hveragerði 2. áfangi, Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá	2020	
19-108 Efnisvinnsla á Norðursvæði austurhluti 2020	2020	
19-107 Efnisvinnsla á Norðursvæði vesturhluti 2020	2020	
19-097 Yfirlagnir á Suðursvæði 2020-2021, repave, fræsing og yfirlögn	2020	
19-093 Akranesvegur (509), Faxabraut	2020	
19-104 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði og Austursvæði 2019	2020	
19-105 Yfirlagnir á Suðursvæði og Austursvæði 2020-2021, blettanir	2020	
19-099 Yfirlagnir á Vestursvæði 2020-2021, malbik	2020	
19-100 Yfirlagnir á Norðursvæði og Austursvæði 2020-2021, malbik	2020	
19-102 Yfirlagnir á Norðursvæði 2020-2021, klæðing	2020	
19-103 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði	2020	
19-053 Hringvegur (1), Skarhólabraut – Hafravatnsvegur	2020	
19-052 Hafnarfjarðarvegur (40), Vífilsstaðavegur – Lyngás	2020	
19-016 Dalvíkurbyggð - sjóvarnir 2019	2020	
19-006 Skeiða- og Hrunamannavegur (30), Einholtsvegur – Biskupstungnabraut	2020	
19-012 Mófellsstaðavegur (507), Borgarfjarðarbraut – Hreppslaug	2020	
Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
20-001 Þórsmerkurvegur (249), Suðurlandsvegur – Gljúfurá	13.01.20	28.01.20
19-126 Yfirlagnir á Suðursvæði, Reykjanes 2020-2021, malbik (EES útboð)	20.12.19	28.01.20
19-101 Yfirlagnir á Vestursvæði 2020-2021, klæðing (EES útboð)	23.12.19	28.01.20
19-095 Yfirlagnir á Suðursvæði, Suðurland 2020-2021, malbik (EES útboð)	20.12.19	28.01.19
19-096 Yfirlagnir á Suðursvæði höfuðborgarsvæðið 2020-2021, malbik (EES útboð)	20.12.19	28.01.19
Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
19-120 Yfirborðsmerkingar: vegmálun Suðursvæði, Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði 2020-2022 (EES útboð)	02.12.19	07.01.20

Útboð á samningaborði, framhald	Auglýst:	Opnað:
19-121 Yfirborðsmerkingar: sprautuplöstun og vegmössun frá Hvalfjarðargöngum að Egilsstöðum 2020-2022 (EES útboð)	02.12.19	07.01.20
19-119 Suðureyrarhöfn, endurbygging Vesturkants 2019	18.11.19	03.12.19
19-118 Brú yfir Fossvog	15.11.19	20.12.19
19-042 Efnisvinnsla á Vestursvæði, Fossamelar 2019	11.03.19	26.03.19
19-084 Endurbætur innanhúss, Búðareyri 11-13 Reyðarfirði	26.08.19	17.09.19
Samningum lokið	Opnað:	Samið:
19-061 Fjarðabyggð – Norðfjörður endurbygging Togarabryggju, 2019 <i>Nestak ehf. kt. 710888-1599</i>	21.05.19	
19-117 Bildudalur, Taglið, efnisvinnsla 2019 <i>Skering ehf., kt. 440516-1570</i>	12.11.19	06.01.20
19-116 Bildudalshöfn, – endurbygging og lenging Hafskipabryggju <i>Hagtak hf. kt. 460391-2109</i>	12.11.19	17.12.19
19-015 Seltjarnarnes - sjóvarnir 2019 <i>JG vélar ehf., kt. 470617-0470</i>	12.11.19	28.11.20
19-087 Hringvegur (1) um Steinavötn og Fellsá, eftirlit <i>Efla hf., kt. 621079-0189</i>	22.10.19	15.01.20
19-106 Búðardalur, sjóvörn við Ægisbraut og efnisvinnsla <i>Stafnafell ehf., kt. 671114-0780</i>	22.10.19	28.11.19
19-086 Hringvegur (1) um Steinavötn og Fellsá <i>Ístak Ísland hf., kt. 430214-1520</i>	05.11.19	09.12.19
19-090 Dettifossvegur (862) girðing, Ásheiði – Tóveggur <i>Ásverjar ehf., kt. 691119-0410</i>	01.10.19	05.12.19
19-013 Akranes, Breiðin - sjóvörn <i>Þróttur ehf., kt. 420369-3879</i>	26.09.19	14.11.19
19-008 Laugarvatnsvegur (37) Biskupstungnabraut – Þóroddsstaðir <i>Aðalleið ehf., 690716-0380</i>	17.09.19	23.10.19
19-082 Snæfellsbær - Ólafsvík, lenging Norðurgarðs <i>Griótverk ehf., kt. 531014-0140</i>	30.07.19	19.12.19
18-100 Snæfellsbær, Arnarstapi, dýpkun <i>Hagtak hf., kt. 460391-2109</i>	14.08.18	15.09.19
19-094 Hvalfjarðargöng, ljósleiðarakerfi, endurbætur <i>Rafal ehf., kt. 611290-1019</i>	22.10.19	13.12.19
Öllum tilboðum hafnað	Opnað:	
19-089 Hringvegur (1), brú á Brunná	26.11.19	
19-088 Hringvegur (1), brú á Kvía	12.11.19	
Útboð tekið af lista		
19-098 Malbiksviðgerðir 2020-2021		
19-047 Efnisvinnsla á Suðursvæði 2019		