



Framkvæmda- fréttir 21. tbl. / 13

*Gledileg jól
gott og farsælt komandi ár*



Útnesvegur (574), Lónrangar

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Árlega veitir Vegagerðin styrki til rannsóknaverkefna. Styrkirnir eru fjármagnadir af svonefndu tilraunafé, sem er nú 1,5% af mörkuðum tekjum stofnunarinnar. Velflestum verkefnum lýkur með því að skrifaðar eru skýrslur og eru þær settar á heimasíðu Vegagerðarinnar öllum opnar til skoðunar.

Undanfarna mánuði hafa útdrættir úr allmörgum skýrslum verið birtar hér í blaðinu en sökum plássleysis er óbirt listinn orðinn óþarflega langur. Hér á eftir er því gerð örstutt grein fyrir efni nokkurra af þeim skýrslum sem komið hafa út, en nánari upplýsingar má finna á heimasíðu Vegagerðarinnar (www.vegagerdin.is), undir „Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknaskýrslur“.

Þegar náðst hefur að fara yfir listann á þennan máta verður vonandi aftur tækifæri til að birta ítarlegri útdrætti jafnóðum og skýrslurnar koma út.

Íslenskar olíur til vegagerðar febrúar 2012

Í skýrslunni er fjallað um enn einn áfangann að bættum bindiefnum til slitlagagerðar. Frá árinu 2006 þegar fyrst var prófað að nota repjuolíu í stað whitespirit til að blanda í bik, hefur verið unnið að því að þróa notkun

íslenskra ómengandi olía til að bæta árangur af lögn klæðinga. Aukaafurð sem til verður við framleiðslu á omegaþykki úr búklýsi fiska, etylesterar, sem nefnd er sæolía er sú afurð sem nú er unnið með. Í skýrslunni er greint frá úttekt slitlaga sem lögð voru 2010, seigjumælingum, viðloðunarprófunum og tilraunaköflum lögðum 2011. Meðal niðurstaðna er að slitlög lögð 2010 voru í fullkomnu lagi, seigjumælingar sýna að sæbik sé hentugt til klæðinga, viðloðunarmælingar koma vel út og fleira.



Blöndun sæolíu í dreifitank.

Veggirðingar – Leiðbeiningar og vinnulýsingar

febrúar 2012

Mikil verðmæti liggja í veggirðingum hér á landi, en hlutverk þeirra er að halda búfé frá umferðarmannvirkjum. Það er því mikilvægt að vanda til verka við uppsetningu á nýjum girðingum. Í skýrslunni eru settar fram kröfur er snerta efnisgæði til girðinga og kröfur varðandi framkvæmd og vinnubrögð við uppsetningu og frágang veggirðinga. Þá er tillaga að eyðublöðum við úttekt og eftirlit með

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 21. tbl. 21. árg. nr. 618 16. des. 2013

Ritstjórn
og umsjón útgáfu:

**Viktor Arnar
Ingólfsson**

Ábyrgðarmaður:
Gunnar Gunnarsson
Prentun: Oddi

Ösk um áskrift sendist til:
Vegagerðin

**Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7**

105 Reykjavík
eða með tölvupósti til:
vai@vegagerdin.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðs- framkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útboð eru kynnt, útboðsauglýsingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Útgáfa er óregluleg og nokkrar vikur geta liðið milli tölublaða. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.

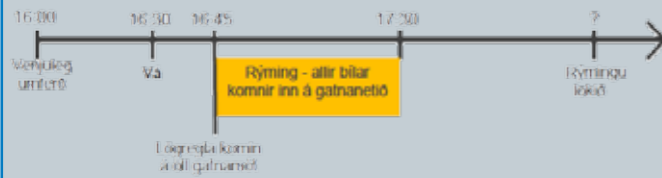


Stag á hornstaur.

► uppsetningu girðinga ásamt nokkrum skýringamyndum um frágang og uppsetningu. Einnig er yfirlit um helstu lög og reglugerðir er snerta veggirðingar. (Skýrsluna er einnig að finna undir útgefnar leiðbeiningar og reglur Vegagerðarinnar).

Umferð á hættu- og neyðartímum mars 2012

Á neyðartímum skiptir miklu máli að umferð gangi áfallalaust fyrir sig, að hægt sé að tryggja óheftan forgangsakstur og rýmingu svæða ef þarf. Ekki hafa legið fyrir rannsóknir um afkastagetu eða viðbragðsáætlanir sem taka sérstaklega til rýmingu höfuðborgarsvæðisins og/eða Sudurnesja á neyðartímum. Í þessu verkefni var meðal annars könnuð afkastageta Reykjanesbrautar og útbúið umferðarlíkan til að herma flóttumferð svo hægt væri að leita flöskuhálsa í vegakerfinu og kanna möguleika á forgangsakstri þegar rýming er í gangi. Niðurstöðurnar er hægt að nýta sem grunn að rýmingaráætlun fyrir svæðin vegna mismunandi áfalla.



Samanburður á slit- og skriðeiginleikum íslensks malbiks – Áhrif sements í filler á skriðeiginleika malbiks mars 2012

Þetta er fjórða áfangaskýrsla um verkefnið þar sem bornir eru saman slit- og skriðeiginleikar mismunandi gerða íslensks malbiks í tækjabúnaði Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands (NMI). Að þessu sinni er megináhersla lögð á könnun á áhrifum þess að hafa sement með í fillerhluta malbiks á skriðeiginleika þess. Niðurstöður mælinga benda til þess að íblöndun sements í stað hluta fillers hafi ekki

áhrif á skriðeiginleika malbiksins, en bent er á að túlkunin byggir á tiltölulega fáum mælingum.

Klæðingar, rannsóknir og þróun á prófunaraðferðum – áfangaskýrsla mars 2012

Breytingar á gerðum bindiefnis í klæðingu undanfarin ár, hefur kallað á þörf á að meta viðlöðunareiginleika á raunblöndum í stað hins hefðbundna hrærsluprófs á viðlöðun, þar sem vegolía er notuð til að meta viðlöðunareiginleika steinefna. Ákveðið var að nýta hrærsluprófið áfram, með nauðsynlegum breytingum. Í skýrslunni er sett fram verklýsing fyrir raunblöndupróf með hrærsluáðferð. Þá eru birtar niðurstöður prófa árið 2011, án frekari túlkunar en boðað að það verði gert í næstu skýrslum.



Hrærivél.

Rannsókn á þróun hryfi nýbygginga og festunar – áfangaskýrsla mars 2012

Í skýrslunni eru teknar saman niðurstöður hryfímælinga árin 2007, 2008, 2010 og 2011. Engar mælingar voru gerðar 2009 vegna bilunar í tæki. Samtals er búið að mæla 331,7 km í nýbyggingum og 94,9 km í styrkingarköflum. Ekki hafa komið fram ákveðnar vísbendingar um hvernig hryfi þróast, en það hefur verið í



Mælifreið Vegagerðarinnar.

báðar áttir. Gert er ráð fyrir að halda mælingum áfram og í framtíðinni verði skoðað hvaða þættir kunna að hafa áhrif á þróunina, t.d. efni í burðarlögum, umferð og undirstöður vegna.

Mælingar á styrk NaCl á snjómokstursleiðum – áfangaskýrsla apríl 2012

Um er að ræða áfangaskýrslu fyrir verkefnið „Seltu-, raka- og hitamælingar fyrir hálkuvörnir á vegum“. Verkefnið gengur út á að bæta ákvörðunarferli í hálkuvörnum. Saltstyrkur, vætustig á vegi, veghiti og veðurspár eru helstu áhrifaþættir sem koma við sögu í hálkuvörnum vegna. Í áfangaskýrslunni er farið yfir notkun og virkni salts við mismunandi aðstæður, upplýsingaþörf vegna ákvarðanatöku. Þá eru nefndar mæliaðferðir til að meta saltstyrk og dæmi um stöðgögn sem útbúa má til að fræða starfsmenn vetrarþjónustu og leggja grunn að samræmdri ákvarðanatöku varðandi hálkuvörnir.



Vætumæling.

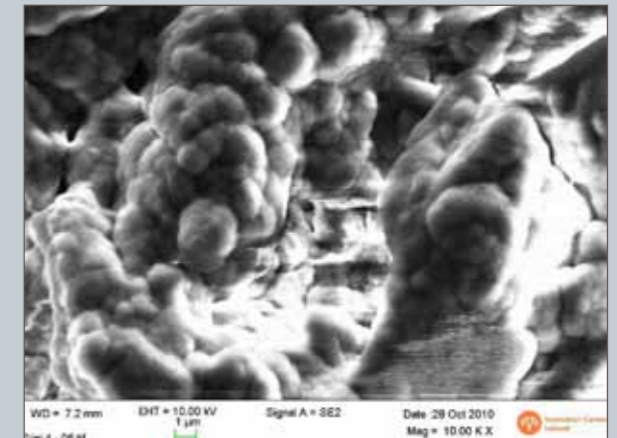
Leiðbeiningar til hönnuða og verktaka um framsetningu hönnunar-, útsetninga- og mælingagagna apríl 2012.

Skýrslan er gefin út undir flokknum „Handbækur, leiðbeiningar“ hjá Vegagerðinni. Markmið leiðbeininganna er að tryggja að hönnuðir, verktakar og eftirlit afhendi hver öðrum útsetninga- og mælingagögn á samræmdu formi. Settar eru fram kröfur sem bæði snúa að því hvaða gögn skal afhenda og á hvaða formi.

Umhverfisvænt sementslaust steinlím úr eldfjallaösku apríl 2012

Mikill ókostur við framleiðslu hefðbundins Portlandssements er að það losnar um tonn af koltvíoxíði út í andrúmsloftið

fyrir hvert tonn af sement sem framleitt er. Líkur eru til að framleiðsla hefðbundins sements verði, af þessum sökum, bönnuð í framtíðinni. Nauðsynlegt er því að huga strax að umhverfisvænum arftaka. Í verkefninu átti að þróa íslenska frumútgáfu af steinsteypu sem inniheldur ákveðnar jarðefna-fjöllidur (e. geopolymers). Skoðað var hvort nýta mætti ösku sem til varð við eldgos í Eyjafjallajökli og einnig prófað að skipta henni út fyrir hluta af öðrum efnum, t.d. kísilgeli frá Bláa lóninu. Helsta niðurstaða verkefnisins er að hægt er að nota íslenska eldfjallaösku til að búa til sementslaust steinlím. Einnig virðist vera hægt að mynda enn þéttara og sterkara steinlím þegar kísilútfellingum úr Bláa lóninu er bætt saman við eldfjallaöskuna.



SEM mynd af uppbyggingu eldfjallaösku steinlím.

Samanburður á umhverfisstjórnun vegna- og gatnagerðar á Norðurlöndunum apríl 2012

Íslandsdeild umhverfisnefndar Norræna vegasambandsins (NVF-miljö) gerði skóðanakönnun á Norðurlöndunum til að greina stöðu vegagerða og borga í umhverfisstjórnunarmálum. Könnunin var tvískipt, annars vegar ætluð samgöngustofnunum og hins vegar sveitarfélögum. Meginniðurstaða er að staða umhverfisstjórnunar hjá þeim samgöngustofnunum og borgum sem þátt tóku, er að mörgu



Vaðlaheiðargöng, staða framkvæmda 9. desember 2013. Búið er að sprengja 1.257 m frá Eyjafirði sem er 17,5% af heildarlengd.

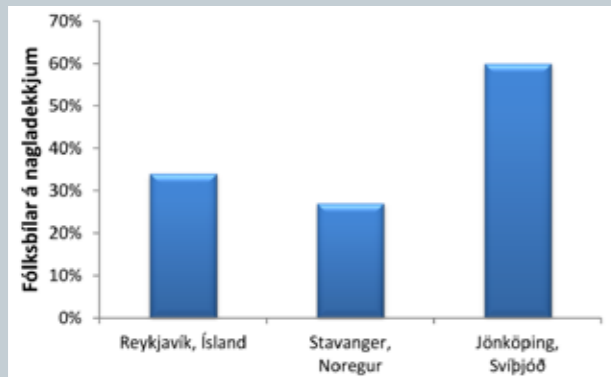
Heildarlengd ganga í bergi 7.170 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: www.vadllaheidi.is



Norðfjarðargöng, staða framkvæmda 9. desember 2013. Búið er að sprengja 178 m frá Eskifirði sem er 2,4% af heildarlengd.

Heildarlengd ganga í bergi 7.542 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: www.austurfrett.is

leyti svipuð. Allir vinna að því að bæta umhverfisstjórnun en áherslumunur er tengdur landfræðilegum aðstæðum, loftslagi og e.t.v. fleiri þátta.



Hitastigsbreytingar í veggöngum frá munna og inn í göngin – áfangaskýrsla maí 2012

Í dag er stuðst við norskar aðferðir til að ákvarða einangrandi vatnslæðingar fyrir veggöng og hversu langt inn í göngin einangrunar er þörf. Efasemdir hafa verið uppi um þessa aðferð hérlandis og að hún sé of íhaldssöm. Því þótti ástæða til að kortleggja hitastreymi í göngum hér og hverjar breytingar eru á hitastigi frá munna og inn í göng háð ýmsum breytum. Mælt var í Bolungarvíkurgöngum veturinn 2011-2012. Niðurstöður sína að áhrif hitastigs við gangamunna á hitastig í göngum fjarar hratt út þegar innar kemur. Þetta er áfangaskýrsla og stefnt er að frekari mælingum og reynt að bæta við athugunum í fleiri göngum.

Fuglalíf á endurheimtum vötnum á Vesturlandi maí 2012

Í verkefninu var fuglalíf á endurheimtum vötnum og tjörnum á Vesturlandi rannsakað og borið saman við fuglalíf á óróskuðum vötnum og tjörnum á sama svæði. Niðurstæða rannsóknarinnar var að ekki væri munur á fjölda fuglategunda á endurheimtum vötnum og óróskuðum. Hins vegar er svæðisbundinn munur á fuglalífi, sem orsakast af öðrum þáttum. Bent er á að markmið með endurheimt ætti að vera vel skilgreint áður en ráðist er í framkvæmdir. Endurheimt sem miðar að því að kalla fram fjölbreytt fuglalíf verður að taka tillit til umhverfis og stærðar vatna sem til greina kemur að endurheimta.



Kolvidarnesvatn nyrðra á Snæfellsnesi.

Áhættumat varasamra efna og notkun þeirra hjá Vegagerðinni maí 2012

Tilgangur verkefnisins var að stuðla að minni umhverfisáhrifum frá starfsemi Vegagerðarinnar vegna notkunar á varasömum efnum, auk þess að bæta vinnuumhverfi starfsmanna. Tekinn var saman heildarlisti yfir efni sem eru í notkun hjá Vegagerðinni. Af um

framhald á baksíðu

Meðallandsvegur (204) um Fljótakróka, sjá auglýsingu



Loftmynd: Loftmyndir ehf.

Auglýsingar útboða

Meðallandsvegur (204) um Fljótakróka 13-075

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í endurgerð 6,4 km Meðallandsvegur milli klæðingarenda um Fljótakróka, ásamt útlögn klæðingar.

Helstu magntölur eru:

Efnisvinnsla	11.000 m ³
Fláafleygar	7.540 m ³
Nedra burðarlag	10.060 m ³
Efra burðarlag	4.260 m ³
Ræsi	36 m
Tvöföld klæðing	38.140 m ²
Frágangur fláa	42.815 m ²

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. júlí 2014. Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Breiðumýri 2 á Selfossi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með miðvikudeginum 18. desember 2013. Verð útboðsgagna er 5.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 14. janúar 2014 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.



Hnausar

Athugasemd frá skipstjóra Baldurs

Í síðasta tölublaði birtist skýrsla sem byggði á könnun á viðhorfi skipstjóra sem siglt hafa um Landeyjahöfn. Skýrslan hafði áður verið birt á www.vegagerdin.is. Pétur Ágústsson framkvæmdastjóri Sæferða og skipstjóri á Baldri hefur beðið um að eftirfarandi athugasemdir við skýrsluna verði birtar.

Undirritaður sem er skipstjóri og framkvæmdastjóri Sæferða ehf. vissi að haft var samband við annan af skipstjórum Baldurs er varðar málefnið. Ekki er vitað um hvort spurningar voru framsettar með sama hætti við báða aðila (skipstjóra Herjólfss og Baldurs) Samt er sá mismunur að í tilgreindum svörum skipstjóra Herjólfss að fram kom í svari, álit þeirra á Baldri sem þeir hafa samt ekki verið á eða siglt með sem skipstjórar. Okkar skipstjórar hafa reynt í umræðunni að sneiða hjá því að gefa álit á Herjólfss eða skipstjórn þar um borð.

Það veldur því vonbrigðum að skýrsluhöfundur skuli hafa sett þessi umræddu álit skipstjóra Herjólfss inn í skýrsluna án þess að bera þau undir skipstjórnarmenn Baldurs.

Af þeim ástæðum sjáum við okkur knúna til að koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri þó seint sé:

1. Í kafla um skipin er eftirfarandi málsgrein. „Einn viðmælanda hefur verið bæði á Herjólfss og Baldri og segir Baldur geta snúist á lensi við innsiglingu til hafnarinnar eins og Herjólfur.“

Fyrir það fyrsta hefur aldrei verið sem skipstjóri á Baldri, skipstjóri af Herjólfss. Eini yfirmaður Herjólfss sem var á Baldri hafði ekkert með siglingu skipsins að gera. Viðkomandi var stýrimaður og hafði eingöngu umsjón með hleðslu skipsins. Varðandi snúningur skipsins þá er það með öllu rangt að Baldur snúist eins og Herjólfur í innsiglingunni. Öll skip snúast með einhverjum hætti við vissar aðstæður en fullyrðing um að Baldur snúist eins og Herjólfur við sömu aðstæður er alröng.

2. Í kafla um höfnina síðasta hlutanum má finna eftirfarandi: „Telja skipstjórar Herjólfss . . . Eins og glögg sést á myndum sem teknar hafa verið af þeim skipum sem siglt hafa til Landeyjahafnar þá hefur verið teft á tæpasta vað sem er óréttlætlegt með farþegaskip“.



Breiðafjarðarferjan Baldur að leggjast að bryggju í Stykkishólmi.



Í brúnni á Baldri.

Vera má að viðmælandi hafi verið að tala um bæði Herjólf og Baldur en hins vegar er ljóst að umræddir umsagnaraðilar hafa verið að „veifa“ mynd af Baldri í innsiglingu til hafnarinnar sem hefur átt að sanna að óvarlega sé farið. Þessi mynd er tekin úr sjónarhorni af bryggjunni sem gefur ekki á neinn hátt rétta mynd af umræddri innsiglingu skipsins. Auk þess sem umsagnaraðilarnir hafa ekki neinar forsendur til að gefa slíka umsögn er Baldur varðar þar sem þeir voru ekki um borð í skipinu eða hafa rætt atvikið við skipstjórnendur Baldurs.

Það hefur því miður borið á því oft en einu sinni að skipstjórnarmenn Herjólfss hafa látið hafa eftir sér niðrandi ummæli um ferjuna Baldur og það meira að segja í fjölmiðlum. Málið virðist vera það að umræddir skipstjórnarmenn vilji með öllum ráðum koma í veg fyrir að Baldur sé reyndur meira en til þessa (samaltals 6 vikur með óumdeilanlega mjög góðum árangri), á siglingarleiðinni.

Undirritaður tekur undir álitid að því leyti að ekki sé réttlætlegt að taka óþarfa áhættu, þó ekki sé talað um tæpasta vað. Skipstjórnarmenn Baldurs telja af og frá að þessi ummæli geti átt við ferðir Baldurs og ekki sé nein áhætta tekin umfram það sem venjulega má reikna með þegar skip fer á sjó.

F.h. Sæferða ehf. Pétur Ágústsson.



Brú á Ystu Rjúkandi í Jökuldal í Norður Múlasýslu. Þessi á, hún Ysta Rjúkandi í kvenkyni, hefur átt það til að detta í karlkyn og þannig var hún merkt með skilti í sumar þegar nýja myndin var tekin. Vonandi eru búð að lagfæra það því í öllum gömlum heimildum er notað kvenkyn. Gamla myndin er úr safni Jóns J. Víðis, tekin árið 1955. Gamla brúin var byggð 1928. Síðan var byggð brú á ána 1971 en hún var rifin þegar nýja brúin var byggð á sama stað 2012. Við nýja veginn er nú ágætur áningarstaður þar sem hægt er að skoða fossinn.

► framhald af bls. 4

400 efnunum eru 100 merkingaskyld (eitur og hættuleg efni) og verður unnið að því að afla öryggisbláða fyrir þau, sem og að fækka þeim eins og kostur er. Settur er fram efnalisti með viðeigandi áhættu- og öryggisupplýsingum á vef Vegagerðarinnar (http://www.vegagerdin.is/Handbaekur/Varasom_efni.nsf). Listinn verður í stöðugri endurskoðun.

Ferðavenjur veturinn 2011-2012.

Ágrip júní 2012

Landráð sf. hefur frá árinu 2005 unnið kannanir fyrir samgönguyfirvöld á ferðavenjum landsmanna. Gögnin nýtast til að meta hvaða breytingar hafa helst orðið á ferðavenjum síðustu árin. Meðal niðurstaðna nú eru að í ferðum út fyrir búsetusvæði ferðast fleiri nú sem farþegar í einkabíl og notkun einkabíls hefur dregist saman frá 2009 í þeim ferðum. Um 75% svarenda á landsbyggð óska eftir nýjum jarðgöngum í sínum landshluta. Meðalfjöldi flugferða innanlands er að verða svipaður og fyrir hrun eftir nokkra lægð. Á höfuðborgarsvæðinu minnkar hlutdeild ferða með einkabíl og notkun hans er hlutfallslega minnst í eldri hverfum, þar sem fleiri ganga og hjóla.



Bífhjól, vegbúnaður og umferðaröryggi júní 2012

Um er að ræða handbók, sem er staðfærð útgáfa af norskrri bók sem unnin var í samvinnu norsku vegagerðarinnar og hagsmunasamtaka bífhjólamanna þar í landi. Handbókinni er ætlað er að stuðla að auknu umferðaröryggi bífhjólafólks. Bífhjólum í almennri umferð hefur fjölgað á undanförunum árum og mikilvægt að huga að öryggisatriðum umferðamannvirkja vegna þess. Handbókin er skrifuð til leiðbeiningar og sem heimild fyrir þá sem koma að vegagerð og viðhaldi vega, sem og fyrir bífhjólafólk. Verkefnið er unnið af samtökum bífhjólafólks, Sniglum, í samstarfi við Vegagerðina.



Yfirlit yfir útboðsverk

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

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár	
13-074 Landeyjahöfn - lenging flóðvarnargarðs og aðkomuvegur	2014	
13-073 Stykkishólmur - lenging ferjubryggju	2014	
13-067 Sjóvarnir Vestmannaeyjar 2013	2014	
13-007 Svínadalsvegur (502), Leirársveitarvegur - Eyri	2014	
12-056 Dettifossvegur (862), Dettifoss - Norðausturvegur	2014	
Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
13-075 Meðallandsvegur (204) um Fljótakróka	16.12.13	14.01.14
Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
13-072 Stykkishólmur - flotbryggjur Þetta verk var auglýst í dagblöðum	11.11.13	26.11.13
13-069 Vatnsleysuströnd, sjóvarnir 2013	14.10.13	29.10.13
13-061 Endurbygging Fljótsdalsvegur (933), Hrafnkelsstaðir - Upphéraðsvegur	22.07.13	13.08.13
Samningum lokið	Opnað:	Samið:
13-066 Blönduós og Skagaströnd, sjóvarnir 2013 <i>Norðurtak ehf., kt. 503598-3229</i>	29.10.13	19.11.13
13-068 Grindavík, sjóvarnir 2013 <i>ÍAV kt. 660169-2379</i>	29.10.13	03.12.13
Hætt við útboð		
13-015 Efnisvinnsla á Norðursvæði		

Niðurstöður útboða

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
---	Áætlaður verktakakostnaður	24.010.000	100,0	2.951
2	Króli ehf., Garðabæ	22.823.457	95,1	1.764
1	Skipavík ehf., Stykkishólmi	21.059.200	87,7	0