



Framkvæmda- fréttir 15. tbl. / 11



Umferð var hleypt á bráðabirgðabru á Múlavísl á hádegi laugardaginn 16. júlí. Þá voru aðeins sjö dagar liðnir frá því brúna tók af í jökulhlaupi frá Mýrdalsjökli. Brúna vígðu, með því að ganga fyrstir yfir, mennirnir í brúarvinnuflokkum Vegagerðarinnar, verktakar í jarðvinnunni, björgunarsveitarmenn, lögregla og aðrir sem höfðu komið að því að byggja brúna og tryggja ferjusamgöngur um Hringveginn.

Vestfjarðavegur (60) milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði, frummatsskýrsla

Vegagerðinni hefur lagt fram frummatsskýrslu vegna fyrirhugaðra framkvæmda á Vestfjarðavegi (60) milli Eiðis í Vattarfirði og Þverár í Kjálkafirði. Skýrsluna má finna í heild á vegagerdin.is. Hér á eftir fer samantekt höfunda.

Samantekt úr frummatsskýrslu

Vegagerðinni hefur verið falið að endurbyggja og leggja nýjan Vestfjarðaveg frá Eiði í Vattarfirði, um Kerlingarfjörð og Mjóafjörð að Þverá í Kjálkafirði. Um er að ræða 16,5-19,2 km langa vegagerð í Reykhólahreppi og Vesturbyggð.

Vegagerðin kannaði matsskyldu framkvæmdarinnar í janúar 2009. Niðurstaða Skipulagsstofnunar sem barst 27. mars 2009 var að fyrirhuguð framkvæmd kunni að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því háð mati á umhverfisáhrifum.

Núverandi vegur

Núverandi Vestfjarðavegur frá Eiði að Þverá er um 24,3 km langur malarvegur. Hann liggur fyrir botn Mjóafjarðar, um Kerlingarfjörð og fyrir botn Kjálkafjarðar. Vegurinn uppfyllir ekki kröfur um umferðaröryggi, á honum eru fjórar einbreiðar brýr, krappar beygjur, hæðir og lægðir. Mjög snjópungt er í botni Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar. Ársdagsumferð á veginum árið 2009 var 85 bílar og sumardagsumferð var 186.

Vegagerðin telur núllkost, þ.e. óbreytt ástand í samgöngumálum í svæðinu ófullnægjandi miðað við núgildandi kröfur til umferðarmannvirkja.

Upplýsingar um framkvæmdir

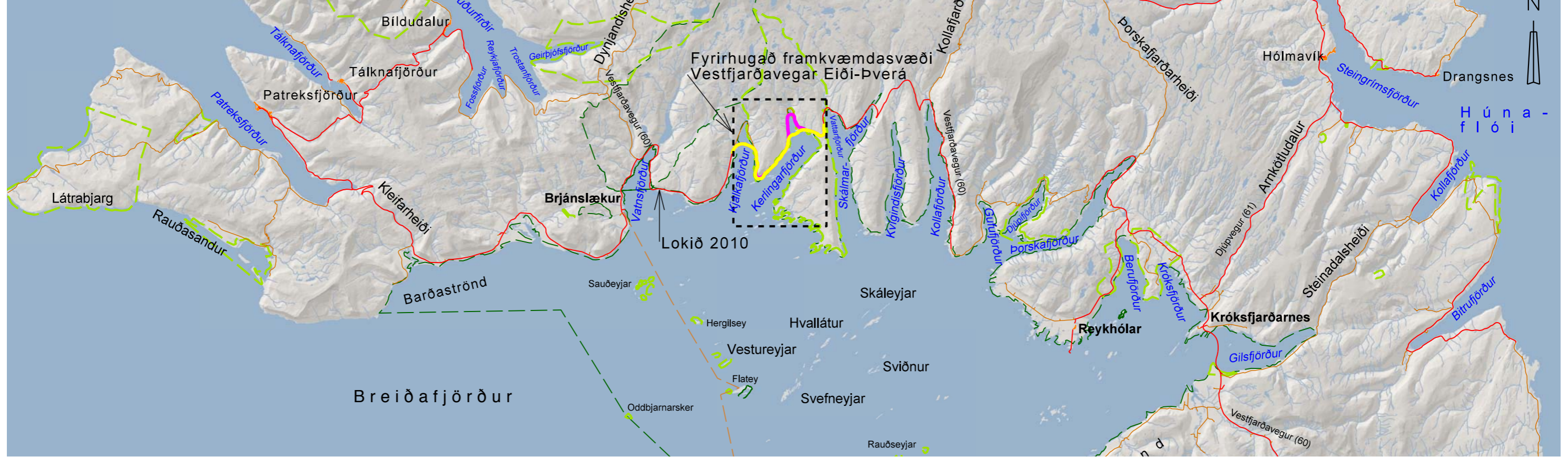
Markmið framkvæmdanna er að bæta samgöngur á Vestfjörðum með því að tryggja áreiðanlegar og öruggar samgöngur á Vestfjarðavegi nr. 60 og stytta vegalengdir.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 15. tbl. 19. árg. nr. 571 25. júlí 2011

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 útboðsframkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útboð eru kynnt, útboðsauglýsingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttaeftir 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.



Nýr vegur verður með bundnu slitlagi og uppbyggður með tilliti til snjóá. Hönnunarhraði vegarins verður miðaður við ≥ 90 km/klst. hámarkshraða.

Áætlanir eru um að þvera Mjóafjörð í fjarðarmynninu eða á nesi við fjarðarbotninn og þvera Kjalakfjörð við Skeiðnes. Að öðru leyti verður reynt að nýta núverandi vegstæði eins og kostur er. Vegna krappa beygja yfir Eiðið milli Vattarfjarðar og Kerlingarfjarðar og fyrir Litlanes og í botni Mjóafjarðar og Kjalakfjarðar, þarf að víkja út frá núverandi vegi, til að uppfylla kröfur í hönnunarreglum Vegagerðarinnar. Við að þvera firðina styttest einnig leiðir og komist er hjá snjóþungum köflum.

Tvær veglínur eru lagðar fram til athugunar hjá Skipulagsstofnun, veglínur A og B. Þær falla saman nema á tveimur köflum, þ.e. í Mjóafirði og um Litlanes. Veglína A þverar Mjóafjörð í fjarðarmynninu og liggur utar á Litlanesi en veglína B. Hún verður 16,5 km löng og styttr Vestfjarðaveg um 7,8 km. Veglína B þverar Mjóafjörð í botni hans og liggur innar á Litlanesi en veglína A. Hún verður 19,2 km löng og styttr Vestfjarðaveg um 5,1 km. Byggðar verða tvær nýjar

brýr, önnur á Mjóafjörð en hin á Kjalakfjörð. Brú á Mjóafjörð verður 160 m löng verði veglína A fyrir valinu, en 16 m löng verði veglína B fyrir valinu. Brú á Kjalakfjörð verður 116 m löng.

Mögulegt er að tengja saman veglínur A og B og leggja nýjan veg samkvæmt veglínu A á öðrum kaflanum og á hinum samkvæmt veglínu B.

Vegagerðin leggur til að nýr vegur í Mjóafirði verði lagður samkvæmt veglínu A. Einnig er lagt til að veglína A verði fyrir valinu á Litlanesi.

Áætluð efnisþörf vegna vegagerðarinnar er 1.200-1.500 þús. m³, háð leiðarvali. Til vegagerðarinnar þarf fyllingar-, burðarlags-, rofvarnar- og slitlagsefni sem fæst úr skeringum og námum.

Stefnt er að því að undirbúningi framkvæmdanna ljúki á árinu 2011. Áætlað er að þær taki tvö ár, háð fjárveitingum í vegáætlun. Mögulegt er að skipta þeim í marga áfanga, því nýr vegur tengist núverandi vegi á mörgum stöðum. Kostnaðaráætlun vegna framkvæmdanna er u.þ.b. 3,2 milljarðar króna. Í fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin

2009-2012 er gert ráð fyrir samtals 1.672 m.kr. fjárveitingu til verksins á árunum 2011 og 2012. Í samgönguáætluninni kemur fram að gert sé ráð fyrir áframhaldandi fjárveitingum árið 2013.

Rannsóknir

Rannsóknir á fornminjum, gróðurfari, fuglalífi og leirum á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði voru unnar af Náttúrustofu Vestfjarða. Jarðfræðideild Vegagerðarinnar mat möguleika til efnistöku auk þess að gera úttekt á jarðfræði svæðisins og ofanflóðum. Jarðfræðistofa Kjartans Thors annaðist endurvarpsmælingar á þykkt setlaga á sjávarbotni í fyrirhuguðum þverunum í Mjóa- og Kjalakfirði. Verkfræðistofan Vatnaskil vinnur nú að athugunum á nauðsynlegum brúaropum til að tryggja „óbreytt“ vatnsskipti. Siglingastofnun annaðist nauðsynlegar boranir og sýnatöku úr setlögum á sjávarbotni. Vegagerðin með aðstoð Verkfræðistofu Jóns Skúlasonar hefur metið eiginleika setlaganna svo tryggja megi stæðni fyllinga, meta sig og ákvarða grundun brúa.

Helstu áhrif framkvæmdanna

Umhverfisáhrif framkvæmdanna eru að hluta til háð legu vegar. Á framkvæmdatíma munu framkvæmdir, vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa, hafa áhrif á þá sem dvelja á svæðinu.

Nýr vegur mun hafa jákvæð áhrif á útivist. Vegagerðin telur að hann muni hafa óveruleg áhrif á landnotkun, gróður, fugla og lífríki í fjöru og leiru en neikvæð áhrif á svæði á náttúruminjaskrá, verndarsvæði Breiðafjarðar, fornminjar, jarðmyndanir, og landslag. Hann mun skerða vistkerfi sem ber að vernda skv. náttúruverndarlögum, þ.e. votlendi (háð leiðarvali) og leirum. Reynt verður að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna með góðri hönnun og frágangi mannvirkja. Einnig með mótvægisáðgerðum og vöktun.

Landnotkun og útivist. Nýjar veglínur Vestfjarðavegar fylgja núverandi vegi að stórum hluta en víkja frá honum við Eiði og Litlanes en einnig í botni Mjóafjarðar og Kjalakfjarðar, þar sem firðirnir verða þveraðir. Landið sem framkvæmdirnar raska er afréttur sem nýttur er sem beitiland sauðfjár. Með þverun fjarðanna skapast betra næði í fjarðarbotnunum og

nýir útivistarmöguleikar. Að loknum framkvæmdum verður a.m.k. jafn mikið gróðurlendi og raskast við framkvæmdir grætt upp í samráði við landeigendur, Umhverfisstofnun, Skógrækt ríkisins og Landgræðslu ríkisins. Nýr vegur mun hafa óveruleg áhrif á landnotkun á svæðinu en jákvæð áhrif á útivist

Neikvæð umhverfisáhrif framkvæmdanna eru nokkur. Nýr vegur getur haft neikvæð áhrif á svæði nr. 304 á náttúruminjaskrá, svæði sem verndað er með lögum nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar, sjávarföll, menningarminjar, jarðmyndanir, gróður, fugla og landslag. Einnig getur hann haft neikvæð áhrif á vistkerfi sem ber að vernda skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um Náttúruvernd, þ.e. votlendi og leirur. Reynt verður að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna með góðri hönnun og frágangi mannvirkja. Einnig með mótvægisáðgerðum og vöktun.

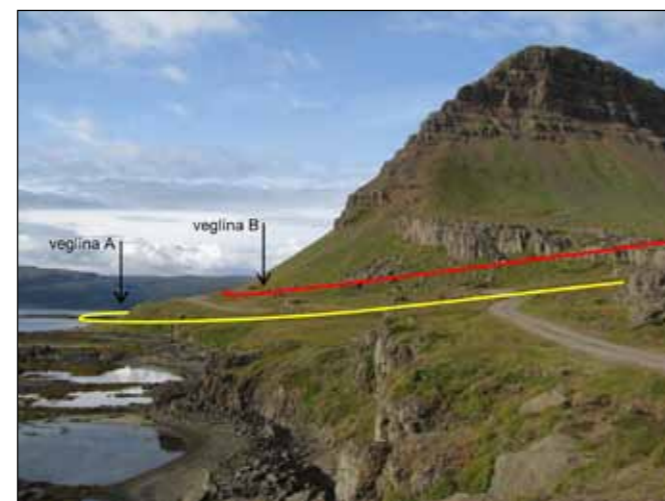
Rask og hávaði á framkvæmdatíma. Vegagerð fylgir alltaf hávaði og ryk vegna efnistöku og efnislosunar, sprenginga og umferðar þungavinnuvéla. Framkvæmdunum fylgir mikið jarðrask. Tekið verður land undir veg á 23-130 m breiðri spildu, á 16-20 km langri leið, háð vali á veglínu. Einnig þarf land undir námur, efnisvinnslu og vinnubúðir. Á framkvæmdatíma munu framkvæmdir hafa áhrif á þá sem dvelja á svæðinu vegna hávaða, ryks og sjónrænna áhrifa. Áhrifin verða óveruleg því engin hús eru í grennd við framkvæmdasvæðið og fáir virðast nýta landið til útivistar.

Verndarsvæði. Nýr og endurbyggður Vestfjarðavegur mun skerða svæði nr. 304 á náttúruminjaskrá og verndarsvæði Breiðafjarðar sem verndað er með sérstökum lögum nr. 54/1995. Núverandi vegur liggur þegar um svæðin og klýfur þau, en nýr vegur mun kljúfa þau frekar. Við framkvæmdir verður reynt að raska sem minnstu svæði og frágangur verður vandaður.

Fornminjar. Á svæðinu er talsvert af fornleifum og eru þær víða í grennd við núverandi veg. Framkvæmdirnar geta raskað fornleifum, háð vali á veglínu. Veglína B hefur mun meiri áhrif á fornleifar en veglína A. Á Litlanesi mun bæjarstæði Litlaness hverfa verði nýr Vestfjarðavegur lagður samkvæmt



Í grennd við mögulega þverun Mjóafjarðar samkvæmt veglínu A (ljósmynd: Náttúrustofa Vestfjarða, 2008).



Litlanes, horft inn Kjalakfjörð (ljósmynd: Helga Adalgeirsdóttir, 2010).

veglínu B en veglína A raskar engum fornleifum á sama kafla. Rask á fornleifum er óafturkræft og því verður reynt að hlífa þeim þar sem það er hægt. Gripið verður til mótvægisáðgerða í samráði við Fornleifavernd ríkisins.

Jarðmyndanir. Framkvæmdirnar hafa bein neikvæð áhrif á jarðmyndanir, því þeim verður raskað með vegagerð og efnistöku, ýmist með skeringum eða fyllingum. Ýmsar jarðmyndanir raskast við framkvæmdir, þ.e. klappir, berghlaup, skriðukeilur, tertíersetlög austanvert við Litlanesfjall, fornt hraunlag með trjábolaförum á Litlanesi, leirur, fjörur og gryningar. Allar jarðmyndanir á þessari leið sem verða fyrir áhrifum vegagerðar eru algengar en leirur njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999.

Engar sérstæðar jarðminjar verða fyrir miklum áhrifum veglagningar. Verndargildi jarðmyndana á svæðinu felst aðallega í staðsetningu þeirra, þ.e. að þær eru innan svæðis á náttúruminjaskrá og sumar innan verndarsvæðis Breiðafjarðar. Áhrif á jarðmyndanir verða mest þar sem leirur verður raskað.

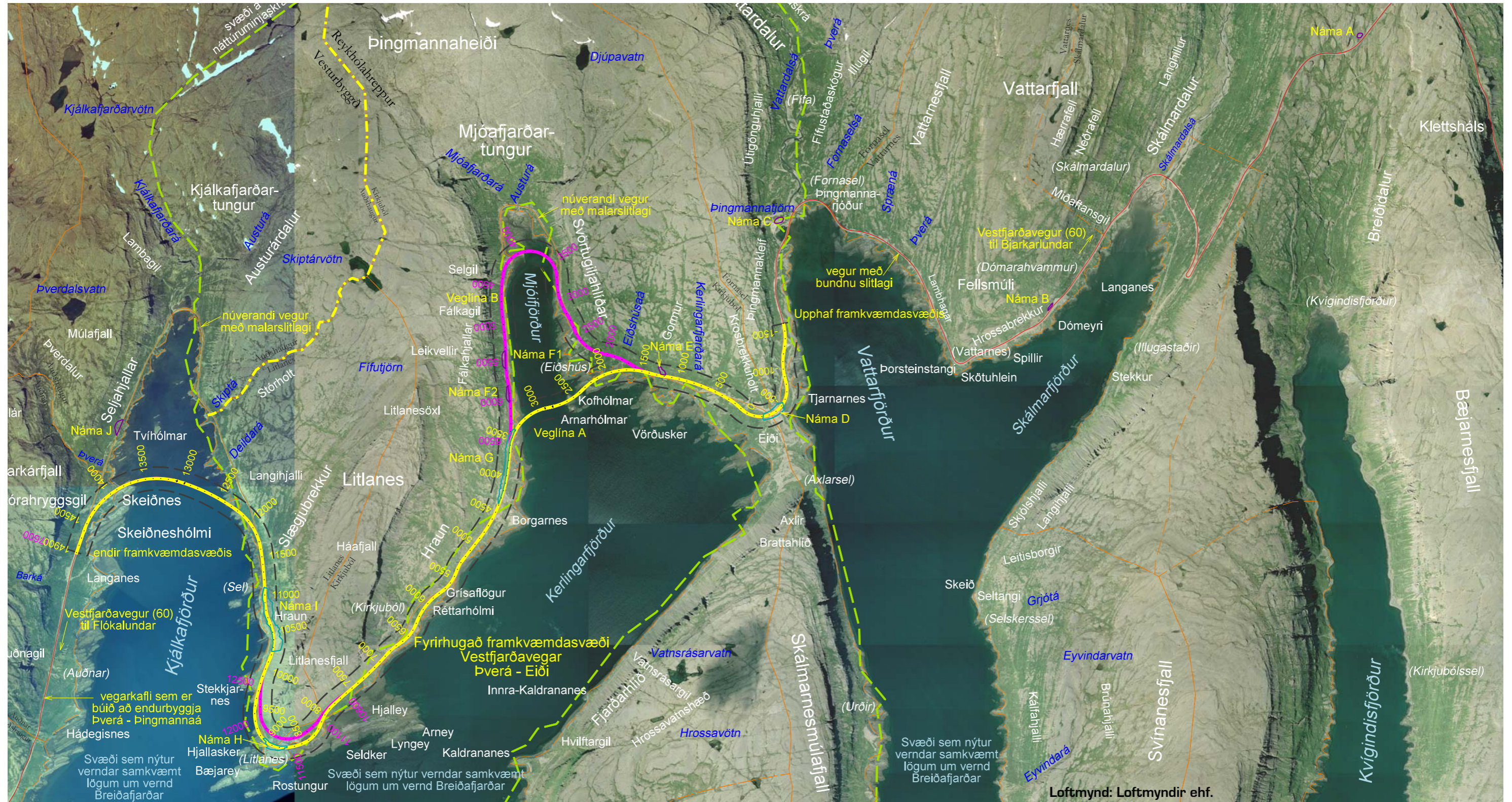
Gróður. Við framkvæmdirnar skerðast gróin svæði en talið er að framkvæmdir muni ekki hafa áhrif á plöntutegundir á valista og að engum sérstæðum gróðri eða gróðurlendum verði raskað. Við framkvæmdir mun birki skerðast. Það skerðist meira með veglínu B en veglínu A. Haft verður samráð við Skógrækt ríkisins um aðgerðir til að bæta fyrir það kjarr sem tapast. Búast má við að endurheimt birkis við aflagða og

lokaða vegi verði meiri heldur en sú skerðing sem verður af framkvæmdinni. Vegna framkvæmda á veglínu B mun votlendi sem ber að vernda samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 skerðast. Verði sú veglína fyrir valinu verður dregið úr áhrifum skerðingarinnar með endurheimt votlendis í stað þess sem raskast.

Fuglalíf. Fyrirhugað framkvæmdasvæði er mikilvægt fyrir fugla. Breiðafjörður hefur alþjóðlegt gildi fyrir votlendisfugla samkvæmt Ramsar samningi. Um Breiðafjörð fara fuglar (umferðarfuglar) vor og haust sem eru á leið til og frá varpstöðvum á Grænlandi og Kanada og hefur rauðbrystingur viðdvöl á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Á svæðinu er arnarvarp.

Framkvæmdin mun hafa óveruleg áhrif á fuglalíf, óháð vali á veglínu. Engin mikilvæg búsvæði varpfugla munu raskast. Að loknum framkvæmdum verður nýr vegur í svipaðri fjarlægð frá arnarvarpi og núverandi vegur. Betra næði verður við 5 arnarvarpsstaði verði nýr vegur lagður samkvæmt veglínu A en 3 arnarvarpsstaði verði veglína B fyrir valinu. Vatnsskipti í Mjóafirði og Kjálkafirði verða tryggð. Leirum, sem eru mikilvægustu fæðuöflunarsvæði rauðbrystings, verður aðeins raskað þar sem þær lenda undir vegi.

Liffrki í fjöru og leiru. Báðar veglínur Vestfjarðavegar þvera Mjóafjörð og Kjálkafjörð. Þær liggja úti í sjó á kafla og raska fjöru og leirum. Leirur og sjávarfítjar teljast til vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd nr.



44/1999. Leirur skerðast þar sem þær lenda undir vegi en svæðið sem skerist er ekki stórt í samanburði við allar leirur í grenndinni. Veglína A skerðir leirur og sjávarfitjar meira en veglína B. Þar sem full vatnsskipti innan þverana verða tryggð, verða áhrif framkvæmdarinnar á lífríki í fjöru og leiru innan þverunar óveruleg, óháð veglínu.

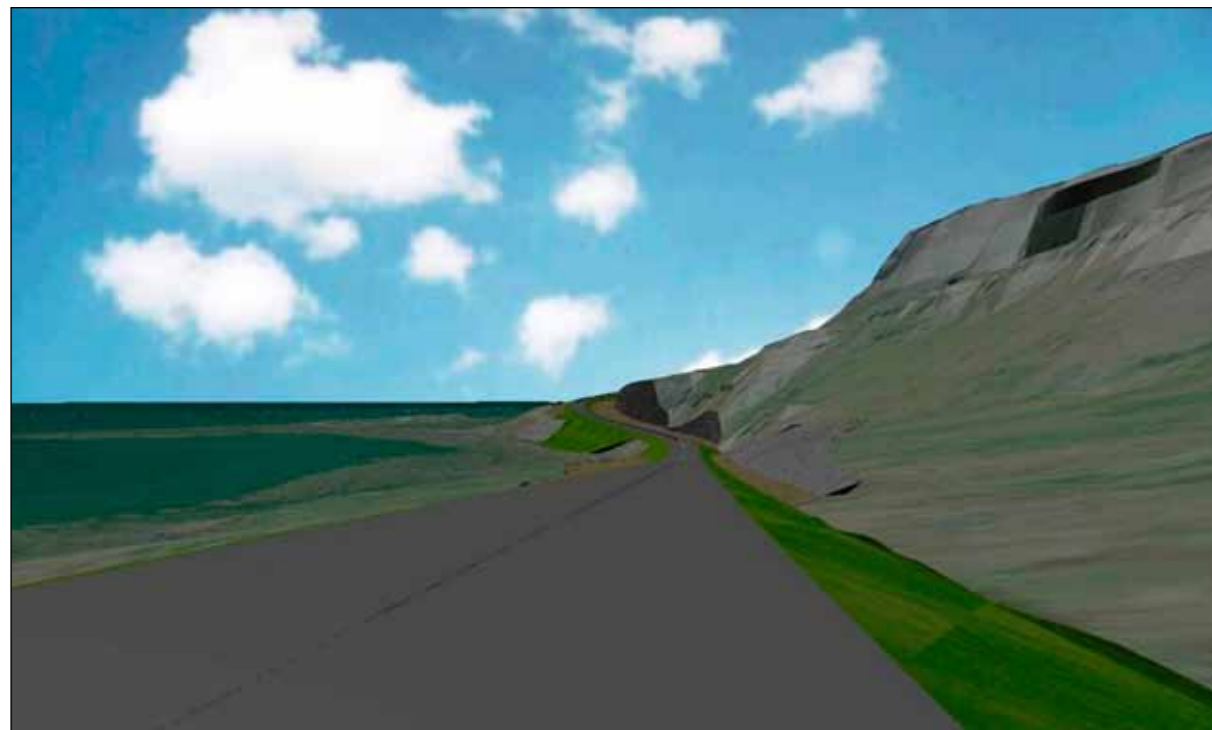
Vatnsskipti, sjávarföll og setflutningar. Báðar veglínur Vestfjarðavegar þvera Mjóafjörð og Kjálkafjörð sem eru innan verndarsvæðis Breiðafjarðar. Við framkvæmdir verður tryggt að vatnsskipti við þá hluta fjarðanna sem lenda innan

við þverun verði jafn góð og áður. Framkvæmdirnar hafa óveruleg áhrif á vatnsskipti, sjávarföll og setflutninga á framkvæmdasvæðinu, óháð leiðarvali og munu því hafa óveruleg áhrif á lífríkið á verndarsvæði Breiðafjarðar.

Landslag. Helstu umhverfisáhrif framkvæmdanna eru vegna röskunar á landslagi við þverun Mjóafjarðar og Kjálkafjarðar og við breytingu á legu vegarins á Eiði og Litlanesi. Landslagi á svæðinu hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi. Landslag er hluti þeirra þátta sem lög um vernd Breiðafjarðar nr. 54/1995 eiga að vernda. Áhrif nýs Vestfjarðavegar á



Matsskýrslunni fylgja 13 viðaukar. Einn þeirra er mat á áhrifum veg framkvæmda á landslag. Þar er fjöldi mynda sem sýna breytingar á landslagi með tölvugerðum þrívíddarmyndum. Hér er dæmi sem sýnir hamar í Kirkjubólslífi, á milli stöðva 5500-5600. Skorðið verður af hamrinum auk þess sem fyllingar verða settar niður í fjöruna á um 90 m kafla þar sem hún kemur mest inn.



Þrívíddarmynd 13. Skering í hamar (Kirkjubólslífi) á milli stöðva 5500-5600 og fyllingar sem ná niður í fjöru. Grænt= fylling, grátt= skering, brúnt yrrótt= landmótunarsvæði. Myndvinnsla: Halldór Sv. Hauksson.

landslag eru háð leiðarvali en vegagerð, efnistaka, ræsagerð og brúargerð munu hafa áhrif á ásýnd fjallshlíða og fjarða. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdanna á landslag. Framkvæmdir samkvæmt veglínunum A og B munu hafa talsverð-veruleg neikvæð áhrif á landslag framkvæmdasvæðisins.

Niðurstaða

Ráðist er í samgöngubætur til að efla samskipti hvort heldur er á félags- eða atvinnusviðinu. Það er skoðun stjórnvalda að efling slíkra samskipta hafi jákvæð áhrif á samfélagið og þess vegna er veitt fjármunum til bættra og nýrra samgöngumannvirkja. Þessi viðhorf eru hins vegar ekki óumdeilanleg því áhrif samgöngumannvirkja á landnotkun og náttúruferu eru að jafnaði neikvæð.

Niðurstaða matsvinnunnar er að framkvæmdir á Vestfjarðavegi á kaflanum frá Eiði að Þverá geti bæði haft jákvæð og neikvæð áhrif á umhverfið. Þær munu hafa jákvæð áhrif á útivist en geta haft neikvæð áhrif á menningarminjar og náttúruferu. Það er mat Vegagerðarinnar að áhrifin verði ekki umtalsverð.

Helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar verða þar sem vikið er út af núverandi vegi, þar sem nú eru krappar beygjur við Eiði og Litlanes og þar sem fyrirhugað er að þvera Mjóafjörð og

Kjálkafjörð. Á þessum stöðum er framkvæmdasvæðið ýmist innan svæðis nr. 304 á náttúruuminjaskrá, eða á verndarsvæði Breiðafjarðar. Þar liggur nýr vegur utan núverandi vegar, breytir landslagi, sem hefur þó þegar verið raskað með núverandi vegi og búskap, og raskar leirum. Með góðri hönnun, frágangi og eftirliti með framkvæmdum er hægt að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á landslag og leirur.

Til að neikvæð áhrif framkvæmdanna verði sem minnst verður vegurinn, vegtengingar og námusvæði aðlöguð landi eins vel og hægt er. Reynt verður að raska ósnertu landi sem minnst og gróðursvæði, birkikjarr og votlendi endurheimt. Haft verður samráð við hagsmunaaðila og leyfisveitendur, svo draga megi úr sem flestum neikvæðum áhrifum framkvæmdanna. Sérstakrar varúðar verður gætt við framkvæmdir í grennd við arnarvarp og fornleifar.

Helga Aðalgeirsdóttir
Kristján Kristjánsson

Auglýsingar útboða

Vetrarþjónusta, Brjánslækur - Bıldudalur 2011 - 2014 11-019

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í snjómokstur með vörubifreiðum innan ramma ábatasamnings, á eftirtöldum vegum:

Barðastrandarvegur (62) frá Brjánslækjarhöfn að hafnarsvæði á Patreksfirði, 56 km.

Bıldudalsvegur (63) frá Patreksfirði að Ketildalavegi við Bıldudal og áfram að Bıldudalsflugvelli, 38 km.

Ketildalavegur (619) frá Bıldudalsvegi að Hafnarteigi á Bıldudal, 1,2 km.

Tálknafjarðarvegur (617) frá Bıldudalsvegi að ristarlíði innan Tálknafjarðar, 2,9 km.

Helstu magntölur (miðast við eitt ár) eru:

Vörubílar í snjómokstri

og hálkuvörn 16.385 km

Verktími er frá 1. október 2011 til og með 30. apríl 2014.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Dagverðardal á Ísafirði og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 25. júlí. Verð útboðsgagna er 2.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 9. ágúst 2011 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

Niðurstöðu útboða

Niðurrekstrarstaurar

á Vestfjörðum 2011 11-038

Framleiðsla á 8,5-12 m löngum niðurrekstrarstaurum undir brýr á Seljalandsá og Seljalandsós í Ísafjarðardjúpi og Staðará í Steingrímsfirði.

Helstu magntölur eru:

Seljalandsá og Seljalandsós:

Heildarlengd niðurrekstrarstaura 724 m

Heildarfjöldi niðurrekstrarstaura 66 stk.

Flutningur 132 tonn

Staðará:

Heildarlengd niðurrekstrarstaura 918 m

Heildarfjöldi niðurrekstrarstaura 108 stk.

Flutningur 168 tonn

Lokið skal við að framleiða alla staurana eigi síðar en 20. september 2011. Flytja skal staurana á verkstaði eftir nánara samkomulagi við verkkaupa.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
6	Hannes Jónsson, Reykjavík	35.332.354	180,8	18.360
5	Ístak hf., Reykjavík	21.555.262	110,3	4.582
---	Áætlaður verktakakostnaður	19.537.500	100,0	2.565
4	Einingaverksmiðjan ehf., Reykjavík	19.213.765	98,3	2.241
3	Loftorka ehf., Borgarnesi	18.427.800	94,3	1.455
2	Mikael ehf., Hornafirði	18.317.000	93,8	1.344
1	Esju-Einingar ehf., Reykjavík	16.972.800	86,9	0



Auglýsingar útboða

Hringvegur (1), göngubrú við Krikahverfi í Mosfellsbæ 11-039

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í gerð göngubrúar yfir Vesturlandsveg við Krikahverfi í Mosfellsbæ og aðliggjandi stígtengingar.

Um er að ræða 60 m langa eftirspenna göngubrú í fjórum höfum og samtals 200 m langa stíga beggja vegna.

Helstu magnölur eru:

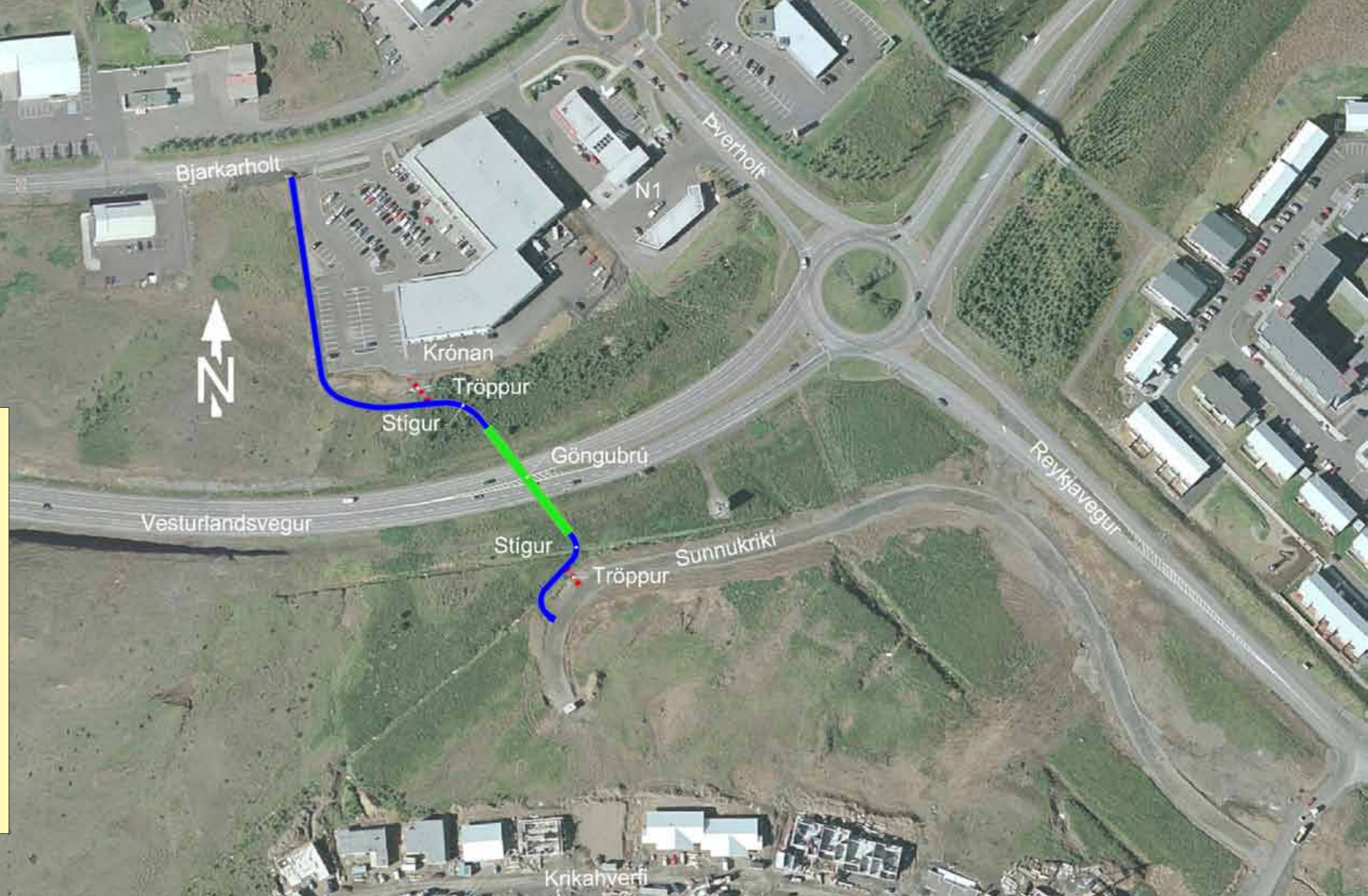
Fláafleygar	1.700 m ³
Fyllingar	2.000 m ³
Mót	400 m ²
Járn	16.700 kg
Steypa	190 m ³
Uptaka og endurplöntun trjáa	70 stk.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 15. desember 2011.

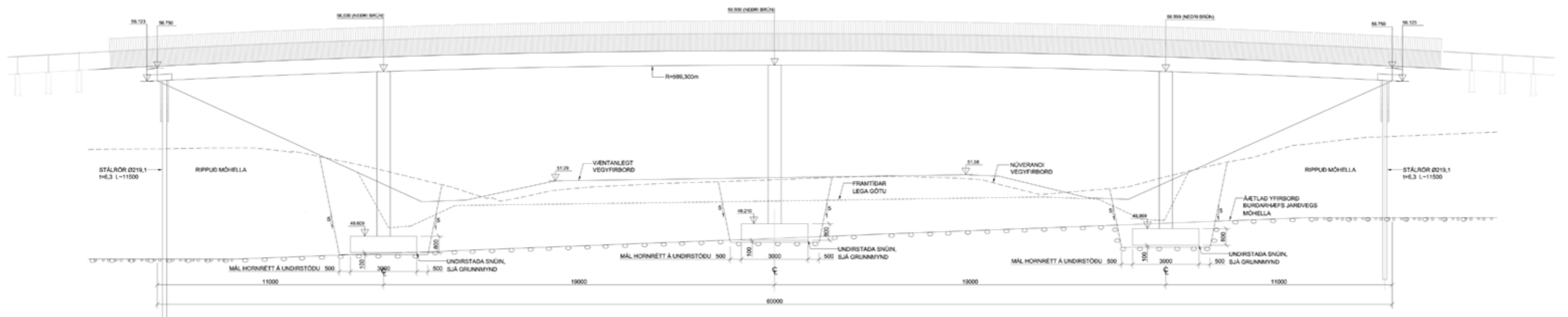
Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Borgartúni 7 í Reykjavík frá og með þriðjudeginum 26. júlí 2011. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sama stað fyrir kl. 14:00 þriðjudeginum 16. ágúst 2011 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

Loftmynd: Loftmyndir ehf.



Hliðarmynd



Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

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

Lífolía til vegagerðar febrúar 2011

Árin 2006 og 2007 voru gerðar tilraunir með að nota repjuolíu í stað white-spirit til mýkingar á biki við notkun á klæðingar. Árið 2008 hófust tilraunir með að nota lífolíu, sem fellur til við framleiðslu á ómegabykknum úr búklýsi, í sama tilgangi. Í skýrslunni kemur fram að árangur verkefnisins hafi verið framar vonum og að lokinni tilraunalögn hafi verið lagðir 30 km af klæðingum með lífolíu-bik blöndu víða um land með góðum árangri. Útlagnir með lífolíu eru ekki taldar vera eins háðar veður-fari og þegar repjuolía er notuð. Í skýrslunni er lagt til að nota nafnið „sæolía“ yfir þessa lífolíu og blanda sæolíu og biks verð nefnd „sæbik“.



Uppgræðsla vegfláa með innlendum úthagategundum 2001-2010, yfirlit yfir rannsóknaniðurstöður mars 2011

Í verkefninu sem stóð (með hléum) í um það bil 10 ár, var hugmyndin að reyna innlendar tegundir sem ekki



Gullkollur í tilraunareit í vegfláa við Þorlákshöfn.

hafa verið prófaðar við uppgræðslu vegfláa. Meðal annars var haft í huga að árangur uppgræðslu væri góður, gróður væri hæfilega viðvarandi og skæri sig sem minnst frá gróðri í næsta nágrenni auk þess að viðhald svæðis s.s. sláttur og áburðargjöf væri í lagmarki. Í skýrslunni er greint frá niðurstöðu fyrir ýmsar tegundir, en ekki bent á neina eina sem bestan kost. Nefnt er að flutningur tegunda í vegfláa frá gróðurlendi í næsta nágrenni sé aðferð sem virðist í fljótu bragði sjálfsagt að nota, en til þess að það sé fýsilegur kostur þarf að vélvæða þá aðgerð.

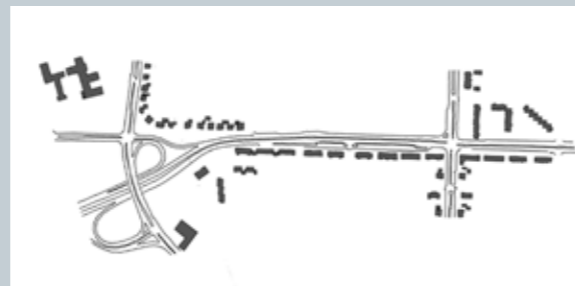
Bestun leiðavals til hálkuvarna á Suðvestursvæði Vegagerðarinnar mars 2011

Um er að ræða meistarafráttu við Háskólann í Reykjavík. Markmið verkefnisins var að kanna hvort hægt væri með bestunaraðferðum að finna hentugan fjölda og staðsetningu þjónustubíla ásamt því að ákvarða akstursleiðir fyrir hvern bíl, þannig að akstursvegaglengd sé í lágmarki og að allir vegir og veghlutar séu hálkuvardir inna skilgreinds þjónustutíma. Sett voru upp mismunandi líkön og á þau beitt bestunaraðferðum til að finna hagkvæmstu leiðir fyrir hvern bíl. Með skýrri svæðisskiptingu og nokkuð ströngum skilyrðum um hámarksakstursvegaglengdir er sýnt að með þessari aðferð má stytta heildarakstur, miðað við núverandi svæðisskiptingu, sem notuð er við hálkuvarnir á Suðvestursvæði Vegagerðarinnar.



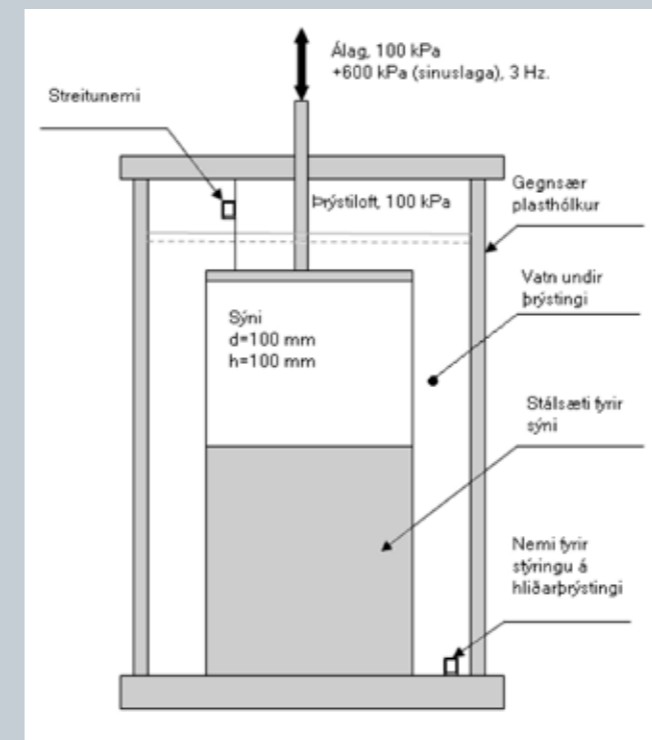
Miklabraut, þjóðvegur í þéttbýli mars 2011

Verkefnið er hluti af stóru verkefni sem ber heitið Betri borgarbragur. Í skýrslunni er ein stærsta umferðaræð Reykjavíkur skoðuð m.t.t. sögu hennar, þróunar og hlutverks. Markmið er að sýna staðreyndir og greina vandamál sem við blasa. Skoðað er skipulag, starfsemi, göturými, umferðarmagn, umferðarhraði, slys, rekstur og viðhald ásamt landnotkun. Í lok hvers kafla og lok skýrslunnar er varpað fram ýmsum spurningum til umhugsunar.



Áhrif salts á þreytuþol malbiks mars 2011

Markmið verkefnisins var að kanna áhrif salts á mótstöðu malbikssýna gegn sveiflandi álagi (þreytuþol). Niðurstöður gefa til kynna að þreytuþol malbiks úr saltmengunum steinefni sé undir vissum kringumstæðum marktækt minna en malbiks úr saltlausu, en að öðru leyti sambærilegu steinefni. Þá kemur fram að sé viðlöðunarefni notað í malbiksblöndur hefur það marktækt meira þreytuþol en blöndur án viðlöðunarefnis sem báðar hafa verið geymdar í saltvatni í 80 vikur. Hins vegar var ekki munur á sýnum án viðlöðunarefna, sem geymd höfðu verði annars vegar saltvatni og hins vegar í fersku vatni í 20 vikur. Prófunin sem notuð var er ekki stöðluð og ýmsir vankantar komu fram. Í skýrslunni eru settar fram tillögur um endurbætur á aðferðinni.



Búnaður til þreytuþolsmælinga.

Áhrif bikgerðar (PG) á slit- og skriðeiginleika malbiks mars 2011

Gerðar voru malbiksblöndur úr mishörðu biki og mæld hjólfaramyndun undan álagi annars vegar og slitþol gagnvart nagladekkjaáráun hins vegar. Notuð voru tæki á Nýsköpunarmiðstöð Íslands, sem sérstaklega eru ætluð til að meta þessa eiginleika. Almenn mæling hjólfaramyndun meiri í blöndum með mjúku biki. Hins vegar mælist slitþol gagnvart



Tækjábúnaður á Malbikssetri Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands.

nagladekkjaáráun örlítið meira fyrir sýni með mjúku biki miðað við hart bik. Slitþolið mælist þó mikið fyrir báðar blöndur og vel innan marka fyrir kröfur sem gerðar eru í Noregi.

Samanburður á slit- og skriðeiginleikum ísensks malbiks – (Mat á eiginleikum malbiks fyrir íslenskar aðstæður, áfangaskýrsla III) mars 2011

Þetta verkefni er framhald annarra verkefna í svipuðum dúr. Mæld var hjólfaramyndun undan álagi annars vegar og slitþol gagnvart nagladekkjaáráun hins vegar fyrir aðsend sýni frá þremur malbikunarstöðvum. Tilgangurinn er að afla þekkingar og upplýsingar um íslenskt malbik hvað varðar ofangreinda eiginleika. Ekki eru dregnar neinar almennar ályktanir af niðurstöðum mælinganna í skýrslunni.

Fuglalíf á endurheimtum vötnum á Vesturlandi – áfangaskýrsla 2010, apríl 2011.

Gerð er grein fyrir framvindu og niðurstöðum annars árs verkefnisins. Markmið þess er að varpa ljósi á áhrif endurheimtar á fuglalíf og meta árangur aðgerða. Niðurstöður benda til að endurheimt hafi mjög jákvæð áhrif á fuglalíf vatnanna og er fjöldi tegunda svipaður og á óröskudum vötnum í nágrenni. Hins vegar kom í ljós svæðisbundinn munur á fuglalífi vatna, óháð hvort þau eru náttúruleg eða endurheimt. Munurinn er tengdur jarðgrunni og landgerð. Meira fuglalíf er á vötnum sem eru frjósöm og hvíla á fornu sjávarsetri nærri sjó en á ófrjósömum vötnum umgirtum súrum mýrum á fornu blágrýti.



Kortlagning svartbletta apríl 2011

Skýrslan er að stærstum hluta leiðbeiningar fyrir notkun móðela sem gerð voru fyrir starfsmenn umferðardeildar Vegagerðarinnar til svartblettagreiningar. Svartblettagreining mun fyrst og fremst nýtast sem tæki fyrir áætlanagerð vegna umferðaröryggisáætlunar stjórnvalda, sem miðar m.a. að því að fækka slysaáætluðum. Aðferðin byggir á að nota svo kallað ArcGIS landupplýsingakerfi við fyrsta stig svartblettagreiningar, en fyrra verkefni hafði leitt í ljós að það hentar vel til þeirra hluta.



Ekið á dýr. Tveir ferningar þar sem fjöldi slysa er meiri en 5.

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 framkvæmdaedeildar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: <div>dagur, mánuður, ár</div>	
11-049 Djúpvegur (61), um Seljalandsós og Seljalandsá í Álftafirði		2011
11-047 Vestfjarðavegur (60), Eyði - Þverá		2011
11-048 Strandavegur (643), Djúpvegur - Geirmundastaðavegur í Steingrímsfirði		2011
11-042 Vaðlaheiðargöng bráðabirgðabrá fyrir vinnuumferð		2011
11-040 Hafnarfjarðarvegur (40), gatnamót í Engidal, endurbætur		2011
11-017 Reykjanesbraut (41) undirgöng við Straumsvík		2011
11-005 Efnisvinnsla á Suðursvæði 2011		2011

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:	
11-039 Hringvegur (1), göngubrú við Krikahverfi í Mosfellsbæ	25.07.11	16.08.11	
11-019 Vetrarþjónusta 2011-2014, Brjánslækur - Bildudalur	25.07.11	09.08.11	
11-043 Fáskrúðsfjarðargöng, endurbætur á rafkerfi	18.07.11	30.08.11	
11-020 Vetrarþjónusta 2011-2014, Þingeyri - Flateyri - Suðureyri	18.07.11	03.08.11	
11-012 Hringvegur (1), Norðausturvegur - Hróteyjarkvísl, styrking og endurbætur	18.07.11	09.08.11	
11-041 Barðastrandarvegur (62), Hrísnesa, Hlaðseyrará og Raknadalsá	11.07.11	26.07.11	

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:	
11-038 Niðurrekstrarstaurar á Vestfjörðum 2011	04.07.11	19.07.11	
11-037 Festun og yfirlögn á Vesturlandi og Norðurlandi 2011	04.07.11	19.07.11	
11-013 Styrkingar og yfirlögn á Norðaustursvæði 2011	14.06.11	28.06.11	
11-036 Breiðadals- og Botnsheiði, endurbætur á rafkerfi ganga	30.05.11	28.06.11	
11-030 Vetrarþjónusta 2011-2014, Vegamót - Borgarnes - Brattabrekka	30.05.11	15.06.11	
11-021 Ólafsfjarðarvegur (82), snjóflóðavarnir við Sauðanes	23.05.11	07.06.11	
11-002 Yfirlagnir á Suðursvæði, klæðing 2011	09.05.11	24.05.11	

10-057 Hringvegur (1) brú á Ystu - Rjúkandi	04.10.10	26.10.10	
---	----------	----------	--

Samningum lokið	Opnað:	Samið	
11-030 Vetrarþjónusta 2011-2014, Vegamót - Borgarnes - Brattabrekka <i>Velverk ehf., kt. 501299-2519</i>	15.06.11	08.07.11	

Forval í vinnslu	Auglýst:	Opnað:	
11-018 Vaðlaheiðargöng	28.03.11	03.05.11	

Auglýsingar útboða

Þessi auglýsing birtist í síðasta tölublaði. Hún er birt hér

að nýju með breyttri dagsetningu á skiladegi tilboða.

Hringvegur (1), Norðausturvegur - Hróteyjarkvísl, styrking og endurbætur

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í styrkingu, endurbætur og yfirlögn með klæðingu á 3,08 km kafla á Hringvegi (1), milli Norðausturvegar og Hróteyjarkvíslar.

Helstu magntölur eru:

Fylling	3.700 m ³
Fláafleygar	10.400 m ³
Lenging ræsa	30 m
Neðra burðarlag	3.800 m ³
Efra burðarlag	2.200 m ³
Þurrfræsun	20.500 m ²
Tvöföld klæðing	24.500 m ²

Breikkun upp að núverandi slitlagi skal lokið fyrir

15. nóvember 2011. Verki skal að fullu lokið 12. júlí 2012.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Búðareyri 11-13 á Reyðarfirði, Miðhúsavegi 1 á Akureyri og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með þriðjudeginum 19. júlí 2011. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00

þriðjudaginn **9. ágúst 2011** og verða þau opnuð þar

kl. 14:15 þann dag.

Niðurstöðu útboða

Festun og yfirlögn á Vesturlandi og Norðurlandi 2011

Festun með froðubiki eða sementi ásamt lögn á tvöfaldri klæðingu á Hringvegi í Norðurárdal í Borgarfirði, Hringvegi í Vatnsdal, Hringvegi og Sauðárkróksbraut í Skagafirði og Hringvegi í Hörgárdal 2011. Um er að ræða 5 vegkafla, alls um 7,8 km.

Helstu magntölur eru:

Festun með froðubiki eða sementi	59.200 m ²
Tvöföld klæðing	61.900 m ²
Efra burðarlag, afrétting	500 m ³

Verki skal að fullu lokið 1. september 2011.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)	
Valkostur A, bikfestun				
--- Áætlaður verktakakostnaður	156.202.063	100,0	17.604	
2 Malbikunarstöðin Hlaðbær Colas, Reykjavík	148.370.800	95,0	9.773	
1 Borgarverk ehf., Borgarnesi	138.598.000	88,7	0	
Valkostur B, sementsfestun				
2 Malbikunarstöðin Hlaðbær Colas, Reyjavík	107.603.310	103,9	13.107	
--- Áætlaður verktakakostnaður	103.589.674	100,0	9.094	
1 Borgarverk ehf., Borgarnesi	94.496.000	91,2	0	