



Dráttarbjöfn sem lenti í bindiefnablæðingu á leið um Norðurland vestra. Hjólbarðarnir ausa bikinu upp um allan undirvagninn. Þótt dekkinn hafi verið búinn að hreinsa sig að mestu þegar myndin var tekin höfðu þau ekki náð réttum aksturseginnleikum að sögn ökumannsins.



**Viktor Arnar Ingólfsson skrifar:**

## Nú er það svart Vetrarblæðingar á Norðurlandi í janúar síðastliðnum

Heimildir: fréttir á vegagerdin.is o.fl. gögn

Eftir miðjan janúar mánuð sl. urðu heiftarlegar blæðingar í bikbindiefnum í klæðingum á nokkrum köflum á Hringveginum í Húnavatnssýslum og Skagafirði.

Góðu fréttirnar eru þær að þetta gekk yfir á skömmum tíma og olli litlum skemmdum á slitlaginu. Slæmu fréttirnar eru að þetta varð til mikilla óþæginda fyrir ökumenn, sérstaklega stærri bíla; margir bílar urðu fyrir skemmdum og aðra þurfti að þrifa með miklum tilkostnaði. Verstu fréttirnar eru að Vegagerðin getur ekki lofað að þetta gerist ekki aftur.

Tæknimenn Vegagerðarinnar hafa safnað gögnum um veður og vetrarþjónustu í aðdraganda þessa atburða. Þeir hafa einnig fylgst vel með verstu köflunum og tekið saman tæknilegar

upplýsingar um klæðinguna á þessum köflum, þ.e.a.s. aldur, gerð, bik og íblöndunarefni. Allt fer þetta í reynslubankann og mun stuðla að bættum vinnubrögðum. Haldið verður áfram að rannsaka og prófa mismunandi efni og blöndur til að lágmarka áhættu á svona uppakomum.

## Klæðing eða malbik

Vegagerðin notar tvær tegundir af bundnu slitlagi, klæðingu og malbik. Malbik er það sem þéttbýlisbúar þekkja best en það er blandað í þar til gerðum blöndunarstöðvum. Steinefnið er þurrkað við um 150 °C og heitu biki hrært saman við. Blandan er flutt heit á verkstað lagt út með útlagningarvél, 30-100 mm þykku, og valtað þar til tilskilinni þjöppun er náð. Vegagerðin notar malbik á umferðarmestu vegi við þéttbýli en aðeins á 415 km af 5.308 km þjóðvega með bundnu slitlagi. Asfaltblæðingar verða stundum frá klæðingum en aldrei frá malbiki. Af hverju er þá ekki eingöngu notað malbik? Svarið er kostnaður. Hver fermetri af útlögðu malbiki kostar þrisvar til fjórum sinnum meira en fermetri af klæðingu í stofnkostnaði og viðhaldi. Malbikunarstöðvar eru líka á mjög fáum stöðum. ▶

## Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 2. tbl. 21. árg. nr. 599 25. febrúar 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 útböðs-  
framkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útböð eru kynnt,  
útböðsauglýsingar 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.

► **Klæðingar**

Það var í lok áttunda áratugar síðustu aldar sem Vegagerðin fór að gera tilraunir með lagningu bundins slitlags sem í dag er kölluð klæðing og á fáum árum jókst notkun hennar margfalt. Árið 1987 var sett met sem enn stendur þegar 305 km malarvega voru lagðir bundnu slitlagi. Segja má að klæðingin hafi gert það mögulegt að leggja bundið slitlag á alla helstu þjóðvegi landsins og hefur það verið gert jafnt og þétt til þessa dags. Klæðingar eru notaðar á vegi með umferð allt að 2-3 þús. bíla að meðaltali á sólarhring. Þar sem umferð er meiri þarf helst að nota malbik.

Útlögn klæðingar fer þannig fram að heitu bikbindiefni er sprautað á vegyfirborðið og steinefni dreift þar yfir. Á nýbyggingar vega eru alltaf lögð tvö lög klæðingar og líður nokkur tími á milli útlagna, jafnvel ár ef fyrra lag hefur verið lagt út síðla sumars.

Fyrstu áratugina var yfirleitt notað óflokkað malað steinefni

en í seinni tíð er algengara að nota flokkað efni, 11/16 mm í neðra lag og 8/11 mm í efra lag.

Eftir útlögn er yfirborðið valdað með gúmmihjólavaltara og þegar steinefni hefur raðast vel og náð góðri viðlöðun við bikbindiefnið er lausum umframsteinum sópað af veginum. Hæg umferð á nýlagða klæðingu flýtir fyrir þessu ferli og oft er hægt að sópa einum sólarhring eftir útlögn. Þá er yfirborðið tilbúið fyrir vegmálningu.

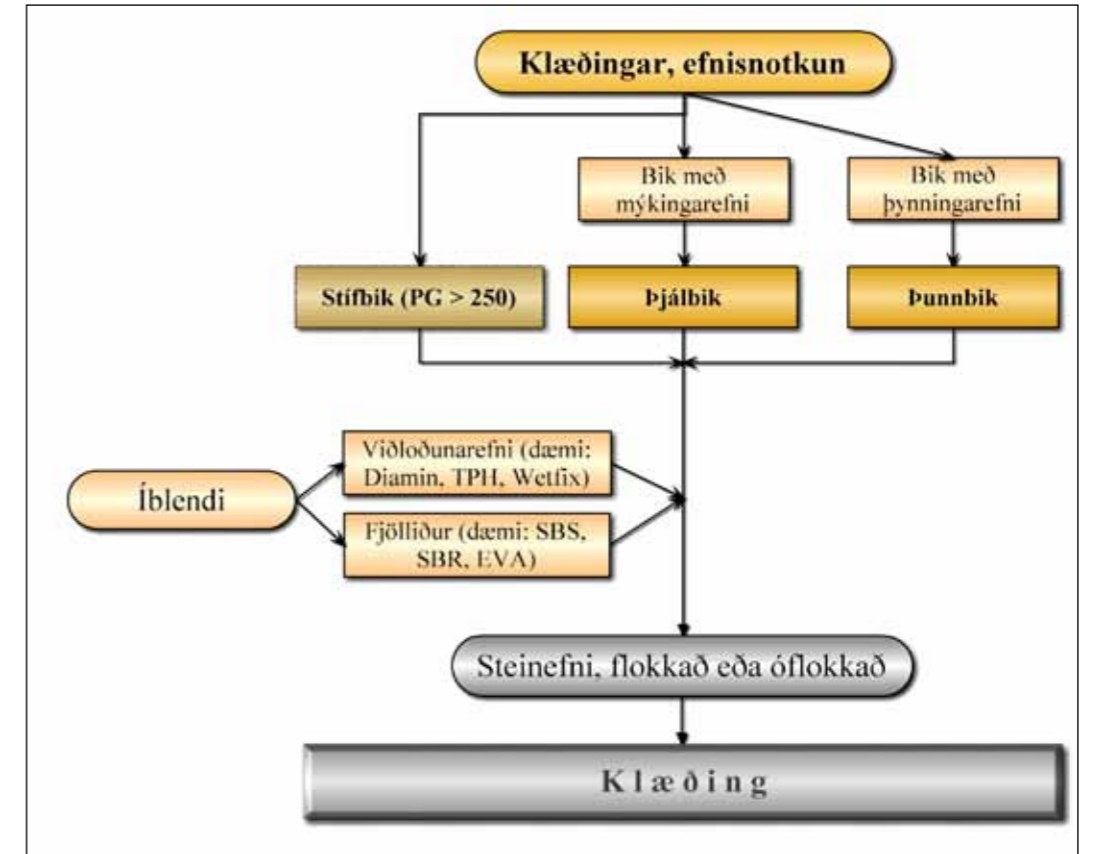
Klæðingu er aðeins hægt að leggja í þurru veðri og loft-hitastig þarf að vera hærra en 5 °C. Ekki skal leggja klæðingu hafi verið næturfröst nóttina áður. Ef mikið rignir á nýlagða klæðingu gæti þurft að verja hana með því að dreifa grófum sandi yfir hana og þjappa.

Frá upphafi og alveg fram á síðustu ár var hvítspíra (oft kallaður white spirit, terpentína eða þynnir) blandað í bikið til að þynna það svo mögulegt væri að sprauta því út með þeim tækjum sem notuð eru við klæðingar. Fyrst var hvítspírinn 13% af bikbindiefninu en síðan minna. Viðlöðunarefnum er einnig bætt í bikið til að tryggja viðlöðun við steinefnið. Þau eru minna en 1%. Hvítspírinn gufar upp á nokkrum dögum eða vikum eftir útlögn og bikið stífnar. Gallinn við hvítspírann er mengun sem fylgir uppgufuninni (gróðurhúsaáhrif) og heilsuspillandi áhrif á starfsmenn við útlögn. Ef veðurfar er

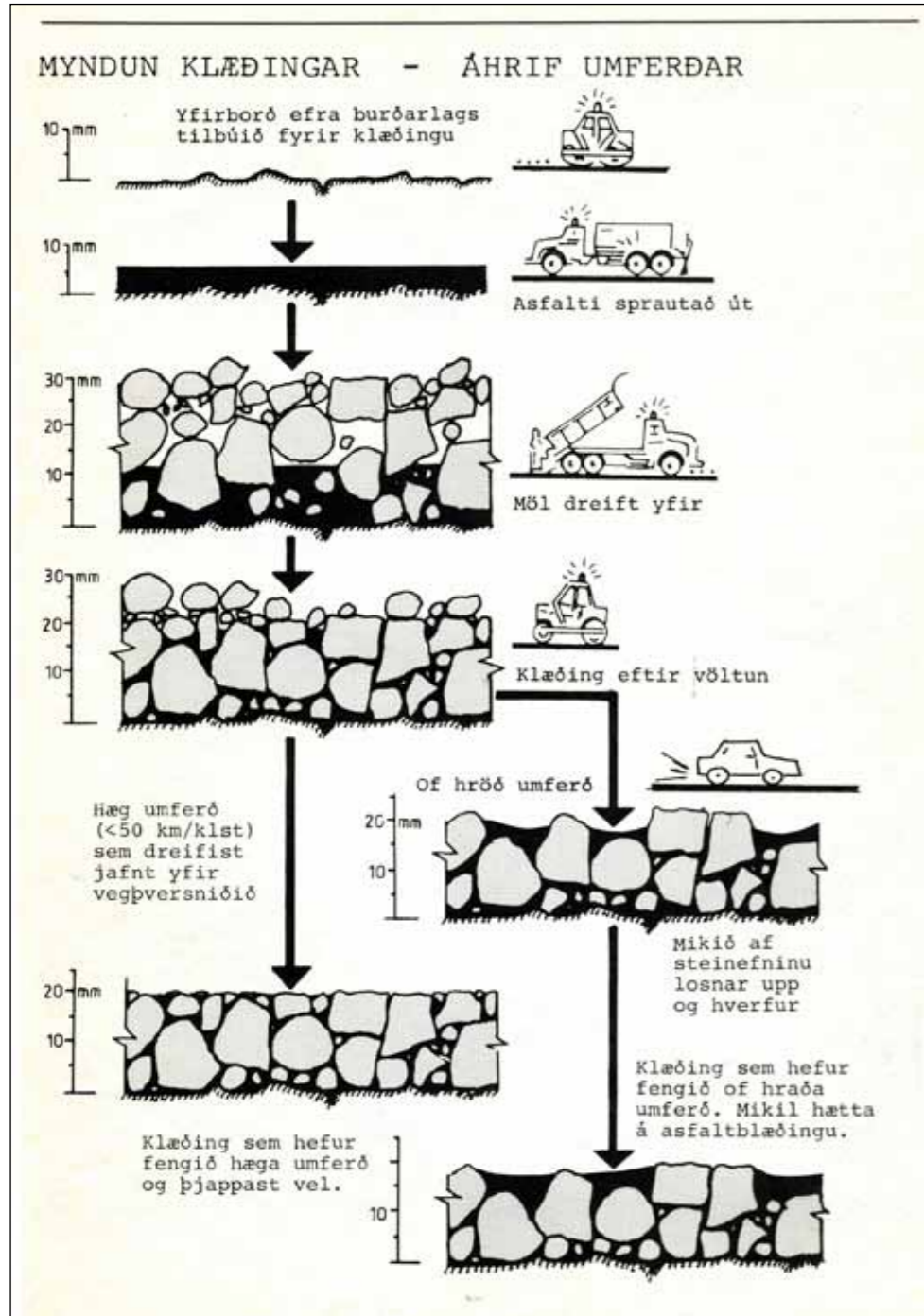
óhagstætt getur hvítspírinn valdið bindiefnablæðingum, jafnvel ári eftir útlögn.

Til að bregðast við þessum ókostum hvítspírans hefur Vegagerðin gert tilraunir með að blanda annarskonar olfum í bikið. Það hafa verið repju-olía og lýsisafurð sem verður til við lýsisframleiðslu. Þessum olfum er blandað við annað hvort metanól og kallast þá metylester eða etanól og kallast þá etylester. Þessi efni eru kölluð mýkingarefni því þau gufa ekki upp úr bikið eins og hvítspírinn sem kallaður er þynningarefni.

Það þarf miklar rannsóknir til að finna heppilegstu tegundir og blöndur þessara efna því breytur við útlagningu klæðingar eru mjög



Efnisnotkun í klæðingar slitlög



Þessi mynd birtist í Vegamálum, tímariti Vegagerðarinnar árið 1985. Hún er enn í fullu gildi.



Klæðingarverktaki vinnur við yfirlögn á Þingvallavegi. Fremst fer bikbindiefnadreifibíll, þá sjálfkeyrandi malarðreifari og malarflutningabíll sem sturtar mól í dreifarann á ferð. Aftast er gúmmihjólavaltari. Á hinni akreininni er annar malarflutningabíll á ferð (blár) en úthaldið getur þurft nokkra slíka ef langt er að sækja í malarnánuma.

► margar og sjaldan auðvelt að átta sig á ástæðunum ef illa tekst til. Niðurstöður benda þó til að etylester sé heppilegri til þessara nota en repjuolía. Um þetta hafa verið skrifaðar rannsóknarskýrslur og þær má sjá á vef Vegagerðarinnar, www.vegagerdin.is, undir „Upplýsingar og útgáfa“, „Rannsóknarskýrslur“, „Mannvirki“. Í heildina lofa þessar tilraunir góðu og verður áfram unnið í þessum málum eftir því sem efni og aðstæður leyfa.

Á þessum liðlega 30 árum sem klæðing hefur verið lögð á Íslandi hefur mikil þekking um þessa aðferð og reynsla orðið til. Tækjabúnaður hefur batnað og vinnubrögð orðið markvissari. Í fyrstu töldu menn það í lagi að umfram steinefni væri látið liggja á vegyfirborðinu, jafnvel dögum saman og átti umferðin að þjappa slitlagið. Það var óvinsælt hjá vegfarendum því það olli steinkasti sem skemmdi bíla og gat valdið óhöppum. Því var fljótlega farið að flýta sópun og

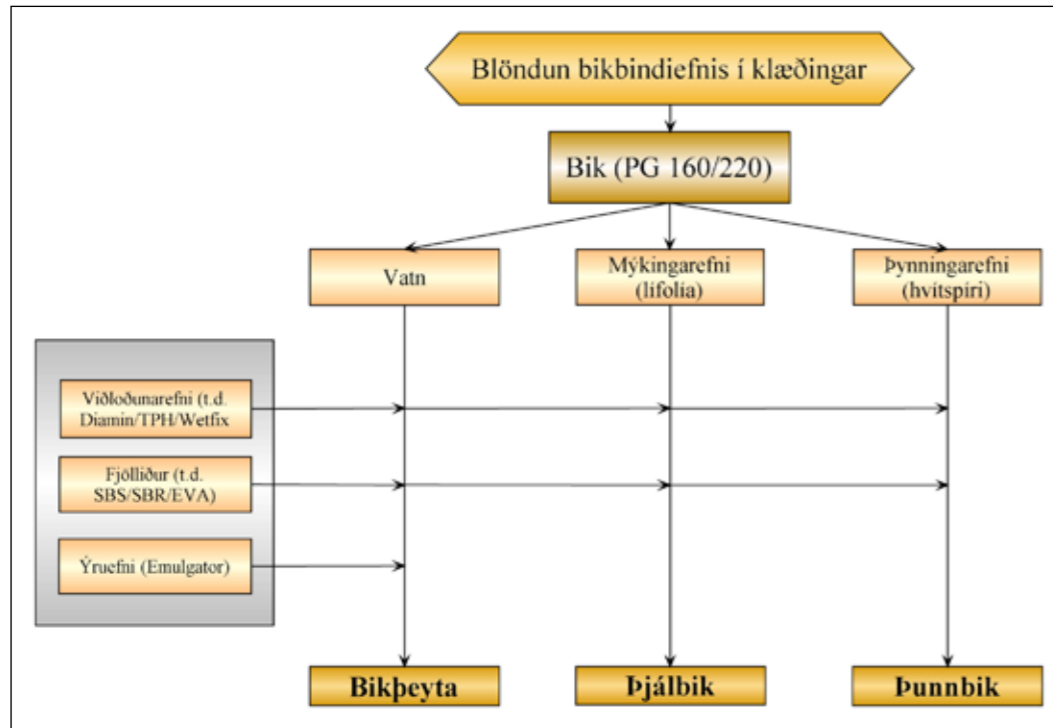
er hún nú venjulega gerð innan sólarhrings frá útlögn eins og áður er getið. Þessi þróun fylgdi breytingum á steinefni þegar meira var farið að nota flokkaða mól.

Umferðarmerkingar, þar sem unnið er að klæðingu, hafa stórbatnað með hertum reglum og eftirfylgni. Þannig hefur tekist að lækka umferðarhraða og bæta tillitsemi ökumanna.

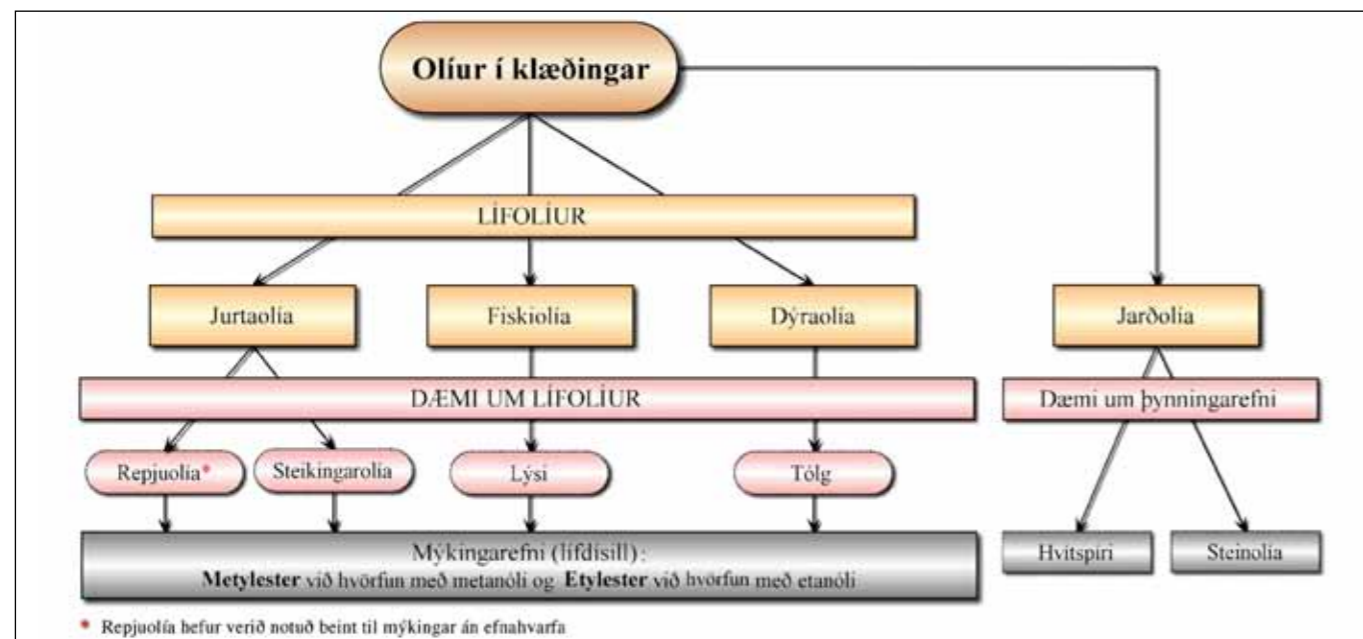
### Bindiefnablæðingar

Erfiður fylgifiskur klæðinga eru svokallaðar bindiefnablæðingar eða smitun. Þær verða helst á sumrin þegar mikil og hröð umferð er á nýrri klæðingu, sólskin og lofthiti er hár. Umferðin hreinsar steinefni úr bikbindiefninu en hitinn mýkir það. Svo getur farið að bik klessist á dekk bifreiða og valdið óþrifum og jafnvel tjóni. Við þessu er brugðist með því að dreifa grófum sandi (2-6 mm) yfir blæðingakaflana og getur það bjargað miklu. Það er hins vegar einnig þekkt að miklar blæðingar hafi orðið ef mikið rignir ofan í nýlagða klæðingu, jafnvel dögum saman, sérstaklega á haustin. Þá verður uppgufun þynningarefna lítil og bikbindiefnið stífnar ekki. Dæmi um þetta eru skemmdir sem urðu árið 2009 á Hólmahálsi, milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar. Þar rignði gríðarlega dagana og vikurnar eftir að lögð var klæðing á veginn.

Vetrarblæðingar eins og voru til vandræða nú í janúar eru einnig þekktar frá fyrri tíð. Þær fylgja yfirleitt miklum umhleypingum þar sem skiptist á frost og þýða. Ólíkt sumarblæðingunum er ekki hægt að sjá þær í yfirborði vegarins. Mjúkt bikbindiefni pressast upp í gegnum lítil augu



Blöndun bikbindiefnis í klæðingar



Olíur sem mýkingarefni eða þynningarefni í klæðingar.



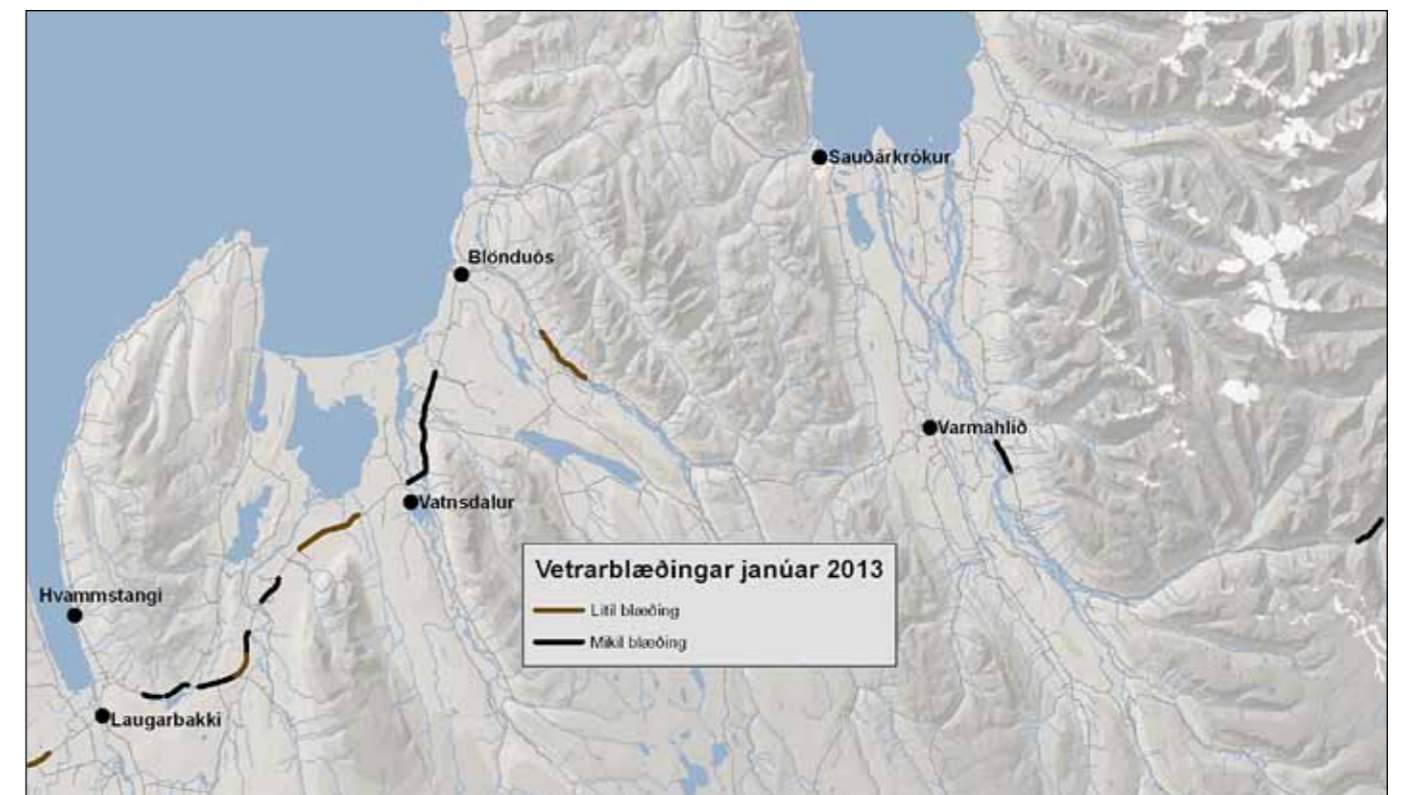
Fylgifiskur vetrarblæðinga. Stórar bik-klessur falla af hjólbörðum bifreiða og verða eftir á vegyfirborðinu. Það getur komið mikið högg á bíl sem ekur á svona klessu og því mikilvægt að aka varlega á meðan svona ástand varir og draga úr hraða við mætingar.

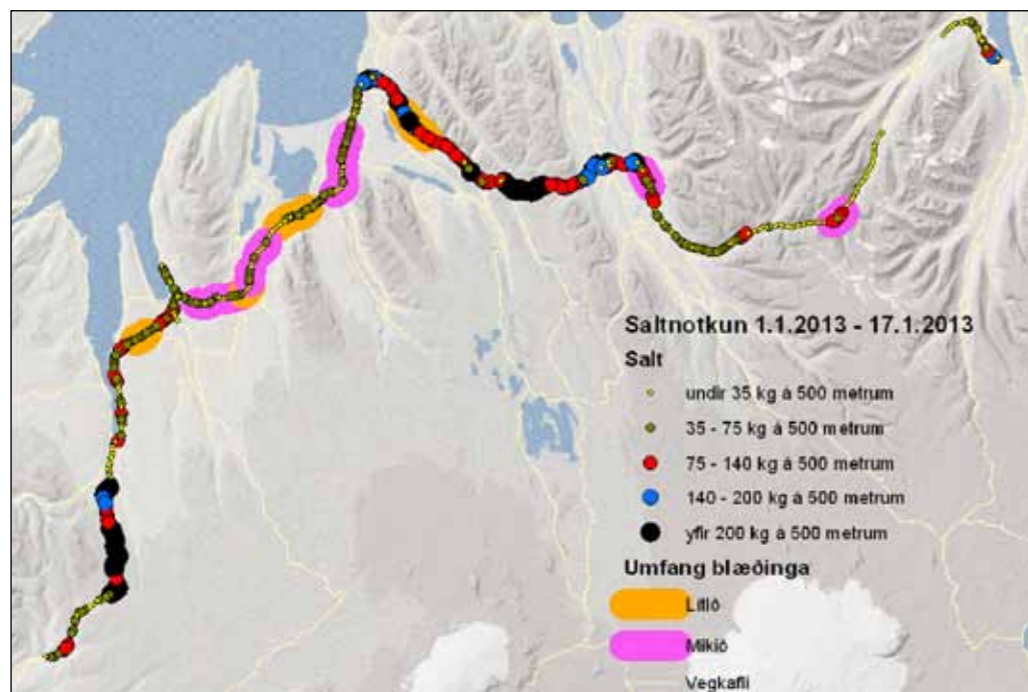
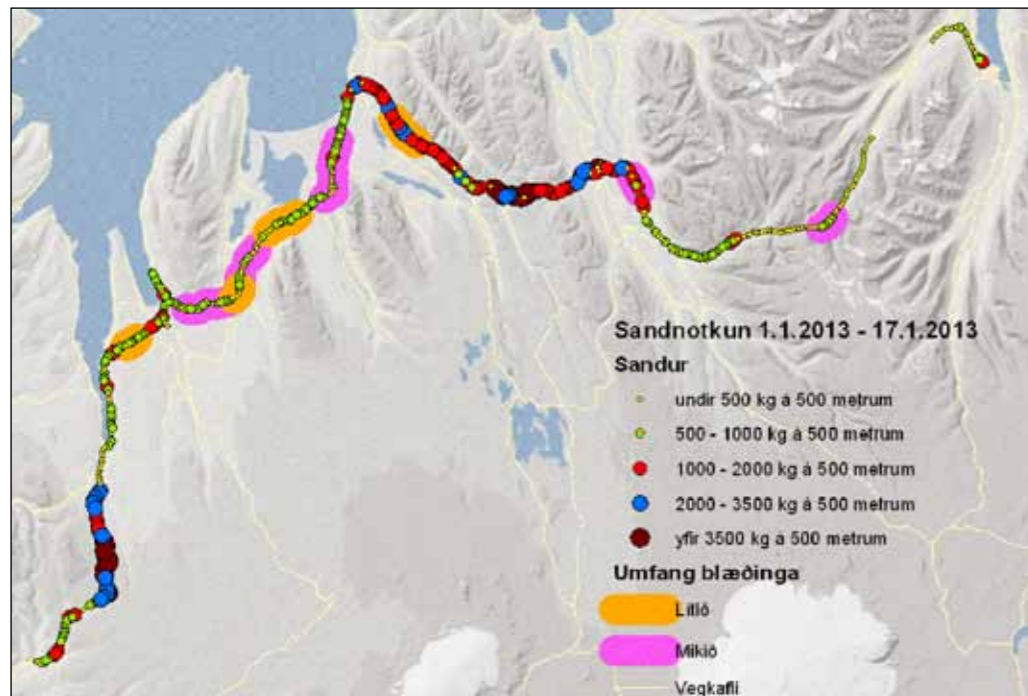


Vetrarblæðing. Það eru örmá göt sem bikbindiefnið þrýstist upp í gegnum þegar þungur bíll ekur um veginn. Til samanburðar er 100 kr. mynt. Bindiefnið í yfirborðinu er annars stíft og heilt að sjá.



Blanda af biki og hálkvarnarsandi hleðst á hjólbarda.





Meðal þess sem skoðað er í samhengi við vetrarblæðingarnar í janúar er sand- og saltmökun við vetrarþjónustu á þessu svæði. Einnig sveiflur í hitastigi og önnur verðurfarsgögn.



► ferðar. Þetta bik festist á hjólbarda bifreiða sem eiga leið um veginn og myndar skán. Við þetta blandast hálkuvarnarsandur sem liggur á vegfirborðinu og klessist við bindiefnið. Hjólbardarnir ausa þessari blöndu líka upp í undirvagninn og getur þetta orðið verulegt magn. Bik-klessur losna svo frá hjólbörðunum og dreifast langar vegalengdir. Þær geta einnig lent á bílum sem koma úr gagnstæðri átt og valdið skemmdum og hættu. Það getur líka verið varasamt að aka á bik-klessur á vegfirborði. Það er því mjög mikilvægt að ökumenn fari varlega á meðan þetta ástand varir og dragi úr hraða við mætningar.

Árið 2011 voru lagðir 117 km af nýjum klæðingum og lagt var yfir 345 km af eldri klæðingum, samtals 462 km. Svipaðar eða hærri tölur má sjá árið á undan. Blessunarlega er það óvída á þessum fjölda kílómetra sem blæðingavandamál koma upp og með því að safna tæknilegum gögnum og bera saman góða og slæma kafla ætti að vera hægt að einangra áhættuþættina og vinna gegn þeim.

#### Blæðingar í janúar

Blæðingar urðu á köflum víða á leiðinni frá Holtavörðuheidi til Akureyrar dagana 18. - 23. janúar sl., samtals 40 til 45 km. Sjá kort á bls. 5. Á um 25 km af þeim, sem verst blæddu, var notuð repjuolía til mýkingar við útlögn en annars staðar etylesterar úr lýsi til mýkingar eða hvítspiri til þynningar. Á þeim köflum voru blæðingar minni.

Repjuolían og etylesterin voru send í rannsókn til Þýskalands og kom í ljós að repjan var að hluta til vatnsleysanleg og það gæti skýrt umfang þessara blæðinga núna.

Hitasveiflur í janúar þar sem hitinn sveiflaðist mikið úr frosti og í nokkuð mikinn hita urðu 8-9 sinnum

Hitasveiflur af þessu tagi voru til að mynda ekki nema 2-3 í janúar 2012. Gölluð eða röng repjuolía gæti hafa aukið þennan vanda.

Bik-klessur bárust með bílum um þjóðvegi vestanlands og norðan. Þær voru hættulegar fyrir umferð og því var kappkostað við að hreinsa þær af vegfirborði eins fljótt og mögulegt var.

Áfram verður unnið að því að rannsaka hvað getur orsakað blæðingar sem þessar og hvernig best er að haga útlögn í því ljósi og einnig hvernig bregðast megi við komi þessi staða upp aftur. Sérstök aðgerðaráætlun hefur verið gerð og verður gripið til hennar ef þetta ástand kemur upp að nýju. Hún felur m.a. í sér varúðarmerkingar á vegunum og tilkynningar til fjölmiðla, auk annarra þeirra ráðstafana sem hægt er að beita, s.s. sand-dreifingu og hreinsun vegfirborðs.

Vegagerðin og Sjóvá, tryggingafélag Vegagerðarinnar komust að sameiginlegri niðurstöðu um að bæta tjön á ökutækjum, sem sannanlega mátti rekja til framangreindra blæðinga. Þessi ákvörðun var tekin þrátt fyrir að orsök blæðinganna liggi ekki nákvæmlega fyrir og hefur því ekki fordæmisgildi.

Vegfarendum, sem urðu fyrir tjóni á ökutækjum sínum af völdum þessara blæðinga á áður nefndu tímabili, var bent á að hafa samband við Sjóvá og fylla út tjónaskýrslu. Líðlega 100 skýrslur hafa verið gerðar þegar þetta er ritið.

Jafnframt bauð Vegagerðin ökumönnum verulega óhreinna ökutækja af völdum tjörunnar að fá beiðni fyrir þrifum á næstu starfsstöð Vegagerðarinnar. Fjöldi þeirra hefur ekki verið tekinn saman en lausleg athugun bendir til að um 50-70 bílar hafi fengið beiðni.

Það er ljóst að talsverður kostnaður mun falla á Vegagerðina við þetta áfall því sjálfsábyrgð tryggingarinnar er há og litíð er á hverja tjónaskýrslu sem stakt tjón. Hver endanleg upphæð verður er erfitt að meta og kemur sjálfsagt ekki í ljós fyrir en eftir nokkra mánuði. ■

## Niðurstöður útboða

### Fáskrúðsfjarðargöng, endurbætur á rafkerfi 2013 12-055

Tilboð opnuð 22. janúar 2013. Endurbætur á rafkerfi Fáskrúðsfjarðarganga. Verkið felst í að setja upp nýja neyðarsíma og tengja þá ljósleiðara, fjölga slökkvitækja- og neyðarsímaskápum og breyta núverandi skápum, færa og fjölga upplýstum umferðarmerkjum og tengja ýmsan búnað við stýrikerfi ganganna.

Helstu magntölur eru:

Uppsetning neyðarsíma	23 stk.
Síma- og slökkvitækjaskápar	11 stk.
Upplýst umferðarskilti	36 stk.
Aflstrengir	5.500 m

Verkinu skal að fullu lokið 30. apríl 2013.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5	Launafl ehf., Reyðarfirði	52.124.181	216,1	33.036
4	Tengill ehf., Sauðárkróki	39.051.158	161,9	19.963
3	Rafmiðlun hf., Kópavogi	33.851.518	140,3	14.763
2	Rafmenn ehf., Akureyri	24.989.892	103,6	5.902
---	Áætlaður verktakakostnaður	24.125.331	100,0	5.037
1	Rafey ehf., Egilsstöðum	19.088.254	79,1	0

### Nesjavallaleið lokað í vetur af öryggisástæðum

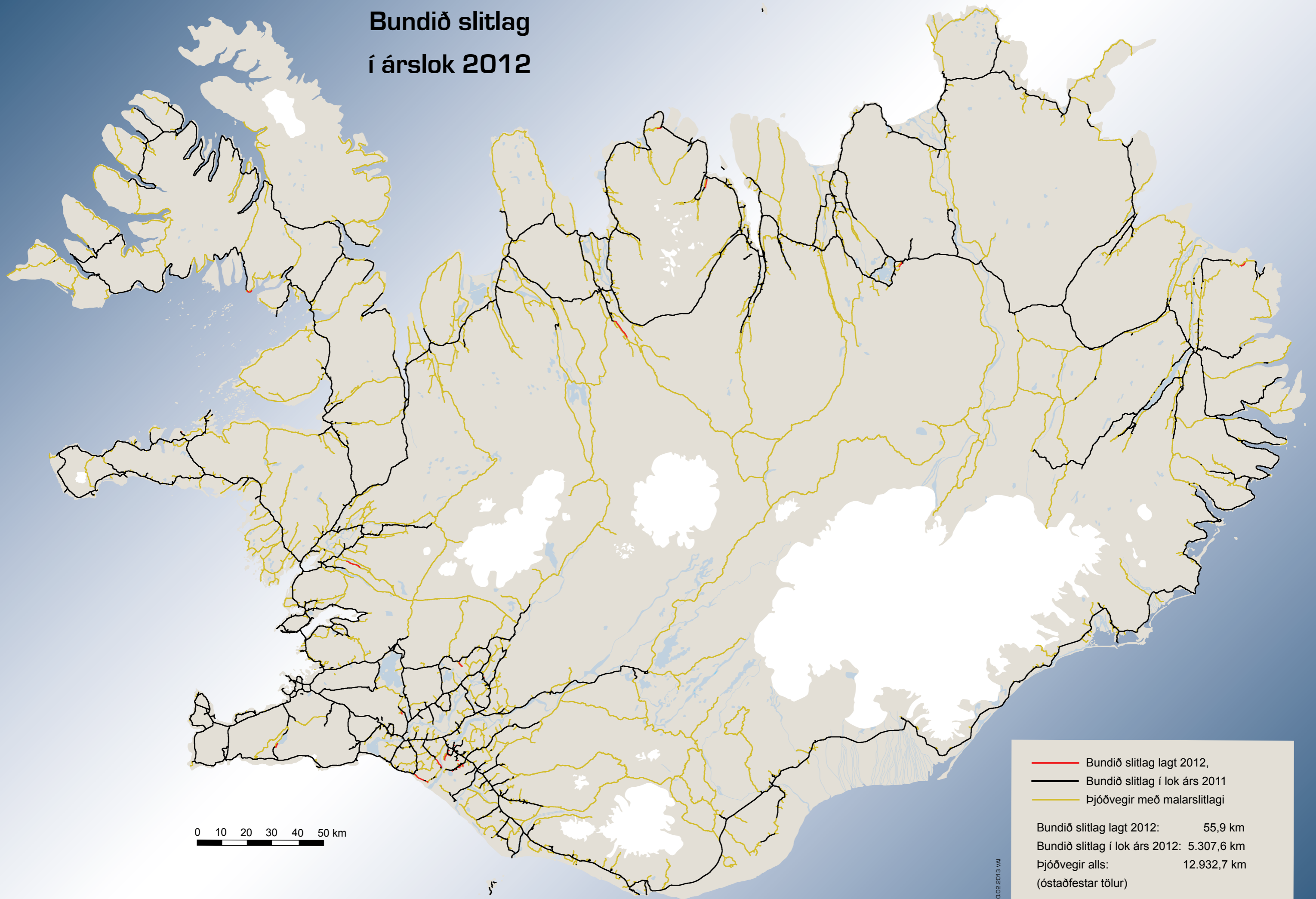
Áður birt á vegagerdin.is 20.02.2013

Nesjavallaleið hefur verið lokað fyrir umferð í vetur. Engin vetrarþjónusta hefur verið á leiðinni og hafa aðstæður til aksturs verið mjög mismunandi. Á tíðum hefur verið mjög hált á veginum eða hann ófær. Að ósk Orkuveitu Reykjavíkur hefur verið ákveðið að loka veginum.

Lokunin hefur þegar átt sér stað og verður opnað aftur þegar aðstæður leyfa í vor. Skilti með upplýsingum um að vegurinn væri ekki þjónustaður að vetri til voru uppi en nú hafa verið sett upp skilti um lokun auk lokunar á veginum sjálfum. ■



# Bundið slitlag í árslok 2012





Loftmynd: Loftmyndir ehf.

## Auglýsingar útboða

### Yfirborðsmerkingar, vegmálun 2013-2014 017-13

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í yfirborðsmerkingu akbrauta með málningu, árin 2013-2014. Um er að ræða málun á öllum svæðum Vegagerðarinnar.

Helstu magntölur, miðað við tvö ár, eru:

Flutningur vinnuflokks	1.000 km
Málaðar miðlínur	2.600.000 m
Málaðar kantlínur	1.200.000 m
Biðskylduþríhyrningar	1.000 stk.
Prengingamerki við einbreiðar brýr	160 stk.

Verki skal að fullu lokið 1. september 2014.

Útböðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með fimmtudeginum 28. febrúar 2013. Verð útböðsgagna er 2.000 kr.

Skila skal tilboðum á sama stað fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 19. mars 2013 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

### Skaftártunguvegur (208), Svínadalsvegur - Tungufljót 019-13

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í endurbyggingu 1,5 km Skaftártunguvegar frá Svínadalsvegi að Tungufljóti, ásamt útlögn klæðingar.

Helstu magntölur eru:

Skering	2.740 m <sup>3</sup>
Fláafleygar	905 m <sup>3</sup>
Neðra burðarlag	6.900 m <sup>3</sup>
Efra burðarlag	1.575 m <sup>3</sup>
Ræsi	54 m
Tvöföld klæðing	12.330 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	17.590 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. júní 2013.

Útböðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Breiðumýri 2 á Selfossi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með þriðjudeginum 26. febrúar 2013. Verð útböðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 12. mars 2013 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.



## Námskeið í merkingu vinnusvæða hjá Opna háskólanum í HR, 7. og 8. mars

Merking vinnusvæða er 16 klst. námskeið fyrir verkkaupa, hönnuði og eftirlitsmenn sem á einn eða annan hátt koma að undirbúningi og framkvæmd veg- og gatnagerðarmannvirkja.

Árið 2009 kom út reglugerð nr. 492/2009 með stöð í umferðarlögum um merkingu og aðrar öryggisráðstafanir vegna framkvæmda á og við vegi. Þar var m.a. kveðið á um að Vegagerðinni væri falið að skrifa nánari reglur um útfærslu og framkvæmd vinnusvæðamerkinga.

Í reglunum eru strangar kröfur um þekkingu og réttindi þeirra sem koma að þessum málum. Þar kemur fram að allir sem koma að þessum málum frá Vegagerðinni og Reykjavíkurborg og þeir verktakar, hönnuðir og eftirlitsmenn sem tengjast verkefnum á þeirra vegum þurfa að hafa sótt námskeiðið „Merking vinnusvæða“ og lokið prófi eins og gerðar eru kröfur um í umræddum reglum.

### Námskeiðslýsing:

Á námskeiðinu verður farið yfir eftirfarandi efnisþætti:

- Lög og reglugerðir, flokkun vegna og gatna, umferðarmerki, flokkun og tegundir, umferðarstjórn.
- Vinnusvæðið, umgengisreglur, framkvæmd, ábyrgð og eftirlit.
- Rammareglur um merkingar vinnusvæðis/framkvæmdasvæðis.
- Varnar- og merkingarbúnaður, ljósabúnaður, merkjavagnar, vinnutæki og öryggisbúnaður.
- Lagnavinna o.fl., leyfis skyldar framkvæmdir á vegsvæðum.
- Vinnustaðamerkingar á tveggja til sex akreina vegum og við staðbundna/hreyfanlega vinnu.
- Magntaka, kostnaðaráætlanir, gæðaúttektir og féviti.

Í lok námskeiðs þreyta þátttakendur próf til réttinda.

### Markmið:

Markmið námskeiðsins er að kenna nemendum hönnun og útfærslu á merkingu fyrir almenna umferð í dreifbýli og þéttbýli vegna framkvæmda, þannig að merkingar þessar séu samræmdar, bæði gagnvart starfsmönnum á vinnustað og vegfarendum.

### Fyrir hverja?

Námskeiðið er ætlað þeim verkkaupum, hönnuðum, verktökum og eftirlitsmönnum sem á einn eða annan hátt koma að undirbúningi og framkvæmd veg- og gatnagerðarmannvirkja svo og öðrum þeim stofnunum og fyrirtækjum sem vinna að framkvæmdum á eða við vegsvæði.

### Leiðbeinendur:

Leiðbeinendur námskeiðsins eru Björn Ólafsson og Ingvi Árnason stjórnendur hjá Vegagerðinni og stundakennarar við tækni- og verkfræðideild HR. Jóhann Christiansen kennir einnig 2 klukkustundir á námskeiðinu.

### Kennslufyrirkomulag:

**Staður:** Námskeiðið verður haldið í Opna háskólanum í Háskólanum í Reykjavík, Menntavegi 1, 101 Reykjavík.

**Stund:** Kennsla fer fram fimmtudaginn 7. mars og föstudaginn 8. mars 2013 milli kl. 8:30 og 16:30.

**Lengd:** Námskeiðið er samtals 16 klukkustundir (2x8 klst).

**Verð:** 75.000,- kr. (Innifalið í námskeiðsgjaldi er morgun-kaffi, hádegisverður og síðdegiskaffi báða dagana)

Nánari upplýsingar veitir:

Hrafnhildur Sigurðardóttir  
verkefnastjóri hjá Opna háskólanum í HR  
Sími: 599 6358  
Tölvupóstur: hrafnhildursig@hr.is

Skráning fer fram í gegnum heimasíðu námskeiðsins:  
<http://www.ru.is/oh/simenntun/merking-vinnusvæða>



OPNA HÁSKÓLINN  
Í HÁSKÓLANUM Í REYKJAVÍK

## Verksamningur vegna Vaðlaheiðarganga

Áður birt á vegagerdin.is 04.02.2013

Skrifað var undir samninga um gerð Vaðlaheiðarganga og um eftirlit með framkvæmdinni á Akureyri föstudaginn 1. febrúar.

IAV hf. og Marti Contractors Ltd. frá Sviss áttu lægsta tilboðið í Vaðlaheiðargöng og hljóðaði tilboð þeirra uppá 8,853,134,474,- krónur á útbóðsverðlagi í ágúst 2011. Uppreiknað nemur sú upphæð um 9,3 milljörðum króna.

Á útbóðsverðlaginu var heildarkostnaður áætlaður tæpir 11 milljarðar króna sem reiknast til að vera um 11,5 milljarðar króna í dag.

Tilboð Geotek ehf. og Eflu hf. í eftirlit með framkvæmdinni hljóðaði upp á 423 milljónir króna.

Auk eftirlitsins er inni í heildarkostnaði, kostnaður við rannsóknir, undirbúning, bráðabirgðabrá, greiðslukerfi og fleiri verkþætti sem ekki eru í útbóðinu.

Vaðlaheiðargöng hf. er hlutafélag í eigu Vegagerðarinnar og Greiðrar leiðar ehf. Félagið hefur það að markmiði að standa að gerð jarðganga undir Vaðlaheiði, vegalagningu að þeim auk annars nauðsynlegs undirbúnings.

Vaðlaheiðargöng verða 7,5 km löng með vegskálum beggja vegna. Lengd vegskála verður 320 m. Þversnið ganganna verður 9,5 m og vegtengingar 4,1 km. Grafnir verða út um 700 þúsund rúmmetrar þar af 500 þúsund rúmmetrar Eyjafjardarmegin. Vaðlaheiðargöng munu stytta Hringveginn um 16 km og áætluð umferð við opnun ganganna er um 1.400 bílar á sólarhring.

Lánasamningurinn hljóðar upp á 8,7 milljarða en hann er án virðisaukaskatts og á verðlagi miðað við vísitölu í ágúst 2011. Aðrar tölur miðast við virðisaukaskatt en Vaðlaheiðargöng hf. munu ekki greiða virðisaukaskatt sem kemur því til frádráttar.

Vinna hefst strax við undirbúning framkvæmda en reiknað er með að byrjað verði að sprengja í vor Eyjafjardarmegin en á næsta ári úr Fnjóskadal. Verklök eru áætluð árið 2016. ■



Undirritun verksamnings Vaðlaheiðarganga.  
Frá vinstri: Steingrímur J. Sigfússon atvinnuvega- og nýsköpunarráðherra, Kristján L. Möller alþingismaður, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri, Birgir Guðmundsson, í stjórn Vaðlaheiðarganga hf., Huginn Freyr Þorsteinsson, í stjórn Vaðlaheiðarganga hf., Bernhard Schleich, Marti Holding AG, Karl Þráinsson, forstjóri IAV, Pétur Þór Jónasson, stjórnarformaður Vaðlaheiðarganga hf., Gísli Eiríksson, Vegagerðin.  
Ljósmynd: Magnús Björnsson, Vegagerðin.

## Forstjórar taka við Farsýslunni og Vegagerðinni 1. júlí nk.

Áður birt á vegagerdin.is 25.01.2013

Hreinn Haraldsson vegamálastjóri verður forstjóri Vegagerðarinnar, nýrrar stofnunar, frá 1. júlí næst komandi. Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri verður forstjóri Farsýslunnar frá sama tíma. Vegagerðin verður framkvæmdastofnun samgöngumála og Farsýslan stjórnsýslustofnun svo sem ákveðið var með lögum í nóvember sl.

Stýrihópur fulltrúa innanríkisráðuneytisins og þeirra stofnana sem sameiningin tekur til, þ.e. Flugmálastjórnar Íslands, Siglingastofnunar, Umferðarstofu og Vegagerðarinnar mun stýra undirbúningi starfseminnar í samráði við forstjórana. Stýrihópurinn var myndaður í desember 2009 þegar unnið var að aðdraganda þessarar skipulagsbreytingar og er formaður hans Ragnhildur Hjaltadóttir, ráðuneytisstjóri innanríkisráðuneytis.

Stýrihópurinn skal gera tillögur til ráðherra um skiptingu fjárheimilda, verkefna og starfsmanna milli Farsýslu og Vegagerðarinnar og vinna að öðrum nauðsynlegum undirbúningi hinnar eiginlegu sameiningar. ■



Ögmundur Jónasson innanríkisráðherra afhendir Hreini Haraldssyn forstjóra nýju Vegagerðarinnar skipunarbréf.



Frá vinstri: Hreinn Haraldsson núverandi vegamálastjóri og forstjóri nýju Vegagerðarinnar frá 1. júlí nk, Ögmundur Jónasson innanríkisráðherra, Hermann Guðjónsson siglingamálastjóri og verðandi forstjóri Farsýslunnar.



Afhending viðurkenningarskjala fyrir vegamannvirki. Hreinn Haraldsson vegamálastjóri, Kristján Kristjánsson og Halldór Sveinn Hauksson á veghönnunardeild Vegagerðarinnar. Guðmundur Valur Guðmundsson, Baldvin Einarsson, Magnús Arason frá verkfræðistofunni Eflu hf. Einar Hafliðason á brúadeild Vegagerðarinnar. Eiríkur Bjarnason, Matthildur Bára Stefánsdóttir (ritari) og Ásrún Rudolfsdóttir í dómnefnd. Guðrún Þóra Garðarsdóttir brúadeild og Helgi Jóhannesson fyrrverandi starfsmaður brúadeildar. Á myndina vantar Baldur Þór Þorvaldsson brúadeild og Helgu Aðalgeirsdóttur í dómnefnd.

### Viðurkenning fyrir mannvirki, Djúpvegur, Reykjanes - Hörtná

Í 19. tbl. Framkvæmdafréttanna 2012 var ítarlega greint frá niðurstöðu dómnefndar um viðurkenningu vegna hönnunar og frágangs vegamannvirkja sem Vegagerðin veitir á þriggja ára fresti. Því fylgdi mynd af þeim sem tóku við viðurkenningarskjölum vegna framkvæmdarinnar en þau voru afhent á Ísfirði þann 11. desember sl. Hér er birt mynd af hönnuðunum sem tóku við sínum skjölum í Reykjavík þann 17. janúar sl.

Tilgangurinn með viðurkenningunum er að efla vitund um útlit og frágang mannvirkja meðal starfsmanna og verktaka Vegagerðarinnar, stuðla að umræðu þar um og að vitna um ákveðinn vilja yfirstjórnarinnar á þessu sviði. Umhverfis- og öryggisnefndir Vegagerðarinnar tilnefna þau mannvirki, sem þær telja skara framúr hverju sinni. Dómnefnd fer og skoðar allar tilnefningar og metur þær. Í dómnefnd voru að þessu sinni þau Ásrún Rudolfsdóttir, formaður, Eiríkur Bjarnason



Brú yfir Mjóáfjörð er hluti verksins, Djúpvegur, Reykjanes - Hörtná. Myndin er tekin á vágsludegi 3. september 2009.

**VARÐAN, viðurkenning Vegagerðarinnar  
fyrir mannvirki 2008-2010**





