



Framkvæmda- fréttir

4. tbl. / 16



Undirbúningur fyrir fyrstu sprengingu í jarðgöngum á Bakka í gegnum Húsavíkurhöfða fimmtudaginn 10. mars. Jarðgöngin verða 943 m löng og tæplega 11 m breið. Verkinu á að vera lokið í ágúst 2017. Verktaki er LNS Saga. Sjá framvindumynd á bls. 3.
Ljósmynd: Ágúst Guðmundsson.

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Um 137 milljónum úthlutað til rannsóknaverkefna 2016

Áður birt á vegagerdin.is 30.03.2016

Lokið er úthlutun úr rannsóknasjóði Vegagerðarinnar fyrir árið 2016. Umsóknir voru 133 talsins og sótt var um samtals 365 milljónir króna. Sjóðurinn hafði hins vegar 141 milljón til ráðstöfunar.

Pví var, eins og ávallt áður, aðeins hægt að styrkja hluta

umsókna og í flestum tilvikum nær fjárveitingin ekki heildarupphæð umsókna.

Fjöldi styrktra verkefna er 86 og stuttar upplýsingar um flest þeirra má finna vegagerdin.is undir „Um Vegagerðina“ og „Rannsóknir og þróun“.

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 4. tbl. 24. árg. nr. 661 11. apríl 2016

Ritsjórn
og umsjón útgáfu:

Viktor Arnar

Ingólfsson

Ábyrgðarmaður:

Gunnar Gunnarsson

Prentun: Oddi

Ösk um áskrift sendist til:
Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

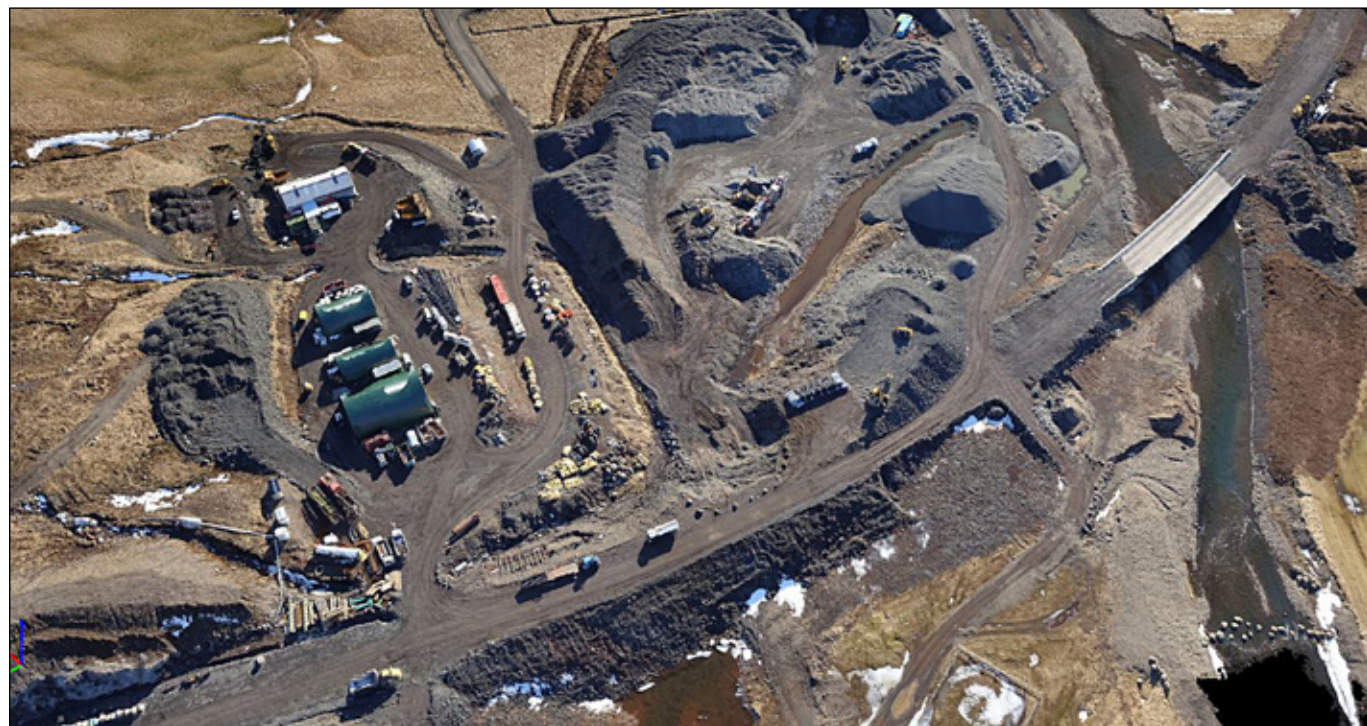
Borgartúni 7

105 Reykjavík

eða með tölvupósti til:

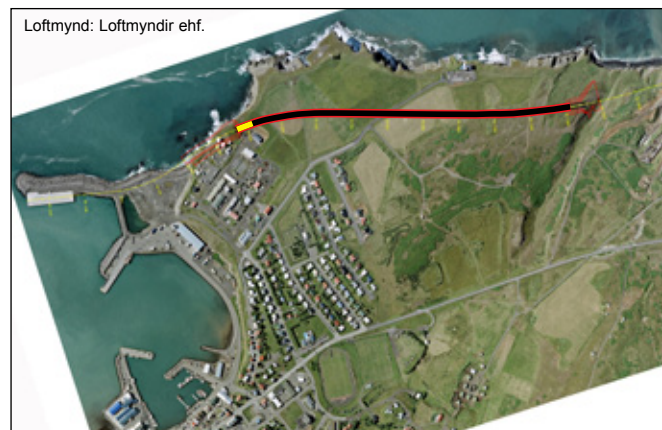
askrift@vegagerdin.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðs-framkvæmdir 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.



Nýleg loftmynd frá athafnasvæði verktaka við Norðfjarðargöng í Eskifirði. Sjá má efnishauga og nýbyggða brú yfir Eskifjarðará. Mynd: Suðurverk.

Lokið var við að styrkja Norðfjarðargöng um miðjan janúarmánuð. Unnið er að uppsetningu vatnssklæðninga á þeim svæðum þar sem einhver leki er úr lofti og veggjum. Samhliða því fer fram vegagerð í göngum Fannardalsmegin, en byrjað var á því um leið og steypuvinnu lauk við vegskála þar. Fyrsta verkefni vegagerðarhlutans er vinna við frárennislagnir og idráttarrör fyrir háspennustrengi í jörð. Þá er hafin vinna við uppsteypu tæknirýma í göngum. Einnig er unnið að uppsteypu tengibrunnna fyrir háspennulagnir. Þá er unnið að mólun steinefna sem notuð verða við lagvinnuna, sem og burðarlög vegarins. Áætlun verktaka miðast nú við að ljúka malbikun í jarðgöngum fyrir næsta vetur, en



Húsavíkurhöfðagöng, staða framkvæmda 4. apríl 2016. Búið er að sprengja samtals 43 m sem er 4,5 % af heildarlengd. Heildarlengd ganga í bergi 943 m, vegskálar ekki meðtaldir.

vinna við rafbúnað verður væntanlega í gangi fram á sumar 2017, ásamt því að ljúka við vegagerð og frágang utan ganga. Sem fyrr, er gert ráð fyrir verklokum 1. september 2017. (Texti byggður á frétt í Austurfrett.is frá 2. feb. með uppfærslu)

Niðurstöður útboða

Yfirborðsmerkingar vélmössun Suðursvæði 2016-2018

Tilboð opnuð 15. mars 2016. Yfirborðsmerking akbrauta, með vélmössun árin 2016-2018. Um er að ræða merkingu á línun og stökum merkingum á Suðursvæði Vegagerðarinnar. Helstu magntölur, miðað við þrjú ár, eru:

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)	
---	Áætlaður verktakakostnaður	75.558.400	100,0	28.196
3	EKC Sweden AB, Svíþjóð	68.924.445	91,2	21.562
2	Track line Project, Hollandi	50.087.263	66,3	2.725
1	Vegamálun ehf., Kópavogi	47.362.500	62,7	0

Niðurstöður útboða

Yfirlagnir og blettanir á Suðursvæði 2016, klæðing

Tilboð opnuð 22. mars 2016. Yfirlagnir og blettanir með klæðingu á Suðursvæði á árinu 2016. Helstu magntölur:

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)	
2	Bikun ehf., Kópavogi	175.648.257	102,3	10.361
---	Áætlaður verktakakostnaður	171.686.000	100,0	6.399
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	165.287.000	96,3	0

Gras- og kantsláttur Suðursvæðis 2016-2017

Tilboð opnuð 5. apríl 2016. Gras- og kantsláttur á Suðursvæði 2016 - 2017. Helstu magntölur á ári eru:

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)	
---	Grassláttur	1.594.710 m ²		
---	Kantsláttur	810 km		
---	Verki skal að fullu lokið 30. september 2017.			
nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)	
2	Íslenska gámafélagið ehf., Reykjavík	23.804.353	154,1	7.804
1	Garðlist ehf., Reykjavík	15.999.959	103,6	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	15.450.000	100,0	-550
nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)	
3	Íslenska gámafélagið ehf., Reykjavík	18.520.000	166,3	5.605
2	Garðlist ehf., Reykjavík	13.939.000	125,2	1.024
1	Vélaleiga Ingólfs, ehf., Selfossi	12.915.000	116,0	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	11.135.000	100,0	-1.780

Yfirborðsmerkingar vegmálun Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði 2016 - 2018

Tilboð opnuð 15. mars 2016. Yfirborðsmerking akbrauta með málingu og tilbúnað stakar merkingar árin 2016-2018. Um er að ræða málun á Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði Vegagerðarinnar. Helstu magntölur, miðað við þrjú ár, eru:

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)	
3	Vegamálun ehf., Kópavogi	163.200.500	211,1	105.908
---	Áætlaður verktakakostnaður	77.310.070	100,0	20.018
2	Vegatækni ehf., Reykjavík	75.578.000	97,8	18.286
1	EKC Sweden AB, Svíþjóð	57.292.370	74,1	0

Yfirborðsmerkingar vegmálun Suðursvæði 2016 - 2018

Tilboð opnuð 15. mars 2016. Yfirborðsmerking akbrauta með málingu, árin 2016-2018. Um er að ræða málun á Suðursvæði Vegagerðarinnar. Helstu magntölur, miðað við þrjú ár, eru:

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)	
3	Vegamálun ehf., Kópavogi	43.525.500	118,2	18.561
---	Áætlaður verktakakostnaður	36.815.970	100,0	11.852
2	Vegatækni ehf., Reykjavík	34.638.000	94,1	9.674
1	EKC Sweden AB, Svíþjóð	24.964.110	67,8	0



Vaðlaheiðargöng, staða framkvæmda 4. apríl 2016. Búið er að sprengja samtals 5.021 m sem er 69,7 % af heildarlengd.

Heildarlengd ganga í bergi 7.206 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: www.vadlaheidi.is

Via Nordica 2016 – áherslan á loftslags- og umhverfismál

Hvaða tæknilausnir geta stuðlað að sjálfbærum og öruggum samgöngum? Svarið við því og mörgu öðru verður að finna á ráðstefnu Norræna vegasambandsins (NVF) í júní í Prándheimi í Noregi.



Þema ráðstefnunnar er „Okkar loftslag, þitt umhverfi – hvað getum við gert fyrir sjálfbærar og öruggar samgöngur“.

„Við viljum sýna hvernig uppbygging vegakerfisins, notkun og rekstur þess, skiptir máli í loftslags- og umhverfismálum. Hvaða tæknilausnir má nýta til að draga úr neikvæðum áhrifum samgangna,“ segir Asbjørn Johnsen, formaður undirbúningshóps ráðstefnunnar en hann vinnur alla jafna hjá norsku vegagerðinni.

Ráðstefnan verður haldin í Prándheimi í Noregi dagana 8. til 10. júní og mun samgönguráðherra Noregs Ketil Solvik-Olsen setja hana.

Dagskráin

Norræna vegasambandið (NVF) er samstarfsveitvangur opinberra stofnana jafnt sem einkafyrirtækja í verkefnum tengd vegagerð. Alls eru um 320 fyrirtæki og stofnanir allsstaðar að frá Norðurlöndum meðlimir í NVF. Dagskráin, sú sem snýr að faglegu hliðinni, byggir á þeim NVF síðastliðin fjögur ár:

- Örug og umhverfisvæn samgöngukerfi
- Gæða samgöngukerfi sem nýta auðlindir á sem bestan hátt
- Skilvirkar stofnanir og vel skipulögð starfsemi
- Nýsköpun og endurnýjun

Þéttbýlismyndun og nýjar áskoranir

Ásbjörn Johnsen segir að á Via Nordica 2016 ráðstefnunni verði kastljósinu beint að vegagerð og samgöngum, að alþjóðlegum áskorunum því tengt og áskorunum í nærumhverfinu. Þéttbýlismyndun nútímans krefst nýrra og orkuminni lausna í samgöngumálum, bæði fyrir fólk og vörur. Það reynir á alla þá sem að samgöngumálum koma á einn eða annan hátt.

„Farartækin, vegagerðin og reksturinn á vegakerfinu, allt verður að taka mið af kröfum framtíðarinnar um sjálfbærar lausnir innan samgöngugeirans. Með nýrri tækni, nýsköpun og skipulagsbreytingum er mögulegt að finna lausnirnar á þeim áskorunum sem við blasa,“ segir Asbjørn Johnsen.



Asbjørn Johnsen, formaður undirbúningshóps ráðstefnunnar Via Nordica 2016.

Velkomin til Prándheims

Dagskrá ráðstefnunnar er klár, framsögumennirnir líka. Nú er þá bara að skrá sig á ráðstefnuna sem haldin er fjórða hvert ár. Tímenn er núna. Fara má inn á <http://www.vianordica2016.no/> til að skrá sig.

„Ráðstefnan er haldin á Clarion ráðstefnuhótelinu í Prándheimi. Þar er rúm fyrir 1.000 þátttakendur, þannig að þetta verður öflug samkoma fagfólks og líka tækifæri til að



Prándheimur.

byggja upp tengslanet og taka þátt í faglegri umræðu með kollegum sem koma frá ýmsum löndum.“ segir Asbjørn. Ráðstefnan er haldin í enda fjögurra ára tímabils þar sem hinar mismunandi nefndir Norræna vegasambandsins hafa starfað að sínum hugðarefnum hver á sínu sviði. Loftslags- og umhverfismál hafa verið gegnumgangandi þema, en á ólíkan hátt, í öllum nefndunum þessi fjögur ár. Þátttakendur koma allsstaðar að frá Norðurlöndunum auk þess sem þeir koma einnig frá mörgum öðrum löndum Evrópu. Þá sækja einnig ráðstefnuna fulltrúar frá Alþjóðavegasambandinu, PIARC, frá Samtökum vegamálastjóra í Evrópu, CEDR, og frá Baltneska vegasambandinu, BRA, sem er öllum sérstaklega boðið á ráðstefnuna. ■



Yfirborðsmerkingar, sprautuplast á Suðursvæði 2016 - 2018

Tilboð opnuð 15. mars 2016. Yfirborðsmerking akbrauta með sprautuplasti, árin 2016-2018. Um er að ræða merking miðlína, deililína og kantlína á Suðursvæði. Helstu magnþölur, miðað við þrjú ár, eru:

Flutningur vinnuflokks	1.500 km
Miðlínur	1.890.000 m
Deililínur	147.900 m
Kantlínur	450.000 m

Verki skal að fullu lokið 1. september 2018.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Track line Project, Hollandi	186.937.897	152,7	121.901
---	Áætlaður verktakakostnaður	122.417.870	100,0	57.381
3	Vegatækni ehf., Reykjavík	98.849.400	80,7	33.812
2	Vegamálun ehf., Kópavogi	86.964.500	71,0	21.928
1	EKC Sweden AB, Svíþjóð	65.036.957	53,1	0

Niðurstöður útboða

Vetrarþjónusta í Barðastrandarsýslum 2016 - 2019

Tilboð opnuð 22. mars 2016. Vetrarþjónusta árin 2016-2019 á eftirtöldum leiðum:

Vestfjarðavegur (60):
Fjarðarhornsa í Kollafirði – Flókalundur 56 km
Barðastrandavegur (62):
Flókalundur – Patreksfjörður 60 km
Bíldudalsvegur (63):
Barðastrandavegur - Bíldudalsflugvöllur 34 km
Tálknafjarðavegur (617):
Bíldudalsvegur – Tálknafjörður 2,9 km
Ketildalvegur (619):
Bíldudalsvegur – Hafnarteigur 1,2 km
Helstu magnþölur á ári eru:
Akstur mokstursbíla 38.300 km
Verkinu skal að fullu lokið 30. apríl 2019.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Kubbur ehf., Ísafirði	42.583.160	143,4	14.736
2	Allt í járnum ehf., Tálknafirði	39.992.600	134,7	12.146
---	Áætlaður verktakakostnaður	29.686.125	100,0	1.839
1	Lás ehf. og Jón Sigurður Bjarnason, Bíldudal	27.846.800	93,8	0

Yfirlagnir á Norðursvæði 2016, klæðing

Tilboð opnuð 15. mars 2016. Yfirlagnir með klæðingu á Norðursvæði 2016. Helstu magnþölur eru:

Yfirlagnir með einföldu lagi

klæðingar	464.600 m ²
Flutningur steinefna	7.022 m ³
Flutningur bindiefna	800 tonn

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Bikun ehf., Kópavogi	104.582.627	104,5	12.383
---	Áætlaður verktakakostnaður	100.050.000	100,0	7.850
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	92.200.000	92,2	0



Nordisk vegforum ónsker deg velkommen til kongress i Trondheim, Norge, 8. – 10. juni 2016

Les mer om kongressen og registrer deg på: www.vianordica2016.no

Les mer om Nordisk vegforum på: www.nvfnorden.com

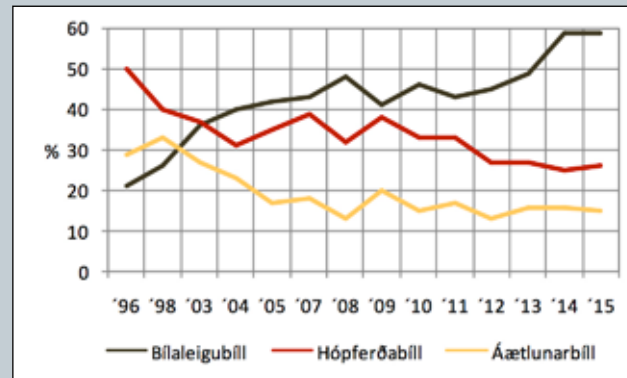
Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni 8 rannsóknarskýrslna. Finna má skýrslurnar í heild á www.vegagerdin.is undir „Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknaskýrslur“

Vegir og ferðapjónusta 2014-15, árstíðardreifing erlendra ferðamanna og notkun bílaleigubíla. Samanburður við fyrri kannanir

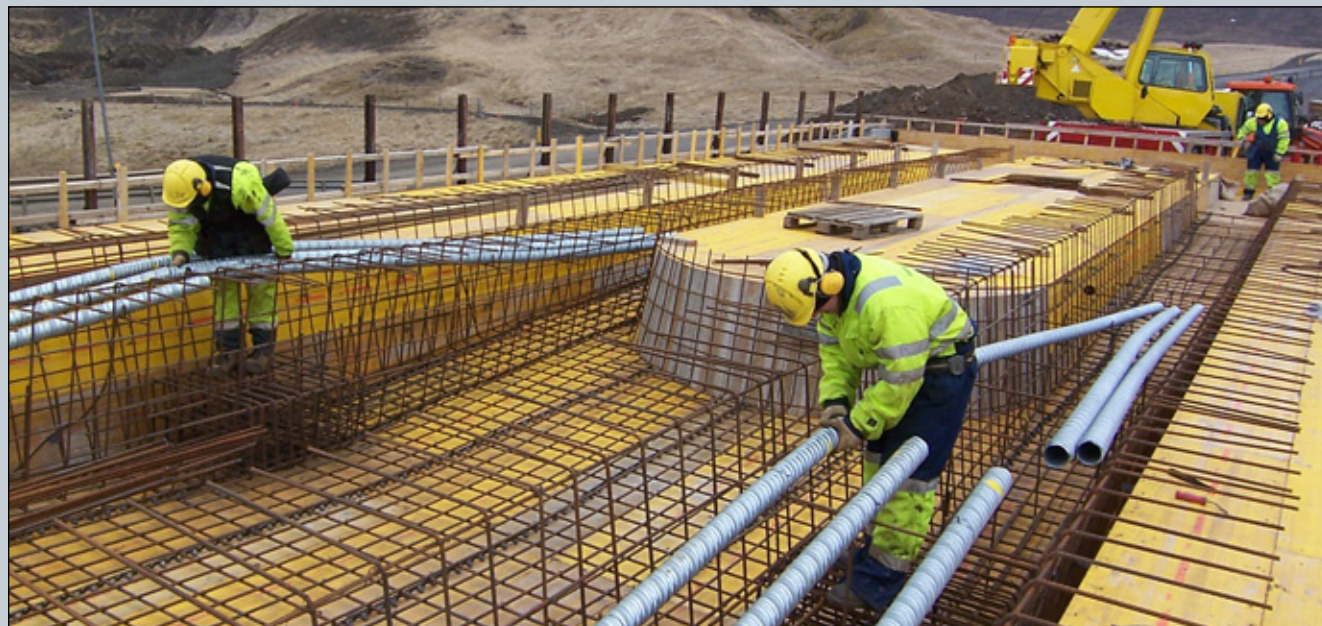
Rögnvaldur Guðmundsson, Rannsóknir og ráðgjöf ferðapjónustunnar – RRF, nóvember 2015

Í verkefninu er unnið úr fjölmörgum könnunum RRF og fleiri á árabílinu 1996 til 2015. Meðal þess eru kannanir meðal erlendra ferðamanna sem bera heitið „Dear Visitors“, sem meðal annars er lögð fyrir erlenda brottfarargesti í Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Þá má nefna netkönnun Félagsvísindastofnunar Háskóla Íslands meðal Íslendinga 18-95 ára, sem gerð var sumarið 2015.



Helstu farartæki erlendra sumargesta á Íslandi 1996-2015

Meðal helstu niðurstaðna sem settar eru fram í skýrslunni má taka að svipaður fjöldi Íslendinga fór um hálendi Íslands 2014-2015 og árið 2003. Flestir hafa farið Möðrudalsleið og þar á eftir koma Kjalvegur, Kárahnjúkavegur, Kalda-dalsvegur og Fjallabak nyrðra. Fæstir höfðu farið Dyngju-fjallaleið frá Sprengisandsvegi að Öskju. Flestir svarenda höfðu farið einhvern tíma yfir Kjöl og um 45% svarenda sem afstöðu tóku vildu að hann yrði uppbyggður með slitlagi og brúm.



Brú yfir Laxá í Dölum í byggingu 2009. Ídráttarrör fyrir spennukapla sett niður. Mynd: Sigurður Hallur Sigurðsson.

Fram kemur að ástand Hringvegarins fékk meðaleinkunnina 5,4 af 10 mögulegum. Suðurland kom best út (6,6) en þeir hlutar sem eru á Vesturlandi og Austurlandi fengu lakasta dóma (4,9-5,1). Varðandi áningarstaði við vegi töldu næri allir Íslendingar mjög eða fremur mikilvægt að þar væru sorplát og upplýsingar um vegakerfið. Þar á eftir kom símasamband, önnur fræðsluskilti, nestisborð, en snyrtingar voru í fimmta sæti.

Árið 2004 notuðu flestir textavarpíð til að leita upplýsinga um færð og ástand vega, en árið 2014-2015 er heimasíða Vegagerðarinnar komin í fyrsta sæti hvað það varðar.

Pegar viðhorf erlendra ferðamanna á árunum 1996-2015 eru skoðuð kemur fram að þeim finnst vegir hafa batnað jafnt og þétt, fleiri telja vegina betri en þeir bjuggust við í dag en var 1996. Minni breyting hefur orðið varðandi vegmerkingar á þessu tímabili, þó aðeins fleiri telji nú, að þær séu betri en þeir bjuggust við, en var 1996. Varðandi áningarstaði vildu flestir erlendir gestir hafa þá á góðum útsýnisstað, en það kom í öðru sæti hjá Íslendingum, sem vilja helst hafa þá á skjólgóðum stað. Erlendir gestir settu skjólgóðan stað hins vegar í þriðja sæti.

Í skýrslunni er einnig greint frá niðurstöðum athugunar á notkun og akstri erlendra ferðamanna á bílaleigubílum. Árið 2014 er áætlað að tæpur helmingur (479 þúsund) erlendra ferðamanna hafi nýtt sér bílaleigubíl, en var um þriðjungur þeirra sem komu 2009. Nær fimmföld aukning hefur verið á þeim erlendu ferðamönnum sem nýta sér bílaleigubíla á vetrarmánuðum samanborið við 2009. Á vetrarmánuðum er meðalakstur um 1.000 km en 2.150 km yfir sumarmánuðina. Lauslega er áætlað að erlendir ferðamenn hafi ekið bílaleigubílum um 270 milljón km árið 2014 á móti 90 milljón km árið 2009.

Ástand spennikapla í steiptum brúm

Kristján Steinn Magnússon, Efla, nóvember 2015

Á íslenska vegakerfinu eru samtals í kringum 1.200 brýr og samanlögð lengd þeirra er yfir 30 km. Margar af þessum brúm eru svokallaðar eftirspennnar brýr, þ.e. í steyptri yfirbyggingu þeirra eru ídráttarrör með spenniköplum úr stáli. Þessir kaplar eru spennir upp og þjóna þeim tilgangi að minnka togspennur í steypunni.

Til þessa hefur ekki verið mikið eftirlit með spenniköplum í brúm á Íslandi og nú eru margar þeirra komnar á þann aldur að nauðsynlegt er að gefa þessum málaflokki aukinn gaum.

Í skýrslunni er sett fram yfirlit yfir ellefu algengar skaðlausar prófunaraðferðir (e. Non-Destructive Testing Methods), sem hafa verið þróaðar og beitt við eftirlit með eftirspennnum brúm erlendis. Stuðst er við skýrslur, bækur og fræðigreinar þar sem aðferðunum er lýst, fræðilegur bakgrunnur þeirra útskýrður og greint frá niðurstöðum fyrri prófana. Aðferðirnar eru metnar út frá kostnaði, tíma, nauðsynlegri þjálfun og þekkingu þeirra sem fara með eftirlitið, nákvæmni og umfangi niðurstaðna, reynslu af aðferðinni og nauðsynlegu aðgengi við mælingar.

Skýrsluhöfundar telja að mestur hagur sé í að taka þrjár aðferðir til frekari skoðunar með eftirlit með íslenskum brúm í huga. Í fyrsta lagi sjónrænt mat, en það er mjög gagnlegt sem fyrsta skref í ástandsmati brúarmannvirkja. Aðferðin er ódýr, fljótleg og margprófuð en sérfræðiþekking er nauðsynleg auk reynslu hjá þeim sem gerir úttektina. Nákvæmni er talin í meðallagi. Þá er svokölluð „impact-echo“ aðferð sem hentar vel til að finna holur í graut í ídráttarrörum. Aðferðin gengur í stuttu máli út á að banka í steypuna með hamri og mæla færsluna sem höggið veldur á yfirborði steypunnar. Aðferðin er tiltölulega fljótleg, nákvæmni niðurstaðna og reynsla er góð og auðvelt er að koma aðferðinni við. Það þarf þó sérfræðiþekkingu og reynslu við mælingarnar og óvíst er um kostnað vegna þeirra. Þriðja aðferðin er „ultrasonic-imaging“ aðferð sem er einföld í framkvæmd, nákvæmni er mjög góð, aðferðin margprófuð og traust og auðvelt að koma henni við. Kostnaður er talinn í meðallagi.

Auk ofangreindra aðferða er bent á að ef miklar skemmdir koma í ljós á graut í ídráttarrörum er hægt að beita s.k. segulstraumlekaaðferð til að kanna það frekar. Þá er „acoustic-emission“ aðferð nefnd til sögunnar til að vakta ástand brúa. Sú aðferð hentar þó líklega aðeins á nýjar brýr, þar sem hún nemur ekki skemmdir sem hafa komið áður en búnaður er settur upp.

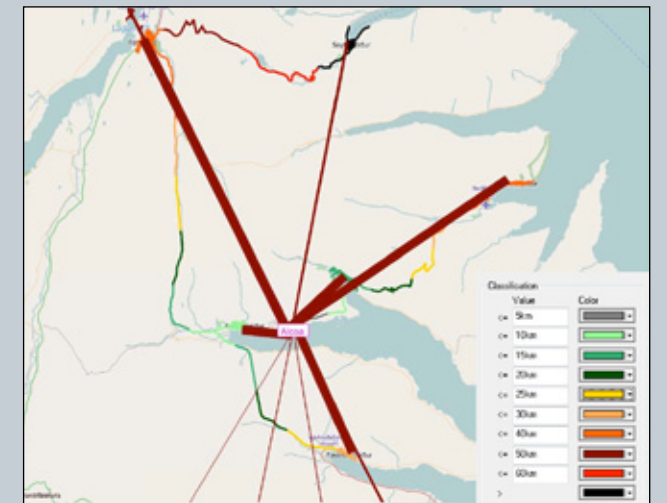
Fish Oil in Icelandic Road Constructions (a case study of bituminous binder mixtures modified with bio-oil)

Arnar Ágústsson, júní 2014

Um er að ræða ritgerð um verkefni til mastersprófs við KTH í Svíþjóð og tilheyrir rannsóknaverkefninu „Klæðingar – rannsóknir og þróun“ sem styrkt var árið 2014.

Í verkefninu var grunnur að notkun lífolúu til að mýkja bindiefni við gerð klæðinga héraðs skóla í ítarlega. Sérstaklega var lítið til vandamála sem komu vegna vetrarblæðinga í janúar 2013 og teknar saman rannsóknir sem gerðar voru af því tilefni. Auk þess voru gerð rannsóknastofupróf á bindiefnum með mis miklu magni af lífolúu, annars vegar lýsi og hins vegar repjuolíu, og með og án viðloðunarefnisins Wefix N.

Helstu niðurstöður rannsóknastofuprófanna voru að lýsi henti betur sem þynningarefni í bindiefni fyrir klæðingar en repjuolíu, auk þess sem alltaf ætti að nota viðloðunarefni. Einnig kemur fram að 4% hlutfall lýsis í blöndunni sé of lágt vegna of mikillar segju, en 7,5% of hátt þar sem þá er meiri hætt á að lýsið skiljist frá og myndi lag milli biksins og steinefnisins. Réttu hlutfallið er einhvers staðar þar á milli og í skýrslunni er lagt til að gera frekari rannsóknir til að finna það.



Búsetumynstur fyrir þá sem vinna á hjá Fjarðaráli og öðrum fyrirtækjum á Hrauni í Reyðarfirði.

Vinnusóknarmynstur og vinnusóknarsvæði – Austurland

Lilja G. Karlsdóttir, ViaPlan, janúar 2016

Tilgangur verkefnisins var að rannsaka búsetu starfsfólks á vinnustöðum á Mið-Austurlandi, til að fá hugmynd um vinnusóknarmynstur (e. Commuting patterns) og geta út frá því skilgreint vinnusóknarsvæði. Í skýrslunni kemur fram að Mið-Austurland var valið í þessu verkefni þar sem svæði er nokkuð vel afmarkað og með nokkra stóra atvinnustaði sem drag starfsfólk víða að. Þá er nefnt að vonast er til að þetta verkefni sé fyrsta skref í því að búa til gagnasafn um vinnusóknarmynstur á landsbyggðinni. Slíkt gagnasafn mun meðal annars styrkja verulega grunngreiningar sem þarf að gera í tengslum við samgönguáætlun varðandi samgöngubætur innan vinnusóknarsvæða.

Vandamál við að skrá vinnusóknarmynstur héraðs er meðal annars fólgin í því að upplýsingar um starfajölda liggja ekki fyrir hjá Hagstofunni, líkt og tíðkast erlendis. Skráning hjá Hagstofunni er þannig að í öllum stærri fyrirtækjum eru allir starfsmenn skráðir í höfuðstöðvum þó starfsemin dreifist víða um landið.

Til að afla upplýsinga fyrir verkefnið var byrjað á að gera spurningalista sem var aðgengilegur á netinu. Þá veittu Fjarðarál, Menntaskólinn á Egilsstöðum og Verkmenntaskóli Austurlands upplýsingar um búsetu starfsfólks og nemenda.

Alls tóku um 19% vinnandi fólks á aldrinum 20-67 ára á Mið-Austurlandi þátt í verkefninu, þannig að niðurstaðan telst tölfraðilega marktæk. Meðal niðurstaðna er að 70% þátttakenda vinna nálægt heimili sínu, þ.e. í innan við 10 mínútna ferðalengd. Þá kemur fram að einungis 15-25% svarenda er tilbúinn að ferðast meira en 40 mínútur daglega til vinnu jafnvel þó um draumastarf væri að ræða. Þegar vinnusóknarmynstur sem fékkst út úr þessari könnun er skoðað kom meðal annars í ljós að töluverður munur er á milli kynjanna þegar kemur að ferðum til vinnu. Niðurstöðurnar benda einnig til að þó það sé mögulegt fyrir fólk að ferðast á milli allra bæjarkjarna á svæðinu, gerir fólk það almennt ekki nema til að sækja vinnu í Fjarðarál og tengd fyrirtæki. Reyðarfjörður verður þannig hluti af vinnusóknarsvæði allra hinna bæjarkjarnanna, einkum fyrir karla. ▶

- Dregin er sú ályktun að ekki sé hægt að segja að Mið-Austurland geti talist eitt vinnusvæði en áhrif Fjarðarás eru sterk og ljóst að stór fyrirtæki geta laðað fólk lengra að. Skýrsluhöfundur vonast til að niðurstöður verkefnisins verði hvati fyrir ráðamenn til þess að gera gagnasöfnun á landsvísi og til að vinna svona verkefni, mögulega í gegnum skattframtöl.

Áhrif staðsetningar og útfærslu mislægra gatnamóta á umferðaröryggi

VSÓ ráðgjöf, janúar 2016

Í verkefninu voru borin saman níu mislæg gatnamót á höfuðborgarsvæðinu í þeim tilgangi að kanna slysa sem á þeim verða og hvort staðsetning og útfærsla gatnamótanna hefur áhrif á umferðaröryggi. Farið var yfir slysatölfræði fimm ára tímabils, 2009-2013 fyrir þessi níu gatnamót. Gatnamótunum er lýst og meðalslysatölfræði yfir tímabilið greind. Þá er skoðað hlutfall slysa með meiðslum á móti öðrum slysum fyrir hver gatnamót og tegund slysa var



Staðsetning slysa við gatnamót Reykjanesbrautar og Breiðholtsbrautar. Svæðið sem heyrir undir gatnamótin er innan bleiku línunnar. Slysa án meiðsla eru merkt grænum punkti, slysa með litlum meiðslum eru merkt gulum punkti, slysa með alvarlegum meiðslum eru merkt rauðum punkti.

greind. Skoðað var hvort samband væri á milli slysa og ákveðinna þátta gatnamótanna og að lokum var slysatölfræði og hlutfall slysa með meiðslum borin saman við sambærilegar tölur fyrir gatnamótin Kringlumýrarbraut og Miklabraut.

Af niðurstöðum athugananna er dregnar nokkrar ályktanir, en bent er á að lítið gagnasafn veldur því að niðurstöður eru aðeins vísbendingar og skal taka með fyrirvara. Þá er bent á að fleiri breytur en tilteknar eru í þessari greiningu hafa áhrif á umferðaröryggi, s.s. veðurfar, bílafloki og hraði.

Meðal þess sem fram kemur er að þau mislægu gatnamót sem voru skoðuð eru mjög ólík að gerð og því var ekki hægt að skoða samband fyrir ákveðna gerð mislægra gatnamóta. Vísbending er um að mislæg gatnamót án ljósastýringar séu með lægri slysatölfræði en mislæg gatnamót með ljósastýringu að hluta (aftanákeyrslur eru algengastar þar sem ljósastýring er til staðar). Þá er dregin sú ályktun

af athugunum að gatnamót sem eru nærri þéttbýlismörkum hafi lægri slysatölfræði en gatnamót sem eru í meira borgarumhverfi, þ.e. fjarri þéttbýlismörkum. Skoðun á gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Miklabrautar sýnir að þau eru með hærri slysatölfræði en mislægu gatnamótin en hlutfall slysa með meiðslum var hins vegar lágt þar.

Að lokum er bent á að hraði sé líklega mikilvæg breyta í greiningu slysa á gatnamótum og áhugavert væri að mæla hraða og skoða fylgni hans við slysatölfræði.

Sjálfsakandi bílar – Rýni aðstæðna á Íslandi

VSÓ ráðgjöf janúar 2016

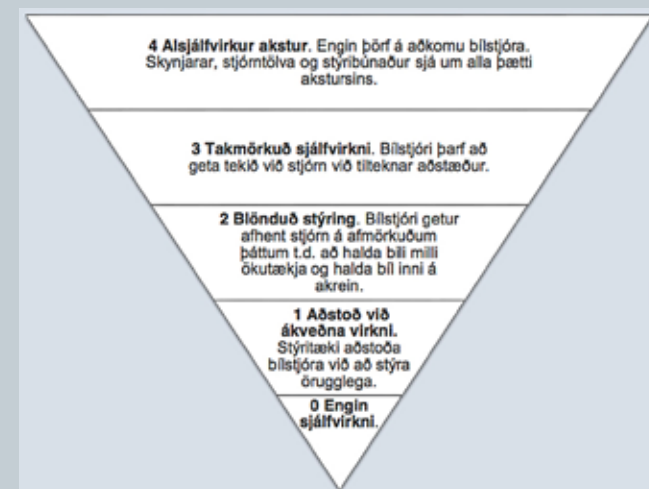
Rannsókninni var ætlað að greina hvaða frammistöðu mætti vænta hjá sjálfsakandi bílum við íslenskar aðstæður og hvað í manngerðum aðstæðum á Íslandi þurfi að laga svo sjálfsakandi bílar verði raunveruleiki á íslenskum götum.

Í skýrslunni er farið yfir fyrirliggjandi tækni frá þeim fyrirtækjum sem helst hafa látið til sín taka á sviði sjálfsakandi bíla. Fram kemur að sjálfsakandi bíll styðst við grundvallarlíkan í þjarkafræðum, þ.e. skynjun – skipulagning

– aðgerðir. Bílarnir eru búnir fjölda skynjara sem meta staðsetningu og umhverfi þeirra en auk þess er stuðst við landupplýsingar sem safnað hefur verið um það umhverfi sem ekið er um. Umhverfið er túlkað út frá þeim gögnum sem skynjararnir safna, með gervigreind í tölvu. Til þess er beitt ákveðnum hegðunareglum sem bæði taka mið af eðlisfræði og umferðareglum. Tölvun sendi svo boð til stýribúnaðar sem getur haft áhrif á aksturstefnu og hraða eða gefið merki.

Bent er á nokkur atriði sem geta haft áhrif á möguleika sjálfsakandi bíla á Íslandi. Meðal annars eru umferðarlög og reglur nefndar, en mikilvægt er að fara yfir íslenskt regluverk og bera saman við þær reglur sem gervigreindin notar. Smávægilegur mismunur getur valdið því að bíllinn telji sig í rétti þegar hann er það ekki samkvæmt íslenskum lögum og öfugt. Þá er bent á umhverfispáttinn, en talið er að veðurfar gæti verið stærsti óvissuþátturinn. Úrkoma í bland við vind getur blindað skynjara sem bíllinn reidir sig á og snjókomu, skafrenningur og ástand gatna að lokinni snjóhreinsum mun hafa mikil áhrif á akstursgetu sjálfsakandi bíla.

En þar sem tæknin er enn í þróun og prófanir hafa m.a. verið



Fimm stig sjálfvirkni í ökutækjum

gerðar á sólríkum svæðum liggur ekki fyrir hvaða breytingar eða viðbætur þurfa koma til á innviðum svo tæknin geti komið að notum hér. Í því sambandi er mikilvægt að Volvo hyggst aka sjálfvirkum bílum í Gautaborg árið 2017 og mun það væntanlega vísa veginn hvað varðar akstur við vetrarskilyrði. Rétt er að fylgjast með því.

Annað atriði sem nefnt er í skýrslunni, er áhrif sjálfakandi bíla á deiliahagkerfið. Áhrifin eru óþekkt enn, en kastað hefur verið fram kenningum sem ýmist gera ráð fyrir meiri akstri eða mun minni akstri og ólíkum áhrifum við ólíkar aðstæður. Ef til vill er rétt að skoða hvernig þessu mun vinda fram hér á landi.

Fjölmatíðnigreining á yfirborðsbylgjum

(meistaraprófsritgerð á ensku: „Multichannel Analysis of Surface Waves for assessing soil stiffness“)

Elin Ásta Ólafsdóttir, Háskóla Íslands, janúar 2016

Íslenskur útdráttur skýrslunnar hljóðar svo:

„Þekking á jarðtæknilegum eiginleikum setlaga og jarðvegsfyllinga, svo sem þykkt og stífni einstakra laga og heildarþykkt, er nauðsynleg í mannvirkjagerð. Fjölmatíðnigreining á yfirborðsbylgjum (MASW [Multichannel Analysis of Surface Waves]) er nýleg aðferðarfræði sem byggir á tvístrunareiginleikum yfirborðsbylgna í lagskiptum jarðvegi og tengslum á milli útbreiðsluhraða þeirra og fjadureiginleika jarðvegs. Yfirborðsbylgjur eru framkallaðar með höggi á yfirborð jarðar, útbreiðsla þeirra mæld með röð hraðanema og gögnin, ásamt eðlisfræðilegu reiknilíkani, notuð til að ákvarða skúfbylgjuhraða og skúfstuðul sem fall af dýpi.

Kostir MASW mælinga felast meðal annars í því að þær eru ódýrar og fljótlegar í framkvæmd. Einnig eru þær umhverfisvænar, þar sem þær valda hvorki skemmdum á yfirborði prófunarstaðar né krefjast þungs vélbúnaðar. Auk þess hefur með MASW aðferðinni tekist að ákvarða stífni jarðlaga á meira dýpi en með sambærilegri mæliaðferð (SASW [Spectral Analysis of Surface Waves]) sem til þessa hefur verið notuð hér á landi.

Meginmarkmið verkefnisins er að innleiða og þróa MASW yfirborðsbylgjuaðferðina. Felur það í sér þróun úrvinnsluhugbúnaðar til að ákvarða tvístrunarferla út frá mæligögnum, auk líkanhugbúnaðar til að bakreikna



Dæmigerður MASW mælingaprófill. Röð 24 „geophones“ með jöfnu millibili.

tvístrunarferil og ákvarða skúfbylgjuhraða/stífni jarðlaga sem fall af dýpi.

Gerð er grein fyrir MASW mælingum sem framkvæmdar voru á tveimur stöðum á Suðurlandi. Niðurstöður gefa til kynna að hagstætt sé að byggja bakreikninga á meðaltals-tvístrunarferli prófunarstaðar, sem ákvarðaður er út frá gögnum sem aflað er með mismunandi nemauppstillingum. Niðurstöður MASW mælinganna voru bornar saman við niðurstöður SASW mælinga og reynslulíkingar fyrir skúfstuðul jarðvegs.“

Ídráttarrör úr plasti

– verksmiðjuframleiddur grautur

Gylfi Sigurðsson, Vegagerðin, mars 2016

Rannsóknasjóður Vegagerðarinnar styrkti árið 2014 verkefni þar sem skoðuð var framþróun í gerð og notkun ídráttarröra úr plasti fyrir eftirspennna kapla í brúm. Helsta niðurstaða þeirrar skoðunar var að veigamikil rök væru fyrir því að innleiða notkun slíkra röra í steypar, eftirspenntar brýr Vegagerðarinnar en einnig var bent á að nota ætti graut framleiddan við bestu aðstæður í ídráttarrörin. Þessi skýrsla fjallar um verkefni sem styrkt var árið 2015 og hér er grauturinn meðal annars til umfjöllunar.

Fjallað er um vandamál sem tengjast notkun eftirspenntra kapla í brúargerð og hvað hefur gerst í þróun mála á undanförunum árum, m.a. með tilvitnunum í tæknibækur, sem „International Federation for Structural Concrete“ gefur út. Sagt er frá aðferðarfræði við val á varnarstigi fyrir kapla, þ.e. hvaða forsendur þarf að skoða til að ákveða hvernig vörn er nauðsynleg, en í öllum tilvikum er gert ráð fyrir að nota graut í rörin. Sérstaklega er fjallað um val varnarstigs kapla í Sviss, en í skýrslunni er sagt að þeir virðist komnir hvað lengst í þróun lausna varðandi ídráttarrör úr plasti.

Þegar fjallað er um uppsetningu kerfis ídráttarröra úr plasti í steypu er bent á að aðeins ætti að nota samþykkt kerfi (kallað PT kerfi) sem unnið er með af sérhæfðum fyrirtækjum (PT Specialist Company). Ákveðnar kröfur eru gerðar til þessara sérhæfðu fyrirtækja, s.s. um að starfsfólk þarf að vera þjálfað og hæft. Það kemur líka fram að sérhæfða fyrirtækið getur framselt vinnuna til annars fyrirtækis, en það getur þá þurft að þjálfar starfsfólk þess sérstaklega áður en að uppsetningu kemur.

Í kafla um graut kemur fram að við grautun íslenskra brúa er enn notast við „venjulegt“ sement ásamt íblendi, en erfiðleikar geta verið við að halda einsleitni og áreiðanleika slíks grautar við allar aðstæður s.s. breytilegt hitastig í framleiðslu á staðnum. Hins vegar hafa, í Bretlandi, verið í gangi rannsóknaverkefni til að þróa endurbættan graut með stöðugum eiginleikum og fram kemur að grautur sem uppfyllir nýjar virknikröfur sé nú fáanlegur pakkaður á markaði.

Í lok skýrslunnar er lagt til að valið verði verkefni þar sem ákveðið varnarstig er notað ásamt verksmiðjuframleiddum graut og verkefnið væri nýtt til að þjálfar mannskap Vegagerðarinnar. Þá þarf að breyta verklýsingum og aðlaga þær að breyttri aðferðarfræði og nýjum stöðlum. Vegagerðin þarf að velja sér sérhæft PT fyrirtæki til samstarfs í slíku verkefni. ■

Umferð um Mýrdalssand jókst um 83% í mars

Gríðarlega aukning umferðar í mars á Hringvegnum

Áður birt á vegagerdin.is 01.04.2016

Umferðin í mars á Hringvegnum jókst um ríflega 20 prósent frá sama mánuði í fyrra. Aldrei hefur mælst jafn mikil aukning milli mánaða á Hringvegnum, mismunandi tímasetning páska skýrir þetta ekki að öllu leyti og verður að telja líklegt að umferð erlendra ferðamanna skýri aukninguna að miklu leyti. Umferðin um Mýrdalssand jókst t.d. um heil 83 prósent.

Milli mánaða 2015 og 2016

Enn eykst umferðin gríðarlega milli mánaða á þessu ári, en nú varð rúmlega 20% aukning á milli marsmánaða. Svona mikil aukning hefur aldrei áður mælst á milli mánaða á Hringvegi. Umferðin eykst gríðarlega á öllum landssvæðum en mest um Austurland eða um tæp 54% og næst mest um Suðurland eða um tæp 33%. Minnst eykst umferðin við og um höfuðborgarsvæðið en þar mælist samt tæplega 13% aukning. Nú ber að líta til þess að páskaferðir voru í mars mánuði þetta árið en í apríl á síðasta ári, það kann að skýra a.m.k. hluta þessarar miklu aukningar nú (sjá frekari skýringar í umfjöllun um umferðina frá áramótum). Ekki er óeðlilegt að umferð sveiflist mikið milli ára yfir vetrartímamann en þessi sveifla er umfram það sem venjulega má eiga von á, þrátt fyrir mismunandi staðsetningu páska milli ára. Í sögulegu samhengi var mars á síðasta ári rétt yfir meðaltali árána á undan, en nýliðinn mars reyndist 11% stærrí en metmarsmánuðurinn árið 2008.

Áður fáséð aukning varð um teljara á Mýrdalssandi en þar

Landssvæði	2016/2015		2015/2014	
	Milli Mars mánaða	Uppsafnað frá áramótum	Milli Mars mánaða	Uppsafnað frá áramótum
Suðurland	32,6%	23,8%	1,1%	-1,8%
Höfuðborgarsvæðið	12,7%	13,4%	2,7%	-1,0%
Vesturland	31,0%	20,4%	6,6%	1,0%
Norðurland	31,2%	21,5%	22,2%	7,9%
Austurland	53,6%	36,9%	35,6%	17,6%
Samtals	20,3%	16,8%	4,7%	-0,1%

Breyting á magni umferðar í marsmánuði og uppsafnað, annarsvegar á milli árána 2015 og 16, hinsvegar á milli árána 2014 og 15.



Myndir frá vefmyndavélum Vegagerðarinnar á hádegi laugardaginn 2. apríl 2016.

jókst umferðin um tæp 83% milli mánaða. Umferð á þessum stað hefur verið að aukast gríðarmikið undanfarin ár, t.d. jókst umferðin þarna um 77% milli aprílmánaða 2013 og 2014.

Frá áramótum 2015 og 2016

Þegar þrjú mánuðir eru liðnir af árinu 2016, hefur umferðin aukist um tæp 17%, frá áramótum. Slík aukning hefur aldrei áður mælst miðað við árstíma. Mest hefur umferð aukist um Austurland en næst mest um Suðurland eða um tæp 24%. Minnst eykst umferðin um og við höfuðborgarsvæðið eða um rúmlega 13%. Hugsanlegar skýringar á þessari miklu aukningu fram til þessa gætu verið mikil aukning erlendra ferðamanna, aukinn kaupmáttur, ódýrt bensín og hugsanlega betri tíð það sem af er ári miðað við meðalár. Líklegast er aukningin blanda af þessu öllu en eigi að síður hugsanlega að mestu leyti vegna hinnar auknu umferðar erlendra ferðamanna yfir vetrartímamann.

Umferð eftir vikudögum 2015 og 2016

Það sem af er ári hefur umferðin aukist mest á sunnudögum eða um tæp 27% en minnst á föstudögum eða um tæp 10%. Þó að aukningin sé minnst á föstudögum er mest ekið á þeim dögum. Minnst er ekið á þriðjudögum.

Horfur út árið 2016

Enn er of snemmt að koma með raunhæfa spá vegna mikilla sveiflna í vetrarumferð á Hringvegi milli ára. En aukningin er það mikil fyrstu þrjú mánuði ársins að það eru góðar líkur á talsverðri aukningu á umferð nú í ár þó að hún verði ekki í líkingu við það sem af er ári. ■



Niðurstöður útboða

Borgarfjörður eystri, sjóvörn 2016 16-038

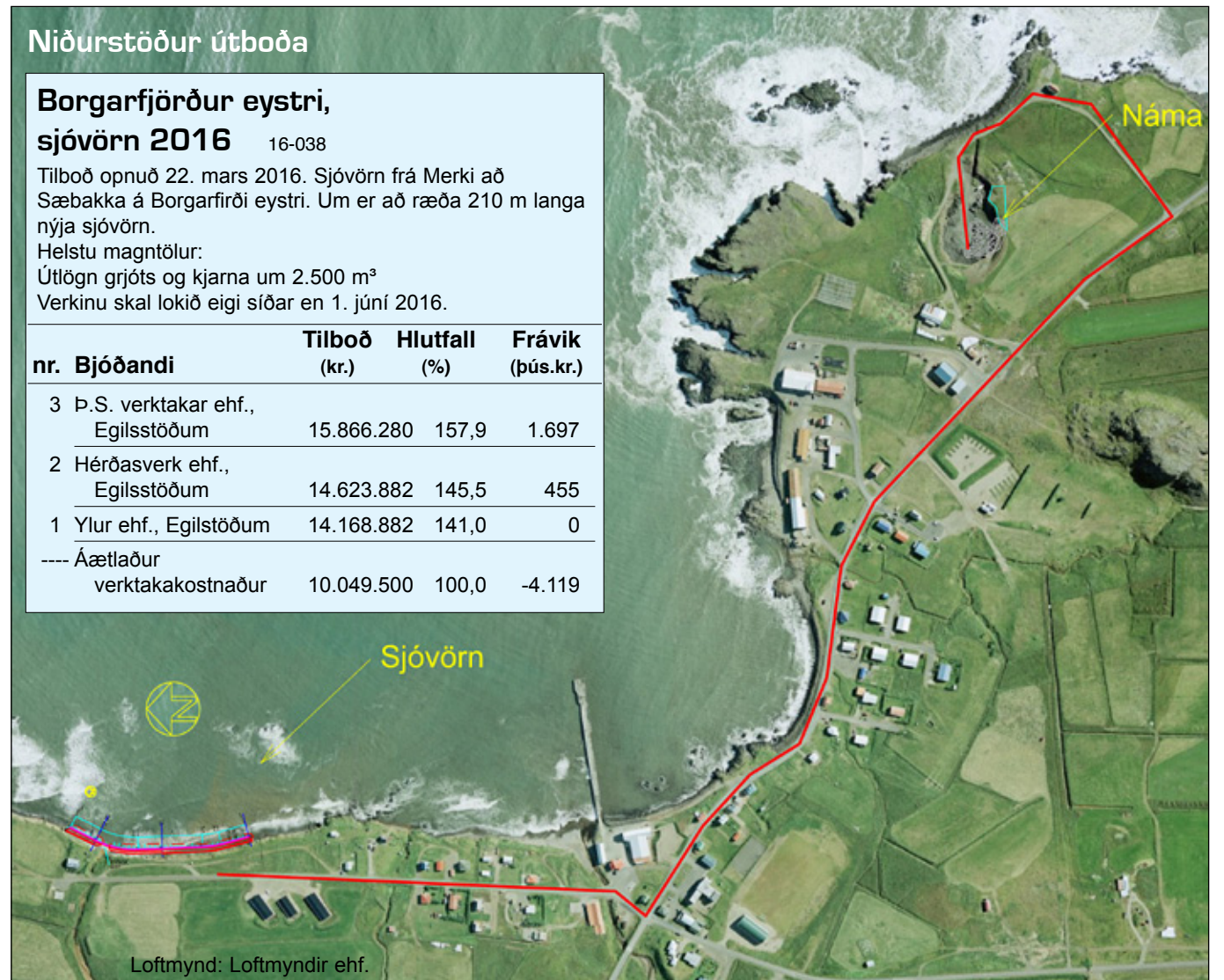
Tilboð opnuð 22. mars 2016. Sjóvörn frá Merki að Sæbakka á Borgarfirði eystri. Um er að ræða 210 m langa nýja sjóvörn.

Helstu magntölur:

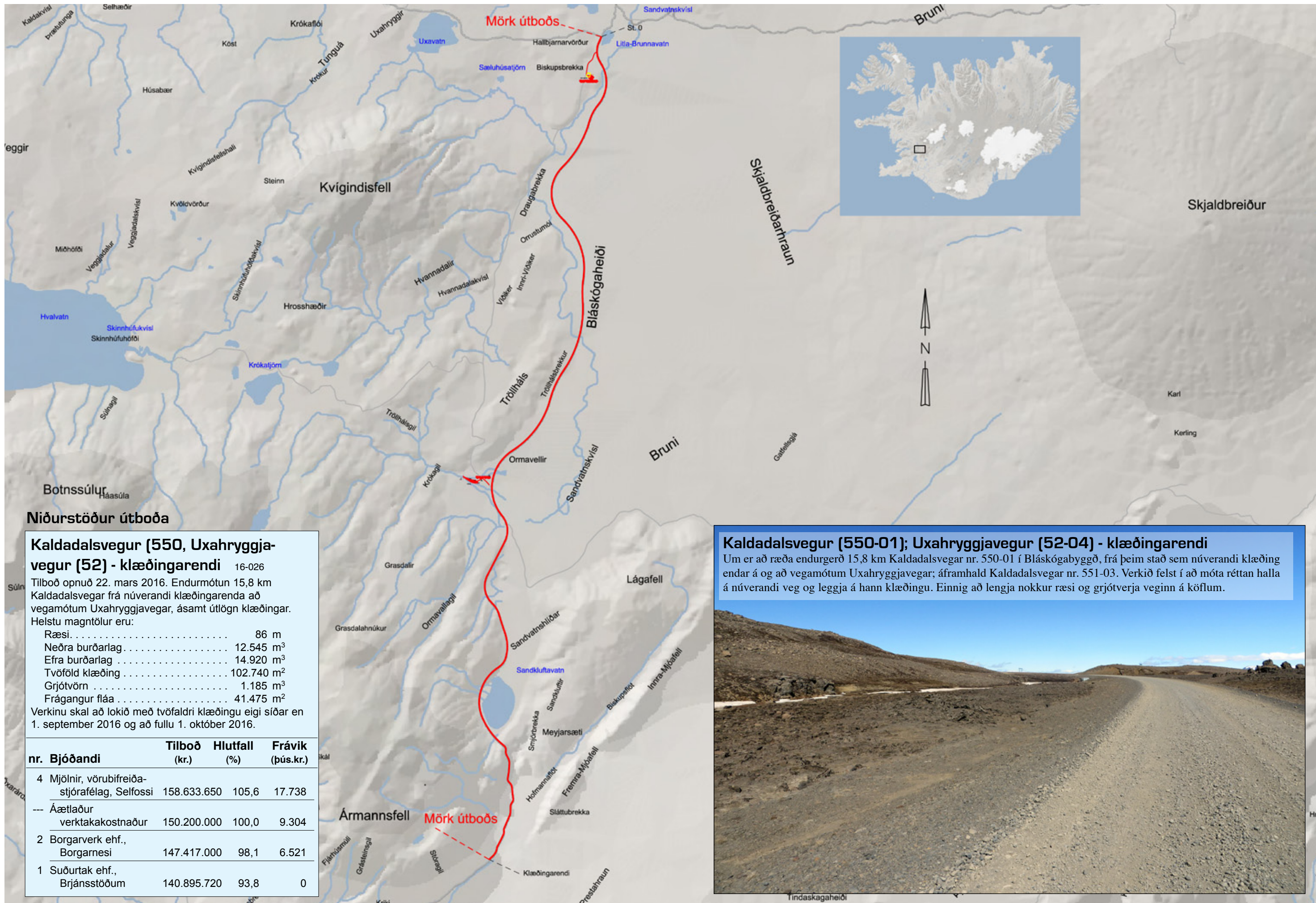
Útlögn grjóts og kjarna um 2.500 m³

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. júní 2016.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	B.S. verktakar ehf., Egilsstöðum	15.866.280	157,9	1.697
2	Hérðasverk ehf., Egilsstöðum	14.623.882	145,5	455
1	Ylur ehf., Egilstöðum	14.168.882	141,0	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	10.049.500	100,0	-4.119



Borgarfjörður eystri. Útboðið felur í sér sjóvörn á þessu svæði. Myndin var tekin 29. janúar 2016.



Niðurstöður útboða

Kaldadalsvegur (550, Uxahryggjavegur (52) - klæðingarendi 16-026

Tilboð opnuð 22. mars 2016. Endurmótun 15,8 km Kaldadalsvegur frá núverandi klæðingarenda að vegamótum Uxahryggjavegar, ásamt útlögn klæðingar. Helstu magnþölur eru:

Ræsi	86 m
Neðra burðarlag	12.545 m ³
Efra burðarlag	14.920 m ³
Tvöföld klæðing	102.740 m ²
Grjótvörn	1.185 m ³
Frágangur fláa	41.475 m ²

Verkinu skal að lokið með tvöfaldri klæðingu eigi síðar en 1. september 2016 og að fullu 1. október 2016.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4 Mjólnir, vörubifreiðastjórafélag, Selfossi	158.633.650	105,6	17.738
--- Áætlaður verktakakostnaður	150.200.000	100,0	9.304
2 Borgarverk ehf., Borgarnesi	147.417.000	98,1	6.521
1 Suðurtak ehf., Brjánsstöðum	140.895.720	93,8	0

Kaldadalsvegur (550-01); Uxahryggjavegur (52-04) - klæðingarendi

Um er að ræða endurgerð 15,8 km Kaldadalsvegur nr. 550-01 í Bláskógabyggð, frá þeim stað sem núverandi klæðing endar á og að vegamótum Uxahryggjavegar; áframhald Kaldadalsvegur nr. 551-03. Verkið felst í að móta réttan halla á núverandi veg og leggja á hann klæðingu. Einnig að lengja nokkur ræsi og grjótvörja veginn á köflum.



Niðurstöður útboða

Yfirlagnir á Vestursvæði 2016,

klæðing 16-007

Tilboð opnuð 22. mars 2016. Yfirlagnir með klæðingu á Vestursvæði á árinu 2016.

Helstu magnþölur eru:

Yfirlagnir	429.800 m ²
Flutningur steinefna	4.647 m ³
Flutningur bindiefna	716 tonn

Verki skal að fullu lokið 1. september 2016.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Bikun ehf., Kópavogi	81.978.346	104,0	5.656
---	Áætlaður verktakakostnaður	78.800.000	100,0	2.478
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	76.322.000	96,9	0

Yfirlagnir á Austursvæði 2016,

klæðing og blettanir 16-004

Tilboð opnuð 22. mars 2016. Yfirlagnir og blettanir með klæðingu á Austursvæði 2016.

Helstu magnþölur eru:

Tvöföld klæðing	18.300 m ²
Yfirlagnir með einföldu lagi klæðingar	346.418 m ²
Blettanir og hjólför	74.740 m ²
Flutningur steinefna	6.851 m ³
Flutningur bindiefna	716 tonn

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	125.761.000	132,4	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	94.955.000	100,0	-30.806

Yfirlagnir á Vestursvæði og

Norðursvæði 2016, blettanir með

klæðingu 16-008

Tilboð opnuð 22. mars 2016. Blettanir með klæðinga á Vestursvæði og Norðursvæði á árinu 2016.

Helstu magnþölur:

Blettun (k1) útlögn á Vestursvæði 160.000 m²

Blettun (k1) útlögn á Norðursvæði 161.200 m²

Verki skal að fullu lokið 1. september 2016.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Blettur ehf., Mosfellsbæ	98.832.450	103,8	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	95.200.000	100,0	-3.632

Víðidalsá hjá Hvarfi 1955

Í síðasta tölublaði birtust tvær myndir frá vegagerð við Víðidalsá hjá Hvarfi 1955. Nöfn fjögurra manna af sjö fylgdu og var auglýst eftir fleiri nöfnum. Trausti Björnsson fyrrverandi flokksstjóri hjá Vegagerðinni á Hvammstanga hafði samband og sagði að maður nr. 4 á myndunum væri Björn Bjarnason bifreiðastjóri á Hvammstanga.



Pá ...



... og nú



Vatnsdalsá hjá Hnausum, Hnausakvísl, í Húnavatnssýslu. Gömlu brúna byggði Jóhann Kr. Ólafsson 1919, lengd 72 m, breidd 3,15 m. Ekki er ólíklegt að Jóhann sé í hópi brúargerðarmanna sem þarna hafa setið fyrir í myndatöku en myndin er úr safni Geirs G. Zoëga vegamálastjóra. Þessi brú stóð til ársins 1972 en þá var byggð ný brú. Enn var byggð ný brú árið 2003, sjá yngri mynd, og þá var fyrri brú rifin.

Þegar verið er að leita að sama sjónarhorni og á gamalli mynd er best að líta til fjalla. Þar má oft sjá tinda sem bera í eitthvað í landslaginu, í þessu tilfelli hólana í Vatnsdal, og svo færir maður sig þar til réttu miði er náð. Nýja myndin var tekin 17.08.15.



Vinna við skjólgarð í höfninni á Sauðárkróki í fullum gangi 31.03.2016, verktaki Vélafjónustan Messuholti ehf., Sauðárkróki. Ljósmynd Valgeir Steinn Kárason.

Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaraust. Það eru auglýsingar útboða á Útboðsvefur.is sem gefa endanlegar upplýsingar.

Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdaedeildar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
16-040 Dýrafjarðargöng, forval	2016
16-023 Langholtsvegur (341)	2016
16-022 Endurbætur á Þingvallavegi (36)	2016
16-021 Endurbætur á Laugarvatnsvegi (37)	2016
16-035 Hringvegur (1) í Reykjadal, Daðastaðir - Reykjadalssá	2016
16-034 Dettifossvegur (862), Dettifossvegur vestri - Hólmatungur	2016
16-033 Dagverðareyriarvegur (816), Hlaðir - Ólafsfjarðarvegur	2016
16-030 Seyðisfjarðarvegur (93), öryggisaðgerðir	2016
16-032 Hegranesvegur (764), Ás - Sauðárkróksbraut	2016
16-031 Svínvetningabraut,(731), Kjalvegur - Hringvegur	2016
16-020 Árbæjarvegur (271)	2016
16-029 Endurbætur á Upphéraðsvegi (931), Hof - Skeggjastaðir	2016
16-037 Sementsfestun á Vestfjörðum	2016
16-028 Hringvegur (1), Hveragerði - Biskupstungnabraut, hönnun	2016
16-027 Hringvegur (1) um Berufjarðarbotn	2016
16-011 Yfirlagnir á Norðursvæði og Austursvæði 2016, malbik	2016
16-010 Yfirlagnir á Suðursvæði 2016, malbik	2016
16-009 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2016, malbik	2016
16-013 Laxárdalsvegur (59), Þrándargil - Gröf	2016
16-014 Örylgshafnarvegur (612), Skápadalur - flugvöllur	2016
16-012 Hjólaraafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði og Norðursvæði 2016	2016
15-085 Norðfjarðargöng: Stjórnkerfi	2016
15-056 Álftanes, sjóvörn 2015	2016
15-053 Harðviður 2015	2016
15-050 Landeyjahöfn, dæluögn og dæla,	2016
13-067 Sjóvarnir Vestmannaeyjar 2013	2016
Auglýst útboð	Auglýst: Opnað:
16-036 Fjarðarheiðargöng, rannsóknarboranir 2016	04.04.16 26.04.16
Útboð á samningaborði	Auglýst: Opnað:
16-038 Borgarfjörður eystri, sjóvörn	07.03.16 22.03.16
16-039 Gras- og kantsláttur Suðursvæðis 2016-2018	14.03.16 05.04.16
16-026 Kaldadalsvegur (550), Uxahryggjarvegur - klæðingarendi	07.03.16 22.03.16
16-024 Yfirborðsmerkingar sprautuplast Suðursvæði 2016-2018	29.02.16 15.03.16
16-025 Yfirborðsmerkingar vélmössun Suðursvæði 2016-2018	29.02.16 15.03.16
16-017 Yfirborðsmerkingar vegmálun Suðursvæði 2016-2018	29.02.16 15.03.16

Útboð á samningaborði, framh.	Auglýst:	Opnað:
16-018 Yfirborðsmerkingar; vegmálun Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði	29.02.16	15.03.16
16-006 Yfirlagnir og blettanir á Suðursvæði 2016, klæðing	07.03.16	22.03.16
16-007 Yfirlagnir á Vestursvæði 2016, klæðing	07.03.16	22.03.16
16-015 Vetrarþjónusta í Barðastrandar-sýslum 2016-2019	07.03.16	22.03.16
16-016 Vetrarþjónusta, Þingeyri - Flateyri - Suðureyri 2016-2019	07.03.16	22.03.16
16-008 Yfirlagnir á Norðursvæði og Vestursvæði 2016, blettanir með klæðingu	07.03.16	22.03.16
16-004 Yfirlagnir á Austursvæði 2016, klæðing og blettanir	07.03.16	22.03.16
16-005 Yfirlagnir á Norðursvæði 2016, klæðing	29.02.16	15.03.16
16-019 Landvegur (26), Þjófafossvegur - Landmannaleið	22.02.16	08.03.16
16-003 Akureyri - Oddeyriarbyggja, þekja	18.01.16	02.02.16
16-002 Akureyri, flotbyggja í Hofsbót	18.01.16	02.02.16
15-001 Akureyri - Hofsbót, breytingar á smábátahöfn	18.01.16	02.02.16
Samningum lokið	Opnað:	Samíð:
15-054 Húsavík, Bökugarður, lenging stálpils <i>LNS Saga ehf. kt. 701013-0340</i>	08.12.15	28.01.16

Niðurstöður útboða

Vetrarþjónusta Þingeyri – Flateyri – Suðureyri 2016 - 2019 16-016

Tilboð opnuð 22. mars 2016. Vetrarþjónusta árin 2016-2019 á eftirtöldum leiðum:

Vestfjarðavegur (60):

Þingeyri – jarðgöng í Breiðadal 36 km

Flateyriarvegur (64):

Vestfjarðavegur – Flateyri 7 km

Súgandafjarðarvegur (65):

Jarðgöng í Botnsdal – Suðureyri 11 km

Svalvogavegur (622):

Þingeyri – Flugvallarvegur 3 km

Helstu magntölur á ári eru:

Akstur mokstursbíla 37.500 km

Verkinu skal að fullu lokið 30. apríl 2019.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Þotan ehf., Bolungarvík	38.370.000	150,9	11.709
3	Kjarnasögun ehf., Dýrafirði	34.082.500	134,1	7.422
2	J. Reynir ehf., Þingeyri	33.700.000	132,6	7.039
1	Kubbur ehf., Ísafirði	26.660.646	104,9	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	25.423.500	100,0	-1.237