



Framkvæmda- fréttir 13. tbl. /08



Þrjú vegamálastjórar standa fyrir framan brjóstmynd af Geir G. Zoëga sem fyrstur gegndi þeirri stöðu. Frá vinstri talið: Helgi Hallgrímsson vegamálastjóri frá 1. janúar 1992 til 28. febrúar 2003. Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri frá 1. mars 2003 til 30. apríl 2008. Hreinn Haraldsson settur vegamálastjóri frá 1. maí 2008.

Hreinn Haraldsson settur vegamálastjóri

Kristján L. Möller, samgönguráðherra, hefur sett Hrein Haraldsson í embætti vegamálastjóra til eins árs, frá 1. maí. Hreinn hefur lokið doktorsnámi í jarðfræði frá Háskólanum í Uppsölum í Svíþjóð, með áherslu á mannvirkjajarðfræði og jarðverkfræði. Hreinn kom til starfa hjá Vegagerðinni árið 1981 og hefur undanfarið gegnt þar starfi framkvæmdastjóra þróunarsviðs.

Í rökstuðningi sínum fyrir ráðningunni bendir ráðherra meðal annars á að í auglýsingu um stöðu vegamálastjóra hafi verið gerðar eftirfarandi menntunar- og hæfniskröfur:

Háskólamenntun í verkfræði eða sambærileg menntun. Vítæk reynsla af stjórnunarstörfum og áætlanagerð. Frumkvæði og leiðtogaþæfni. Reynsla og hæfileiki til að miðla upplýsingum ásamt hæfni í samskiptum.

Umsækjendur um starf vegamálastjóra voru tíu. „Eftir ítarlega og málefnalega skoðun á umsóknum og atriðum sem fram komu í viðtölum við umsækjendur, er það mitt mat að Hreinn Haraldsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar, sé hæfasti umsækjandinn til þess að gegna stöðu vegamálastjóra,“ segir Kristján.

Hreinn hafði rannsókn- og kennsluáðstöðu í jarðfræði, jarðeðlisfræði og jarðverkfræði við Háskólann í Uppsölum árin 1977 til 1981. Hreinn hefur birt fjölda vísinda- og tæknigreina, einn eða í samvinnu við aðra. Greinar þessar hafa fjallað um samgöngur og umhverfismál, fjármögnun-araðferðir í vegagerð, vega- og samgöngurannsóknir, jarðgangagerð, jarðfræði og fleira. Hann hefur jafnframt flutt

framhald á bls. 2

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar

Ritstjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
Gunnar Gunnarsson
Prentun: Gutenberg

Ósk um áskrift sendist til:
**Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík**
eða vai@vegag.is

13. tbl. 16. árg. nr. 498 13. maí 2008

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

framhald af forsiðu

fjölmarga fyrirlestra hér á landi og erlendis um sama efni.

Eins og áður segir kom Hreinn til starfa hjá Vegagerðinni 1981, sem yfirjarðfræðingur. Hann hefur víðtæka stjórnunarreynslu; hefur gegnt starfi forstöðumanns jarðfræði- og jarðtæknideildar, starfi framkvæmdastjóra rannsókna og þróunar og er nú framkvæmdastjóri þróunarsviðs, sem komið var á laggimar 1999 af þáverandi vegamálastjóra.

Undir þróunarsvið heyrta áætlana- og umhverfiseild, umferðardeild, rannsóknadeild og upplýsingatæknideild.

„Hreinn hefur því leitt og haft umsjón með rannsókna- og þróunarstarfi Vegagerðarinnar um langa hríð og meðal annars kynnt sér nýjar leiðir í fjármögnun framkvæmda,“ segir ráðherra. „Á þessu sviði hefur verið byggt upp öflugt rannsóknar- og þróunarstarf í samgöngu- og vegarannsóknunum

í tengslum við háskóla, ráðgjafastofur og atvinnulífið. Þessar rannsóknir hafa verið kynntar af Hreini og samstarfsmönnum hans í nefndum og ráðum á vegum evrópskra samgönguyfirvalda. Hreinn hefur í þessum störfum sínum sýnt mikið frumkvæði, leiðtogahæfni, getu til að miðla upplýsingum og hæfni í mannlegum samskiptum.“

„Hreinn hefur auk þess sterka framtíðarsýn fyrir Vegagerðina og er líklegri en aðrir umsækjendur til þess að stuðla að nýbreytni og þróun í starfsemi hennar þannig að hún verði burðarás í rannsókna- og þróunarvinnu í samgöngumálum og mótun samgöngustefnu í samráði við stjórnvöld líkt og gert er ráð fyrir í vegalögum,“ segir ráðherra jafnframt í rökstuðningi sínum. Niðurstaða Capacent ráðninga, sem veitti ráðgjöf við skoðun umsókna og framkvæmd viðtala, er sú að Hreinn Haraldsson sé hæfastur umsækjenda.

Heimild: www.samgonguraduneyti.is

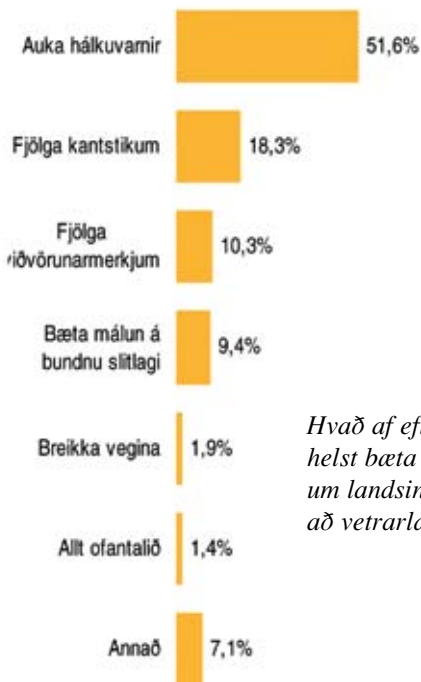
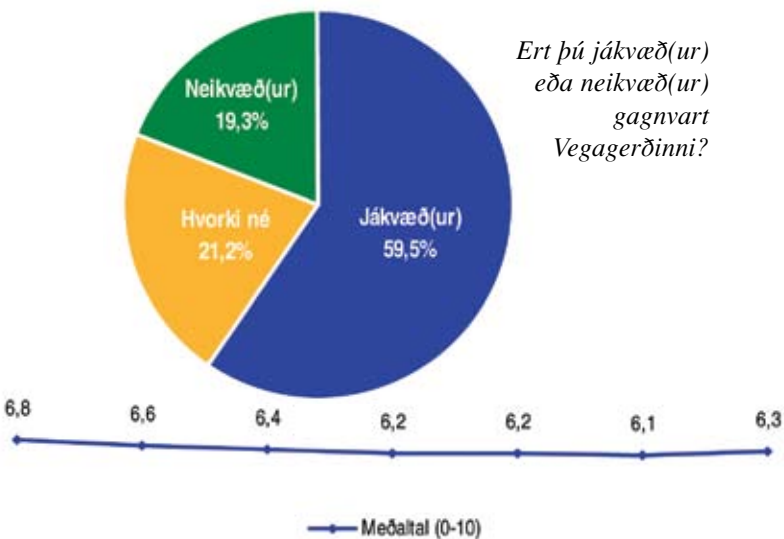
Fleiri jákvæðir, flestir vilja auka hálkuvarnir

Viðhorfskönnun Capacents Gallups – vetur 2008

Heldur fleiri eru jákvæðir gagnvart Vegagerðinni núna en hafa verið í tvö ár, samkvæmt viðhorfskönnun sem Capacent Gallup vann fyrir Vegagerðina. Tæplega 60 prósent segjast

mjög eða frekar jákvæðir gagnvart Vegagerðinni en í ágúst í fyrra voru þetta 57 prósent, Rúm 19 prósent eru neikvæðir sem er örlitlu minna en í síðustu könnun en rúmt 21 prósent er hvorki jákvætt né neikvætt. Meðaltal nokkurra síðustu ára sýnir að línu sem lækkar hægt en hækkar örlítið í þessari nýjustu könnun.

Þegar spurt var um hvað fólk vildi helst bæta á þjóðvegum landsins að vetralagi svöruðu langflestir því til að þeir vildu



Hvað af eftirtöldu viltu helst bæta á þjóðvegum landsins að vetralagi?

Héðinsfjarðargöng

Gróftur Héðinsfjarðarganga frá Ólafsfirði gekk ágætlega í viku 18. Sprengdir voru 70 m og er heildarlengd ganga þeim megin frá um 3.022 m. Siglufjarðarmegin var áfram unnið við undirbúning gangagerðar frá Héðinsfirði til Ólafsfjarðar. Einnig var unnið við endanlegar styrkingar í göngum milli Siglufjarðar og Héðinsfjarðar. Samtals er búið að sprengja 6.662 m eða um 63% af heildarlengd.

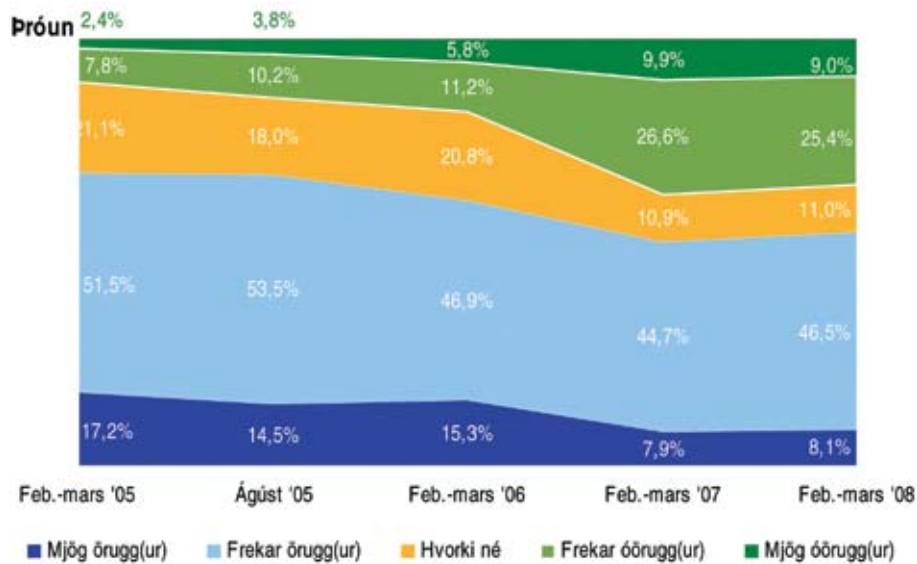


Staða framkvæmda við Héðinsfjarðargöng 5. maí. 2008. Sprengingum frá Siglufirði til Héðinsfjarðar lauk 21. mars 2008.

auka hálkuvarnir, hlutfallið hækkar frá síðustu vetrarkönnun upp í tæp 52 prósent sem er svipað og fyrir tveimur árum en minna en árin þar á undan. Næst vilja menn sjá fjölgun kantstíka, 18,3 prósent, þá fjölgun viðvörðunarkerkja, 10,3 prósent og 9,4 prósent vilja bæta málun á bundnu slitlagi, færri vilja breikka vegi eða gera allt saman eða eitthvað annað.

Heldur fleiri finnst þeir öruggir þegar þeirra aka um þjóðvegi landsins en fyrir ári síðan en það ár jókst óryggi landsmanna töluvert. Nú segjast tæp 55 prósent vera frekar eða mjög örugg á vegunum en árið 2005 voru þetta tæp 69 prósent. Það ár sögðust einungis rúm 10 prósent að þau væru frekar eða mjög óörugg á vegunum samanborið við rúm 34 prósent núna, sem er þó aðeins betra en í vetrarkönnun Gallups í fyrra.

Fólk er greinilega óánægt með hálkuvörnirnar því tæpt 61 prósent telja þær ófullnægjandi en rúmur fjórðungur vegfarenda telur þær fullnægjandi. Allt öðru máli gegnir um snjómokst-

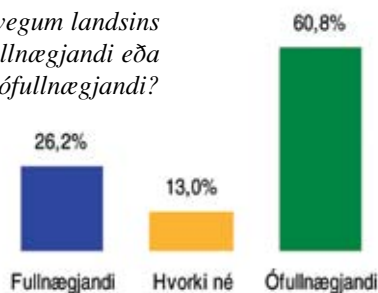


Myndir þú segja að þú værir örugg(ur) eða óörugg(ur) þegar þú ekur um þjóðvegi landsins?

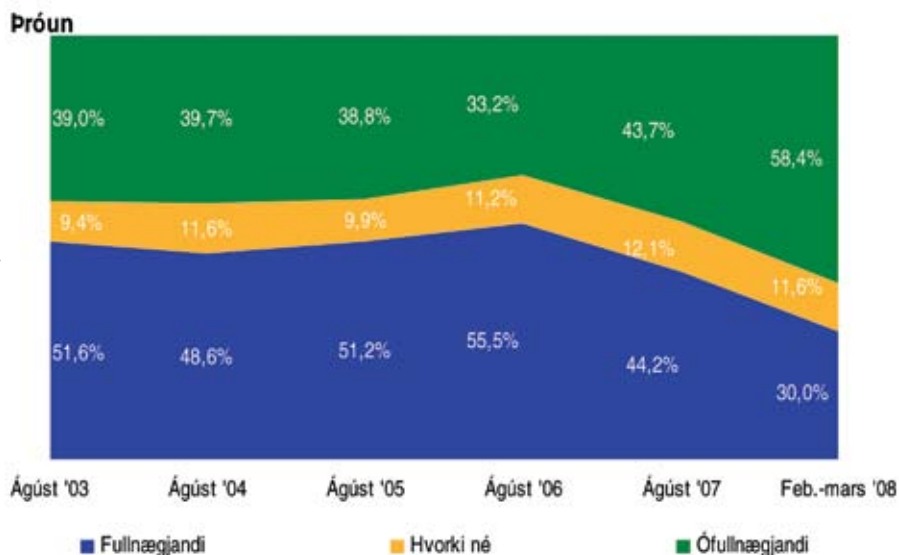
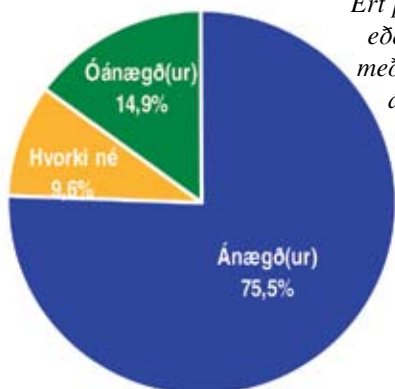
ur á þjóðvegum, þar eru þrír af hverjum fjórum ánægðir með snjómoksturinn og innan við 15 prósent óánægð.

Þá kemur ekki á óvart að sífellt stærri hópur telur merkingar á vinnusvæðum ófullnægjandi, sá hópur telur nú rúm 58 prósent en var 39 prósent í ágúst árið 2003. Þar hafa Vegagerðin og verktakar greinilega verk að vinna en fljótlega er von á nýjum reglum um merkingar við vinnusvæði vega. GPM

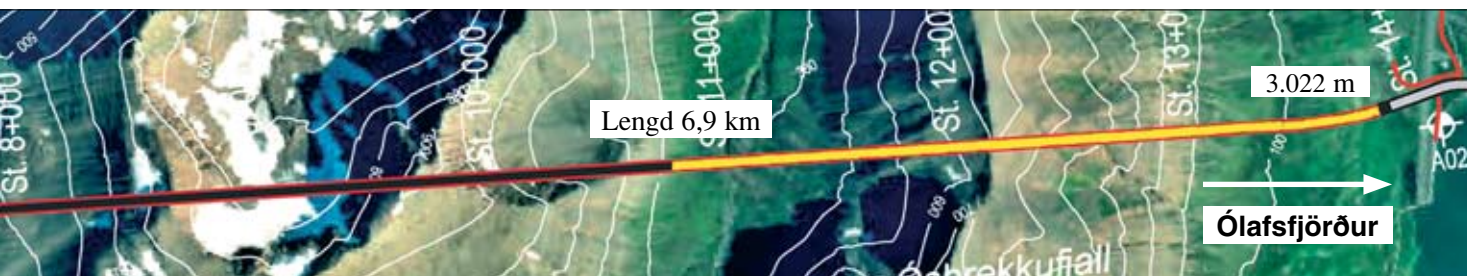
Finnst þér hálkuvörnir á þjóðvegum landsins vera fullnægjandi eða ófullnægjandi?



Ert þú ánægð(ur) eða óánægð(ur) með snjómokstur á þjóðvegum?



Finnst þér merkingar, þar sem vinna fer fram við vegi vera fullnægjandi eða ófullnægjandi?



Búið er að sprengja 3.022 m í Ólafsfirði. Samtals er búið að sprengja 6.662 m sem er 63,0 % af heildarlengd.

Greinargerð Vegagerðarinnar um kaup og endurnýjun á Grímseyjarferjunni Sæfara

Greinargerð með atvikalýsingu er aðgengileg á vegagerdin.is

Helstu niðurstöður:

Meginmarkmiðin náðust

Upphafleg meginmarkmið náðust, þ.e.a.s. hinn nýi Sæfari uppfyllir allar kröfur til þeirra siglinga sem skipinu er ætlað, aðstaða farþega er stórbætt, siglingartími styttest umtalsvert og kostnaður er mun minni en við nýsmíði þótt hann sé ekki sá sem að var stefnt í upphafi.

Það sem betur má fara:

- 1) Ljóst er að betra hefði verið að skipa strax í upphafi verkefnishóp með þátttöku Vegagerðarinnar, ráðuneytis, Siglingastofnunar, heimamanna og rekstraraðila.
- 2) Skoða hefði þurft skipið betur áður en gengið var frá kaupunum.
- 3) Hönnunargögn hefðu í upphafi þurft að vera nákvæmari og betri.
- 4) Gera hefði þurft meiri kröfur til verkataka.

Inngangur

Á undanförunum mánuðum hefur margt birst í ræðu og riti um kaup og endurbætur á skipi til að annast samgöngur við Grímsey. Það sem þyngst vegur í þeirri umfjöllun er skýrslan „Greinargerð Ríkisendurskoðunar um kaup og endurnýjun á Grímseyjarferju“, sem út kom í ágúst sl. en þar gerir Ríkisendurskoðun alvarlegar athugasemdir við marga þætti varðandi ákvarðanatöku og framkvæmd þessa verkefnis.

Hér á eftir verður farið yfir þetta mál, ýmsir þættir skýrðir, reynt að greina þá þætti sem betur máttu fara og gera tillögur til úrbóta. Í því sambandi skal þó tekið fram að yfirleitt líður það langur tími á milli endurnýjunar á þessum skipakosti að aðstæður geta verið mjög breyttar þegar næst kemur að verki á þessu sviði auk þess sem slíkar ábendingar vilja gjarnan „gleymast“ sbr. skýrslu Ríkisendurskoðunar „Stuðningur ríkisins við ferjur og flóabáta“ frá 1993.

Markmið

Skip það sem fram til þessa hefur verið notað til siglinga milli Grímseyjar og lands var smíðað árið 1978 sem vöruflutningaskip. Það var keypt til að annast siglingar til Grímseyjar og Hríseyjar árið 1990, þ.e. 12 ára gamalt. Áður hafði strandferðaskipið Drangur annast þessar siglingar ásamt öðru. Núverandi skip hefur reynst vel og hafa notendur verið ánægðir með það hvað varðar vöruflutningabáttinn. Það er hins vegar smíðað sem vöruflutningaskip eins og áður

sagði og er aðstaða farþega að ýmsu leyti frumstæð. Þetta er bagalegt þar sem ferðamennska fer vaxandi og má gera ráð fyrir að meiri áhersla verði lögð á þann þátt á næstu árum. Við þetta bætist að skipið hefur aðeins heimild til að sigla með farþega á umræddri leið til ársins 2009 samkvæmt reglum Evrópusambandsins nema til komi á því verulegar breytingar, sem þykir ekki raunhæft vegna kostnaðar og aldurs skipsins.

Meginmarkmið með breytingum á skipakosti til siglinga til og frá Grímsey hefur því verið að fá skip með fullnægjandi flutningsgetu bæði fyrir vöru- og farþegaflutninga og fullar heimildir til siglinga á þessari leið.

Þarfagreining

Árið 2003 skipaði þáverandi samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson, starfshóp til að fjalla um samgöngur til Grímseyjar. Í starfshópi þessum voru m.a. fulltrúar Grímseyjar og núverandi rekstraraðili Grímseyjarferjunnar (Samskip hf.).

Starfshópurinn skoðaði þrjá möguleika varðandi áframhaldandi ferjurekstur, þ.e. endurbætur á núverandi skipi, kaup á notuðu skipi og nýsmíði. Samkvæmt niðurstöðum hópsins voru aðeins tveir síðari kostirnir taldir koma til greina en jafnframt talið að erfitt gæti reynst að finna notað skip sem hentað gæti til rekstursins. Vegna þessarar vinnu setti hópurinn upp grófa þarfalýsingu bæði fyrir notað skip og nýsmíði.

Eftir að starfshópurinn skilaði álitum var ákveðið að kanna möguleika á kaupum á notuðu skipi. Þær athuganir leiddu í ljós að hugsanlegt væri að á markaði væru skip sem hentað gætu til umræddra siglinga. Í framhaldinu var ákveðið að auglýsa eftir notuðu skipi. Í auglýsingunni voru settar fram almennar kröfur til skipsins sem í meginatriðum voru byggðar á þarfagreiningu starfshópsins. Eftir að skoðun hófst á líklegu skipi í kjölfar auglýsingarinnar tóku bæði núverandi rekstraraðili Grímseyjarferju og fulltrúar Grímseyinga (fulltrúar notenda) þátt í skoðuninni.

Eftir þá skoðun komu fram ákveðnar óskir um breytingar/lagfæringar sem gera þyrfti til að skipið væri ásættanlegur kostur.

Mat á framgangsmáta:

Telja verður að við kaup á notuðu skipi sé eðlilegt að við leit að hugsanlegu skipi sé notuð almenn þarfagreining (sama á við um önnur notuð tæki og fasteignir). Í framhaldi sé metið hvaða breytingar og endurbætur sé þörf á að gera til að uppfylla ýmsar meira sundurliðaðar óskir. Æskilegt hefði verið



Olieain Arann (Sæfari) kemur til Hafnarfjarðar frá Írlandi 15. apríl 2006.



Sæfari við bryggju á Dalvík í apríl 2008.

að allar slíkar óskir hefðu verið skráðar kerfisbundið, nauðsyn þeirra metin og tekin formlegri afstaða til þess hvort þær voru réttlætningar með tilliti til kostnaðar. Þarna kann að hafa verið óheppilegt að í raun fór ákvörðun um sumar breytingar bæði fram hjá samgönguráðuneytinu og Vegagerðinni. Í ljósi reynslunnar má segja að strax í upphafi hefði átt að setja á laggirnar verkefnishóp, sem í hefðu átt sæti fulltrúar samgönguráðuneytis, Vegagerðarinnar, Siglingastofnunar, Grímseyinga og rekstraraðila. Slíkt fyrirkomulag hefði væntanlega komið í veg fyrir stöðugar kröfur og breytingar á seinni stigum.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Fyrir liggja verklagsregla um verkefnishóp, ábyrgðarsvið hans og lýsingu á meðhöndlun og mati á breytingum.

Aðgengi

Í upphaflegum kröfum/áætlunum var gert ráð fyrir vöruaðgengi um skutbrú auk krana. Fyrir farþega var almenn krafa um að skipið uppfyllti allar kröfur Siglingastofnunar um aðbúnað og öryggi farþega eins og þær reglur eru fyrir notuð skip. Eftir áður nefnda skoðun Grímseyinga komu fram óskir frá þeim um yfirbyggt þilfar að hluta til með tveimur vöruopum að aftan og einu á hlið skipsins auk perustefnis. Var ákveðið að verða við þessum óskum. Síðar komu frekari óskir frá Grímseyingum auk óska um að bæta aðgengi fyrir hreyfihamlaða með gerð sérstakra dyra inn á aðalþilfar.

Mat á framgangsmáta:

Skráning og mat á breytingatillögum hefði þurft að vera formlegri. Þegar ákveðið var að leita kaupa á notuðu skipi var ljóst að aðgengi hreyfihamlaðra gat verið takmörkuð. Ástæða hefði verið til að fjalla formlega um hvort eða að hvað miklu leyti ætti að gera kröfur umfram almennar kröfur til notaðra skipa.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Fyrir liggja verklagsregla um meðhöndlun og mat á breytingum (sbr. áður). Fyrir liggja verklagsregla um aðbúnað farþega.

Skoðun á skipi

Einar Hermannsson, skipaverkfræðingur, skoðaði skipið fyrst haustið 2004 fyrir Vegagerðina ásamt Kristjáni Ólafssyni, forstöðumanni rekstrarsviðs Samskipa, eftir að upplýsingar bárust um að það væri falt og gæti hentað til Grímseyjarsiglinga.

Mat þeirra var að skipið liti illa út og bæri með sér slælegt viðhald. Það gæti hins vegar af þeim sökum verið fánlegt á hagstæðu verði. Eftir þetta var skipið skoðað aftur af Kristjáni Ólafssyni, fulltrúum Grímseyinga þeim Garðari Ólasyni og Óttari Jóhannssyni og fulltrúum frá Siglingastofnun þeim Ólafi J. Briem, skipaverkfræðingi, Heiðari Kristinssyni og Sigmari Þór Sveinbjörnssyni.

Glöggt kom fram í þessum skoðunum að ástandi skipsins var verulega ábótavant vegna skorts á viðhaldi og full ástæða til að gera ráð fyrir því að kostnaður við endurbætur yrði mikill. Á móti kom að kaupverð var tiltölulega lágt. Hvergi komu fram efasemdir um að unnt væri að gera við skipið á fullnægjandi hátt.

Mat á framgangsmáta:

Eftir að ákvörðun um kaup voru tekin, og jafnvel fyrr, hefði átt að setja á laggirnar verkefnishóp sem í hefðu átt sæti fulltrúar samgönguráðuneytis, Vegagerðarinnar, Siglingastofnunar, Grímseyinga og rekstraraðila, þ.e. Samskipa. Þetta hefði væntanlega leitt til markvissari ákvörðunartöku um viðbætur og breytingar og komið í veg fyrir sífelldar viðbótarkröfur eftir því sem verkinu miðaði fram. Skrá hefði átt á kerfisbundnari hátt viðbótarskír og meta líkleg áhrif á kostnað. Gera hefði átt formlegt minnisblað um ákvörðun um að ráðast ekki í frekari skoðanir.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Gera verklagsreglu um meðhöndlun upplýsinga úr skoðunum ástands lýsinga og mat á þeim.

Kostnaðaráætlanir

Fyrsta kostnaðaráætlun sem gerð var vegna verksins var gerð í desember 2004 af Einari Hermannssyni. Þar var gengið út frá áætluðu kaupverði ásamt nauðsynlegum breytingum sem ráðast þyrfti í til að koma skipinu í viðsættalegt ástand en án meiriháttar breytinga. Jafnframt var gert ráð fyrir, að viðgerð færi fram í Austur-Evrópu. Niðurstöður þessarar kostnaðaráætlunar voru að heildarkostnaður yrði um 150 m.kr. og voru þær niðurstöður kynntar samgönguráðherra með minnisblaði 04.04.2005. Á grundvelli þessa minnisblaðs lagði samgönguráðherra til í ríkisstjórn 12.04.2005, að ferjan Olieain Arann yrði keypt og var það samþykkt.

Í framhaldi af skoðun Grímseyinga sem áður er getið var ákveðið að ráðast í ýmsar breytingar á skipinu. Í framhaldi af

Því var gerð ný kostnaðaráætlun og var niðurstaða hennar að kostnaður yrði a.m.k. 20 m.kr. hærrí en áður hafði verið áætlað. Loks var gerð kostnaðaráætlun þegar útboð á viðgerðum/breytingum á skipinu fór fram. Niðurstöðutala áætlunar um viðgerðarkostnað var 127 til 157 m.kr. Ástæða verulega hærrí kostnaðar í þeirri áætlun samanborið við áður nefnt minnisblað Vegagerðarinnar má rekja til aukinna óska Grímseyinga og áhafnar Sæfara um endurbætur og breytingar á ferjunni.

Fljótlega eftir að vinna við viðgerðir og breytingar á skipinu hófst varð ljóst að kostnaður yrði meiri en áætlanir gerðu ráð fyrir. Var þar bæði um að kenna meiri viðgerðum en gert var

ráð fyrir og mörgum aukaverkum sem ákveðið var að ráðast í eftir að vinna hófst. Samgönguráðherra var gerð grein fyrir stöðu mála, m.a. á fundi 31.10.2006.

Mat á framgangsmáta:

Ljóst er að óvissuþáttur hefur verið vanmetinn í kostnaðaráætlunum. Þá er heldur ekki ljóst að hvað miklu leyti tekið hefur verið tillit til skoðanaskýrslna eftir að þær lágu fyrir. Aðeins var gert formlegt minnisblað til samgönguráðuneytisins vegna fyrstu kostnaðaráætlunarinnar, í öðrum tilfellum var gerð munnleg grein fyrir kostnaði og framgangi mála. Var það ýmist gert á fundum, með símtölum, eða með tölvupósti.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Gera þarf verklagsreglu um gerð kostnaðaráætlana fyrir hliðstæð verkefni. Tryggja þarf að með kostnaðaráætlun sé gert áhættumat og óvissumat. Tryggja þarf að upplýsingagjöf til samgönguráðuneytisins vegna hliðstæðra verkefna sé formlegri.

Fjárheimildir og fjárreiðulög

Í skýrslu Ríkisendurskoðunar kemur fram að ný Grímseyjarferja hafi ekki verið á samgönguáætlun þegar ákvörðun um kaup á henni var tekin.

Þetta er rétt hvað varðar fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2005 - 2008. Í gögnum sem lágu að baki þeim tölum sem voru í tólf ára samgönguáætlun fyrir árin 2003 - 2014, en sú áætlun var samþykkt á Alþingi 13. mars 2003, var hins vegar gert ráð fyrir fjárveitingum vegna kaupa á ferju á árunum 2007 - 2010.

Í fjárlögum 2006 er heimild til „að selja Grímseyjarferjuna m/s Sæfara og ráðstafa andvirðinu til kaupa eða leigu á annarri hentugri ferju“. Vegagerðin leit því svo á að heimild væri fyrir hendi til kaupa ekki síst þar sem einnig lá fyrir samþykki ríkisstjórnarinnar.

Auglýsingar útboða

Borgarfjarðarvegur (94), Lagarfossvegur – Sandur 08-006

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í endurbyggingu á um 4,6 km löngum kafla Borgarfjarðarvegur (94), frá Lagarfossvegi að Sandi í Hjaltastaðahá.

Helstu magntölur eru:

Bergskering	1.600 m ³
Fylling og fláafleygar	13.700 m ³
Neðra burðarlag	18.200 m ³
Efra burðarlag	4.900 m ³
Stálroraræsi	86 m
Tvöföld klæðing	29.500 m ²

Verki skal að fullu lokið fyrir 15. október 2008.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Miðhúsavegi 1 á Akureyri, Búðareyri 11-13 á Reyðarfirði og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með þriðjudeginum 13. maí 2008. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 27. maí 2008 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.





Sæfari kemur í fyrsta sinn til hafnar í Grímsey 11. apríl 2008.

Við gerð samgönguáætlunar fyrir árin 2007 – 2010 var áætlaður kostnaður við kaup og lagfæringar á ferjunni síðan settur inn í vegáætlun á árunum 2008 og 2009. Þetta var gert í samræmi við samkomulag sem gert var milli fjármálaráðuneytisins, samgönguráðuneytisins og Vegagerðarinnar 25. nóvember 2005. Var þar gert ráð fyrir að Vegagerðin fjármagnaði kostnað vegna kaupanna af ónotuðum fjárheimildum sínum þar til fjárveitingar lægju fyrir.

Ríkisendurskoðun gerir athugasemd við þessa tilhögun og telur hana á engan hátt standast ákvæði fjárreiðulaga.

Vegagerðin hefur áður fengið athugasemdir svipaðs eðlis frá Ríkisendurskoðun enda kemur það alloft fyrir að beiðni (fyrirmæli) komi frá ráðherra, yfirleitt eftir samþykkt í ríkisstjórn, um að hefja framkvæmdir án þess að búið sé að ganga formlega frá fjárveitingum. Það setur vegamálastjóra (og aðra forstöðumenn opinberra stofnana sem í svipaðri aðstöðu eru) í ómögulega aðstöðu að þurfa að velja á milli þess að óhlýðnast beiðni ráðherra (ríkisstjórnar) eða að fá athugasemd frá Ríkisendurskoðun um að fjárreiðulög hafi verið brotin.

Ekki verður hjá því komist að vekja athygli á því hér að við gerð síðustu samgönguáætlunar urðu þau mistök við uppsetningu vegáætlunar að kostnaður vegna Grímseyjarferju er ranglega skráður á rekstrarhluta Vegagerðarinnar og veldur þar stórum hluta af þeim halla sem þar er. Þessi kostnaður ætti hins vegar að vera færður á fjárfestingarhluta stofnunarinnar þar sem er veruleg innistæða. Það sem eftir stendur af halla á rekstrarhlutanum er vegna ákvarðana um aukna þjónustu ferja (fjölgun ferða til Vestmannaeyja) og aukid vetrarviðhald en um hvorutvegga eru til sérstakar samþykktir ríkisstjórnar en óskir um greiðslu kostnaðar virðast ekki hafa ratað inn um dyr fjárlagaskrifstofu. Þetta eru því svipuð dæmi og áður þar sem vegamálastjóri hefur tekið ákvörðun um að verða við fyrirmælum ráðherra og virðist þar með gerast brotlegur við fjárreiðulög.

Mat á framgangsmáta:

Eins og fram hefur komið hér að framan var gert ráð fyrir fjármagni til endurnýjunar á skipakosti vegna Grímseyjar-siglinga bæði á samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014 og 2007-2010. Þessar fjárveitingar voru hins vegar lítt sýnilegar þar eð þær voru innifaldar í fjárveitingu með heitinu ferjur og flóabátar.

Með hliðsjón af þessum fjárveitingum gerði Vegagerðin sérstakt samkomulag við fjármála- og samgönguráðuneyti um tilhögun fjármögnunar. Samkvæmt túlkun Ríkisendurskoðunar voru fjárreiðulög brotin með þessum framgangsmáta og verður að telja það á ábyrgð vegamálastjóra.

Ljóst virðist að fjárreiðulögin eru mjög ósveigjanleg og taka lítt á þeim hraða í ákvörðunum og framkvæmdum sem nútíma þjóðfélag krefst.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Uppsetning vegáætlunarhluta samgönguáætlunar er að ýmsu leyti úrelt og er nauðsynlegt að endurbæta hann þannig að framsetning verði skýrari. Aðrar breytingar sem æskilegt væri að gera eru ekki á færi Vegagerðarinnar.

Hönnun, útboðslýsing

Eftir að kaup á skipinu voru ákveðin var leitað eftir aðilum til að hanna nauðsynlegar breytingar á því ásamt gerð útboðsgagna. Var ákveðið að viðhafa lokað útboð vegna þessa verkefnis. Leitað var tilboða frá fyrirtækjunum Skipatækni og NAVIS Feng. Skipatækni taldi sig ekki geta sinnt verkefninu og skilaði ekki tilboði þannig að einungis barst tilboð frá NAVIS Feng og var gengið til samninga við þá á grundvelli tilboðs þeirra. Til grundvallar hönnuninni voru lagfæringar vegna ástands skipsins og breytingar vegna óska Grímseyinga sem þá lágu fyrir, en auk þess var áskilið að hafa samráð við fulltrúa sveitarstjórnar Grímseyjarhrepps um breytingarnar. Meðan á hönnunarferlinu stóð bættust við allmargar breytingar samkvæmt óskum Grímseyinga. Fulltrúar Vegagerðarinnar og samgönguráðuneytisins fjölluðu um þessar óskir, ásamt öðrum álitamálum sem upp komu á hönnunartímanum, með hönnuðunum.

Gengið var frá útboðsgögnum í samráði við Ríkiskaup sem sá um útboð verksins.

Fjallað verður um verkframkvæmdina í næsta kafla en ljóst er að hönnunin vanmat þær lagfæringar sem gera þurfti vegna ástands skipsins. Það leiddi til þess að skýrleiki útboðsgagna var ekki nægur og kröfur ekki nægilega afdráttarlausar.

Mat á framgangsmáta:

Ljóst er að óvissa á endurbótapörf var vanmetin í útboðsgögnum og sennilegt að ekki hafi verið nægilegt tillit tekið til þeirra skýrslna sem fyrir lágu um ástand skipsins. Þá er líklegt að fagleg rýni á hönnun og útboðsgögnum hafi ekki verið nægileg. Í því sambandi þarf að hafa í huga að ábyrgðarsvið á rýni útboðsgagna var ekki nægilega skýrt á milli Vegagerðarinnar og Ríkiskaupa. Í því sambandi þarf þó að hafa í huga að Ríkiskaup átti engan beinan aðgang að hönnun breytinganna.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum:

Í verklagsreglu um framkvæmdakaup hjá Vegagerðinni eru ákvæði um faglega rýni útboðsgagna. Tryggja þarf að verk-

1	Kaupverð (krónur)	103.636.855
2	Undirbúningur, hönnun, eftirlit og önnur sérfræðiþjónusta	59.854.394
2,1	Upphafsskoðanir og undirbúningur skipakaupa	7.515.775
2,2	Heimsigling og kostnaður á Írlandi	5.666.847
2,3	Útboð, hönnun og samningaferli	4.275.624
2,4	Eftirlit á viðgerðartíma og sérfræðiþjónusta	40.409.337
2,5	Sigling til Akureyrar	1.986.811
3	Verkkaup	283.600.000
3,1	Vélsmiðja Orms og Víglundar	250.380.526
3,2	Slippurinn Akureyri	28.702.096
3,3	Aðrir	4.517.378
4	Varahlutir þ.m.t. lúgubúnaður	71.415.160
4,1	TTS lúgubúnaður	57.129.059
4,2	Annað	14.286.101
5	Öryggisbúnaður, rekstur, ýmislegt	14.483.588
5,1	Kaup á öryggisbúnaði	6.045.381
5,2	Kaup á varahlutum og búnaði	509.586
5,3	Klassi, Siglingamálastofnun, stimpilgjöld o.þ.h	4.635.053
5,4	Tryggingar	2.287.711
5,5	Olía og rekstrarvörur	1.005.857
	Samtals (krónur):	532.989.998

Kostnaður við kaup, viðgerðir og endurbætur á Grímseyjarferjunni Sæfara við afhendingu skipsins 4. apríl 2008.

lagsregla þessi sé notuð um öll framkvæmdakaup Vegagerðarinnar, einnig þótt aðrir aðilar sjái um útboðið.

Verkframtak

Útboð á endurbótum og breytingum á skipinu var auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu í desember 2005. Meðan á útboðsfresti stóð var send út breyting á útboðsgögnum samkvæmt ósk fjármálaráðuneytisins. Samkvæmt breytingunni var nokkuð slakað á gæðakröfum til verktaka. Sex tilboð bárust í verkið og uppfyllti ekkert þeirra kröfur útboðsins að öllu leyti. Engu að síður var ákveðið að ganga til samninga við Vélsmiðju Orms og Víglundar (VOOV) um verkið en þeir áttu næstlægsta tilboðið. Lægstbjóðendur höfðu þá fallið frá sínu tilboði vegna villu sem í því var. Samið var við NAVIS Feng um eftirlit með framkvæmdinni. Fljótlega eftir að framkvæmdir hófust kom í ljós að gera þurfti meiri lagfæringar á skipinu en ráð var fyrir gert í útboðsgögnum. Jafnframt reis ágreiningur við verktaka um túlkun útboðsgagna. Í framhaldinu kom einnig í ljós að verktakann virtist bæði skorta vilja og getu til að vinna af þeim krafti að verkefninu sem verkáætlun og loforð um mönnun gerði ráð fyrir. Mjög treglega gekk að fá endurskoðaðar verkáætlanir. Framvinda verksins var í engu samræmi við áætlanir þrátt fyrir hótanir um riftun samninga, illa var brugðist við athugasemdum og samskipti almennt stírt. Verktaki óskaði eftir greiðslum í samræmi við framgang verks án þess þó að framvísa reikningum. Til þess að halda verkinu gangandi voru greiðslur inntar af hendi í samræmi við upplýsingar eftirlits verkkaupa af gangi verksins. Fyrsti formlegi reikningur verktaka barst í júní 2007.

Við þetta bættust óskir Grímseyinga um breytingar og viðbótarverk á síðari stigum verksins sem gjarnan komu beint

til verktakans eða í gegnum samgönguráðuneytið. Um mitt ár 2007 var að frumkvæði samgönguráðuneytisins komið á fót sérstökum stýrihóp fyrir verkefnið. Hópurinn var skipaður fulltrúum frá ráðuneytinu og Siglingastofnun auk fulltrúa Vegagerðarinnar sem var formaður.

Samkvæmt upphaflegri verkáætlun átti verki að vera lokið 30. september 2006, en verklok og afhending átti að vera samkvæmt verksamningi 31. október 2006. Endurskoðuð áætlun barst 4. október 2006 sem gerði ráð fyrir að verki lyki 1. mars 2007. Þriðja áætlunin barst 13. janúar 2007 sem gerði ráð fyrir afhendingu 29. maí 2007. Loks barst áætlun í ágúst 2007 sem gerði ráð fyrir verklokum 28. nóvember 2007. Má segja að vinna hafi loks hafist af krafti í skipinu í byrjun september 2007 og var góður gangur á verkinu eftir það fram að fyrirhuguðum verklokátíma. Ekki var verkinu að fullu lokið þá og datt þá kraftur úr framkvæmdunum. Var skipið loks afhent frá skipasmíðastöðinni 11. janúar 2008. Enn var þá ólokið nokkrum atriðum.

Áðurnefndur stýrihópur ákvað í nóvember 2007 að efna til lokaðs útboðs um nokkur frágangs- og viðbótarverk sem m.a. miðuðu að því að bæta aðgengi hreyfihamlaðra að skipinu. Slippstöðin á Akureyri átti lægsta boð í þessi verk og hófst vinna við þau 15. janúar og lauk 4. apríl 2008. Fór skipið í fyrstu áætlunarferð til Hríseyjar 10. apríl og til Grímseyjar 11. apríl 2008.

Mat á framgangsmáta:

Óheppilegt var að breyta útboðskröfum á tilboðstíma. Fjallað var í upphafi of óskipulega um breytingar og viðbætur á verkinu. Framganga aðalverktaka var með öllu óviðunandi og hefði verksamningi tvímælalaust verið rift ef slíkt hefði komið fyrir í hefðbundnum verkum Vegagerðarinnar. Sú sérkennilega staða var hins vegar uppi í þessu verki, að verktakinn hafði viðfangsefnið í raun í gíslingu og var það mat manna, að það gæti tekið mjög langan tíma að ná skipinu frá verktakanum, ef í hart færi. Í þessu sambandi verður þó

Niðurstöður útboða

Yfirlagnir Norðaustursvæði 2008, norðurhluti – klæðing

08-039
Tilboð opnuð 6. maí 2008. Yfirlagnir með klæðingu á norðurhluta Norðaustursvæðis.

Helstu magntölur:

Yfirlagnir	450.000 m ²
Flutningur steinefna	6.800 m ³
Bindiefni og flutningur	780 tonn

Verkinu skal að fullu lokið 1. september 2008.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Ræktunarsamband Flóa og Skeiða ehf., Selfossi	129.000.000	136,5	34.929
3	Árni Helgason ehf., Ólafsfirði	117.475.860	124,3	23.405
2	Klæðning ehf. og Slitlag ehf., Reykjavík	103.396.899	109,4	9.326
---	Áætlaður verktakakostnaður	94.500.000	100,0	429
1	Malarvinnslan ehf., Egilsstöðum	94.071.140	99,5	0

að taka fram að ekkert bendir til annars en að verkgaði hafi verið með ágætum enda eftirlit gott. Vegna hinna erfiðu samskipta við verktakann varð eftirlits- og lögfræðikostnaður Vegagerðarinnar miklu meiri en eðlilegt getur talist.

Tillaga um úrbætur í hliðstæðum verkum.

Skipa ætti stýrihóp í upphafi með þátttöku þeirra sem málið varðar. Grípa þarf til mun ákveðnari aðgerða ef verkframkvæmd fer úr böndum.

Kostnaður, mat á hagkvæmni

Upphaflega var gert ráð fyrir að kaupverð skipsins yrði um 90 m.kr. og viðgerðarkostnaður miðað við óbreytt skip og framkvæmd í Austur-Evrópu um 60 m.kr. Heildarkostnaður því áætlaður um 150 m.kr. miðað við framangreindar forsendur. Kaupverð skipsins reyndist verða rúmar 100 m.kr. Breytingarkostnaður, þ.e. perustefni, svefnaðstaða og salerni fyrir skipstjóra aftan við brú, færsla á eldhúsi, gerð messa, bætt aðstaða fyrir hreyfihamlaða, gerð forstofu og tveggja hliðardýra, ný lúga á neðri lest, yfirbygging efri lestar með fjórum lúgum, hækkun lunninga og gerð skutbrúar nemur um 150. m.kr. Skipta þurfti út mun meira stáli í skrokk skipsins en upphaflega hafði verið gert ráð fyrir og fara þurfti út í dýrari kost hvað varðaði vélarupptektir. Skipta þurfti út ýmsum búnaði í brú skipsins, rafkerfi endurnýjað og ákveðið var að endurnýja allan öryggisbúnað skipsins, svo sem björgunarbáta, bjargvesti og slökkvibúnað. Má segja, að skipið sé sem nýtt hvað allan öryggisbúnað og aðbúnað farþega og áhafnar varðar. Nemur þessi kostnaður rúmum 280 m.kr., sbr nánari sundurliðun í meðfylgjandi töflu hér í opnunni.

Reynt hefur verið að meta kostnað við nýsmíði hliðstæðs skips og hér er fjallað um. Ljóst er að slíkt mat er alltaf háð verulegri óvissu en byggja verður á upplýsingum um verð og verðþróun á hliðstæðum skipum. Í þessu sambandi þarf einnig að hafa í huga á hvaða tíma sennilegt er að útboð á nýsmíði hefði farið fram. Ef ákveðið hefði verið haustið

2005 að hverfa frá hugmyndum um kaup á notuðu skipi hefði legið beint við að hefja hönnun og gerð útboðslýsingar vegna nýsmíði. Þau gögn hefðu í fyrsta lagi legið fyrir síðari hluta vetrar 2006 og tilboð því í fyrsta lagi vorið 2006.

Á þeim tíma er áætlað að nýsmíði hefði kostað a.m.k. 700 m.kr. Síðan þá hafa orðið miklar verðhækkningar á þessu sviði, þannig að ætla má að um síðustu áramót hafi sá kostnaður verið kominn í 900-1.000 m.kr. Í þessu sambandi má einnig benda á þau tilboð sem nýverið bárust í ferju til annast siglingar milli Vestmannaeyja og Bakkafjörú.

Lokaorð

Hér að framan hefur verið reynt að fara yfir sögu endurnýjunar Grímseyjarferju allt frá árinu 2003. Bent hefur verið á marga þætti sem betur hefðu mátt fara og leiðir til að bæta vinnubrögð og að koma í veg fyrir mistök. Minna hefur farið fyrir því að bent hafi verið á þætti sem tókust vel. Í því sambandi þarf m.a. að hafa í huga að flestar breytingarnar sem gerðar hafa verið eru til bóta og til þess fallnar að auka öryggi og verðmæti skipsins.

Skip það sem hér hefur verið fjallað um hefur hlotið nafnið Sæfari eins og skipið sem það leysir af hólmi. Fyrsta ferðin til Grímseyjar var farin 11. apríl sl. og reyndist skipið vel. Þrátt fyrir erfiða vegferð frá því að það var keypt og þar til það var tekið í notkun má hiklaust halda því fram að meginmarkmiðin sem sett voru í upphafi hafi náðst. Skipið uppfyllir allar kröfur til þeirra siglinga sem því er ætlað, aðstaða farþega er stórbætt, siglingatími er umtalsvert styttri en áður og loks er kostnaður verulega mikið minni en verið hefði ef ráðist hefði verið í nýsmíði þótt vissulega sé sá munur minni en að var stefnt í upphafi.

Vestfjarðavegur (60)

um Tunguá 08-019

Tilboð opnuð 29. apríl 2008. Endurbuygging á um 300 m kafla Vestfjarðavegar (60) um Tunguá. Í Tunguá verður byggt um 58,5 m langt stálbogarási með steiptum sökklum.

Helstu magntölur:

Fylling og fláafleygar	5.500 m ³
Burðarlag	630 m ³
Frágangur fláa	4.300 m ²
Lögn stálplöturæsis	58,5 m
Steinsteypa	82 m ³
Járnalögn	7.800 kg

Verkinu skal að fullu lokið 15. september 2008.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
5 KNH ehf., Ísafirði	58.749.700	211,0	38.243
4 Græðir sf., Flateyri	32.645.261	117,3	12.139
3 Fínafl ehf., Kjós	30.282.189	108,8	9.776
--- Áætlaður verktakakostnaður	27.839.322	100,0	7.333
2 Ýtan ehf., Reykjavík	22.490.700	80,8	1.984
1 Jóhann Á Guðlaugs-son ehf., Búðardal	20.506.675	73,7	0

Meðallandsvegur (204)

sunnan Fossa 08-067

Tilboð opnuð 29. apríl 2008. Endurgerð 4,5 km langs kafla Meðallandsvegur, sunnan við bæinn Fossa.

Helstu magntölur eru:

Skering	8.500 m ³
Fylling	5.000 m ³
Fláafleygar	3.500 m ³
Neðra burðarlag	12.000 m ³
Efra burðarlag	3.800 m ³
Tvöföld klæðing	29.000 m ²
Frágangur fláa	45.000 m ²

Verkinu skal að fullu lokið 1. september 2008.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
7 Birgir Jónsson, Kirkjubæjarklaustri	42.464.000	105,1	11.363
--- Áætlaður verktakakostnaður	40.400.000	100,0	9.299
6 Bifreiðastjórafélagið Mjólnir, Selfossi	37.154.000	92,0	6.053
5 Vélgrafa ehf., Selfossi	36.945.000	91,4	5.844
4 Sigurgeir Ingólfsson, Hvolsvelli	35.083.284	86,8	3.983
3 Framrás ehf., Vík	34.956.000	86,5	3.855
2 Rósaberg ehf., Hornafirði	34.122.100	84,5	3.021
1 Bíladrangur ehf., Vík	31.100.700	77,0	0



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: dagur, mánuður, ár
08-066 Landeyjahöfn, hafnar- og vegagerð, eftirlit	08
08-062 Kjósarskarðsvegur (48), Meðalfellsvegur - Þingvallavegur	08
08-060 Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut, hönnun	08
08-057 Suðurstrandarvegur (427), Krísuvíkurvegur - Þorlákshafnarvegur, eftirlit	08
08-015 Strandavegur (643) í Bjarnarfirði	08
08-033 Hringvegur (1) um Hornafjarðarfliót	08
08-034 Rangárvallavegur (264), Hringvegur - Minna Hof	08
08-054 Hringvegur (1), Norðlingavað - Nesbraut	08
08-052 Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur - Krísuvíkurvegur	08
08-032 Bræðratunguvegur (359) um Hvítá	08
08-026 Reykjabraut (724), Hringvegur - Svínvetningabraut	08
08-025 Vatnsdalsvegur (722), Hof - Hjallaland	08
08-023 Vestfjarðavegur (60) um Hjarðardalsá	08
08-055 Reykjanesbraut (41), undirgöng við Hafnaveg	08
08-022 Vestfjarðavegur (60), Kjálkafjörður - Vatnsfjörður	08
08-021 Vestfjarðavegur (60), Gufudalssveit	08
08-042 Breikkun Hringvegur (1) á Norðvestursvæði 2008-2009, 1. áfangi	08
08-036 Suðurstrandarvegur (427), Ísólfsskáli - Krísuvíkurvegur	08

Fyrirhuguð útboð, framhald

Auglýst:

08-051 Keflavíkurvegur (424), Reykjanesbraut - Njarðarbraut	08
08-018 Snæfellsnesvegur (54) um Fróðárheiði	08
08-031 Fjallabaksleið nyrðri (F208) og Sprengisandsleið (F26)	08
08-016 Hringvegur (1) um Blönduós	08
08-046 Vetrarþjónusta Norðvestursvæði, Bíldudalur - Brjánslækur 2008-2011	08
08-040 Yfirlagnir Norðaustursvæði 2008, malbik	08
08-045 Efnisvinnsla Norðvestursvæði 2008-2009, vesturhluti	08
08-012 Norðausturvegur (85), Bunguflói - Vopnafjörður	08
08-011 Kísilvegur (87) á Hólasandi	08
08-010 Hringvegur (1), Valtýskambur - Sandbrekka	08
08-009 Hófaskarðsleið, Raufarhafnartenging	08
08-008 Hringvegur (1), breikkun í Öxnadal	08
08-007 Illugastaðavegur (833), slitlagsendi - Illugastaðir	08
08-005 Hringvegur (1), Litla Sandfell - Haugaá	08
07-089 Dettifossvegur (862), Dettifoss - Norðausturvegur	08
07-084 Suðurstrandarvegur (427), Krísuvíkurvegur - Þorlákshafnarvegur	08
07-039 Álftanesvegur (415), Hafnarfjarðarvegur - Bessastaðavegur	08
07-040 Álftanesvegur (415), Hafnarfjarðarvegur - Bessastaðavegur, eftirlit	08
06-006 Upphéraðsvegur (931), Fellabær - Ekkjufell	08
07-012 Skagavegur (745) um Króksbjarg	08

Tvöföldun Reykjanesbrautar

Föstudaginn 2. maí, var skrifað undir samning milli Vegagerðarinnar og Ístaks hf um tvöföldun Reykjanesbrautarinnar (41), Strandarheiði – Njarðvík eftir endurútboði.

Vegagerðin hafði áður hafnað tilboði Adakris / Topp verk-taka í verkið þar sem verktakinn stóðst ekki þær kröfur sem Vegagerðin gerir. Tilboð Ístaks í verkið hljóðaði upp á ríflega 807 milljónir króna.

Undirverktaki vegna malbikunar verður Hlaðbær-Colas malbikunarstöð og eftirlit verður í höndum Mannvits hf. Ístak hófst handa við verkið mánudaginn 5. maí.

Áætlað er að þann 16. október verði unnt að aka útboðs-kaflann á fjórum akreinum.

Peir Loftur Árnason framkvæmdastjóri Ístaks og Jónas Snæbjörnsson svæðisstjóri Suðvestursvæðis Vegagerðarinnar skrifuðu undir verksamning. Hann var síðan vottaður af starf-andi samgönguráðherra Össur Skarphéðinssyni og nýsettum vegamálastjóra Hreini Haraldssyni.

Á mynd frá vinstri talið: Össur Skarphéðinsson, Loftur Árnason, Jónas Snæbjörnsson og Hreinn Haraldsson.

Niðurstöður útboða

Hvammstangavegur (72) um Hvammstanga 07-009

Tilboð opnuð 29. apríl 2008. Endurbætur á Hvammstangavegi í gegnum Hvammstanga á um 1.320 m kafla. Hluti verksins er endurnýjun fráveitulagnar og stofnlagnar vatnsveitu.

Helstu magntölur:

Ónothæfu efni ekið á losunarstað	2.200 m ³
Burðarlag	1.800 m ³
Einföld klæðing	2.500 m ²
Stungumalbik	8.500 m ²
Fínfræsun stungumalbiks	2.800 m ²
Sögun malbiks	2.400 m
Steyptar gangstétar	610 m ²
Kantsteinar	790 m
Eyjar með steinlögðu yfirborði	100 m ²
Gröftur lagnaskurða	720 m
Endurnýjun fráveitulagnar	40 m
Endurnýjun vatnslagnar	540 m

Verkinu skal að fullu lokið 15. september 2008.

Engin tilboð bárust.

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
08-006 Borgarfjarðarvegur (94), Lagarfossvegur - Sandur	13.05.08	27.05.08
08-059 Arnarnesvegur (411), Reykjanesbraut - Fífuhvammvegur, hönnun	13.05.08	18.06.08
08-070 Hringvegur (1), Skarhólabraut - Hafravatnsvegur, hönnun	13.05.08	18.06.08
08-029 Efnisvinnsla Suðursvæði 2008	28.04.08	13.05.08
08-035 Festun og yfirlögn á Suðursvæði 2008	28.04.08	13.05.08
08-030 Yfirlagnir Suðursvæði 2008, malbik	28.04.08	13.05.08
08-002 Hörgárdalsvegur (815), Björg - Skriða, 1. áfangi	28.04.08	13.05.08
08-063 Landeyjahöfn, hafnar- og vegagerð	14.04.08	05.06.08
07-090 Lyngdalsheiðarvegur (365), Þingvallavegur - Laugarvatnsvegur	07.04.08	20.05.08
08-056 Lyngdalsheiðarvegur (365), eftirlit	07.04.08	20.05.08
06-007 Dettifossvegur (862), Hringvegur - Dettifoss	07.04.08	20.05.08
Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
08-069 Norðausturvegur (85), Hófaskarðsleið, Fremri-Háls - Sævarland	21.04.08	06.05.08
08-039 Yfirlagnir Norðaustursvæði 2008-2009, norðurhluti, klæðing	21.04.08	06.05.08
07-009 Hvammstangavegur (72) um Hvammstanga	14.04.08	29.04.08
08-019 Vestfjarðavegur (60) um Tunguá	14.04.08	29.04.08
08-064 Reykjanesbraut (41), gatnamót við Vífilstaðaveg, eftirlit	14.04.08	29.04.08

Útboð á samningaborði, framh.	Auglýst:	Opnað:
08-067 Meðallandssvegur (204), sunnan Fossa	14.04.08	29.04.08
08-065 Þingskálavegur (268), Rangárvallavegur - Heiði	07.04.08	22.04.08
08-048 Yfirlagnir Suðvestursvæði 2008, „repave“	07.04.08	22.04.08
08-049 Yfirlagnir Suðvestursvæði 2008, malbik	07.04.08	22.04.08
08-050 Grasslátur á Suðvestursvæði 2008-2010	07.04.08	22.04.08
08-047 Vetrarþjónusta Suðvestursvæði 2008-2013	07.04.08	22.04.08
08-043 Festun og yfirlögn á Norðvestursvæði 2008-2009	17.03.08	22.04.08
08-053 Reykjanesbraut (41), gatnamót við Vífilstaðaveg	10.03.08	15.04.08
08-003 Knarrarbergsvegur (8490), Veigastaðavegur - Leifsstaðavegur	31.03.08	15.04.08
08-038 Yfirlagnir Norðaustursvæði 2008-2009, austurhluti, klæðing	31.03.08	15.04.08
07-086 Strandavegur (643), Geirmundarstaðavegur - Hálsgrata	31.03.08	15.04.08
08-027 Búrfellsvegur (351), Biskupstungnabraut - Klausturhólar	31.03.08	15.04.08
08-028 Vegir undir Eyjafjöllum; Skálavegur (246), Skógar (2288) Mýrdalsjökulsvegur (222)	31.03.08	15.04.08
08-037 Efnisvinnsla Norðaustursvæði 2008-2009, norðurhluti	17.03.08	01.04.08
08-004 Dagverðareyraryvegur (816), Hringvegur - Helluland	17.03.08	01.04.08
Samningum lokið	Opnað:	Samið:
08-058 Reykjanesbraut (41), breikkun, Strandarheiði - Njarðvík, endurútboð Ístak hf.	08.04.08	02.05.08

Auglýsingar útboða

Hringvegur (1), Skarhólabraut

– Hafravatnsvegur, hönnun 08-070

Vegagerðin óskar eftir tilboði í for- og verkhönnun fyrir tvöföldun Hringvegar (1) frá gatnamótum við Skarhólabraut og Baugshlíð að gatnamótum Hafravatnsvegar og Þverholts, um 1,8 km. Einnig skal for- og verkanna ein undirgöngum ásamt göngustígum. Forhanna skal staðsetningu á einni göngubrú.

Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfnimats og verðs og ber bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfni bjóðanda og verðtilboð.

Verkhönnun og skilamati skal lokið fyrir 21. nóvember 2008

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka), frá og með þriðjudeginum 13. maí 2008. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sama stað fyrir kl. 14:00 miðvikudaginn 18. júní 2008 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag og lesið upp hverjir hafa skilað inn tilboðum.

Síðari opnunarfundur verður þriðjudaginn 24. júní 2008 kl. 14:15 þar sem birtar verða einkunnir bjóðenda úr hæfnimati og verðtilboð opnuð.

Útboðið er einnig auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.

Arnarnesvegur (411),

Reykjanesbraut – Fifuhvamsvegur, hönnun 08-059

Vegagerðin óskar eftir tilboði í for- og verkhönnun Arnarnesvegar (411) frá mislægum gatnamótum við Reykjanesbraut að gatnamótum Arnarnesvegar og Fifuhvamsvegar, um 1,8 km. Einnig skal for- og verkanna fern gatnamót ásamt fimm undirgöngum og göngustígum. Forhanna skal staðsetningu á einni göngubrú.

Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfnimats og verðs og ber bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfni bjóðanda og verðtilboð.

Verkhönnun og skilamati skal lokið fyrir 22. desember 2008.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með þriðjudeginum 13. maí 2008. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sama stað fyrir kl. 14:00 miðvikudaginn 18. júní 2008, og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag og lesið upp hverjir hafa skilað inn tilboðum.

Síðari opnunarfundur verður þriðjudaginn 24. júní 2008 kl. 14:15 þar sem birtar verða einkunnir bjóðenda úr hæfnimati og verðtilboð opnuð.

Útboðið er einnig auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.

Niðurstöður útboða

Reykjanesbraut (41), gatnamót við Vífilsstaðaveg, eftirlit 08-064

Tilboð opnuð 29. apríl og 6. maí. Eftirlit með gerð mislægra gatnamóta á Reykjanesbraut (41) við Vífilsstaðaveg. Verkið felst í gerð mislægra gatnamóta, á mótum Reykjanesbrautar og Vífilsstaðavegar. Breyta skal legu núverandi Vífilsstaðavegar og gera tvö hringtorg, sitt hvoru megin við Reykjanesbraut og tengja hringtorgin við Reykjanesbraut með gerð fjögurra að/fráreina. Auk þess skal gera stálbogagöng undir Vífilsstaðaveg vestan gatnamótanna. Einnig skal leggja gangstíga, steypa stoðveggi og tröppur, leggja nýjar lagnir og breyta eldri lögnum ásamt nauðsynlegri landmótun til að ljúka verkinu. Gatnamótin skulu vera tilbúin til notkunar 1. nóvember 2008. Áætlað er að verkinu öllu verði að fullu lokið 10. júlí 2009.

Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfnivals og verðs og ber bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfni bjóðanda og verðtilboð.

Bjóðandi *)	Hæfnimat	Tilboð (kr.)
Áætlaður verktakakostnaður		15.000.000
Almenna verkfræðistofan, Reykjavík	61	15.908.214
Fjölhönnun ehf., verkfræðistofa, Reykjavík	59	15.900.000
Línuhönnun, verkfræðisstofa, Reykjavík	63	16.800.000

*) stafrófsröð

Norðausturvegur (85), Hófaskarðsleið,

Fremri-Háls – Sævarland 08-069

Tilboð opnuð 6. maí 2008. Nýbygging Norðausturvegar (85), Hófaskarðsleið á um 8,3 km kafla, frá núverandi Norðausturvegi á Fremri-Hálsi að núverandi slitlagsenda við Sævarland.

Helstu magntölur eru:

Bergskering	10.000 m ³
Fylling og fláafleygar	203.000 m ³
Neðra burðarlag	32.000 m ³
Efra burðarlag	14.000 m ³
Stálröraræsi	250 m
Stálplöturæsi á steypar undirstöður	63 m
Tvöföld klæðing	63.000 m ²
Girðingar	7,3 km
Mótafletir	200 m ²
Steypustyrktarjárn	3 tonn
Steypa	53 m ³

Útlögn klæðingar á 4,2 km kafla skal að fullu lokið 15. ágúst 2008. Gerð neðra burðarlags á það sem eftir er útboðskaflans skal lokið 15. október 2008. Verki skal að fullu lokið fyrir 15. júlí 2009.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Árni Helgason ehf., Ólafsfirði	272.782.660	113,6	29.151
1	Héraðsverk ehf., Egilsstöðum	243.631.905	101,4	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	240.150.000	100,0	-3.482