



Framkvæmda- fréttir

1. tbl. / 10



Hringvegur (1) í Svínahrauni. Vegstíkur hreinsaðar þann 12. janúar. Mikilvægur verkþáttur í skammdeginu.

Styrkir til rannsóknaverkefna 2010

Frestur til að skila umsóknum rennur út á miðnætti miðvikudaginn 3. febrúar

Þann 7. janúar sl. var auglýst eftir umsóknum um rannsóknarstyrki á heimasíðu Vegagerðarinnar. Sami texti er birtur hér til að minna á að nú stýttist í að umsóknarfrestur renni út.

Vegagerðin veitir árlega styrki til rannsóknaverkefna, en samkvæmt vegaglögum skal a.m.k. 1,5% af mörkuðum tekjum stofnunarinnar varið til rannsókna.

Aðilar innan og utan Vegagerðarinnar geta sótt um fjárframlög til rannsóknaverkefna. Rannsóknarráð stofnunarinnar sér um úthlutun.

Rannsóknnum Vegagerðarinnar er skipt í fjóra megin flokka: Mannvirki; Umferð; Umhverfi; Samfélag. Innan Vegagerðarinnar starfa þrjár fagnefndir sem eru til ráðgjafar um rannsóknir innan þessara flokka. Ein um mannvirki, önnur um umferð og sú þriðja um umhverfi og samfélag. Í rannsóknastefnu Vegagerðarinnar, sem lesa má um á heimasíðu stofnunarinnar (www.vegagerdin.is), kemur fram að fyrir

úthlutun rannsóknafjár, sem fram fer á fyrstu mánuðum hvers árs, kynna fagnefndirnar áherslusvið innan síns flokks fyrir umsjónarmönnum rannsóknastarfsins og kallað verði eftir verkefnahugmyndum í samræmi við það.

Rétt er að taka fram að einnig er áfram veitt fé til annarra verkefna sem ekki eru innan áherslusviðanna.

Fagnefndirnar hafa gefið út eftirfarandi áherslusvið vegna rannsókna árið 2010:

Mannvirki:

Áfram verður lögð áhersla á rannsóknir á slitlögum vega, þ.e.a.s. hönnun þeirra, framleiðslu, lögn og viðhald. Með tilkomu nýrra Evrópustaðla fyrir malbik er mikilvægt að auka rannsóknir á malbiksslitlögum, m.a. með nýjum rannsóknaraðferðum sem staðlarnir mæla fyrir um að skuli taka við af eldri aðferðum. Evrópustaðlar fyrir klæðingu eru nú á lokastigi auk þess sem ýmsar nýjungar eru að ryðja sér til rúms við hönnun og lögn klæðinga sem nauðsynlegt er að

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar

1. tbl. 18. árg. nr. 533 25. jan. 2010

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

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

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

fylgjast með og rannsaka. Mikilvægt er að þróa aðferðir við framleiðslu, útlögn og viðhald malarslitlags sem auka gæði þess.

Auk ofangreindra áhersluatriða ætti Vegagerðin að láta rita leiðbeiningar um tiltekna verkþætti sem unnið er að í vegagerð, til dæmisum framkvæmdaefirlit og hönnun mannvirkja. Fagnefnd um mannvirki bendir jafnframt á að mikilvægt er að koma niðurstöðum rannsóknastarfsins á framfæri með leiðbeiningaskrifum og með námskeiðahaldi, til að stuðla að aukinni faglegru og verklegri þekkingu þeirra sem vinna að vegagerð.

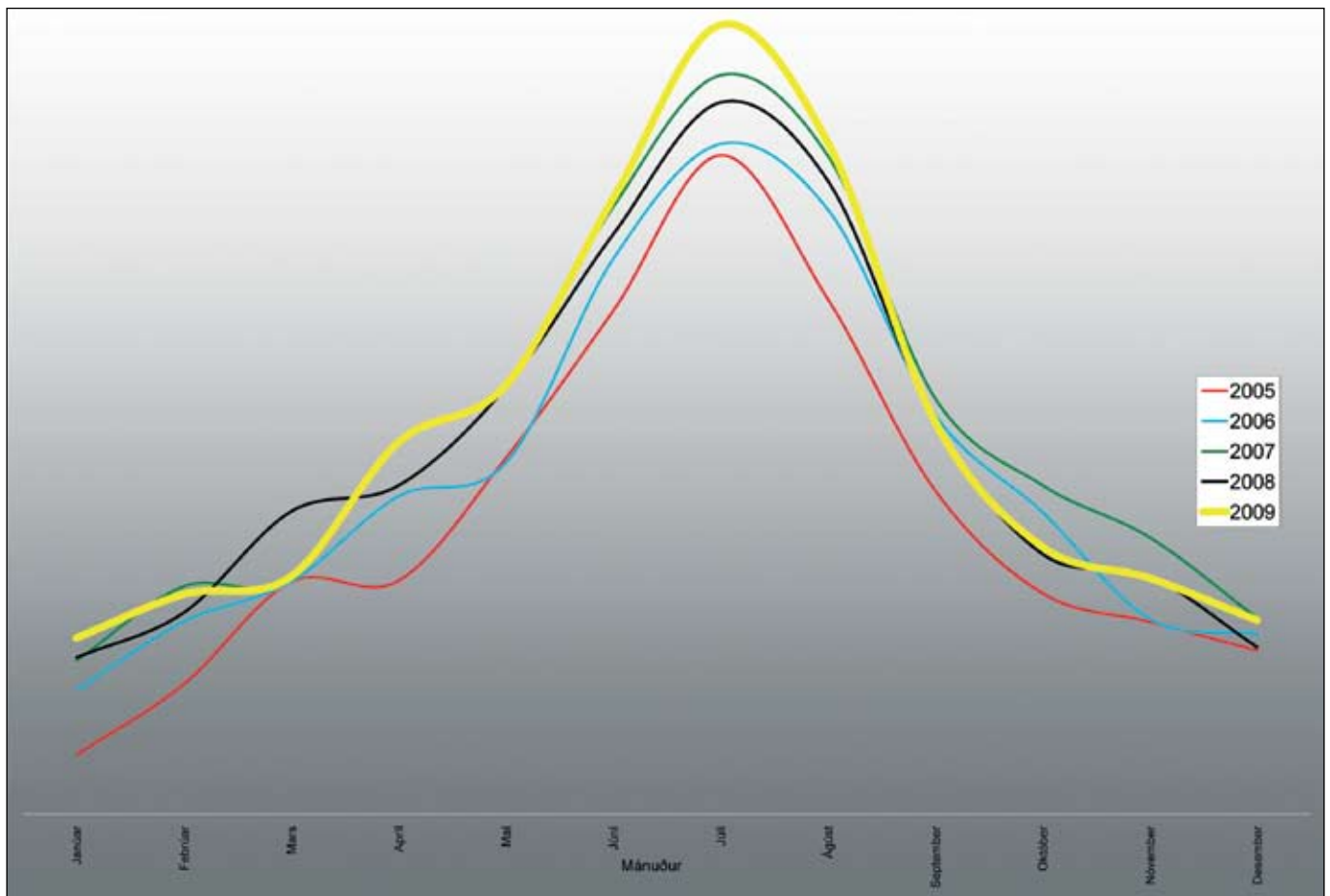
Umferð:

Lögð verður áhersla á verkefni er byggjast á upplýsingaöflun og gagnavinnslu, eða úrvinnslu fyrirbyggjandi upplýsinga, á sviði umferðar og umferðaröryggis, í þeim tilgangi að

auðvelda áætlanagerð og þjónustu á ýmsum sviðum Vegagerðarinnar.

Lögð verður sérstök áhersla á verkefni um bæta upplýsingagjöf, nánar tiltekið verkefni sem bæta framsetningu á, og aðgengi að, gögnum sem nýtast vegfarendum. Með þessu er m.a. átt við ýmsa vefþjónustumöguleika þar sem tiltæk gögn eru gerð aðgengileg fyrir þriðja aðila með endurnot upplýsinga í huga. Dæmi um slíka vefþjónustu er aðgengi þriðja aðila að þungatakmörkunum, veður-, færðar- og myndaupplýsingum Vegagerðarinnar. Sá aðili getur þá boðið upp á SMS þjónustu, myndskilaboð o.s.frv. ef sérstakar aðstæður skapast eða sett þessar upplýsingar fram á sínum vef með öðru efni.

Áfram verður lögð áhersla á skrif leiðbeininga varðandi tiltekna þætti á sviði umferðar og umferðaröryggis. Margt hefur áunnist á þessu sviði árið 2009 en þó er ýmislegt eftir.



Heildarakstur í hverjum mánuði.

Meira ekið 2009 en 2008

(Þessi frétt birtist á vegagerdin.is 06.01.2010)

Umferðin á 16 völdum talningarstöðum á Hringvegi var 2,2 prósentum meiri á árinu 2009 en árinu 2008. Umferðin var hinsvegar minni en hún var metárið 2007 þótt ekki muni miklu.

Umferðin í nýliðnum desember var um 5 prósentum meiri en í sama mánuði árið 2008. Árið einkennist þó af mikilli umferð yfir sumarmánuðina og var umferðin þá töluvert meiri en metárið 2007. Þá hefur akstur aukist milli árána 2008 og 2009 um 2,2 prósent.

Heildarakstur á árinu 2009 er þó aðeins undir árinu 2007 eða 0,4 prósentum minni. Þannig að enn gæti verið bið í að toppárinu 2007 verði náð.

Akstur eykst á öllum landsvæðum utan höfuðborgarsvæðis, en þar virðist akstur dragast saman um tæpt 1 prósent. Mest eykst aksturinn á Austurlandi eða um rúm 10 prósent. Vekur það nokkra athygli eftir sambærilegan samdrátt á síðast ári.

Á árinu 2009 virðast Suðurland, Norðurland og Austurland hafa endurheimt samdrátt í akstri milli árána 2007 og 2008. Eins og komið hefur fram þá dregst akstur saman á höfuðborgarsvæðinu og Vesturland á nokkuð í land með að endurheimta þann samdrátt sem varð milli árána 2007 og 2008.

Athugið að þessi gögn eru birt með fyrirvara þar sem um er að ræða órýnd gögn sem gætu breyst við endanlega yfirferð Vegagerðarinnar, síðar á árinu.

Vegagerðin mun sjálf hafa forgöngu um leiðbeiningaskrif.

Umhverfi og samfélag:

Lögð er áhersla á verkefni sem tengjast náttúru- og menningarumhverfi samgöngumannvirkja, til dæmis með eftirfarandi stikkorðum: skipulagsáætlanir – uppgræðsla – endurheimt – fagurfræði.

Lögð er áhersla á verkefni sem tengjast gróðurhúsaáhrifum og mengun af völdum samgangna og einnig framkvæmda og þjónustu Vegagerðarinnar. Í því sambandi má nefna áhrif veðurfarsbreytinga á vegagerð, verkefni tengd orku- og eldsneytissparnaði, athugun á staðbundinni hljóð-, loft- og efna- mengun og verkefni tengd umhverfiskerfi Vegagerðarinnar.

Þá er lögð áhersla á verkefni sem tengjast vistvænum samgöngum í þéttbýli og dreifbýli, s.s. almenningsamgöngum,

hjólræðum, bættu aksturslagi og vistvænni farartækjum. Til dæmis: hvernig er tekið tillit til þeirra við stefnumörkun og á áætlunastigi, umhverfismat „grænnar“ samgöngustefnu á móti 0-kosti, hvernig má hafa áhrif á ferðavenjur og notkun upplýsingakerfa sem styðja vistvænar samgöngur.

Við skilgreiningar rannsóknaverkefna skal í upphafi áætla hverjir koma til með að nota niðurstöður úr verkefnum og gefa þeim tækifæri á að koma að mótun verkefnisins og innleiðingu niðurstaðna ef þurfa þykir.

Umsækjendur þurfa að fylla út umsóknaform sem finna má á heimasíðu Vegagerðarinnar, www.vegagerdin.is, undir „Umsóknir og leyfi“. Frestur til að skila umsóknum rennur út að kvöldi 3. febrúar 2010.

Upplýsingar um verkefni sem fá fjárveitingu verða birtar á vef Vegagerðarinnar.



G. Pétur Matthíasson
upplýsingafulltrúi skrifar

Umræða um vegrið

(Þessi grein birtist á vegagerdin.is 29.12.2009)

Eitt af meginmarkmiðum Vegagerðarinnar er að umferðaröryggi sé á við það sem best gerist. Í stefnu Vegagerðarinnar um umferðaröryggismál kemur fram

að „við hönnun, byggingu, viðhald og þjónustu vega mun Vegagerðin hafa öryggi vegfarenda í fyrirrúmi“.

Í stefnunni segir einnig: „Þar eð mikið umferðaröryggi er eitt af meginmarkmiðum Vegagerðarinnar, er eðlilegt að um það móti hún ákveðna stefnu til lengri tíma. Sú stefnumörkun á þá að hafa áhrif á alla vinnu Vegagerðarinnar þar sem umferðaröryggismál koma við sögu. Í allri starfsemi Vegagerðarinnar þarf sífellt að taka ákvarðanir sem geta haft áhrif á umferðaröryggi. Það getur verið allt frá vali á veglínunum og notkun á vegstöðlum, til sumar- og vetrarþjónustu á nýjum og gömlum vegum. Þegar hagsmunir rekast á, svo sem milli kostnaðar, tíma, öryggis eða annarra þátta, er rétt að Vegagerðin láti öryggið ráða við ákvarðanir, eftir því sem gerlegt er.“

Ein áhrifamesta aðgerðin í umferðaröryggismálum er að aðskilja akstursstefnur. Sænskar rannsóknir sýna að það bæti umferðaröryggið álíka mikið að fara úr venjulegum tveggja akreina vegi í 2+1 veg með vegriði og að byggja 2+2 veg líkt og Reykjanesbrautina án vegriðs. Reynslan af Reykjanesbrautinni og fækkun alvarlegustu slysanna þar sýnir mikilvægi þess að aðskilja akstursstefnur.

Vegagerðin hefur ákveðið nýja og strangari veggönnunarsreglur vegna byggingar nýrra vega. Þar er enn meiri áhersla á umferðaröryggi en áður, til dæmis hvað varðar vegrið og fláa á vegum. Þrátt fyrir hertari reglur er ekki gert ráð fyrir vegriði á fjögurra akreina vegi með 13 m miðdeili fyrir en umferðin er orðin meiri en 20.000 bílar að meðaltali á sólarhring.

Umferðin á Reykjanesbrautinni og á Suðurlandsvegi er mun minni en 20.000 bílar á sólarhring (ÁDU) eða ríflega 11.000 ÁDU á Reykjanesbrautinni, tæplega 9.000 ÁDU á Suðurlandsvegi neðan Sandskeiðs og ríflega 7.000 ÁDU á milli Hveragerðis og Selfoss.

Í umferðaröryggisáætlun stjórnvalda er lögð sérstök áhersla á lagfæringar á slysaðöðum og úrbætur á umhverfi vega sem og á uppsetningu vegriða. Unnið hefur verið að þessu undanfarin ár og eru næg verkefni og vegna þess hversu mörg þau eru á 13 þúsund km löngu vegakerfinu er nauðsynlegt að forgangsraða. Auðvitað væri æskilegt að meira fé færi til þessa málaflokks.



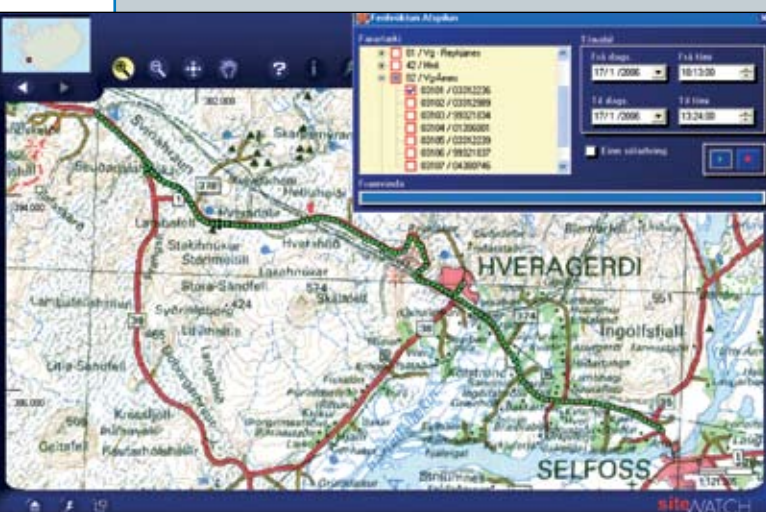
Hringvegur (1) í Svínahrauni. Víravegrið aðskilur akstursstefnur á þessum kafla, 2+1 vegur.

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Árlega veitir Vegagerðin styrk til rannsóknaverkefna. Styrkirnir eru fjármagnaðir af svonefndu tilraunafé, sem er nú 1,5% af mörkuðum tekjum stofnunarinnar. Velflestum verkefnum lýkur með því að skrifaðar eru skýrslur og eru þær settar á heimasíðu Vegagerðarinnar öllum opnar til skoðunar. Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni nokkurra af þeim skýrslum sem komið hafa út, en nánari upplýsingar má finna á heimasíðu Vegagerðarinnar (www.vegagerdin.is), undir „Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknaskýrslur“.

Sjálfvirk greining á akstursvegalengd og akstursleiðum vinnutækja

Í ferilvöktun fyrir mælingum á vinnu tækja í vetrarþjónustu er notaður búnaður sem inniheldur GPS staðsetningabúnað og fjarskiptabúnað sem sent getur staðsetningu í miðlægum

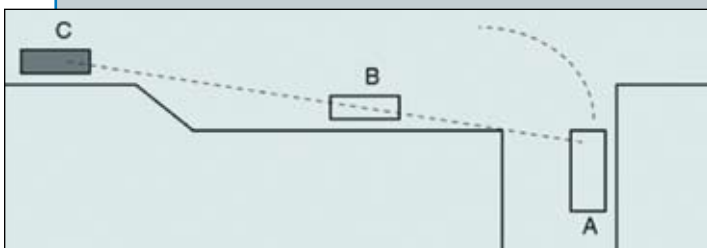


Ferill úr ferilvöktunarkerfi Samsýnar.

grunn. Markmið verkefnisins var m.a. að meta nákvæmni reikninga á vegalengd með þessum búnaði. Niðurstöður eru að erfitt er að meta staðsetningu farartækja og hve langa vegalengd var ekið ef eyður koma í gögnin. Erfitt er að halda nákvæmni í ferlum ef upplausn er minnkuð miðað við það sem notað var. Hugsanlega má fækka punktasetningum frá farartækjum, ef upplýsingar um gatnanet eru í farartækinu.

Hægribeygjur af þjóðvegum – mat á umferðaröryggi mismunandi útfærsla

Markmið verkefnisins var að ákvarða hvaða útfærsla á hægribeygju af þjóðvegum hentar best með tilliti til umferðaröryggis. Óhappatíðni þriggja megingerða íslenskra vegamóta var borin saman. Niðurstaða var sú að tíðni hægribeygjuóhappa er lægst á óstefnugreindum vegamótum, en hæst á vegamótum með hægribeygjuframhjálaupi/



Bíll B skyggir á bíl C. Mynd tekin úr Trafíkssikkerhets-håndboken (Transportøkonomisk institutt).

fleyg. Þar á milli komu vegamót með samsíða hægribeygjuvasa. Bent er á að niðurstöður eru ekki tölfraðilega marktækar, vegna lítils gagnasafns. Til dæmis breytist niðurstaðan ef ein gatnamót með hægribeygjuframhjálaupi/fleyg eru tekin út úr safninu og sú útfærsla kom þá best út. Þess er getið í skýrslunni, að flestar Norðurlandþjóðirnar mæla einungis með notkun hægribeygjuakreina, þar sem vandamál eru vegna afkasta gatnamótanna.

Mat á sveiflum í göngubrúum – Leiðbeiningar og hönnunarviðmið

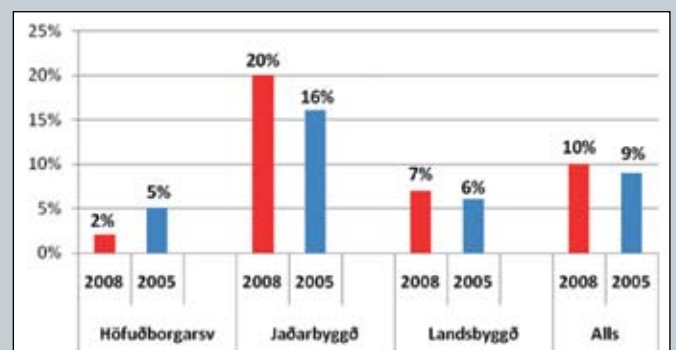
Verkefnið er framhald verkefnis sem hét Göngubrýr - sveiflumælingar (skýrsla útg. febrúar 2007). Í framhaldi af mælingum úr fyrra verkefninu eru hér settar fram tillögur að hönnunarviðmiðum fyrir sveifluhegðun göngubrúa, sem nota má við hönnun nýrra brúa, bæði í þéttbýli og dreifbýli. Í skýrslunni eru leiðbeiningar um hvernig fá má betri upplýsingar um svörum göngubrúa undan mismunandi álagi, en mögulegt er samkvæmt núgildandi stöðlum sem einungis taka tillit til álags frá einum gangandi vegfaranda. Megin markmið þessa eru að tryggja að hönnuðir hafi verkfæri til að reikna út og meta sveiflur í göngubrúum vegna gangandi og hlaupandi vegfarenda og geti þannig tekið upplýsta ákvörðun um hvort sveiflurnar séu ásættanlegar.



Göngubrú yfir Kringlumýrabraut.

Ferðavenjur – veturinn 2007-2008

Gerð var viðhorfskönnun í mars og apríl 2008 og spurt um tímabilið desember 2007 til febrúar 2008. Kannaðir voru þrír þættir: ferðir út fyrir búsetusvæði, innanlandsflug og ferðir innan höfuðborgarsvæðis. Af fjölmörgum niðurstöðum má nefna að dregið hefur úr fjölda lengri ferða út fyrir búsetusvæði síðustu misseri. Það eru ungir karlar sem ferðast mest, tengt vinnu og 85% ferða eru á einkabíl. Frá 2005 hefur orðið fjórðungs aukning á ferðum í innanlandsflugi. Íbúar höfuðborgarsvæðisins fara að meðaltali 4 ferðir á virkum degi



Vinna utan búsetusvæðis 2005 og 2008.

og er meðalvegalengd milli heimilis og vinnustaðar um 6 km. Notkun einkabíla er minnst í vesturhluta borgarinnar og þar er mest hjólað, gengið og strætó notaður.

EuroRAP á Íslandi – Áfangaskýrsla 2008.

Undanfarin ár hafa verið gerðar athuganir á umferðaröryggislegum gæðum íslenskra vega undir merkjum EuroRAP (European Road Assessment Program). Nú liggja fyrir niðurstöður skoðana á samtals 2.450 km af ílsenska þjóðvegakerfinu. Í skýrslunni er sýnt hvernig vegir, sem skoðaðir hafa verið, flokkuðust í öryggisflokka samkvæmt ákveðinni stjörnujöf. Þá eru einnig dregnir saman helstu gallar íslenska vegakerfisins út frá öryggissjónarmiðum. Þar á meðal er nefnt að víða eru ljósastaurar og aðrir hlutir við vegi, sem ekki eru árekstrarprófaðir. Víða er hátt fall fram af vegum og vegir eru oft mjóir.



Skoðunarbíllinn - EuroRAP á Íslandi

Meistaraprófsritgerð um verkefnið „Mat á styrkingaraðferðum á bergi í Fáskrúðsfjarðargöngum“

(Rock Mass Characterisation and Reinforcement Strategies for Tunnels in Iceland). Jarðgangagerð í íslensku bergi skapar gjarnan mjög sérstakar og erfiðar aðstæður, sem ekki eru annars staðar í heiminum. Tilgangur verkefnisins var að rannsaka með tölulegum aðferðum áreiðanleika og gæði bergstyrkingar sem notuð var við gerð Fáskrúðsfjarðarganga.



Borað fyrir bergbolta í Fáskrúðsfjarðargöngum.

Einingaraðferðar forritið (Finite Element) „Phase 2“ var notað við matið. Niðurstöður eru að forritið virki í takt við fræðin. Þær bergstyrkingar sem voru metnar eru vel útfærðar, þrátt fyrir að færslur fari yfir leyfilegar hámarksfærslur. Viðbótarstyrkingar ná ekki að minnka færslur og virðast skila litlum sem engum árangri.

Tilraunir til að koma af stað snjóflóðum með sprengingum

Víða eru sprengingar notaðar markvisst til að koma af stað snjóflóðum, einkum við skíðasvæði og vegi. Þetta hefur ekki verið gert á Íslandi til þessa. Tilgangur verkefnisins er að byggja upp reynslu og þekkingu á þessu sviði fyrir íslenskar aðstæður. Skýrslan fjallar um tvö fyrstu árin (2006 og 2007), sem tilraunirnar eru gerðar. Bent er á að verkefnið sé langtíma verkefni, þar sem prófa þarf aðferðirnar við mismunandi snjóaaðstæður. Fyrstu tveir veturnir sýna að góðar líkur eru á að hægt sé að sprengja af stað flóð, ef veikara lag er undir þéttum vindbördum flekum.



Aðvörunarmerki komið fyrir.

Slit á nokkrum tilraunaköflum með mismunandi slitlagsgerðum

Í skýrslunni er gerð grein fyrir niðurstöðum slitmælinga, sem gerðar hafa verið á nokkrum tilraunaköflum um árabíl. Slitlagið var þrennskonar, steypa, malbik og endurlögn (repave). Niðurstöður eru að slit er mjög breytilegt innan slitlagsgerðar. Það er viðlíka mikið á malbiki og endurlögn, en nokkru minna á steypu, þó niðurstöður skarist nokkuð á milli slitlagsgerða.

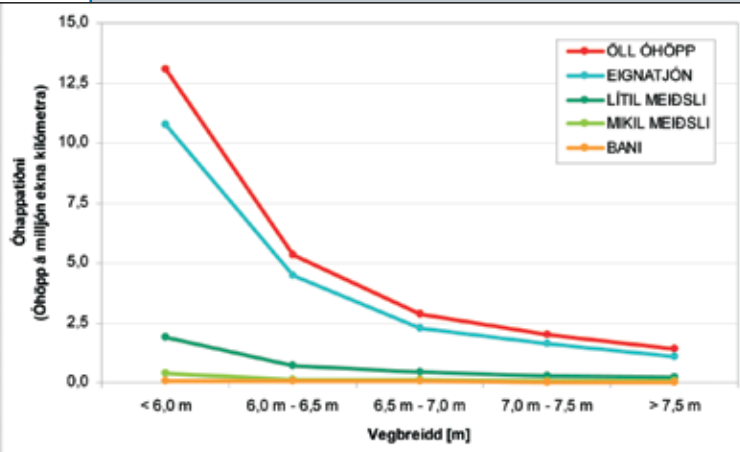
Stofnbrautir hjólréiða – rýni áætlanana

Verkefnið hafði það að markmiði að leita fyrirmynda að því hvernig staðið sé að skilgreiningu samgöngukerfis hjólréiða í öðrum löndum og með hvaða hætti áætlanagerð er unnin. Það er tilkomið vegna hugmynda um uppbyggingu samgöngunets hjólréiða á höfuðborgarsvæðinu. Í skýrslunni er gerð grein fyrir yfirferð skýrslna, stefnuskjala, leiðbeininga og rannsókna um hjólréiðar sem samgöngutækis. Fanga var leitað á Norðurlöndunum og í hinum enskumælandi heimi. Einnig er fjallað um íslenskar aðstæður.



Óhappatíðni eftir vegbreidd og slitlagsbreidd

Í skýrslunni eru kynntar niðurstöður athugunar sem gerð var á tíðni óhappa á dreifbýlisvegum, háð vegbreidd annars vegar og slitlagsbreidd hins vegar. Niðurstöður eru, eins og búist var við, að óhappatíðni lækkar með aukinni vegbreidd og á það við um allar gerðir óhappa hvað alvarleika varðar. Lækkunin er ólínuleg, þ.e. meiri árangur fæst við að breikka vegi úr 5 í 6 m en t.d. 7 í 8 m. Óhappatíðnin lækkar einnig með aukinni slitlagsbreidd, en sambandið þar er línulegt. Þá leiddi athugunin í ljós að malarvegir eru með hærri óhappatíðni en vegir með bundnu slitlagi.



Óhappatíðni sem fall af vegbreidd.

Sandfok á Hringveginn

Safnað ver gögnum um svæði á Hringveginum (þjóðvegi 1), þar sem sandfok getur haft áhrif á umferðaröryggi. Sandfok getur takmarkað vegsýn vegfarenda, sandur getur safnast á vegi og breytt akstursskilyrðum auk þess sem sandfok getur valdið skemmdum á ökutækjum. Niðurstaðan var að alls eru 21 svæði á Hringveginum, samtals tæplega 50 km, þar sem sandur fýkur inn á veginn. Einkum er það á gróðurlitlum svæðum. Til að stemma stigu við sandfoki er lagt til að huga að því við val á nýjum vegstæðum, en einnig hefur hönnun vegarins haft áhrif auk þess sem hefta má sandfok með uppræðslu.



Hringvegur (1) um Mýrdalssand. Uppgræðsla hefur mikið dregið úr sandfoki.

Skilgreining ferðamannaleiða og ferðamannavega

Markmið verkefnisins var að móta skilgreiningu sem fellur að íslenskum aðstæðum fyrir ferðamannaleiðir og ferðamannavegi og að meta hver ávinningur slíkra leiða og vega gæti verið fyrir vegfarendur, veghaldara og ferðaþjónustuaðila. Eftirfarandi tillaga er sett fram: Ferðamannaleið tengir saman áfangastaði sem teljast áhugaverðir. Leiðin opnar aðgengi að náttúru eða menningarverðmætum. Leiðin getur verið samsett af nokkrum vegum og gæti einhver þeirra verið ferðamannavegur. Ferðamannavegur getur annars vegar verið vegur sem er felldur og hannaður inn í landslagið, með sjónarmið ferðaþjónustu að leiðarljósi, eða „gamli vegurinn“ þar sem nýr vegur hefur létt af umferðinni.



Nesjavallavegur.

Malbikun á gólf steyptra brúa

Mælingar á klórmagni í steypum brúargólfum, þar sem malbikað var beint á brúargólfið án þessa að gera ráðstafanir til þess að draga úr leiðni klórs inn í steypu, sýna að klórmagn-ið getur byggst upp í steypunni. Prófanir með mismunandi einangrunarefni til þess að draga úr leiðni klórs inn í steypu, sýna að tjörubundin efni hafa jákvæða virkni, en sementsbundin efni hafa töluvert minni virkni og vatnsfælur, eins og mónósílan hafa enga virkni. Í framhaldsverkefni verður virkni bikþeytu í þessu sambandi skoðuð betur.



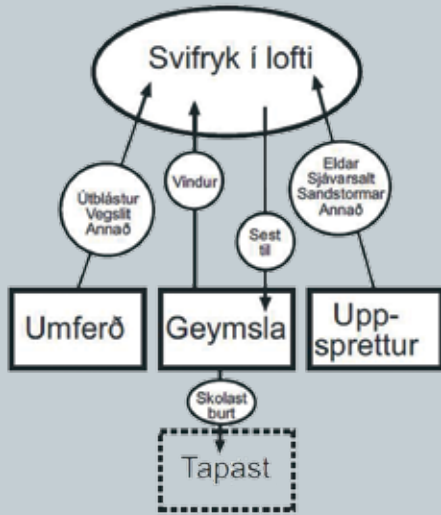
Frágangur brúardekks á Reykjanesbraut.

Uppgræðsla vegfláa með innlendum úthagategundum – framvinduskýrsla 2008

Þetta verkefni er til langs tíma og eru gerðar tilraunir með ýmsar innlendar úthagategundir til að græða upp vegfláa. Tilgangurinn er að vegfláar skeri sig ekki úr umhverfi vegna þess að í honum eru ekki sömu tegundir og utan hans. Auk þess vaxa margar innlendar úthagategundir vel án áburðar og ekki er eins mikil þörf á að slá þær, til að minnka snjóöfnun að vetri, þar sem þær falla að hausti. Í skýrslunni er greint frá framvindu verkefnisins og stöðu eftir árið 2008.

Svifryksmengun vegna umferðar

Svifryksmengun í borgum og bæjum á Íslandi er vandamál, vegna áhrifa á heilsu manna. Til að reikna styrk svifryksmengunar er nauðsynlegt að skilja og geta reiknað styrk helstu uppspretta svifryks. Umferðin á stærstan þátt í daglegri svifryksmengun. Veður, sér í lagi vindur og úrkoma, hefur einnig áhrif og hafa verið metin hérlendis. Hægt er að setja fram líkan til að reikna svifryksmengun út frá ofangreindum þáttum og fyrstu skrefin í slíku líkani eru skýrð í skýrslunni.



Flæðirit fyrir líkanareikninga á styrk svifryksmengunar í andrúmslofti.

Mobility Management – Umferðarstjórnun

Skýrslan er afrakstur athugunar á „mobility management“, eða umferðarstjórnun eins og hugtakið er nefnt í skýrslunni. Aðferðafræðin fjallar um hvernig nýta megi samgöngukerfið betur með margvíslegum og samræmdum aðgerðum. Fyrir stærri svæði byggir hún á samræmdri heildaráætlun fyrir svæðið, sem unnin er í samvinnu við hagsmunaaðila. Bent er á að á höfuðborgarsvæðinu hafa verið í gangi ýmis ótengd verkefni á sviði umferðarstjórnunar, en skortur er á sam-



Dæmi um samstarfs- og hagsmunaaðila, sem koma að umferðarstjórnun.

ræmingu. Lagt er til að stofna stýrihóp sem markaði upphaf að þróun nýrrar áætlunar, en jafnframt bent á að skoða ætti áætlun sem er í gangi í Lundi í Svíþjóð (LundaMAT) og draga úr henni þá þætti sem við getum nýtt okkur.

Arðsemin og ávinningur af veg- og gatnaframkvæmdum

Fjallað er um arðsemi fjárfestinga í vegagerð og mikilvægi þess að við arðsemisútreikninga liggja fyrir réttastar kostnaðartölur. Rætt er um helstu þætti í arðsemislíkönun og reiknaaðferðir til að reikna tímagjald og kílómetragjald. Lagðar eru fram tillögur um tölur fyrir kostnaðarliðina kílómetragjald og tímagjald.

Tilraunakaflar á Vestfjörðum

6. áfangaskýrsla

Árið 2003 voru lagðir út tilraunakaflar með klæðingu úr völdum efnum af Vestfjörðum. Kaflarnir voru lagðir í Tungudal og Önundarfirði. Markmið tilraunanna er að bera saman efni úr þeim berg- og malarnámum sem verið er að nota á Vestfjörðum, til að sjá hvaða efni á að leggja áherslu á að nota sem mest í framtíðinni. Skýrslan fjallar um árlega úttekt á tilraunaköflunum árið 2008.



Tilraunakaflar í Tungudal, 0-16 mm efni frá Sauðanesi, gegnslitið við miðju.

Útboðsverk 2009

Hér er birtur listi yfir útboðsverk sem samið var um árið 2009, raðað eftir verktökum í stafrófsröð. Tilboðsupphæð er einnig birt.

Verktaki Verk	Tilboðsupphæð, kr.
Árni Helgason ehf. , kt. 670990-1769 Hlíðarvegi 54, 625 Ólafsfjörður 09-040 Festun og yfirlögn á Norðaustursvæði 2009-2010	97.871.424
Bíladrangur ehf. , kt. 530606-1470 Nykholi, 871 Vík 08-085 Laxárdalsvegur (59), Höskuldsstaðir - Leiðólfstaðir	37.504.140
Efla hf. , kt. 621079-0189 Suðurlandsbraut 4a, 108 Reykjavík 08-087 Reykjanesbraut (41-14), Kaldárselsvegur - Krýsuvíkvegur, hönnun	77.777.282
Héraðsverk ehf. , kt. 680388-1489 Lyngási 5-7, 700 Egilsstaðir 08-005 Hringvegur (1), Litla Sandfell - Haugaá	321.117.849
Ingileifur Jónsson ehf. , kt. 221082-2939 Funahöfða 6, 110 Reykjavík 09-016 Vetrarþjónusta Suðursvæði 2009-2014, uppsveitir Árnessýslu	22.710.000
09-020 Vetrarþjónusta Suðursvæði 2009-2014, Hellisheiði og Árborgarhringur	46.950.000
08-022 Vestfjarðavegur (60), Þverá - Þingmannaá	384.942.800
Jóhanna María Ríkhardsdóttir , kt. 221082-4519 Hjallatanga 26, 340 Stykkishólmur 09-046 Vetrarþjónusta á Snæfellsnesvegi 2009-2012, Vatnaleið - Ólafsvík	4.185.500
K N H ehf. , kt. 710795-2239 Grænagarði, 400 Ísafjörður 08-009 Raufarhafnarvegur (874), Hófaskarðsleið - Flugvöllur	266.838.252
08-012 Norðausturvegur (85), Bunguflói - Vopnafjörður	855.844.100
Kraftlind ehf. , kt. 601206-0480 Ásakór 2, 203 Kópavogur 09-030 Hvammstangavegur (72), um Hvammstanga	57.608.800
Króksverk ehf. , kt. 460482-0979 Borgarröst 4, 550 Sauðárkrúkur 09-005 Efnisvinnsla á Norðvestursvæði, Bitrufjörður	23.785.000
Loftorka Reykjavík ehf. , kt. 571285-0459 Miðhrauni 10, 210 Garðabær 09-047 Hringvegur (1) á Kjalarnesi - undirgöng við Grundarhverfi	35.142.440
09-022 Yfirlagnir Suðvestursvæði 2009, „repave“	154.180.000

Verktaki Verk	Tilboðsupphæð, kr.
Malarvinnslan ehf. , kt. 471108-2190 Steinahlíð 2, 700 Egilsstaðir 09-010 Yfirlagnir á Norðaustursvæði 2009, norðurhluti, klæðing	39.727.106
09-009 Yfirlagnir á Norðaustursvæði 2009, austurhluti, klæðing	46.863.680
Malbikunarstöðin Hlaðbær - Colas hf. , kt. 420187-1499 Gullhelli 1, 221 Hafnarfjörður 09-023 Yfirlagnir Suðvestursvæði 2009, malbik	183.310.970
Malbikunarstöðin Höfði hf. , kt. 581096-2919 Sævarhöfða 6-10, 110 Reykjavík 09-018 Yfirlagnir Suðursvæði 2009, malbik	80.441.500
Palli Sig ehf. , kt. 510403-2580 Víkurfliót 6, 340 Stykkishólmur 09-028 Vetrarþjónusta 2009-2012, Stykkishólmur um Vatnaleið að Snæfellsnesvegi	8.500.900
Ræktunarsamband Flóa- og Skeiða ehf. , kt. 410693-2169 Gagnheiði 35, 800 Selfoss 09-017 Yfirlagnir á Suðursvæði 2009, klæðingar	50.000.000
08-032 Bræðratunguvegur (359), Flúðir – Tungufljót	628.626.000
Sigurður Arilíusson, vélaleiga , kt. 210974-3349 Álftártungu, 311 Borgarnes 09-013 Vetrarþjónusta á Holtavörðuheiði 2009-2012	15.834.000
Steyppustöð Skagafjarðar ehf. , kt. 671272-2349 Skarðseyri 2, 550 Sauðárkrúkur 09-015 Vetrarþjónusta, Sauðárkrúkur - Blönduós - Sauðárkrúkur	27.560.000
Vélgrafan ehf. , kt. 700390-1369 Gagnheiði 49, 800 Selfoss 09-032 Langholtsvegur (318), Hringvegur - Ármótavegamót	35.000.000
VSÓ - Ráðgjöf ehf. , kt. 681272-0979 Borgartúni 20, 105 Reykjavík 09-021 Brú á Hvítá á Bræðratunguvegi, eftirlit	4.347.720
Ylur ehf. , kt. 430497-2199 Miðási 18, 700 Egilsstaðir 08-084 Borgarfjarðarvegur (94), Lagarfossvegur - Sandur	74.899.500
Þjótandi ehf. , kt. 500901-2410 Ægissíðu 2, 851 Hellu 09-033 Hringvegur (1), um Hellu - 2. áfangi	39.777.000
08-034 Rangárvallavegur (264), Hringvegur – Akurbrekka	48.479.045



Lyngdalsheiðarvegur við Laugarvatn 19. janúar. Nú er unnið í fyllingum í báðum endum nýs vegar. Einnig er unnið við efnisvinnslu. Í þessu blaði er ekki birtur listi yfir fyrirhuguð útboð en vonandi verður eitthvað að fréttu í næsta tölublaði.