



Framkvæmda- fréttir 23. tbl. / 10

Hófaskarðsleið og
Raufarhafnarvegur,
vígsla 6. nóvember sl.



Hófaskarð á vígsludegi.

Þessi grein birtist á vegagerdin.is 06.11.2010

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra Ögmundur Jónasson, ásamt vegamálastjóra Hreini Haraldssyni, opnaði formlega Hófaskarðsleið og Raufarhafnarveg þann 6. nóvember sl.

Vegaframkvæmdin fólst í því að tengja saman Kópasker, Raufarhöfn og Þórshöfn með góðum heilsársvegi með bundnu slitlagi og koma þessum byggðum í betra vegasamband við aðra landshluta. Lagðir voru samtals 53,3 km langir stofnvegir, 38,9 km yfir Hólaheiði og Hófaskarð og 14,4 km löng tenging til Raufarhafnar. Er þetta lengsti vegarkafli með bundnu slitlagi sem tekin er í notkun í einu á Íslandi.

Mikill fjöldi heimamanna var við áningarstaðinn í Hófaskarði þegar ráðherra og vegamálastjóri opnuðu vegina formlega með borðaklippingu svo sem hefð er fyrir. Ráðherra leitaði aðstoðar fyrirverandi samgönguráðherra sem voru á staðnum, þeirra Steingrims J. Sigfússonar, Halldórs Blöndal og Kristjáns L. Möller og einnig ráðuneytisstjóra síns Ragnhildar Hjaltadóttur svo ekki væri um hreina „herraklippingu“ að ræða en vegamálastjóri fékk sér til aðstoðar forvera sinn í starfi Jón Rögnvaldsson.

Í máli vegamálastjóra kom fram ánægja með vel unnið verk

og mikilvægi þess fyrir byggðarlögin og íbúa þeirra. Hann sagði að verkefnum af þessari stærðargráðu færi fækkandi, sérstaklega næstu ár í núverandi ástandi, en einnig vegna þess að mörgum stórum verkum væri lokið. Á Norðausturlandi myndu þeim stærstu ljúka með Vopnafjarðartengingunni, þótt vissulega væru næg verkefni til staðar í vegagerð þar sem annars staðar. Næst í röðinni væru þá líklega ef titið er til stærri verka, langþráðar vegabætur á sunnanverðum Vestfjörðum.

Samgönguráðherra sem að undanförunu hefur vígt fjögur stór verkefni í vegagerð, Bolungarvíkurgöng, Héðinsfjarðargöng, Lyngdalsheiðarveg og nú Hófaskarðsleið/Raufarhafnarveg, sagði að hann hefði öðlast nýja sýn á samgöngumál. Mikilvægi vegabóta fyrir íbúa viðkomandi svæða væru miklum mun meiri en hann hafði gert sér grein fyrir, og ótrúleg sú gleði og bjartsýni sem lesa mætti úr orðum og fasi sveitarstjórnarfólks og íbúa þeirra byggða sem næst þessum framkvæmdum liggja. Rímaði það við þau orð hans við opnun Lyngdalsheiðar að í raun væri Vegagerðin menningarstofnun sem í raun hefði ótrúleg áhrif á þróun byggða og velferð fólksins.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 23. tbl. 18. árg. nr. 555 16. nóv. 2010

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

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

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útboð eru kynnt, útboðsauglysingur eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Útgáfa er óregluleg og nokkrar vikur geta liðið milli tölublaða. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafolk. Áskrift er endurgjaldslaus.



Samgönguráðherra klippir á borða til merkis um að Hófaskarðsleið og Raufarhafnarvegur séu formlega tekin í notkun. Við bordann standa frá vinstri talið: Steingrímur J. Sigfússon fjármálaráðherra, Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri, Dagný Ríkharðsdóttir skæravörður, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri, Ögmundur Jónasson samgönguráðherra, Kristján L. Möller alþingismaður og fyrrverandi samgönguráðherra, Halldór Blöndal fyrrverandi samgönguráðherra og Jón Rögnvaldsson fyrrverandi vegamálastjóri. Fyrir framan Hrein stendur dóttursonur hans, Lárus Orrí Clausen.

Við framkvæmdina breytast vegalengdir milli þéttbýlisstaða á Norðausturlandi. Vegalengdin milli Kópaskers og Þórshafnar stýttist um 46 km samanborið við veginn um Melrakkaslétu og 24 km miðað við leiðina um Öxarfjarðarheiði. Vegalengdin milli Húsavíkur og Þórshafnar stýttist um 53 km samanborið við veginn um Slétu en lengist um 15 km miðað við leiðina um Öxarfjarðarheiði sem aðeins hefur verið lélegur

sumarvegur. Vegalengdin milli Raufarhafnar og Kópaskers stýttist um 13 km en lengist um 4 km milli Raufarhafnar og Þórshafnar.

Undirbúningur og framkvæmd

Framkvæmdin sem hér er kynnt fólst í því að tengja saman Kópasker, Raufarhöfn og Þórshöfn með góðum heilsársvegi



Framkvæmdir á Hófaskarðsleið.

og koma þessum byggðum í betra vegasamband við aðra landshluta. Lagðir voru samtals 53,3 km langir stofnvegir, 38,9 km yfir Hólaheiði og Hófaskarð og 14,4 km löng tenging til Raufarhafnar.

1996-2000 samráðshópur um vegasamgöngur í Norður-Pingeyjarsýslu

Árið 1996 var að ósk þáverandi samgönguráðherra, Halldórs Blöndals, stofnaður samráðshópur um vegasamgöngur í Norður-Pingeyjarsýslu. Eymundur Runólfsson hjá Vegagerðinni var formaður samráðshópsins en í hópnum voru fulltrúar allra sveitarfélaga í héraðinu ásamt fulltrúum Vegagerðarinnar. Verkefni hópsins var að fara yfir þær vegalausnir, sem helst komu til greina til að tengja byggðir í héraðinu saman, með sérstakri áherslu á vegalausnir um Öxarfjarðarheiði og Melrakkasléttu.

Við val á veglínunum var haft að leiðarljósi að finna leiðir sem liggja lægra í landinu en gamli Öxarfjarðarheiðarvegurinn og að gera vegalengdir milli Kópaskers, Þórshafnar og Raufarhafnar sem stýstar. Til skoðunar voru tvær leiðir: Garðsdalsleið og Hófaskarðsleið.

Niðurstaða samráðshópsins var lögð fram í desember 2000. Þar kom fram að hópurinn áleit að stefna bæri að því að gera nýjan og greiðfæran veg yfir Öxarfjarðarheiði, eða öllu heldur Hólaheiði, með tengingu til norðurs að Raufarhöfn: „Samkomulag er um að vegurinn liggji úr Núpasveit norðan Valþjófsstaðafjalls, um Hólaheiði og Hófaskarð, þaðan á núverandi veg sunnan Viðarfjalls. Raufarhafnarvegur liggji af honum á austanverðri Hólaheiði skammt vestan Ormarsár, á núverandi veg nálægt Hóli sunnan Raufarhafnar“.

Ástæður fyrir því að Hófaskarðsleið þótti betri kostur en Garðsdalsleið byggjast á vegtæknilegum aðstæðum, vegurinn liggur yfirleitt á jafnlandi og auk þess liggur hann að verulegu leyti töluvert lægra yfir sjó en leiðin um Garðsdal og þar af leiðandi var búist við minni snjóþyngslum. Áfangaskipting við byggingu vegarins þótti einnig heppilegri. Auk þess höfðu samfélagslegir þættir áhrif á leiðarval. Í niðurstöðu samráðshópsins segir: „Bættar samgöngur eru forsenda fyrir byggð í héraðinu. Minnka þarf fjarlægðirnar og ferðatímann á milli byggðarkjarnanna. Aðeins með því móti getur samstarf á milli þeirra og þjónusta við héraðið batnað, og má þar til dæmis nefna heilsugæslu. Vöruflutningar á landi aukast sífellt og þar af leiðandi kröfur um greiðfærni vega.“

2002-2006 Mat á umhverfisáhrifum

Í kjölfar þessa vann Vegagerðin mat á umhverfisáhrifum fyrir nýjan veg á milli Öxarfjarðar og Þistilfjarðar um Hólaheiði og Hófaskarð, með tengingu til Raufarhafnar.

Í lögum um mat á umhverfisáhrifum er lagning vega lengri en 10 km ávallt háð mati á umhverfisáhrifum. Samanlögð vegarlengd nýrra vega var áætluð 56 km og framkvæmdin því matsskyld.

Matsáætlun

Matsáætlun vegna framkvæmdarinnar samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum var samþykkt í október 2002. Í matsáætluninni var kynnt rannsóknarsvæði sem mögulegar veglínur skyldu falla innan.

Ýmsir sérfræðingar voru fengnir til að gera rannsóknir. Fornleifastofnun Íslands gerði fornleifakönnun, Náttúrufræðistofnun Íslands gerði rannsókn á jarðfræði, vatnsvernd, gróðurfari og fuglalífi, Haraldur Ólafsson veðurfræðingur gerði rannsókn á veðurfari, Orion Ráðgjöf ehf. gerði rannsókn á færð, veðri og hugsanlegum snjóflóðastöðum, VSÓ Ráðgjöf tók saman upplýsingar um landslag á svæðinu, Umferðardeild

	Húsavík - Þórshöfn km	Húsavík - Raufarhöfn km	Kópasker - Þórshöfn km	Kópasker - Raufarhöfn km	Raufarhöfn - Þórshöfn km
Vegur um Sléttu	212	150	117	55	63
Sumarvegur um Öxarfjarðarheiði (867)	144	139	95	91	-
Nýr vegur um Hófaskarð	159	129	71	42	67

Samanburður á vegalengdum á mismunandi leiðum. Sjá kort í næstu opnu

Vegagerðarinnar gerði umferðarkönnun og umferðarspá og Jarðfræðideild Vegagerðarinnar gerði námurannsóknir.

Markmið framkvæmdar

Framkvæmdin felst í því að tengja saman Kópasker, Raufarhöfn og Þórshöfn með góðum heilsársvegi og koma þessum byggðum í betra vegasamband við aðra landshluta. Tilgangur framkvæmdarinnar í heild sinni, er að styrkja samgöngur milli byggðakjarna á Norðausturlandi, auka umferðaröryggi og stuðla að greiðari samgöngum á svæðinu með því að leggja heilsársveg með hönnunarhraða 90 km/klst. Jafnframt að lágmarka akstursfjarlægð á milli þéttbýliskjarna og stuðla þannig að myndun eins þjónustusvæðis sem nær til Kópaskers, Raufarhafnar og Þórshafnar.



Heiðursmenn Vegagerðarinnar við vígsluathöfn voru Andrea Björk Sigurvinsdóttir og Rúnar Jónsson. Dagný Ríkhardsdóttir var skæravörður.

Við framkvæmdina breytast vegalengdir milli þéttbýlisstaða á Norðausturlandi (sjá töflu). Vegalengdin milli Kópaskers og Þórshafnar styttist um 46 km samanborið við veginn um Melrakkaslétta og 24 km miðað við leiðina um Öxarfjarðarheiði. Vegalengdin milli Húsavíkur og Þórshafnar styttist um 53 km samanborið við veginn um Slétta en lengist um 15 km miðað við leiðina um Öxarfjarðarheiði. Vegalengdin milli Raufarhafnar og Kópaskers styttist um 13 km og en lengist um 4 km milli Raufarhafnar og Þórshafnar.

Matsskýrsla

Drög að matsskýrslu og fyrirhuguð framkvæmd voru kynnt fyrir heimamönnum í janúar 2005. Matsskýrsla sem byggir

á matsáætlun og niðurstöðum fjölmargra sérfræðinga á ýmsum sviðum var lögð fram í febrúar 2005. Meðal annars voru metin möguleg áhrif framkvæmda á jarðmyndanir, landslag, gróðurfar, fuglalíf, vatnafar, fornleifar og samfélag. Við skilgreiningu og ákvörðun um valkosti var fjöldi leiða skoðaður. Á sjö köflum fyrirhugaðs vegar voru lagðir fram valkostir til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. Stór liður í þeirri vinnu var að koma til móts við sjónarmið landeigenda, draga úr umhverfisáhrifum og velja hentugt vegstæði.

Í niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum kom fram að á heildina titið væru áhrif hinna mismunandi áfanga fyrirhugaðs



vegur um Hólaheiði á umhverfið ekki mikil. Áhrif á einstaka umhverfisþætti voru að mati framkvæmdaraðila frá því að vera jákvæð eða engin, upp í talsverð neikvæð áhrif.

Fram kom að framkvæmdin myndi hafa nokkur til talsverð jákvæð áhrif á samfélagið á svæðinu. Megin áhrif hennar á samfélag yrðu stækkun atvinnu- og þjónustusvæðis. Kópasker og Raufarhöfn yrðu eitt atvinnusvæði og samskipti á milli Raufarhafnar, Þórshafnar og Kópaskers myndu aukast. Bætt aðgengi að þjónustu og möguleikar á tíðari samskiptum milli byggðakjarnanna myndu bæta lífsskilyrði á svæðinu og auka samkennd íbúanna. Nýr vegur væri forsenda fyrir mögulegri sameiningu sveitarfélaga á svæðinu og myndi auðvelda allan

sameiginlegan rekstur opinberra þjónustu.

Þeir umhverfisþættir sem yrðu fyrir mestum neikvæðum áhrifum á framkvæmdasvæðinu væru landslag, jarðmyndanir, gróður og fuglar. Helst væri um að ræða sjónræn áhrif nýs vegar í lítt röskuðu landi, skerðingu á eldhrauni og votlendi sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 og röskun fálkaóðals. Önnur áhrif voru talin hafa minna vægi, s.s. áhrif á búskaparhætti, vatnafar og fornminjar.

Fram kom að framkvæmdaraðili tæki ekki endanlega afstöðu gagnvart vali á veglínum. Sumstaðar væri þó mælt með einum kosti frekar en öðrum. Þetta ætti sérstaklega við um valkosti í 1. áfanga, næst Kópaskeri, þar sem Vegagerðin teldi ákjósanlegra að fara leið 140 eða 141 en leið 150.

Það var mat framkvæmdaraðila að þeir framkvæmdakostir sem voru kynntir til athugunar í mati á umhverfisáhrifum kæmu, óháð staðsetningu vegar innan rannsóknarsvæðisins, ekki til með að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.

2005 Úrskurður Skipulagsstofnunar

Úrskurður Skipulagsstofnunar var lagður fram í ágúst 2005. Niðurstaðan var að fallist væri á fyrirhugaða veglagningu Norðausturvegar um Hólaheiði samkvæmt öllum framlögðum leiðum með fimm skilyrðum. Skilyrði voru um endurheimt votlendis af sömu stærð og myndi skerðast, tímasetningu við brúarframkvæmdir á Ormarsá, um fiskgengt ræsi í Hólsá, fornleifarannsóknir og merkingar fornleifa.

2006 Úrskurður umhverfisráðherra

Þrjár kærur bárust varðandi úrskurð Skipulagsstofnunar. Umhverfisráðherra úrskurðaði um málið í mars 2006, þar sem úrskurður Skipulagsstofnunar var staðfestur að viðbættum tveimur skilyrðum um verndun og merkingar fornleifa.

2006-8 Framkvæmdaleyfi, útboð, kæra og lögbann

Vorið 2006 var sótt um framkvæmdaleyfi til sveitarstjórna Öxarfjarðarhrepps og Svalbarðshrepps. Sótt var um framkvæmdaleyfi fyrir línu 140, sbr. umhverfismatsskýrslu, með því fráviki að fara skyldi veglínu 141 í landi Brekku, þar sem hún fylgir heimreið að Katastöðum betur en veglína 140. Í Svalbarðshreppi vai sótt um framkvæmdaleyfi fyrir veglínu 220, sbr. umhverfismatsskýrslu, en línan liggur meðfram Litla-Viðarvatni. Fyrsti hluti framkvæmdarinnar, frá Klapparósi að Fremri-Hálsi, var í kjölfarið boðinn út og hófust framkvæmdir sama ár. Landeigendur á vestasta hluta leiðarinnar kærðu framkvæmdaleyfið til úrskurðarnefndar



Melrakkaslétta

Breytingar á vegakerfi

Nú þegar nýir vegir eru teknir í notkun á Sléttu verða eftirtaldar breytingar á vegakerfinu.

Gamli Öxarfjarðarheiðarvegur (867) verður lagður af sem þjóðvegur.

Gamla leiðin suður frá Raufarhöfn verður að mestu leyti lögð af sem þjóðvegur en bútar á sitthvorum enda verða héraðsvegir.

Nýr vegur um Hófaskarð verður Norðausturvegur nr. 85.

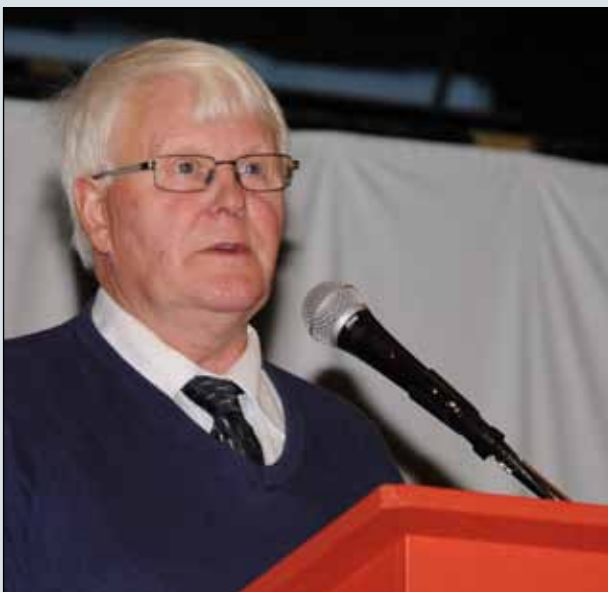
Nýr vegur frá Norðausturvegi að Raufarhöfn fær heitið Raufarhafnarvegur og númerið 874.

Gamli Norðausturvegur fyrir Sléttu, frá Norðausturvegi til Raufarhafnar, fær heitið Sléttuvegur og númerið 870.

skipulags- og byggingarmála en niðurstaða nefndarinnar var sú að leyfið hefði verið lögmætt. Þegar útséð var um að samningar tækjust við viðkomandi landeigendur hóf Vegagerðin undirbúning eignarnáms og var land undir veg síðan tekið eignarnámi í kjölfar þessa. Vorið 2008 var svo annar áfangi framkvæmdarinnar, Fremri-Háls – Sævarland, boðinn út. Haustið 2008 var lagt lögbann á framkvæmdir á 1,3 km löngum kafla vegarins næst Norðausturvegi. Landeigendur þar fóru jafnframt með málið fyrir dómstóla og kröfðust þeir þess að bæði framkvæmdaleyfið og eignarnámið yrðu felld úr gildi en héraðsdómur hafnaði þeim kröfum.

2008 Ákvörðun um legu Raufarhafnarveggar, framkvæmdaleyfi og útboð

Í júlí 2008 var sótt um framkvæmdaleyfi vegna Raufarhafnarveggar. Sótt var um framkvæmdaleyfi fyrir veglínu 320, sbr. Umhverfismatsskýrslu, en línan liggur austan Raufarhafnarflugvallar. Verkið var boðið út síðla vetrar 2009.



Eftir vígsluathöfn við Hófaskarð var haldið samstæti á Raufarhöfn. Margar ræður voru fluttar og heimafolk sá um skemmtiatriði. Meðal annars flutti Björgvin Þóroddsson frumsamið ljóð.

Hólaheiðin, nóvember 2010

Víst ertu fögur og freistar
sem þjóðleið á nýrri öld
hér stikurnar þínar eru reistar
nú lýsa hvert einasta kvöld.

Það er leikur að komast þar yfir
sem landið er fagurt og frjótt
því tíminn er ljósbrot sem lifir
og líður hér áfram svo fljótt.

Við höfum þráð þig svo lengi
og talað svo mikið og hátt
viljum að gatan þín tengi
byggðirnar saman í sátt.

Hér stendur það stolt, þjóðarblómið,
í íslenskum aldingarði
og starir í alheimsins tóm
á veginn í Hófaskarði.

Björgvin Þóroddsson

2009 Dómur Hæstaréttar

Dómur Hæstaréttar í málinu nr. 425/2008, féll svo þann 19. mars 2009 þar sem niðurstaðan var sú að ógilda bæri eignarnámið á grundvelli þess að skilyrði Stjórnarskrárinnar um almenningsþörf, sbr. lög nr. 33/1944, hefði ekki verið uppfyllt. Kröfu um ógildingu framkvæmdaleyfis var hins vegar hafnað. Benti Hæstiréttur á að við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar hefðu allar veglínur verið úrskurðaðar ásættanlegar og umhverfisáhrif allra veglína verið talin óveruleg. Í ljósi þess og að ekki hefði verið sýnt fram á að vegtæknilegar ástæður eða kostnaður gæti réttlætt það val Vegagerðarinnar að leggja veginn fremur um land sem var í einkaeigu, en um land sem var í eigu ríkisins, ógilti Hæstiréttur eignarnámið.

2009 Ákvörðun um legu vegarins næst Norðausturvegi

Gerð var breyting á 1,8 km löngum kafla á veglínu Norðausturvegar, á kaflanum frá Klapparósi að Katastöðum. Breytingin var gerð í samráði við viðkomandi landeigendur. Matsskylda breytingarinnar var könnuð og niðurstaða barst í nóvember 2009 um að hún væri ekki matsskyld.

Framkvæmdir við vestasta hluta vegarins hófust um leið og kærufrestur var útrunninn.

Vegtæknileg atriði

Norðausturvegur var byggður samkvæmt vegtegund C1, sem er 7,5 m breiður vegur með 7,3 m breiðu bundnu slitlagi. Hönnunarhraði er 70-90 km/klst.

Raufarhafnarvegur var byggður samkvæmt nýjum staðli C7, sem er 7,0 m breiður vegur með 6,8 m bundnu slitlagi. Hönnunarhraði er 90 km/klst.

Verkframkvæmd

Framkvæmdir á Hófaskarðsleið voru boðnar út í þremur hlutum.

Fyrsti áfangi Norðausturvegar um Hófaskarð var boðinn út í apríl 2007. Um var að ræða 30,6 km langan kafla frá Norðausturvegi skammt norðan Klapparóss að Norðausturvegi á Fremri-Hálsi. Einnig bygging 28 m langrar steinsteyprar brúar á Ormarsá. Áætluð efnisþörf fyrir verkið var um 1.085 þús. m³ en þar af var gert ráð fyrir um 375 þús. m³ úr hönnuðum skeringum en afgangnum 710 þús. m³ úr þeim 13 námum sem tilgreindar voru fyrir verkið. Verkið var auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu. Framkvæmdir hófust sumarið 2007. Verklok voru áætluð 1. nóvember 2009 en drógust vegna dóms Hæstaréttar og lauk verkinu haustið 2010. Héraðsverk ehf. sá um byggingu áfangans. Áætlaður heildarkostnaður við hann er 1.810 m.kr.

Annar áfangi Norðausturvegar, Hófaskarðsleiðar, 8,3 km langur kafla, frá núverandi Norðausturvegi á Fremri-Hálsi að slitlagsenda við Sævarland var boðinn út í apríl 2008. Verkinu tilheyrði einnig gerð á bogalögudu stálplöturæsi, með botnlengd 63 m í Víðinesá. Áætluð efnisþörf fyrir verkið var um 251 þús. m³. Gert var ráð fyrir um 205 þús. m³ úr skeringum í vegstæði sem nýtt yrði í fyllingar og fláafleyga. Burðarlagsefni og steinefni í klæðingar, um 46 þús. m³, fengist úr námum í landi Borga og Sævarlands. Framkvæmdir hófust sumarið 2008 og þeim lauk sumarið 2009. Héraðsverk ehf. sá um byggingu áfangans. Kostnaður við hann er um 410 m.kr.

Þriðji áfangi, Raufarhafnarvegur (874) Hófaskarðsleið-Flugvöllur, 14,4 km langur kafla, frá vegamótum Norðausturvegar á Hólaheiði að Raufarhafnarflugvelli var boðinn út í mars 2009. Áætluð efnisþörf fyrir verkið var

um 326 þús. m³ en þar af var gert ráð fyrir um 83 þús. m³ úr hönnuðum skeringum og um 244 þús. m³ úr þeim 5 námum sem tilgreindar voru fyrir verkið. Framkvæmdir hófust sumarið 2009 og þeim lauk haustið 2010. KNH ehf. sá um byggingu áfangans. Áætlaður heildarkostnaður við hann er 460 m.kr.

Áætlaður heildarkostnaður við áfangana þrjá er 2.680 m.kr.

Helstu aðilar verksins

Vegagerðin er verkaupi og hafði Guðmundur Heiðreksson deildarstjóri áætlaða og hönnunarinnaþing á Norðaustursvæði yfirumsjón með öllum undirbúningi og hönnun.

Veghönnunardeild Vegagerðarinnar, deildarstjóri Gunnar H. Jóhannesson, jarðfræðideild Vegagerðarinnar, verkefnisstjóri Hafdís Eygló Jónsdóttir og brúadeild Vegagerðarinnar, deildarstjóri Einar Hafliðason önnuðust undirbúning, hönnun og gerð útboðsgagna. Teikn á lofti á Akureyri annaðist

hönnun og gerða skilta á áningarstað í Hólfaskarði.

VSÓ ráðgjöf annaðist gerð umhverfismatsskýrslu og stjórnun Stefán Gunnar Thors og Sebastian Peters því verki. Ýmsir fleiri aðilar sáu um rannsóknir og skrif einstakra hluta skýrslunnar og má þar nefna Náttúrufræðistofnun, Fornleifastofnun Íslands, Orion Ráðgjöf ehf. og veghönnunar-, jarðfræði og umferðardeildir Vegagerðarinnar. Veghönnunardeild Vegagerðarinnar var umsjónaraðili fyrir hönd verkkaupa og annaðist Helga Aðalgeirsdóttir það að mestu.

Umsjón með verkframkvæmdum var í höndum framkvæmdadeildar Norðaustursvæðis. Fulltrúi verkkaupa við framkvæmdina var í fyrstu Sigurður Oddsson deildarstjóri, en eftir að hann lét af störfum Haukur Jónsson deildarstjóri. Rúnar Jónsson annaðist eftirlit með verkframkvæmdum.

Verktaki á Hólfaskarðsleið og Fremri-Hálsi var Héraðsverk ehf., Egilsstöðum og á Raufarhafnarleið KNH ehf., Ísafirði. ■

Niðurstöður útboða

Hringvegur (1),

vegtenging við Mógilsá 10-063

Tilboð opnuð 12. október 2010. Gerð fráreinar af Hringvegi inn á Kollafjarðarveg ásamt gerð nýrrar tengingar að áningarstað við Mógilsá. Í verkefninu felst enn fremur aðlögun lagna ásamt landmótun.

Helstu magntölur veghluta eru:

Fylling og fláafleygar	1.500 m ³
Burðarlag	1.700 m ³
Malbik	600 m ²
Frágangur fláa	4.700 m ²

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. desember 2010.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
10 Borgarverk ehf., Borgarnesi	17.274.000	115,2	3.924
9 Malbikunarstöðin Hlaðbær-Colas hf., Hafnarfirði	16.993.664	113,3	3.644
8 Nesvélur ehf., Reykjavík	16.993.600	113,3	3.644
7 Verktakar Magni ehf., Kópavogi	15.978.950	106,5	2.629
--- Áætlaður verktakakostnaður	15.000.000	100,0	1.650
6 Vélaleiga AP ehf., Reykjanesbæ	14.836.650	98,9	1.487
5 VGH-Mosfellsbæ ehf., Mosfellsbæ	14.688.810	97,9	1.339
4 Árni ehf., Flúðum	14.071.450	93,8	721
3 Verktakafélagið Glaumur ehf., Garðabæ	13.846.800	92,3	497
2 Loftorka ehf., Garðabæ	13.626.000	90,8	276
1 Steinberg ehf., Kópavogi	13.350.100	89,0	0

Hringvegur (1),

brú á Ystu Rjúkandi 10-057

Tilboð opnuð 26. október 2010. Bygging brúar á Ystu Rjúkandi sem er á Hringvegi á Jökuldal í Norður Múlasýslu. Brúin er steipt, eftirspennt bitabrú í einu hafi, 24 m að lengd og 9,5 m að breidd. Þegar nýja brúin hefur verið tekin í notkun skal rífa núverandi brú. Jafnframt á að byggja um 900 m langan veg sem tengir nýju brúna við Hringveginn.

Helstu magntölur eru:

Vegur:

Fylling	4.800 m ³
Fláafleygar	3.600 m ³
Frágangur fláa	21.000 m ²
Ræsalögn	86 m
Neðra burðarlag	6.800 m ³
Efra burðarlag	2.100 m ³
Tvöföld klæðing	6.900 m ²
Malbik	700 m ²
Vegrið á fyllingu	224 m

Brú:

Mótafletir	1.324 m ²
Slakbent járnalögn	37,8 t
Eftirspennt járnalögn	2,5 t
Steypa	382 m ³
Rif á núverandi brú:	
Steypa	215 m ³

Verkinu skal að fullu lokið fyrir 15. ágúst 2011.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
--- Áætlaður verktakakostnaður	122.753.000	100,0	41.787
7 VK-verktakar ehf., Reykjavík	117.560.738	95,8	36.594
6 G. Ármannsson ehf. og Jónsmenn ehf., Egilsstöðum	114.862.153	93,6	33.896
5 Vestfirskir verktakar ehf., Ísafirði	99.975.900	81,4	19.009
4 Skrauta ehf., Hafnarfirði	98.000.000	79,8	17.034
3 Héraðsverk ehf., Egilsstöðum	92.141.064	75,1	11.175
2 KNH ehf., Ísafirði	85.055.221	69,3	4.089
1 Ylur ehf., Egilsstöðum	80.966.485	66,0	0



Lyngdalsheiðarvegur á vígsludegi, hringtorg við Laugarvatn.

Lyngdalsheiðarvegur formlega opnaður

Pessi grein birtist á vegagerdin.is 18.10.2010

Föstudaginn 15. október opnaði samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra Ögmundur Jónasson formlega Lyngdalsheiðarveg fyrir umferð ásamt Hreini Haraldssyni vegamálastjóra. Hann kallaði einnig sér til aðstoðar Ragnhildi Hjaltadóttur ráðuneytisstjóra þar sem skort hefði konur við klippingu á borða í Héðinsfirði, þar sem þrjár vegamálastjórar og fimm samgönguráðherrar hefðu komið að verki. „Það var kallað herraklipping“, sagði Ögmundur.

Í ræðu sinni í boði á Laugarvatni bætti ráðherra um betur og sagði að ræður vegamálastjóra við klippingar í haust hefðu opnað augu hans fyrir því að í raun væri Vegagerðin menningarstofnun.

Ögmundur Jónasson nefndi það í ræðunni að orð vegamálastjóra að undanfögnu um vegi, þá sem verið væri að opna, í fortíð og nútíð, tengslin við söguna, landið sem vegurinn færi um og fólkíð í landinu hefðu opnað augu sín fyrir því að í raun væri Vegagerðin menningarstofnun. Það hefði komið sér á óvart að svo væri en að hann væri að læra marga nýja hluti í starfi sínu sem samgönguráðherra.

Lyngdalsheiðarvegur er um 15 km langur, auk nærri 2 km tengingu við gamla veginn og Laugarvatnshelli. Vegurinn leysir af hólmi Gjábakkaveg sem liggur töluvert ofar í landinu norðan hins nýja vegar. Nýji vegurinn verður ólíkt þeim gamla heilsársvegur og mun nýtast vel íbúum Bláskógabyggðar og ferðafjónustunni.

Lyngdalsheiðarvegur, undirbúningur

Byrjað var að forvinna fyrstu hugmyndir að nýjum veglínnum fyrir nýjan Gjábakkaveg í kringum árið 2000 og þá í tengslum við vinnslu aðalskipulags fyrir Laugardalshrepp.

Á árinu 2002 hófst svo vinna fyrir alvöru hjá Vegagerðinni að frumdrögum fyrir nýjan Gjábakkaveg og voru þá skoðaðir nokkrir kostir fyrir væntanlega veglínu sem farið yrði með í mat á umhverfisáhrifum.

Mat á umhverfisáhrifum

Hafin var vinna við mat á umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar fyrri hluta árs 2003 og var VSÓ Ráðgjöf fengin til að halda utan um það verk undir verkstjórn Vegagerðarinnar.

Matsáætlun

Tillaga að matsáætlun var lögð inn til Skipulagsstofnunar í maí 2003 og var samþykkt þar þann 24. júní það ár. Ýmsir aðilar voru fengnir til að gera rannsóknir á umhverfisþáttum framkvæmdarinnar. Aðaláhersla var lögð á umfjöllun um landslag, fornminjar, gróður, fuglalíf, jarðminjar, skipulag og landnotkun, útivist og ferðamennsku svo og hljóðstig, umferðaröryggi og vatn.

Matsskýrsla

Matsskýrsla var svo tilbúin á fyrri hluta ársins 2004 og þann 16. júlí samþykkti Skipulagsstofnun að auglýsa matsskýrslu Vegagerðarinnar um Gjábakkaveg, þar sem hún væri í samræmi við matsáætlun og lög um mat á umhverfisáhrifum. Nokkrar útfærslur á Gjábakkavegi voru til athugunar og var haft samráð við helstu hagsmunadila til þess að stuðla að ásættanlegu vegstæði og hafði það m.a. þau áhrif að nýr vegur, skv. kröfu þjóðgarðsyfirvalda, skildi alfarið vera utan marka þjóðgarðsins á Þingvöllum eða þess svæðis sem nú er skráð á heimsmínjaskrá Sameinuðu þjóðanna.

Úrskurður Skipulagsstofnunar

Með úrskurði sínum þann 11. nóvember 2004 féllst Skipulagsstofnun svo á lagningu Gjábakkavegar frá Laugarvatni að Gjábakka. Úrskurður Skipulagsstofnunar var í samræmi við niðurstöðu matsskýrslu og fallist var á allar veglínur sem lagðar voru fram í skýrslunni. Skipulagsstofnun setti í úrskurði sínum eftirfarandi skilyrði:

Vegagerðin þarf að þrengja öryggis- og framkvæmdasvæði

fyrirhugaðs vegar eins þröngt og kostur er, einkum þar sem hann liggur um hraunasvæði, í samráði við Umhverfisstofnun.

Vegagerðin þarf að lágmarka efnistöku og vanda til fyrirkomulags hennar og frágangs efnistökusvæða í Litla-Reyðarbarmi, austan Beitivalla og í Miðfelli í samráði við Umhverfisstofnun.

Vegagerðin þarf við lagningu vegar skv. Leið 12a að leggja fljóttandi veg til að draga úr áhrifum á votlendi. Auk þess er mikilvægt að Vegagerðin endurheimti votlendi á Suðurlandi jafns við það flatarmál sem raskast í samráði við hlutadeigandi landeigendur og sveitarstjórnir. Áður en framkvæmdir hefjast þarf framkvæmdaraðili að bera áætlun um endurheimt votlendis undir Umhverfisstofnun.

Úrskurður Skipulagsstofnunar kærður til Umhverfisráðherra

Nokkrir aðilar, þar á meðal Landvernd, Náttúrvendarsamtök Íslands og fleiri kærðu úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra, sem úrskurðaði þann 28. júní 2005 að úrskurður Skipulagsstofnunar væri felldur úr gildi og nýtt mat á umhverfisáhrifum skyldi fara fram. Í nýju mati átti m.a. að gera grein fyrir endurbyggingu núverandi vegar, svokallaðri leið 1 og bera hana saman við aðra kosti.

Nýtt matsferli

Í kjölfarið var hafin vinna við nýja matsáætlun og þar með byrjað á nýju matsferli. Ný matsskýrsla var tilbúin í janúar 2006 en í henni voru metin áhrif af átta framkvæmdakostum. Niðurstaða matsins var sú að á heildina litið væru áhrif hinna mismunandi leiða Gjábakkavegar á umhverfið ekki mikil. Áhrif á einstaka umhverfisþætti voru frá því að vera jákvæð eða engin, upp í talsverð neikvæð áhrif, en í flestum tilfellum teljast áhrifin lítil til nokkur. Þeir umhverfisþættir sem verða fyrir mestum áhrifum á framkvæmdasvæðinu eru umferðaröryggi, landslag, jarðmyndanir, gróður og vatnafar.



Heiðursmenn Vegagerðarinnar við vígsluathöfn voru Grétar Óskarsson og Hreiðar Jónsson. Halla Rún Erlingsdóttir var skæravörður.

Áhrifin eru þó mismunandi eftir leiðum. Varðandi neikvæð áhrif er helst um að ræða sjónræn áhrif nýs vegar í lítt röskuðu landi, skerðingu á eldhrauni og votlendi sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. Náttúruverndarlaga. Byggt á samanburði leiða m.t.t. vegtækni, kostnaðar, umferðaröryggis,



Ögmundur Jónasson samgönguráðherra klippir á borða til merkis um að Lyngdalsheiðarvegur sé formlega tekinn í notkun. Honum til aðstoðar voru Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri.



Lyngdalsheiðarvegur. Framkvæmdir skammt frá Laugarvatni í janúar 2010.

landnotkunar og umhverfisáhrifa lagði Vegagerðin til að nýr Gjábakkavegur yrði lagður samkvæmt leið 3 og 7. Það var jafnframt mat Vegagerðarinnar að þeir framkvæmdakostir sem höfðu verið kynntir til athugunar í mati á umhverfisáhrifum komi ekki til með að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.

Síðari úrskurður Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun féllst á framkvæmdina með úrskurði sínum 24. maí 2006 samkvæmt öllum framlögðum leiðum og lagningu tengivegar að Laugarvatnsvöllum, með eftirfarandi skilyrðum:

Vegagerðin þarf að skilgreina öryggis- og framkvæmdasvæði fyrirhugaðs vegar, í samráði við Umhverfisstofnun, eins þröngt og kostur er einkum þar sem vegurinn liggur um hraunasvæði.

Vegagerðin þarf að lágmarka efnistöku úr námum í Litla-Reyðarbarmi, Stóra-Dímon og í Miðfelli og hafa samráð við Umhverfisstofnun um fyrirkomulag efnistökkunnar og frágang.

Vegagerðin þarf að fara að tillögum Fornleifaverndar ríkisins um mótvægisáðgerðir.

Vegagerðin þarf að leggja fljótandi veg yfir votlendi, samkvæmt leið 12a, til að draga úr áhrifum á votlendi auk þess sem endurheimta þarf, í samráði við hlutadeigandi landeigendur og sveitarstjórn, votlendi á Suðurlandi til jafns við það flatarmál sem raskast. Áður en framkvæmdir hefjast þarf Vegagerðin að bera áætlun um endurheim votlendis undir Umhverfisstofnun.

Úrskurður umhverfisráðherra

Sem fyrr var úrskurður Skipulagsstofnunar kærður til umhverfisráðherra og með úrskurði sínum þann 10. maí 2007 kvað hann svo: Úrskurður Skipulagsstofnunar frá 24. maí 2006 um mat á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar er staðfestur að viðbættu eftirfarandi skilyrði:

Vegagerðinni er skylt að láta gera mælingar á ákomu loftaðborinnar köfnunarefnismengunar áður en framkvæmdir hefjast og í a.m.k. 5 ár eftir að framkvæmdum líkur og gera

samanburð við aðrar mælingar sem gerðar hafa verið á svæðinu. Vegagerðinni ber að hafa samráð við Umhverfisstofnun um slíkar mælingar og mat á þeim.

Útboð framkvæmda

Þar sem nýi vegurinn liggur ekki lengur um land Gjábakka var sú ákvörðun tekin að nefna veginn Lyngdalsheiðarveg þó svo hann liggir rétt norðan við sjálfa Lyngdalsheiðina og hefur það heiti verið notað síðan.

Framkvæmdaleyfi fyrir framkvæmdinni var samþykkt í byggðaráði sveitarfélagsins Bláskógabyggðar 1. apríl 2008 og var útboð auglýst í apríl 2008 og var í framhaldi af því gengið til samninga við Klæðningu ehf. og skrifað undir verksamning 4. júlí 2008. Verktaki lenti hinsvegar í fjárhagserfiðleikum á fyrri hluta árs 2009 og kom um þriggja mánaða stöpp í framkvæmdir, sem lauk með því að gerður var viðaukasamningur við verksamning um framsal verksins frá Klæðningu ehf. til Vélaleigu AP ehf. sem lauk við verkið.

Verkframkvæmd

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur í Bláskógabyggð og auka umferðaröryggi með því að uppfylla hönnunarkröfur, draga úr hæð yfir sjávarmáli og leggja bundið slitlag á veginn. Jafnframt er nýjum vegi ætlað að bæta aðgengi ferðamanna og sumarhúsagesta að vinsælum áningar- og ferðamannastöðum.

Heildarvegalengd Lyngdalsheiðavegar er um 15 km frá Laugarvatni að Þingvallavegi við Miðfell. Að auki var byggður nýr tengivegur frá Lyngdalsheiðarvegi að gamla Gjábakkavegi um 1,7 km langur sem nýtast mun þeim sem vilja aka að Laugarvatnshelli. Einnig var innifalið í verkinu að gera hringtorg við Laugarvatn og tvo áningarstaði við Lyngdalsheiðarveg. Efnisflutningar í veginn allan voru um 800.000 m³ sem tekið var úr skeringum í vegstæði og námum. Vegurinn er 7,5 m breiður með mesta halla 5,4 % og krappasta beygjan er 650 m.

Áætlaður heildarkostnaður vegna verksins er 1.260

m.kr. Þar af er kostnaður vegna hönnunar, eftirlits, mats á umhverfisáhrifum og umsjón um 135 m.kr. Efniskostnaður var um 160 m.kr. Kostnaður vegna rannsókna var um 20 m.kr.

Helstu aðilar verksins

Vegagerðin sem er verkkaupi hafði umsjón með undirbúningi og hönnun vegarins og hafði Erlingur Jensson deildarstjóri áætlana og hönnunarkaupa á Suðursvæði umsjón með undirbúningi. Erna Bára Hreinsdóttir verkefnisstjóri á veghönnunardeild Vegagerðarinnar hafði með höndum verkefnisstjórn vegna mats á umhverfisáhrifum, verkhönnun og gerð útboðsgagna. Verkhönnun var unnin af veghönnunardeild Vegagerðarinnar og jarðfræðideild Vegagerðarinnar sá um allan jarðfræðilegan undirbúning. Fulltrúi verkkaupa með framkvæmdinni var Sigurður Kr. Jóhannsson deildarstjóri nýframkvæmda á Suðursvæði. VSÓ ráðgjöf annaðist umsjón framkvæmda og eftirlit. Umsjónarmaður var Einar Stefánsson en eftirlitsmaður var Ásberg Ingólfsson.

Mikil og góð samvinna við allan undirbúning og á framkvæmdastigi var við Bláskógabyggð, Umhverfisstofnun og Þingvallanefnd en í góðu samráði við Þingvallanefnd hefur að undanförunu m.a. verið unnið að tillögum að aðgerðum til að

halda umferðarhraða niðri í gegnum þjóðgarðinn.

Helstu sérfræðingar sem komið hafa að mati á umhverfisáhrifum eru; Fornleifafræðistofan annaðist fornleifaskráningu. Náttúrufræðistofnun Íslands gerði rannsóknir á gróðri og fuglalífi. Vegagerðin annaðist jarðfræðirannsóknir. Línuhönnun (nú EFLA) vann mat á umferðaröryggi. Orion Ráðgjöf gerði mat á vindafari, snjósöfnun, vetrarumferðaröryggi og hugsanlegum snjóflóðum á leiðinni.

Að rannsóknum vegna ákomu loftaðborinnar köfnunarefnismengunar hafa komið Raunvísindastofnun Háskólans og Veðurstofan og hefur það verið unnið í góðri samvinnu við Umhverfisstofnun. Einnig hefur verkfræðistofan Vegsýn komið að skýrslugerð vegna þeirrar vinnu.

Verktaki var eins og áður segir Klæðning í upphafi en Vélaleiga AP ehf. tók við verkinu á miðju ári 2009 þegar búið var að vinna um 1/3 af verkinu. Verkefnisstjórar af hálfu Vélaleigu AP voru Eiður Haraldsson og Guðmundur Sigurðsson en Guðmundur Ágústsson var verkstjóri á verkstað.

Helstu undirverktakar voru: Ræktunarsamband Flóa og Skeiða ehf., Hlaðbær Colas, Vatnsskarðsnámur. ■

Fullbókuð námskeið um efnisrannsóknir og efniskröfur í vegagerð

Fullt er orðið á námskeiðin þrjú um efnisrannsóknir sem í boði voru dagana 11. nóvember, 19. nóvember og 2. desember. Ef áhugi reynist vera fyrir hendi verður boðið upp á námskeið fljótlega á næsta ári.

Vegagerðin og Nýsköpunarmiðstöð Íslands boðuðu til námskeiðsins og var það ætlað öllum þeim sem koma að hönnun, framleiðslu, framkvæmd og eftirliti í vega- og gatnagerð.

Leiðbeinendur eru sérfræðingar Vegagerðarinnar og Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands á þessu sviði:

Gunnar Bjarnason, forstöðumaður jarðfræðideildar Vegagerðarinnar. Efni: *Fylling og styrktarlag, Burðarlag, Malarslitlag, Gagnakerfi Vegagerðarinnar - námukerfi, rannsóknarkerfi, jarðtæknikerfi*

Hafðís Eygló Jónsdóttir, verkefnastjóri á jarðfræðideild Vegagerðarinnar. Efni: *Vinnsla steinefna til vegagerðar.*

Ingvi Árnason, deildarstjóri viðhalds og þjónustu á

Norðvestursvæði Vegagerðarinnar. Efni: *Vinnsla steinefna til vegagerðar.*

Pétur Pétursson, forstöðumaður steinefna- og vegtæknideildar Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands. Efni: *Sýnataka og prófunaraðferðir - eiginleikar steinefna, Malbik og klæðing*

Námskeiðið er haldið í „Mótorskálanum“ í húsakynnum Vegagerðarinnar í Borgartúni 7. Námskeiðsgjald er kr. 20.000 sem greiðast að námskeiði loknu. Kaffi og meðlæti innifalið en þátttakendur fá klukkustundar hlé í kringum hádegisverðar.

Kennslugögn verða birt á heimasíðum Vegagerðarinnar og Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands að námskeiði loknu.

Frekari upplýsingar veitir Pétur Pétursson, s: 522-9382 / petur.p@nmi.is og Gunnar Bjarnason, s: 522-1000 / gunnar.bjarnason@vegagerdin.is ■



Námskeiðið sem haldið var 11. nóvember. Pétur Pétursson frá Nýsköpunarmiðstöð Íslands með fyrirlestur.

Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaraust. 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
10-058 Reykjanesbraut (41) undirgöng við Grænás	
10-012 Efnisvinnsla á Norðvestursvæði 2010, Vesturland	
Auglýst útboð	Auglýst: Opnað:
Engin útboð bíða nú opnunar	
Útboð á samningaborði	Auglýst: Opnað:
10-057 Hringvegur (1) brú á Ystu - Rjúkandi	04.10.10 26.10.10
10-003 Vetrarþjónusta 2010 - 2014, Rangárvallasýsla og Flói	19.07.10 04.08.10
10-022 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Hringvegur(1), Einarsstaðir - Biskupsháls	05.07.10 20.07.10
10-030 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Hringvegur(1), Höfn- Örnefi	05.07.10 20.07.10
10-027 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Suðurfjarðavegur (96)	28.06.10 13.07.10
10-026 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Norðfjarðarvegur	28.06.10 13.07.10

Samningum lokið	Opnað:	Samið
10-063 Hringvegur (1) vegtenging við Mógilsá Loftorka ehf., 571285-0459	12.10.10	04.11.10
10-021 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Norðausturvegur (85), Lón - Raufarhöfn Sel sf., kt. 590602-2480	07.09.10	09.11.10
10-023 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Norðausturvegur (85), Raufarhafnarvegur - Fell BJ vinnuvélar ehf., kt. 600298-2249	07.09.10	22.10.10
10-025 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, vegir á Fljótsdalshéraði PS verktakar ehf., kt. 410200-3250	24.08.10	02.11.10
10-056 Styrkingar og endurbætur á Ásvegi (275) og Kálpholtsvegi (288) Þjótandi ehf., kt. 500901-2410	24.08.10	08.10.10
10-020 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Kross - Lón í Kelduhverfi Alverk ehf., kt. 500196-3279	20.07.10	08.11.10
10-029 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Hringvegur(1), Djúpvogur - Höfn SG vélar ehf., Djúpvogur, kt. 411092-2599	20.07.10	03.11.10
10-028 Vetrarþjónusta 2010 - 2013, Hringvegur(1), Breiðdalsvík - Djúpvogur SG vélar ehf., Djúpvogur, kt. 411092-2599	20.07.10	03.11.10
08-036 Suðurstrandarvegur (427), Ísólfskáli - Krýsuvíkurvegur Suðurverk hf., kt. 520885-0219	05.10.10	29.10.10



Ráðstefnugestir á Hótel Hilton Reykjavík Nordica.

Vel heppnuð rannsóknaráðstefna

Þessi grein birtist á vegagerdin.is 08.11.2010

Níunda rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar var haldin föstudaginn 5. nóvember og þótti heppnast vel. Flutt voru 21 erindi um rannsóknarverkefni sem styrkt eru af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar, hvert öðru áhugaverðara.

Samkvæmt vegalögum skal 1,5 prósent af mörkuðum tekjum til vegamála renna til rannsókna- og þróunarstarfs. Erindin á ráðstefnunni endurspeglu hluta þess starfs.

Flestum rannsóknarverkefnum lýkur með útgáfu skýrslu og má þær finna á vef Vegagerðarinnar.

Erindin voru flutt af vegagerðarfólki jafnt sem öðrum. Augljóst var af flutningi erindanna að frummælendur höfðu brennandi áhuga á viðfangsefnum sínum og kunnu vel að meta þau tækifæri sem gefast til rannsóknastarfs með rannsóknasjóðnum. Það má líka ljóst vera, hvað Vegagerðina áhrærir að stofnunin þarf ekki að hafa áhyggjur með slíkt starfsfólk innanhúss sem augljóslega ann sínu starfi og sinnir rannsóknum af einurð. ■