



Framkvæmda- fréttir 30. tbl. /04



Ný brú á Lónsós á vígsludegi 29. október 2004. Í baksýn má sjá veginn sem liggur í mikilli skeringu upp á nesið.

Norðausturvegur um Tjörnes og brú á Lónsós

Föstudaginn 29. október 2004 var nýr vegur um Tjörnes og brú á Lónsós formlega tekinn í notkun. Sturla Böðvarsson samgönguráðherra klippti á borða við áningarstað á Hringbjargi.

Nýr vegur er mikil samgöngubót fyrir íbúa í Norður-Þingeyjarsýslu, ekki síst yfir vetrarmánuðina. Gamli vegurinn var erfiður og jafnvel hættulegur á köflum, svo sem í Auðbjargarstaðabrekku. Leiðin styttist um rúma 3 km.

Þessar framkvæmdir hafa staðið yfir með litlum hléum frá 1996 til 2004. Útboðsáfangar voru alls 6 talsins. Í heild er þessi framkvæmd 41,1 km frá Húsavík að Víkingavatni ásamt 2,7 km langri tengingu að Rifósi. Tilflutningar á efni voru alls 2.010 þús. m³. Heildarkostnaður á verðlagi 2004 var um 1.550 m.kr.

Vegurinn var hannaður af áætlanadeild Vegagerðarinnar á Akureyri undir forystu Guðmundar Heiðrekssonar. Eftirlit

með framkvæmdum var í höndum framkvæmdadeildar Vegagerðarinnar á Akureyri.

Árið 1996 var unnið við fyrsta áfangann, 3,7 km langan kafla frá Húsavík að Héðinshöfða. Verktaki var Stefán Gunnarsson frá Djúpvaggi. Á árinu 1999 var unnið við 5,6 km langan kafla frá Héðinshöfða að Hringveri. Verktaki var Klæðning ehf. í Garðabæ. Á árunum 2000 og 2001 var unnið við 9,7 km langan kafla frá Hringveri að Breiðuvík. Verktaki var Suðurverk ehf., Reykjavík. Í nóvember 2001 hófust framkvæmdir við 10,8 km langan kafla frá Bangastöðum að Víkingavatni. Á árinu 2002 var haldið áfram við gerð kaflans og byggð ný 100 metra löng brú á Lónsós og á árinu 2003 lauk framkvæmdum við kaflann. Verktaki við vegagerðina var Ístak hf., Reykjavík en Vík ehf. trésmiðja á Húsavík, byggði brúna. Árið 2003 hófust síðan framkvæmdir við síð-

framhald á bls. 3

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 30. tbl. 12. árg. nr. 387 22. nóvember 2004

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

Ösk um áskrift sendist til:
Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík
(bréfsími 522 1109)
eða vai@vegag.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir 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.



Sturla Böðvarsson klippir á borða á Tjörnesi til merkis um að nýr vegur sé formlega tekinn í notkun 29. október 2004. Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri er honum til aðstoðar.

framhald af forsiðu

asta áfangann, alls um 11,3 km langan kafla frá Breiðuvík að Bangastöðum og lauk framkvæmdum við hann í október 2004. Verktaki var Árni Helgason ehf. frá Ólafsfirði.

Nýja brúin á Lónsosi er 100 m löng steypt eftirspennit bita-brú í þremur höfum, með 7,5 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum bríkum. Heildarbreidd brúar er 8,5 m. Brúin var hönnuð af brúadeild Vegagerðarinnar í Reykjavík undir forystu Einaris Hafliðasonar.



Skæravörður var Sunna Mjöll Bjarnadóttir frá Mánárbackka. Heiðursmenn Vegagerðarinnar voru Trausti Sverrisson (t.v.) og Þórir Stefánsson, báðir vélamenn á Húsavík.

Umferðareftirlit

Breytingar um áramót



Stefán Erlendsson forstöðumaður lögfræðideildar Vegagerðarinnar skrifar

Næstkomandi áramót verða breytingar á starfsemi umferðareftirlits Vegagerðarinnar. Sameiginlegu eftirliti Vegagerðarinnar og Ríkislögreglustjóra í þeirri mynd sem það er í dag mun þá hætt að sinni. Þetta var sameiginleg ákvörðun fulltrúa Vegagerðarinnar og Ríkislögreglustjóra að undangengnum viðræðum. Þetta er talsverð breyting á starfsháttum umferðareftirlits Vegagerðarinnar og Ríkislögreglustjóra en ekki er gert ráð fyrir að umferðin finni fyrir þessari breytingu í minna eftirliti.

Undanfarin ár hafa Vegagerðin og Ríkislögreglustjóri sinnt sameiginlega eftirliti með umferð á vegum. Eftirlitið hefur að fullu verið kostað af Vegagerðinni og rekið með bifreiðum hennar, sem búnar hafa verið neyðarljósabúnaði lögreglu, talstöðvum og merkingum lögreglu og Vegagerðarinnar. Sam-

eiginlegu eftirliti hefur verið ætlað að sinna alhliða umferðareftirliti, s.s. eftirliti með þunga, hraða, hleðslu og frágangi farms o.s.frv. Auk þess eru dæmi um að eftirlitið hafi komið að öðrum löggæsluverkefnum en aðeins í algerum undantekningartilvikum. Vegagerðin sagði upp samningi um eftirlitið á síðasta ári með það að markmiði að endurskoða efni hans, m.a. í ljósi yfirvofandi breytinga á umferðarlögum sem snertu hlutverk og heimildir Vegagerðarinnar á sviði umferðareftirlits. Viðræður aðila um endurskoðun samnings leiddu til þeirrar niðurstöðu að hætt er við áframhaldandi sameiginlegt eftirlit en stefnt að samstarfi og samvinnu á sviði umferðareftirlits s.s. með sameiginlegum aðgerðum. Breytingin tekur gildi um áramót þegar uppsagnarfrestur rennur út.

Samkvæmt nýlega samþykktum breytingum á umferðarlögum er umferðareftirliti Vegagerðarinnar ætlað nýtt og aukið hlutverk við eftirlit með aksturs- og hvíldartíma öku-manna og notkun ökurita. Er eftirlitsmönnum hennar veitt heimild til stöðvunar ökutækja og til að gera allar þær athuganir á ökutæki sem nauðsynlegar eru vegna eftirlits. Auk þess hafa umferðareftirlitsmenn heimild til að vigta ökutæki og gera allar nauðsynlegar athuganir á þeim í tengslum við þungaskattseftirlit. Annað eftirlit með umferð, sem verið hefur á verksviði sameiginlegs eftirlits, s.s. hraðaeftirlit, mun því framkvæmt án aðkomu Vegagerðarinnar.

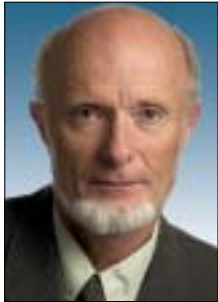
Ofangreindar breytingar leiða til mikilla breytinga á störfum og verkefnum umferðareftirlitsmanna. Þeir munu nú sinna eftirliti alla jafna án aðkomu lögreglu. Þeir hafa heimild til að stöðva ökutæki og gera allar nauðsynlegar athuganir á þeim í þágu eftirlits án aðkomu lögreglu nema í þeim undantekningartilvikum þegar ökumaður neitar að fara að skipunum eftirlitsmanna. Í slíkum tilvikum er eftirlitsmönnum ætlað að kalla eftir aðstoð lögreglu og munu viðkomandi ökomenn þá verða kærðir fyrir að sinna ekki stöðvunarmerki. Einnig verða breytingar á eftirlitsbifreiðum Vegagerðarinnar. Fjarlægja verður merkingar af þeim og taka af þeim neyðarljósabúnað. Eftirlitsmenn munu fá sérstaka þjálfun í stöðvun ökutækja og öðrum þeim þáttum sem lögreglumenn hafa annast til þessa á vettvangi.

Ekki er gert ráð fyrir að þessi breyting hafi teljandi áhrif úti í umferðinni hvað snertir eftirlit með þeim þáttum sem Vegagerðinni er falið að hafa eftirlit með. Gert er ráð fyrir óbreyttum fjölda eftirlitsbíla fyrst um sinn þannig að ekki á að draga úr eftirliti við þessa breytingu. Gera má ráð fyrir að sameiginlegar aðgerðir muni skila árangri við að draga úr brotum og bæði Vegagerðin og lögregla muni sem fyrr vinna að bættu umferðaröryggi með skilvirku eftirliti á vegum úti.



Lögreglumaður og umferðareftirlitsmaður við eina af „lögreglubifreiðum“ Vegagerðarinnar. Lögreglumerkingar verða nú teknar af þessum bifreiðum.

Nýir ökumenn og þeir sem brjóta umferðarreglur Hugmynd að nýrri aðferð til forvarna



Rögnvaldur Jónsson
framkvæmdastjóri
framkvæmdasviðs
Vegagerðarinnar skrifar

Inngangur

Umferðarslys eru eitt af stærstu heilbrigðisvandamálum okkar Íslendinga. Mikið hefur verið talað og margar skýrslur gefnar út en minna hefur verið um markvissar aðgerðir þó að vitað sé að fækkun umferðarslysa skilar miklu í þjóðarbúið. Margt hefur þó verið vel gert enda hefur slysum fækkað á undanförunum árum en betur má ef duga skal. Hér á eftir kynni ég hugmynd að aðferð til að fækka slysum sem byggist á því að nýta nýjan tæknibúnað. Áhersla er lögð á að ná til ungra ökumanna og þeirra sem brjóta af sér en láta þá í friði sem virða umferðarreglur.

Saga tækið

Eitt af því sem að gagni gæti komið til að auka umferðaröryggi og stuðla að góðum akstri er nýr skráningarbúnaður (Saga tækið) sem fyrirtækið ND á Íslandi framleiðir. Þetta tæki er lítill kassi sem er annaðhvort beintengdur við rafkerfi bíls eða við sígarettukveikjara. Í tölvu í kassanum eru skráðar upplýsingar um staðsetningu ökutækis og tíma. Þessar upplýsingar eru t.d. notaðar til að staðsetja ökutæki á kortagrunni háð tíma, mæla hraða ökutækis, skrá akstur í beygju, hemlun og hröðun. Allar þessar upplýsingar eru sendar frá tækinu í tölvumiðstöð fyrirtækisins og þar er unnið úr þeim. Notendur fá tölvupóst yfir aksturinn að morgni með samantekt yfir daginn á undan. Þeir geta síðan skoðað aksturinn betur á Internetinu í gegnum sitt notendanafn og lykilorð ef þeir hafa hug á. Upplýsingarnar þar eru m.a. eftirfarandi:

- Hraða ökutækis á korti sem sýnir hvar hraðatakörk eru brotin
- Hvort ekið er yfir hæfilegum hraða í beygju
- Hvort hröðun og hemlun eru innan marka sem sett hafa verið

Þessar upplýsingar geta t.d. veitt lögreglu upplýsingar um hraðabrot og ógætilegan akstur og ökukennurum upplýsingar um hvernig nemandi hagar akstri sínum að loknu ökuþrófi.

Áhættuhópar

Tveir hópar ökumanna valda flestum slysum. Það eru nýir ökumenn og þeir sem aka ógætilega og eru þess vegna oft teknir fyrir að brjóta umferðarreglur. Verði hægt að ná til þessara tveggja hópa er miklu náð. Á árinu 2003 voru skráð af lögreglu 64.068 umferðarlagabrot eða 72,6% af öllum skráðum afbrotum. Þar af voru hraðakstursbrot 25.285 eða 39,4%. Þar sem vitað er að skráð brot eru ekki nema lítið hlutfall af heildarbrotunum þá sést að verkefnið er æði stórt að ná til þessa hóps ökumanna. Nýir ökumenn eru stór hluti þess hóps sem lendir í óhöppum og er það fyrst og fremst reynsluleysi ásamt vísvitandi brotum.

Ökunemar

Um 80 til 85% ökunema taka próf 17 ára og 5 til 7% 18 ára. Þessi mikla próftaka ungs fólks hér á landi er einstakt í heiminum en t.d. í Svíþjóð eru þessar tölur á milli 44 og 60%. Ökukennarar reyna eftir bestu getu að fræða nemendur sína um hættur umferðarinnar og nauðsyn þess að fara eftir settum reglum. Í áætlun sem gerð er grein fyrir hér er gert ráð fyrir að ökukennarar noti skráningarbúnað til að skoða aksturshegðun nemendanna eftir ökuþróf og hafa þeir þá meiri möguleika að leiðbeina þeim. Þegar ökunemandi fær prófskírteini sitt þá rofnar samband ökukennara og nemanda. Æskilegt væri að halda þessu sambandi lengur og er það auðvelt með því að skylda nýja ökumenn til að aka með skráningarbúnað í þeim bíl sem þeir aka. Eðlilegt er að nýir ökumenn verði með búnaðinn í minnst eitt ár undir umsjón ökukennara og að lögreglan fái einnig upplýsingar um ökuferil þeirra. Ef nýr ökumaður brýtur ekki af sér eftir að hafa ekið minnst t.d. 20.000 km eða í eitt ár þá verður að telja að hann valdi því að aka í umferðinni á sama hátt og reyndir ökumenn og þarf því ekki að nota skráningarbúnað áfram nema hann óski þess sjálfur. Þeir sem brjóta af sér þurfa að nota skráningarbúnað áfram og losna ekki úr eftirliti fyrr en þeir skila heilu ári án brota. Ökukennari skoðar akstur nemanda síns með ákveðnu millibili á tímabilinu og fer í gegnum akstursferilinn með nemandanum.

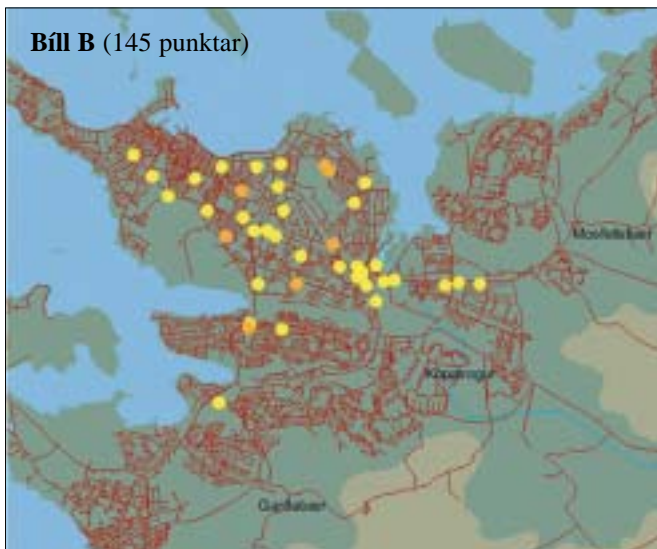
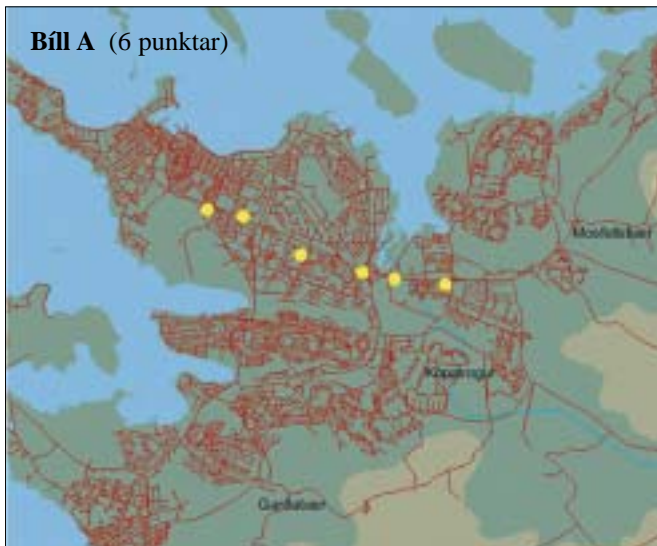
Margir munu efalaust spyrja hvernig á að tryggja að skráningartækið verði notað. Í sjálfu sé er ekki hægt að tryggja það þar sem skráningartækið þarf að tengja við bílinn í hvert sinn. Það er nokkuð víst að foreldrar munu sjá til þess að börn þeirra noti skráningarbúnaðinn og þeir munu án efa óska eftir því að fá upplýsingarnar úr skráningartækinu. Benda má á að þegar sautján ára ökumaður fær ökuskírteini þá er hann samkvæmt lagabókstaf barn og fær ekki sjálfræði fyrr en við átján ára aldur.

Áætlun: Hér á eftir set ég fram hugmynd að áætlun sem tekur mið af kostnaði og hvernig hann gæti skipst á aðila.

- Ökukennarar leigi skráningarbúnað og verður kostnaður innifalinn í kostnaði við ökukennslu.
- Ökumaður sem brýtur af sér kosti notkun skráningarbúnaðs þann tíma sem hann á að nota hann.
- Nýir ökumenn kosti að hluta leigu á skráningarbúnaðinum, ríkið hluta og tryggingarfélagin hluta. Hagsmunir ríkis



Saga tækið.



Samanburður á aksturslagi tveggja ökumanna í beygjum. Beygjuálag vegur þungt á sliti dekkja og stýrisbúnaðar og eykur líkur á stjórnleysi bifreiðarinnar. (24 faldur munur!).

isins felast í færri slysum og minni kostnaði við umferðarslysum. Hagsmunir tryggingarfélaganna felast í lægri bótagreiðslum. Kostnaður við leigu á skráningarbúnaði miðað við notkun á Saga tæki er um 72.000 kr. á ári miðað við að þessi áætlun gangi eftir.

- Ökumaður 20.000 kr./ári
- Ríkið 30.000 kr./ári
- Tryggingarfélag 22.000 kr./ári
- Samtals 72.000 kr./ári

Sé miðað við að nýir ökumenn (B réttindi) séu um 4.200 á ári þá er hlutur ríkisins 126 m.kr. á ári og tryggingarfélaganna 92 m.kr. á ári. Gera má ráð fyrir að tryggingarfélagin fái framlag sitt fyllilega endurgreitt í lægri tjónakostnaði sem síðan leiðir til lægri tryggingariðgjalda.

Ökumenn sem brjóta umferðarreglur

Þegar ökumaður brýtur af sér (settar verði reglur um hvað mikið, t.d. 15-20 km yfir hámarkshraða) þá er hann skyldaður að aka með skráningarbúnaði í minnst eitt ár eftir brotið. Lögreglan hefur aðgang að upplýsingum og ef ökumaður brýtur ekki af sér á tímabilinu þá er kvöð aflétt en við ítrekað brot framlengist tíminn þannig að um verði að ræða eitt ár frá

broti. Til þess að skráningarbúnaðurinn verði notaður dugar líklega ekkert nema ströng viðurlög við því sé hann ekki notaður.

Fækkun slysa

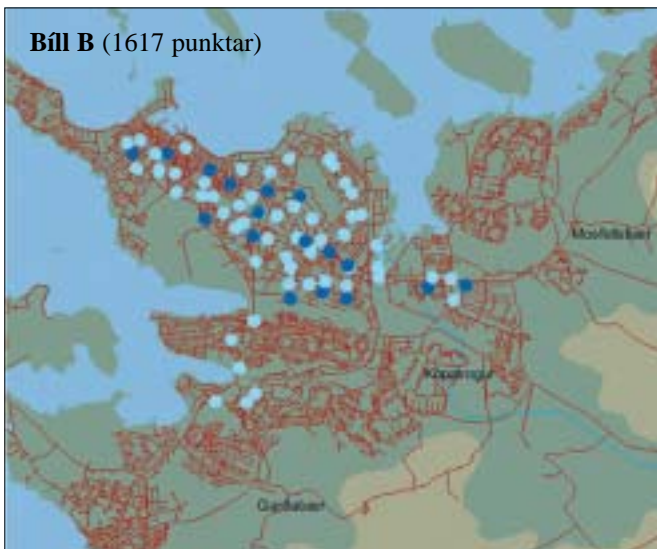
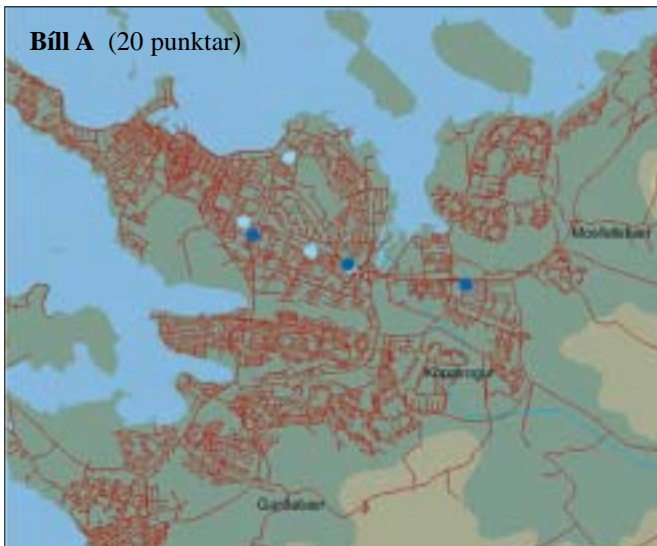
Þar sem að nýir ökumenn og þeir sem brjóta af sér valda mörgum slysum má búast við minnst 10 til 20% fækkun slysa og sé tekið mið af lengingu umsjónar ökukennarans þá er þessi viðmiðun síst of há. Sparnaður þjóðfélagsins yrði þá um 1,5 til 3,0 milljarðar kr./ári sbr. skýrslu Hagfræðistofnunar Háskólans. ND á Íslandi hefur reiknað út að ökumaður sem notar Saga tækið sér til leiðbeiningar um góðakstur geti sparað 15-30 þús. kr. á ári miðað við 15.000 km akstur. Fer það nokkuð eftir gerð bifreiðar og einbeitingu ökumanns við góðakstur. Einfalt er að mæla árangur þessa verkefnis með því að bera saman nýja ökumenn sem nota skráningarbúnað miðað við viðmiðunarhóp fyrri ára sem hafa ekki notað hann.

Aðrir möguleikar

Mikið hefur verið rætt um að koma þurfi upp aksturskennslu-svæði til að kenna nemum að aka við hinar ýmsu aðstæður. Hugsanlegt er að skráningarbúnaður komi að einhverju leyti



Samanburður á aksturslagi ökumanna. Punktar sýna staði þar sem ekið hefur verið yfir leyfð mörk. Hér er hægt að sjá þegar hraði fer 20 km yfir löglegan hámarkshraða.



Hér mælist gríðarlegur munur á inngjöf tveggja bifreiða og telur það vafalaust þungt í bensíneyðslu bifreiðarinnar. (80 faldur munur!).

Í stað slíkrar þjálfunar. Nú hafa ökukennarar tæki til að leiðbeina nemum um rétta aksturstækni og geta sýnt þeim fram á hætturarnar við ógætilegan akstur. Nemandi fær aukinn skilning á réttu aksturslagi og verður færari um að taka réttar ákvarðanir. Gera má fastlega ráð fyrir því að það komi fram ný kynslóð sem aki mun betur en við.

Hér hefur einungis verið nefndur lítill hluti af þeim möguleikum sem svona skráningarbúnaður býður upp á. Hugsa mætti sér t.d. að setja slíkt skráningartæki í bíla sem eru í sérstökum áhættuhópi hvað varðar umferðarslys t.d. í þunga jeppa og þá bíla sem ætlaðir eru beinlínis til hraðaksturs.

Persónuvernd

Ég hef ekki látið skoða hvernig best er að haga þessu eftirliti þannig að kröfur til persónuverndar verði uppfylltar. En hugsa mætti sér að ökukennari fái einungis upplýsingar um aksturshegðan nemandans þ.e.a.s. ekki staðsetningu né tíma. Varðandi eftirlit lögreglu þá væri einungis hægt að gefa upplýsingar um brot en öllu öðru yrði eytt jafnóðum og upplýsingar eru keyrðar inn á gagnabanka.



Viktor Arnar Ingólfsson
útgáfustjóri skrifar

Síðbúin leiðrétting

Árin 1978 til 1996 gaf Vegagerðin út blað sem bar heitið *Vegamál*. Rit þetta kom út allt að fjórum sinnum á ári og óx upp úr því að vera lítið fréttabréf til

þess að vera allgott tímarit síðustu árin.

Fyrsta tölublað *Frankvæmdafrétta* kom út 1993 og þróuðust útgáfumál Vegagerðarinnar á þann veg að það blað var látið njóta forgangs hjá þeim eina starfsmanni Vegagerðarinnar sem sinnti útgáfumálum. Einnig var farið að gefa út annað fréttabréf sem heitir *Vegagerðin innanhúss* en það er einungis ætlað núverandi og fyrrverandi starfsmönnum. Þessi þróun leiddi til þess að útgáfa *Vegamála* lagðist af en hinir titlarnir tveir lifa góðu lífi. Ég sem þetta rita var ritstjóri *Vegamála* síðustu árin og hef séð um útgáfumál Vegagerðarinnar síðan. Leiðréttingar á rangfærslum í blaðinu eru því í mínum verkahring og gerðar með mikilli ánægju.

Í fyrsta tölublaði *Vegamála* 1996 birtist ítarleg grein um gömlu bogabrúna yfir Fnjóská eftir Pétur Ingólfsson. Greinin var mjög vandlega unnin með vísun í fjölda heimilda og er höfundur sínum til mikis sóma. Um svipað leiti og Pétur vann að grein sinni bárust okkur frá Danmörku fjöldi mynda frá byggingu brúarinnar og var mjög skemmtilegt að birta þær með greininni. Mér var líka kunnugt um tvær eldri frásagnir samtíðarmanna sem höfðu unnið við brúargerðina. Það var annarsvegar Séra Ásmundur Gíslason sem skrifaði þátt sem birtist í bók hans *Á ferð* sem kom út 1946. Hinsvegjar var það Jón St. Melstað sem skrifaði þátt í bók sinni *Liðnir dagar* sem kom út 1964. Ég fékk þá hugmynd að birta þessa þætti með grein Péturs og þá var allt ítarlegasta efnið um þessa brúargerð komið saman á einum stað. Sökum reynsluleysis láðist mér að fá leyfi hjá réthöfum þessa efnis og vil ég nú biðjast afsökunar á því að hafa gerst svo fingralangur í annarra manna eigin.

En nú kemur að leiðréttingunni sem hefur þennan langa formála. Á blaðsíðu 12 í *Vegamálum* er stutt kynning á Jóni St. Melstað og mynd af honum



Séra Ásmundur Gíslason.



Jón St. Melstað
á yngri árum.



Jón St. Melstað
á efri árum.

sem ungum manni. Á blaðsíðu 8 er stutt kynning á Ásmundi Gíslasyni en þar hefur fyrir mistök verið sett inn mynd af Jóni St. Melstað á efri árum. Það var Eggert Jónsson, sonur Jóns, sem nú nýlega benti okkur á þessi mistök.

Þeir sem geyma þessi blöð eru beðnir um að merkja myndina á bls. 8 með nafni Jóns eða klippa út myndina af Ásmundi

sem hér fylgir og líma á réttan stað. Það má einnig senda mér línu og þá get ég sent til baka myndina af Ásmundi á límmiða sem auðvelt er að líma á réttan stað.

Þetta blað hefur verið mjög vinsælt og því má segja að vel hafi tekist til með útgáfuna þótt hún sé með þessum annmörkum.

Eftirlitsstöð við Blikdalsá

Árið 2002 tók þáverandi vegamálastjóri ákvörðun um að Vegagerðin skyldi byggja stöð til eftirlits með þungaflutningum. Staðsetning var ákveðin við Hringveginn á Kjalarnesi skammt frá Blikadalsá. Það er rétt sunnan við vegamót Hvalfjarðarvegur.

Stöðin er útbúin með fastri sjálfvirkri bílvog og húsi fyrir eftirlitsmenn, á rúmgóðu velupplýstu plani.

Miðvikudaginn 3. nóvember sl. var stöðin svo formlega tekin í notkun.

Ýmsir aðilar komu að uppsetningu og framkvæmd en Suðvestursvæði Vegagerðarinnar sá um hönnun og uppsetningu að mestu. Byggingarstjóri var Sigurður Kristjánsson. Húsið er frá Merkúr en vogin frá Islux hf. af gerðinni Cardinal. Vog- og mælitækni sá um niðursetningu á voginni.

Tveir eftirlitsmenn Vegagerðarinnar verða þarna að störfum á ýmsum tímum en vigtin verður alltaf opin og geta ökumenn

flutningabifreiða sjálfir vigtað ökutæki sín. Stórt ljósaskilti með grænu og rauðu ljósi blasir við ökumanninum frá vigtinni.

Vigtun fer þannig fram að ekið er varlega með fremstu öxlasamstæðu inn á vigtina á grænu ljósi. Það kviknar rautt ljós á meðan vigtun fer fram en síðan birtist tala og grænt ljós kviknar. Þá skal ekið áfram svo næsta öxlasamstæða standi á vigtinni. Aftur kviknar rautt ljós og skal beðið eftir annarri tölu og grænu ljósi. Þetta er endurtekið þangað til allir öxlar hafa verið vigtaðir. Eftir síðasta öxul er ekið af vigtinni og beðið í litla stund. Þá birtist talan yfir heildarþyngd.

Ökumenn flutningabifreiða hafa þegar komist upp á lag með þetta og hefur vigtin verið mikið notuð frá því hún var tekin í notkun. Vigtin er opin allan sólarhringinn, alla daga.

Þessi aðstaða leysir af hólmi vigtarplan á Seleyri við Borgarfjarðarbrú en þar var aðeins þröngt plan og mælingar fóru fram með litlum hreyfanlegum pallavogum.



Bílvog og vinnuástaða umferðareftirlitsmanna.



Planið við eftirlitsstöðina er rúmgott og vel lýst upp.



Ljósaskilti blasir við ökumönnum bifreiða sem standa á vigtinni.



Vigtin formlega tekin í notkun.

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
04-044 Hringvegur (1), hringtorg við Norðlingavað	05
02-015 Hringvegur (1) við Hellu	05
03-009 Reykjanesbraut (41), Fífuhvamsvegur - Kaplakriki	05
03-092 Reykjanesbraut (41), Fífuhvamsvegur - Kaplakriki, eftirlit	05
04-006 Hringvegur (1) um Norðurárdal í Skagafirði 2004-2005	05
04-071 Auðsholtsgvegur (340), Skeiðavegur - Syðra Langholt	04
04-072 Garðskagavegur (45) um Ósabetna	04
04-004 Útnesvegur (574), Gröf - Arnarstapi	04
00-054 Hallsvegur (432), Fjallkonuvegur - Víkurvegur	04
03-084 Hringvegur (1), Svínahraun - Hveradalabrekka	04
04-074 Hringvegur (1) um Blönduhlíð í Skagafirði, varnargarður	04

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
04-073 Hjáleið á Reyðarfirði, brú og vegur	11.10.04	02.11.04
04-054 Vetrarþjónusta á Vesturlandi 2004-2008	14.06.04	29.06.04
04-060 Landeyjavegur (252), Gunnarshólmi - Hólmavegur Útboð dregið til baka fyrir opnun	25.10.04	

Samningum lokið	Opnað:	Samíð:
04-068 Meðallandsvegur (204), Þykkvibær - Grenlækur Framrás ehf.	12.10.04	21.10.04
04-066 Jökuldalsvegur (923) um Mjósund og Þverá Héraðsverk ehf.	14.09.04	15.10.04
04-070 Eyjafjarðarbraut eystri (829) um Möðruvelli Icefox ehf.	14.09.04	12.10.04
04-037 Vetrarþjónusta, Sauðárkrókur - Blönduós - Sauðárkrókur, 2004-2007 Vídímelsbræður ehf.	27.07.04	29.09.04

Landeyjavegur (252), Gunnarshólmi - Hólmavegur

Útboð dregið til baka

Ósk barst frá þingmönnum Suðurkjördæmis um frestun útboðs á Landeyjavegi (252), Gunnarshólmi - Hólmavegur. Ákveðið var að verða við þessari ósk og var útboðið dregið til baka áður en skilafrestur rann út þann 9. nóvember. Þeir aðilar sem höfðu keypt útboðsgögn fyrir verkið fengu sent bréf um þessa ákvörðun. Vegagerðin mun endurgreiða útboðsgögnin.

Niðurstöður útboða

Hjáleið á Reyðarfirði, brú og vegur

04-073

Tilboð opnuð 2. nóvember 2004. Gerð hjáleiðar á Reyðarfirði. Um er að ræða gerð vegar á um 1 km löngum kafla um og utan við hafnarsvæðið á Reyðarfirði og byggingu 16 m eftirspenntrar bitabruar á Búðará.

Helstu magntölur eru:

Vegagerð	
Fylling	5.000 m ³
Skering	3.000 m ³
Ofanvatnsræsi	130 m
Neðra burðarlag	5.000 m ³
Efra burðarlag	1.600 m ³
Tvöföld klæðing	4.000 m ²
Malbik	2.300 m ²
Síulag	2.200 m ³
Grjótvörn	4.500 m ³
Vegrið	150 m
Frágangur fláa	4.000 m ²
Brúargerð	
Gröftur	500 m ³
Handrið	54 m
Mótafletir	612 m ²
Steypustyrktarjárn	16,1 tonn
Spennt járnalögn	2,3 tonn
Steypa	250 m ³

Verki skal að fullu lokið 15. júní 2005.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
6 Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík	77.429.965	126,1	25.365
5 Héraðsverk ehf., Egilsstöðum	65.424.786	106,6	13.359
--- Áætlaður verktakakostnaður	61.392.000	100,0	9.327
4 Mikael ehf., Hornafirði	60.453.885	98,5	8.389
3 Ingileifur Jónsson ehf., Reykjavík	60.061.010	97,8	7.996
2 Ístak hf., Reykjavík	57.606.208	93,8	5.541
1 Arnarfell ehf., Akureyri	52.065.361	84,8	0



Nýlega var tekin í notkun ný umferðareftirlitsstöð Vegagerðarinnar á Kjalarnesi, sjá grein á bls. 7. Myndin sýnir Stefán Erlendsson forstöðumann lögræðideildar Vegagerðarinnar lýsa mannvirkinu fyrir gestum. Á miðri mynd er Hreinn Haraldsson framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar. Til hægri er Helgi Hallgrímsson fyrrverandi vegamála-stjóri.