



Framkvæmda- fréttir 24. tbl. /06



Vegagerð á Vestfjarðavegi (60) um Svínadal í Dalasýslu. Efra burðarlag lagt út. Verktaki er KNH ehf. á Ísafirði.

Kerfisbundið mat á öryggi vega

Umferðarstofa og FÍB hafa kynnt fyrstu niðurstöður athugunar á gæðum íslenskra vega sem unnar eru samkvæmt EuroRAP kerfinu (European Road Assessment Programme). Eftirfarandi texti er unninn upp úr gögnum sem voru lögð fram á blaðamannafundi 15. ágúst sl.

EuroRAP verkefnið

Samtök 25 bifreiðaeigendafélaga í jafnmörgum löndum Evrópu stofnuðu EuroRAP árið 2000. FÍB, Félag íslenskra bifreiðaeigenda, gerðist þátttakandi í þessu starfi 2004.

EuroRAP er systurverkefni EuroNCAP sem árekrstarprófar bíla og gefur stjórnur miðað við öryggi. Bæði þessi verkefni eru studd af Evrópusambandinu. Meginmarkmið þessara

verkefna er að fækka verulega banaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni.

EuroRAP felst í því að vegir eru skoðaðir með tilliti til öryggisþátta. Bifreið er ekið um vegina og tæknibúnaður í henni safnar gögnum um vegina og umhverfi þeirra með tilliti til slyshættu fyrir vegfarendur. Úr þessum gögnum



Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 24. tbl. 14. árg. nr. 445 28. ágúst 2006

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

Ósk 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.



Umferðarstofa og FÍB kynna fyrstu niðurstöður EuroRAP matsins á blaðamannafundi 15. ágúst sl. Sturla Böðvarsson samgönguráðherra þakkaði fyrir framtakið.

er síðan unnið áhættumat og áhættukort fyrir ákveðna vegi og vegarkafla. Áhættumatið verður síðan leiðbeinandi fyrir ökumenn og veghaldara um hvað skal gera til að draga úr slyshættu á vegum. Ef óhapp á sér stað þá sé hönnun vegar og nánasta umhverfi hans þannig að sem minnstar líkur séu á líkamstjóni.

EuroRAP bifreiðin

Bifreið EuroRAP á Íslandi er af gerðinni Mercedes Benz A. Það var bifreiðaumboðið Askja sem útvegaði bílinn en kaup hans og rekstur er fjármagnað af nokkrum íslenskum fyrirtækjum.

Bíllinn er mjög vel til þess fallinn að skoða vegi en í honum er tvöfalt gólf þar sem ýmsum búnaði er komið fyrir. Það er spennubreytir sem breytir 12 volta jafnstraumi í 220 volta ríðstraum sem knýr tölvur og annan búnað. Af öðrum búnaði má nefna nákvæmt GPS staðsetningartæki, hreyfimyndavél og nákvæman vegalengdarmæli með hámarksfráviki upp á einn metra við hverja 100 km. Þessi búnaður er tengdur við tölvu sem í er kortagrunnur frá Loftmyndum. Skoðunarmaður metur veginn sem ekið er um sjónrænt og merkir það sem hann sér á og við veginn jafnóðum á skráningartöflu. Tölvun safnar upplýsingunum og samkeyrir þær við kortin.



Bifreið EuroRAP á Íslandi.



Hluti af tækjabúnaði EuroRAP bifreiðarinnar. Mynd EuroRAP.



Hættulegir skurðir við hlið Suðurlandsvegjar.
Mynd EuroRAP.

Niðurstöður

Skóðaðir voru 175 km í þremur áföngum. Niðurstaðan er sú að stór hluti veganna hlýtur þrjár stjörnur en tvær stjörnur eru víða. Þetta eru aðalleiðirnar út frá Reykjavík en þar verða flest alvarleg umferðarslys hér á landi. Þetta eru bæði nýir og gamlir vegir af ýmsum gerðum, með mismunandi gatnamótum og margvíslegu umhverfi.

Reykjanesbraut

Heildareinkunn er 3 stjörnur. Á nokkrum stöðum fær hún aðeins 2 stjörnur, t.d. í nágrenni við Straumsvík þar sem háar vegbrúnir og hættulegt umhverfi dregur einkunn niður. Á stuttum kafla í gegnum Hafnarfjörð fær hún 4 stjörnur því umhverfi er til fyrirmyndar. Sá hluti Reykjanesbrautar sem er tvöfaldur fer niður í 3 stjörnur því vegrið vantar á milli umferðarstrauma. Fram kemur að frágangur vegamóta á nýju tvöfölduninni er til fyrirmyndar.

Suðurlandsvegur

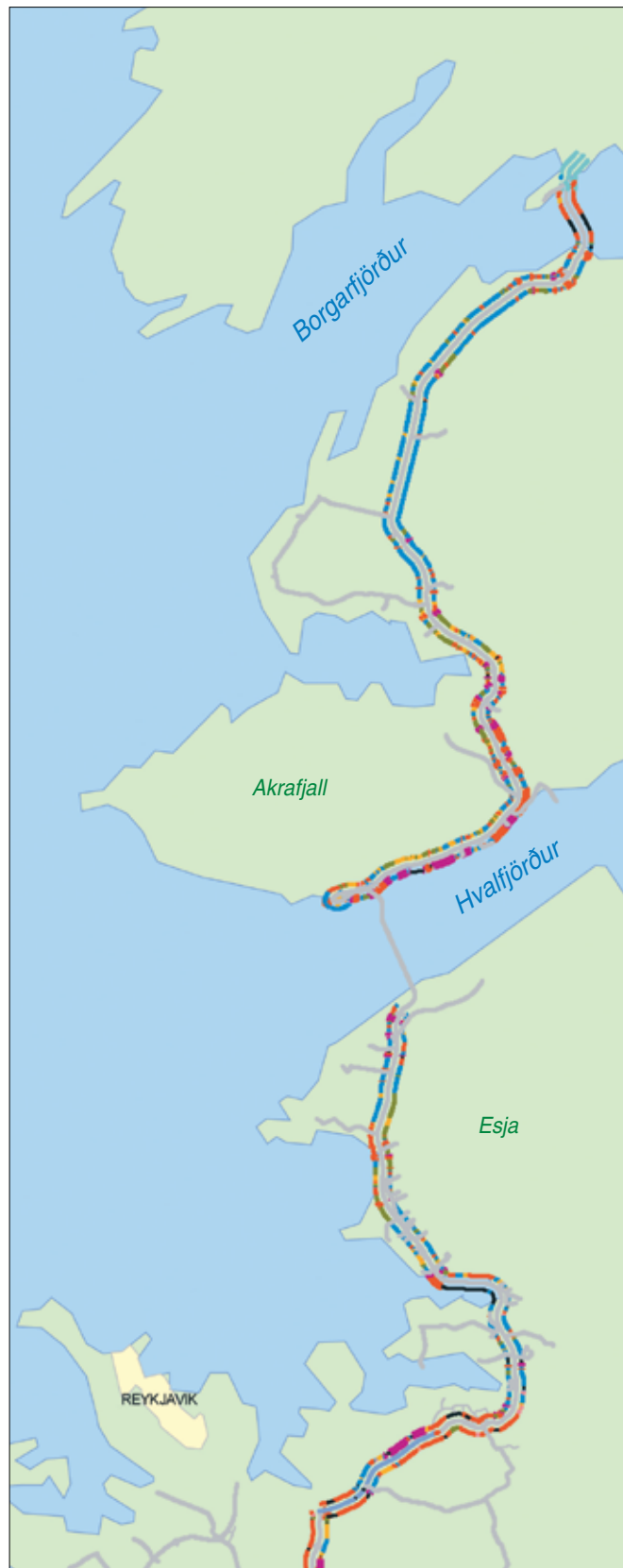
Heildareinkunn er 3 stjörnur. Kaflinn milli Hveragerðis og Selfoss fær aðeins 2 stjörnur vegna mikils fjölda hættulegra vegamóta. Skurðir fullir af vatni, háir vegkantar, stutt vegrið og háar vegbrúnir við vegamót draga gæði vegarins niður.



Skráningartafla tengd við tölvu. Mynd EuroRAP.

Vesturlandsvegur

Heildareinkunn er 3 stjörnur. Á köflum er einkunnin aðeins 2 stjörnur, t.d. á vegfyllingunni yfir Borgarfjörð. Þar vantar vegrið því grjótvörmin við hlið vegar er óvarin. Tvöfalda hluti vegarins frá Suðurlandsvegi að Mosfellsbæ er mjög nálægt því að fá 4 stjörnur.



Yfirlitsmynd sem sýnir mat á öryggissvæði Vesturlandsvegjar frá Reykjavík til Borgarness. Mynd EuroRAP.



Viktor Arnar Ingólfsson
útgáfustjóri skrifar

Öruggari vegir

EuroRAP

Í þessu blaði er kynning á EuroRAP verkefningu sem Félag íslenskra bifreiðaeigenda stendur að í samvinnu við Samgönguráðuneyti og Umferðarstofu. Vegagerðin leggur til gögn vegna skráningar. Markmið þessa verkefnis er að stuðla að öruggari vegum til að afleiðingar mannlegra mistaka í akstri verði síður alvarlegar. Vegir eru skoðaðir samkvæmt gátlista og allir varhugaverðir staðir eru skráðir inn í tölvu. Kerfið reiknar síðan einkunn sem er sett fram sem stjörnur, ein til fjórar.

Mér sýnist að þarna sé komið verkfæri sem geti nýst Vegagerðinni ágætlega. Sjálfsagt gætu okkar starfsmenn unnið svipaða úttekt og fengið sömu niðurstöður en það er líka gott að fá utanaðkomandi fagmenn til að rýna vegakerfið á þennan hátt. Kerfið skilar niðurstöðunum á mjög skýran hátt með tölvugrafík þannig að auðvelt er að fá góða yfirsýn yfir vandamálin sem við er að etja.

Aðgreindir umferðarstraumar

En þegar upp er staðið er stærsti galli vegakerfisins ákaflega augljós og við höfum verið minnt illilega á það undanfarna daga. Vegir þar sem gagnstæðir umferðarstraumar eru ekki aðgreindir eru stórhættulegir. Fjórir látnir í þremur slysum á örfáum dögum segja alla söguna. Þessi aðgreining verður stóra verkefnið í vegagerð næstu áratugina líkt og bundna slitlagið hefur verið á dagskrá sl. aldarfjórðung.

Tilraunakaflinn á Sandskeiði þar sem gagnstæðir umferðarstraumar eru aðgreindir með víravegriði er fyrsta skrefið á þessari vegferð. Það var því frekar sorglegt að horfa upp á smekklausan fréttaplutning Ríkissjónvarpsins laugardaginn 12. júlí sl. þar sem mótorkjóraökumaður lýsti sköðun sinni á

víravegriði með því að dreifa niðursneiddu brauði á jörðina en það átti að tákna mótorkjóraökumann sem myndi lenda á svona vegriði. Raunveruleikinn er sá að flestar tegundir vegriða eru hættulegar fyrir mótorkjóraökumenn sem missa stjórn á farartæki sínu og renna eftir veginum því uppistöðurnar eru óvarðar. Svo er spurningin hvort viðkomandi sé betur kominn á vegi án miðdeilis þar sem hætta er á að hann lendi framan á bifreið sem kemur úr gagnstæðri átt ef honum hlekkist á.

Í nýrri skýrslu EuroRAP verkefnisins í Evrópu sem var lögð fram um leið og forkönnun EuroRAP á Íslandi var kynnt, er notkun víravegriða í Svíþjóð sérstaklega lofuð. *Wired barriers are a cost-effective and fast solution to separating traffic on long stretches of single carriageway.* ¹⁾ „Vírleiðarar eru hagkvæm og skjót lausn við að aðgreina umferðarstrauma á vegum með eina akrein í hvora átt“ segir þar á bls. 46.

Ef tilraunin í Svínahrauni á eftir að gefast vel að vetri, þ.e. miðdeilirinn á ekki eftir að safna snjó eða vera til trafala við snjóhreinsun, þá höfum við líklega búnað sem getur aukið öryggi langflestora vegfarenda á stórum hluta vegakerfisins. En þetta er tilraun og áður en lengra verður haldið er næsta víst að upplýsingum um reynslu annarra þjóða verði safnað saman til skoðunar. Og einnig athugað nánar hvort nýjar útfærslur á þessari lausn gefi meira öryggi. Hugsanlega má setja mjúka plashólka yfir vírana til að illa vörðum vegfarendum sé síður búin hætta af þeim.

En um mótorkjóra má segja almennt að fáir ökumenn hagnast meira á því að virða hraðatakmarkanir en þeir sem aka mótorkjóra og hafa enga vörn af bílbeltum, loftpúðum eða traustri byggingu ökutækis. Því miður virðast þessi algildu sannindi ekki ná til allra.

Áhættumat

EuroRAP á eftir að gagnast okkur vel við endurbætur á vegum og umhverfi þeirra. En það sem okkur skortir er kerfi sem getur hjálpað okkur að forgangsraða úrbótum með áhættumati. Ég sé fyrir mér reiknilíkan sem getur tekið inn landupplýsingar, geometríu vegar, magn umferðar, mældan raunhraða, vegfirborð, vegbúnað og upplýsingar um fyrirstöður við veg. Út frá þessum upplýsingum mætti reikna líkindi þess að alvarlegt slys verði á hverjum stað og kostnað við að lækka líkindin niður fyrir viðsættanlega tölu. Þannig mætti reikna út hvar takmarkaðar fjárveitingar kæmu að mestu gagni. EuroRAP



Þessi staður á vegakerfinu fær líklega ekki góða einkunn í EuroRAP fyrir öryggi vegsvæðis. Þetta eru Klofasteinar við Vestfjarðaveg, skammt norðan við Búðardal. Þegar þessi vegur var byggður fór af stað saga um álfabyggð í steinunum. Þeir voru samt færðir úr vegstæðinu í sæmilegri sátt en greinilega ekki nógu langt. Líklega myndu bæði álfar og ökumenn fagna því í dag að steinarnir yrðu færðir í örugga fjarlægð frá vegi.

gerir kröfur um vegrið á milli umferðarstrauma og samkvæmt því ætti að vera vegrið á miðdeilinum milli umferðarstrauma á tvöfaldri Reykjanesbraut. Þessi eyja er nokkuð breið og því kann vegrið á þessum stað að virðast mikið í lagt við fyrstu sýn. Ætla mætti að peningunum væri betur varið til að setja vegrið einhversstaðar í vegkanti þar sem bratt er fram af vegi. Reiknilíkan sem tæki tillit til umferðarmagns og raunhæða umferðar gæti hinsvegar einmitt metið vegriðið betur komið á Reykjanesbraut.

Hringtorg

Í þessu blaði er grein eftir Rögnvald Jónsson þar sem hann hvetur til aukinnar notkunar hringtorga í stað stefnugreindra vegamóta vegna öryggissjónarmiða. Í starfi sínu sem framkvæmdastjóri framkvæmdasviðs Vegagerðarinnar hefur Rögnvaldur verið mikill fylgismaður lausna sem fela í sér byggingu hringtorga. Þessi barátta hefur borið nokkurn árangur því undanfarin ár hafa mörg hringtorg verði gerð í þéttbýli. En Rögnvaldur vill stórauka veg slíkra lausna og er sjálfsgagt að taka undir það. Ókostirnir eru léttvægir miðað við slysin sem hægt er að koma í veg fyrir með þessari gerð vegamóta.



Vegrið þarf að vera á miðdeili Reykjanesbrautar til að hún fái 4 stjörnur samkvæmt EuroRAP. Mynd EuroRAP.

1) EuroRAP, European Road Assessment Programme, From Arctic to Mediterranean. First Pan-European Progress Report, November 2005. bls. 46.



Rögnvaldur Jónsson
framkvæmdastjóri
framkvæmdasviðs
Vegagerðarinnar skrifar

Hversvegna ekki að nota hringtorgin meira á þjóðvegum?

0-sýnin (núll sýnin)¹⁾ sem þjóðþing Noregs og Svíþjóðar hafa samþykkt hefur vakið mikla athygli hjá mörgum þjóðum og alþjóðasamtökum. Samkvæmt henni er stefnt að því að í framtíðinni verði komið í veg fyrir alvarleg umferðarslys sé ekið eftir settum reglum. 0-sýnin þýðir að við hönnun umferðarmannvirkja verði valin lausn sem er í samræmi við hana.

Við hönnun vegamóta eru þá tvær lausnir sem koma til greina. Önnur er mismálæg vegamót. Það er besta og öruggasta lausnin og hentar vel þegar umferð er mikil. Mismálæg gatnamót kosta á þjóðvegum í dreifbýli frá 100 til 150 m.kr. háð umferð og aðstæðum og þess vegna eru þau ekki lausn á umferðarlitlum vegum. Hin lausnin sem eru hringtorg kosta á bilinu 25 til 40 m.kr. háð umferð og aðstæðum. Vegna minni kostnaðar eru þau því heppilegri kostur á umferðarminni vegum.

Þriðji kosturinn eru stefnugreind vegamót. Ógætilegur akstur um þau getur valdið alvarlegum slysum og dauðaslysum eins og dæmin hafa sannað. Ökumenn gera mistök og verður seint hægt að koma í veg fyrir þau. Það er því hlutverk hönnuða samkvæmt 0-sýninni að hanna mannvirkin á þann hátt að þó ökumenn geri mistök þá leiði þau ekki til alvarlegra slysa.

Samkvæmt Alþjóða heilbrigðismálastofnuninni (Health Organisation) þá eru 80% líkindi á því að gangandi vegfarandi deyi sé ekið á hann á 50 km hraða en 10% sé ekið á hann á 30 km hraða. Farþegar og bílstjóri í bíl þola framanárekstur í velútbúnum bíl þegar bílbelti eru notuð við allt að 70 km hraða og allt að 50 km hraða við hliðarárekstur.

Þegar bornir eru saman kostir og gallar hringtorga og stefnugreindra vegamóta þá kemur eftirfarandi í ljós.

Kostir:

- Á hringtorgum verða mjög sjaldan alvarleg slys því hraði í þeim er lítill.
- Hringtorg hægja á umferðinni og virka almennt vel á umferðaröryggi og líðan fólks. Hringtorg veita umferð af hliðarvegi betri aðgang að aðalvegnum.
- Hringtorg falla vel inn í umhverfið og hafa róandi áhrif á vegfarendur, t.d. er algengt erlendis að þau séu skreytt og á þau sett listaverk, t.d. hefur Reykjavíkurborg skreytt mörg hringtorgin í borginni mjög fallega.
- Stefnugreind vegamót veita umferð á aðalvegi forgang og trufla ekki umferð á aðalvegi ásamt því að stytta ferðatíma og lækka aksturskostnað borið saman við hringtorgin.

Gallar:

- Hringtorg hægja á umferð á aðalvegum, lengja aksturs-tíma þar og auka aksturskostnað borið saman við stefnugreind vegamót.
- Stefnugreind vegamót geta verið vettvangur alvarlegra slysa og dauðaslysa.
- Stefnugreind vegamót falla yfirleitt ekki vel að umhverfinu. Mjúkar línur falla betur að umhverfinu en beinar línur sbr. beinn vegur og vegur með sveigju.



Hringtorg í Mosfellsbæ.



Stefnugreind vegamót Hringvegur (1) og Hafravatnsvegur (431).



Hringvegur (1). Hámarkshraði er lækkaður úr 90 km/klst. í 70 km/klst. þar sem leiðin liggur framhjá þéttbýli á Kjalarnesi og um stefnugreind vegamót.



Stefnugreind vegamót Hringvegur (1) og Biskupstungnabrautar (35).



Mislæg vegamót Hringvegur (1) og Prengslavegar (39).

Það má því í stuttu máli segja að stefnugreind vegamót stytta aksturstíma og minnki aksturskostnað en hringtorg auki öryggi og falli betur að umhverfinu. Hér er því valið annars vegar á milli kostnaðar og hins vegar öryggis og umhverfis. Þær þjóðir sem ég þekki til hafa valið öryggið fremur en að minnka kostnað og því valið hringtorg fremur sem lausn.

Ég hef ekið mikið á þjóðvegum á Spáni og í Portúgal og séð mörg hringtorg í byggingu en mjög fá stefnugreind vegamót. Það sama á við á umferðarmeiri vegum í þéttbýli þar sem ekki eru gatnamót með umferðarljósum. Svipaða þróun hef ég séð í öðrum löndum í Evrópu þar sem ég hef ekið. Á Spáni er ekki heimilt að byggja stefnugreind vegamót á þjóðvegum sem eru í umsjón vegagerðarinnar (25.000 km) þar sem umferð aðalvegur er meiri en 5.000 bílar á dag.

Þá er rétt að spyrja hvort hringtorg á þjóðvegum hér á landi henti okkar markmiðum um greiða og örugga umferð sem er eitt af markmiðum Vegagerðarinnar. Áður en reynt verður að svara þeirri spurningu þá er rétt að skoða vegakerfið okkar nánar. Umferð hér á landi er yfirleitt lítil nema á helstu þjóðvegum á Suðvesturlandi og út frá stærstu þéttbýlunum. Vegir eru yfirleitt mjóir og gatnamót flest óstefnugreind T- vegamót. Á þjóðvegunum er urmull tenginga inn á tún og engi ásamt vegamótum við opinbera vegi. Umferðarhraði á vegunum er mjög mikill borið saman við umferðarhraða hjá öðrum þjóðum á sambærilegum vegum.²⁾

Flestir vegirnir sem eru með klæðingu og yfirborðsmerkingar slitna fljótt, sérstaklega á vegamótunum. Þess vegna eru yfirborðsmerkingar á þeim oft ógreinanlegar og oft er möl inni á þeim sem getur lengt hemlunarvegalengd verulega. Þó vegamót verði merkt sérstaklega með lægri hraða þá munu vegfarendur ekki virða það sé tekið mið af því hvernig ökumenn hegða sér sbr. Reykjanesbraut og Vesturlandsveg á Kjalarnesi þar sem umferðarhraði er tekinn niður í 70 km á vegamótum. Hér er því spurningin sú hvernig best er hægt að ná markmiðinu um greiða og örugga umferð.

Hvað varðar umferðaröryggi eru hringtorgin miklu öruggari en stefnugreind vegamót. Greið umferð hefur ekki verið skilgreind og líta má á hana út frá mismunandi sjónarmiðum. Greið umferð er ekki það sama og hröð umferð.

Greið umferð er umferð sem tekur tillit til aðstæðna. Þess vegna þarf ekki að líta á lækkun á umferðarhraða á vegamótum sem töf á umferð heldur nauðsynlega aðgerð sé ætlað að ná markmiðinu um umferðaröryggi. Þegar ekið er í gegnum þéttbýli er ekki litið á lækkun á umferðarhraða sem töf á umferð heldur nauðsynlega aðgerð til að bæta umferðaröryggi. Hvers vegna ekki einnig á vegamótum í dreifbýli þar sem sömu aðstæður eru og tilgangurinn sá sami að bæta umferðaröryggið?



Hringtorg með fallegum blómabeðum í Reykjavík.

Hugsanlega ættum við að nota fjórar tegundir af vegamótum á þjóðvegunum úti á landi sem miða að því að ná markmiðinu um greiða og örugga umferð:

- Mislæg vegamót þar sem umferð er mjög mikil. Ekki verður séð að það þurfi að byggja slík vegamót í nánustu framtíð í dreifbýli því hringtorg anna umferð bæði á Suðurlandsvegi og Vesturlandsvegi sbr. reglur annarra þjóða um gerð vegamóta miðað við umferð.
- Byggja hringtorg á öll vegamót þar sem stefnugreina þarf aðalveg.
- Á gatnamótum á opinberum vegum og þar sem umferð er nokkur t.d. að sumarbústaðahverfum og ferðamannastöðum er rétt að stefnugreina tengivegin. Það verður líklega best gert með því að setja svokallaðan dropa á tengivegin, framúrakstursrein og afrein fyrir hægri beygju á aðalveginn.
- Tengingar inn á engi og tún verði óstefnugreind vegamót.

Merkja ætti með stansmerki tvö síðasttöldu vegamótin þannig að krafist sé að stoppað verði áður en ekið er inn á aðalveginn. Flest mistök ökumanna á þessum vegamótum verða þegar ekið er fyrir bíl á aðalveginum og stöðvunarskylda ætti að minnka þessa áhættu. Einnig væri mikilvægt að leggja malbik á sem flest vegamót til að yfirborðsmerkingar sjáist betur og hindra eins og kostur er að mól berist inn á þau.

Nauðsynlegt er að marka stefnu til framtíðar hvernig vegamót við viljum hafa á vegakerfinu okkar svo að við forðum því að þurfa að breyta gerð þeirra seinna meir með ærnum tilkostnaði.

- 1) Nollvisionens möggheter, rapport nr 8.2000, utskott 52 NVF.
- 2) Ísland á met hvað varðar akstur yfir leyfilegum hraða í löndum OECD/OCMT, óbirt skýrsla OECD/OCMT þar sem höfundur er nefndarmaður.

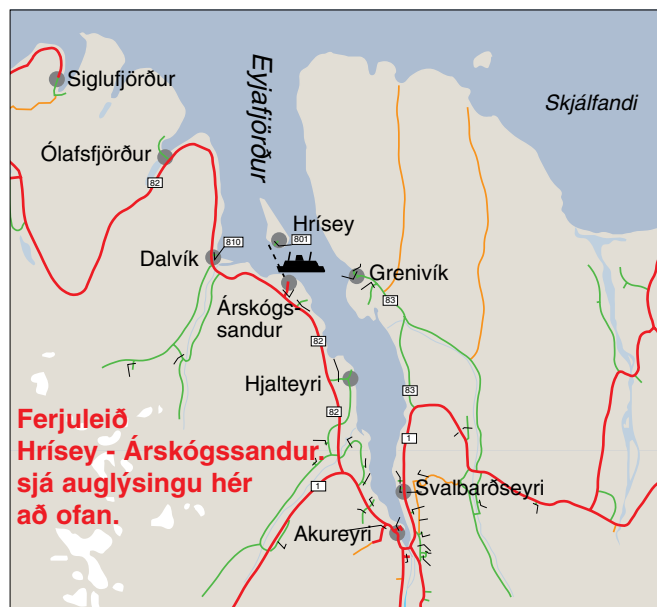
Auglýsingar útboða

Hríseyjarferja 2007 – 2011 06-065

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í rekstur á ferjuleiðinni Hrísey - Árskógssandur, þ.e. að annast farþega- og vöruflutninga með m/s Sævari árin 2007-2011.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Miðhúsavegi 1 á Akureyri og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 28. ágúst. Verð útboðsgagna er 8.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 10. október og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.



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 framkvæmdaíðdar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð

Auglýst:

dagur, mánuður, ár

Á fundi rákisstjórnarinnar þann 27. júní var ákveðið að fresta útboðum og upphafi nýrra framkvæmda á vegum ríkisins. Sú aðgerð er tímabundin en ótímasett. Í samræmi við þessa ákvörðun ber Vegagerðinni að fresta nú þegar öllum fyrirhuguðum útboðum á framkvæmdaverkefnum (nýframkvæmdum).

Þar sem nýjar tímasetningar á útboðum liggja ekki fyrir er listi yfir fyrirhuguð útboð Vegagerðarinnar birtur hér óbreyttur en án tímasetningar.

06-048	Vestfjarðavegur (60) í Kollafirði
06-031	Hringvegur (1), Borgarnes, vistgata
06-030	Útnesvegur (574), Háahraun - Hella
06-029	Skorradalsvegur (508), Grund - Hvammur
06-027	Snæfellsnesvegur (54) um Hítará
06-028	Tröllatunguvegur (605), Vestfjarðavegur - Djúpvegur
06-026	Skagafjarðarvegur (752), slitlagsendi - Lýtingsstaðir
06-024	Djúpvegur (61), Reykjanes - Hörtná
06-025	Hólavegur (767), Hólar - Hólalax
06-023	Auðkúluvegur (726) og Blöndudalsvegur (733)
06-022	Uxahryggjavegur (52) um Tröllháls
06-017	Hringvegur (1) um Hrutafjarðarbotn
06-015	Ferjubakkavegur (530) um Gufá
06-010	Mölbúður og styrkingar Norðaustursvæði

Fyrirhuguð útboð frh.

Auglýst:

06-004	Norðausturvegur (85), Hófaskarðsleið
06-005	Hringvegur (1) um Vatnsdalsá
06-006	Upphéraðsvegur (931), Fellabær - Ekkjufell
06-007	Dettifossvegur (862), Hringvegur - Dettifoss
05-047	Hringvegur (1), Ármótasel - Skjöldólfsstaðir 2

Auglýst útboð

Auglýst: Opnað:

06-065	Hríseyjarferja 2007-2011	28.08.06	10.10.06
--------	--------------------------	----------	----------

Útboð á samningaborði

Auglýst: Opnað:

06-064	Vetrarþjónusta, Akureyri - Ólafsfjörður 2006-2009	17.07.06	01.08.06
05-038	Garðskagavegur (45) um Sandgerði	26.06.06	11.07.06
06-020	Heggstaðanesvegur (702), Bessastaðir - Sandar	19.06.06	04.07.06
06-057	Pverárfjallsvegur (744), brú á Gönguskarðsá	06.06.06	27.06.06
06-037	Vetrarþjónusta, Brú - Blönduós 2006-2009	15.05.06	30.05.06
05-064	Hringvegur (1), mislæg gatnamót við Nesbraut, eftirlit	20.02.06	07.03.06

Samningum lokið

Opnað: Samið:

06-033	Efnisvinnsla á Norðvestursvæði, vesturhluti, 2006-2007 Tak-Malbik ehf.	11.07.06	02.08.06
06-018	Víðidalvegur (715), Hrappsstaðavegur - Dæli KNH ehf.	27.06.06	28.07.06



Veturinn undirbúinn fyrir vestan. Starfsmenn Vegagerðarinnar á Ísafirði reka niður snjóstíkur við Öndarfjarðarveg (627) þann 8. ágúst sl.