



Framkvæmda- fréttir 3. tbl. /19



Tilboð í útboðsverkið Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur, hafa verið opnuð, sjá niðurstöður á bls. 8. Tvöföldun þessa vegarkafla verður flókið verk og vandasamt. Vegfarendur munu þurfa að sýna mikla tillitssemi á þessu vinnusvæði næstu tvö árin. Drónamynd: Efla.

Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur, framvæmdir

Heimild: <https://www.hafnarfjordur.is/ibuar/skipulag/reykjanesbraut-framvæmdir/>

Nú hyllir undir að lokið verði við tvöföldun Reykjanesbrautar í gegnum Hafnarfjörð. Búið er að bjóða út tvöföldun brautarinnar frá Kaldárselsvegi vestur fyrir Krýsuvíkurgatnamót og tengd verk sem snúa að breytingum á lögnum veitufyrirtækja. Verkið er samvinnuverkefni Vegagerðarinnar og Hafnarfjarðarbæjar. Reiknað er með að framkvæmdir hefjist á vormánuðum 2019 og ljúki seint haustið 2020.

Markmiðið með framkvæmdunum er að:

- auka umferðaröryggi
- bæta umferðarflæði og umferðarrým
- bæta hljóðvist í nágrenni brautarinnar
- bæta samgöngur yfir Reykjanesbraut milli hverfa í Hafnarfirði

Þetta er gert með því að:

- aðskilja akstursstefnur á Reykjanesbraut með miðeyju og vegriði
- gera tvær akreinar í hvora átt alla leið
- byggja umtalsverðar hljóðvarnir báðum megin brautar
- byggja tvær nýjar göngubrýr yfir brautina

Undirbúningur

Undirbúningur að tvöfölduninni hófst árið 2013 þegar undirgöng fyrir göngu- og hjólastíg voru gerð við Suðurbraut og svo árið 2017 þegar mislæg gatnamót voru gerð við Krýsuvíkurveg. ▶

Útboðsvefur.is - Opinber útboð

Vegagerðin auglýsir útboð sín á vefsíðunum *Útboðsvefur.is* og *vegagerdin.is* en ekki í þessu blaði. Verktakar eru minntir á að fylgjast vel með auglýsingum.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 3. tbl. 27. árg. nr. 693 11. apríl 2019

Ritstjórn og umsjón útgáfu:

Viktor Arnar Ingólfsson
Ábyrgðarmaður:
G. Pétur Matthíasson
Prentun: Oddi

Ösk um áskrift sendist til:

Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík
eða með tölvupósti til:
askrift@vegagerdin.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðs-framkvæmdir fyrir verktökum. Listi yfir fyrirhuguð útboð er birtur, greint er frá niðurstöðum útboða og einnig samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka og annarra lesenda. Blaðið kemur út einu sinni í mánuði að jafnaði. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.



Önnur af tveimur nýjum göngubrúum yfir Reykjanesbraut.
Tölvumynd Efta.

► **Framkvæmdir 2019-2020**

Reykjanesbraut verður tvöfölduð á kaflanum frá Kaldárselsvegi vestur fyrir Krýsuvíkurgatnamót með því að byggja nýja akbraut sunnan núverandi vegar. Brautin verður með 3 m breiða miðeyju milli akbrauta með vegriðum báðum megin. Brautin verður grafin niður allt að 4 m á tveimur köflum; í fyrsta lagi á kaflanum frá núverandi göngubrú við Ásland og að Strandgötu og í öðru lagi gegnum Hvaleyrarholtíð frá Þorlákstúni og vestur fyrir nýju undirgöngin við Suðurbraut. Á þeim kafla verður brautin einnig sveigð lítilliga til suðurs. Það skapar svigrúm fyrir hugsanlega færslu á Suðurbraut við Hvaleyrarskóla. Tvenn nýleg undirgöng undir Reykjanesbraut, fyrir gangandi við Suðurbraut og undirgöngin í mislægu gatnamótunum við Krýsuvíkurveg, eru byggð fyrir tvöfalda Reykjanesbraut. Hins vegar þarf að breikka brúna yfir Strandgötu og er það hluti af framkvæmdunum.

Gönguleiðir

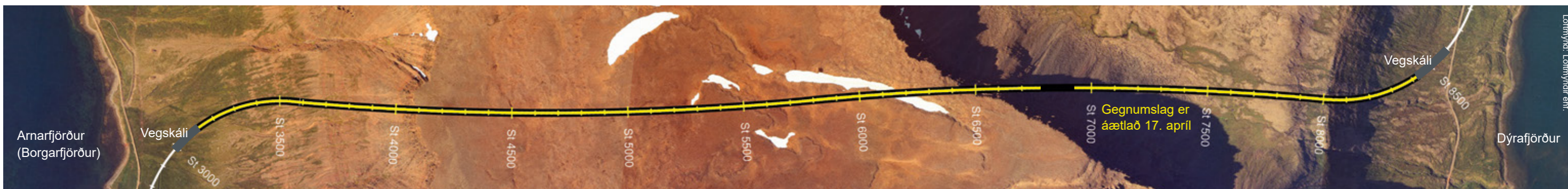
Gerðar verða tvær nýjar göngubrýr yfir Reykjanesbraut. Sú fyrri verður milli Hvamma og Áslands á mótis við Álftaás. Sú seinni kemur í stað núverandi undirganga við Þorlákstún. Brýrnar verða stálbogabrýr og spanna brautina í einu hafi.

Hljóðvarnir

Samhliða breikkun Reykjanesbrautar verður ráðist í umfangsmiklar aðgerðir til að minnka umferðarhávaða í nágrenni brautarinnar. Ný hljóðmön verður gerð milli Reykjanesbrautar og Ásbrautar á mótis við Erluás. Til að koma henni fyrir þarf að endurgera göngustíginn frá enda núverandi göngubrúar og upp á Goðatorg. Einnig verður hljóðmönin við



Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurveg (EES útboð)



Dýrafjardargöng, staða framkvæmda 31. mars 2019. Búið var að sprengja samtals 5.141,5 m sem er 97% af heildarlengd ganganna.

Heildarlengd ganga í bergi 5,3 km, vegskálar ekki meðtaldir.

► Ásbraut á mótis við Álftaás hækkuð þar sem nýja göngubrúin kemur.

Hljóðmanir við Hvamma verða endurgerðar. Þar verða notuð svokölluð jarðvegshólf næst brautinni til að ná fram betri hljóðvist. Við Suðurhvam eru einnig reistir glerveggir ofan á mörinni sem ná inn á Strandgötu. Auk þess verður settur hljóðveggur á norðurkant Strandgötubrúar og og milli rampanna í gatnamótunum. Þá er einnig settur hljóðveggur úr timbri meðfram Þufubarði þar sem nú er girðing.

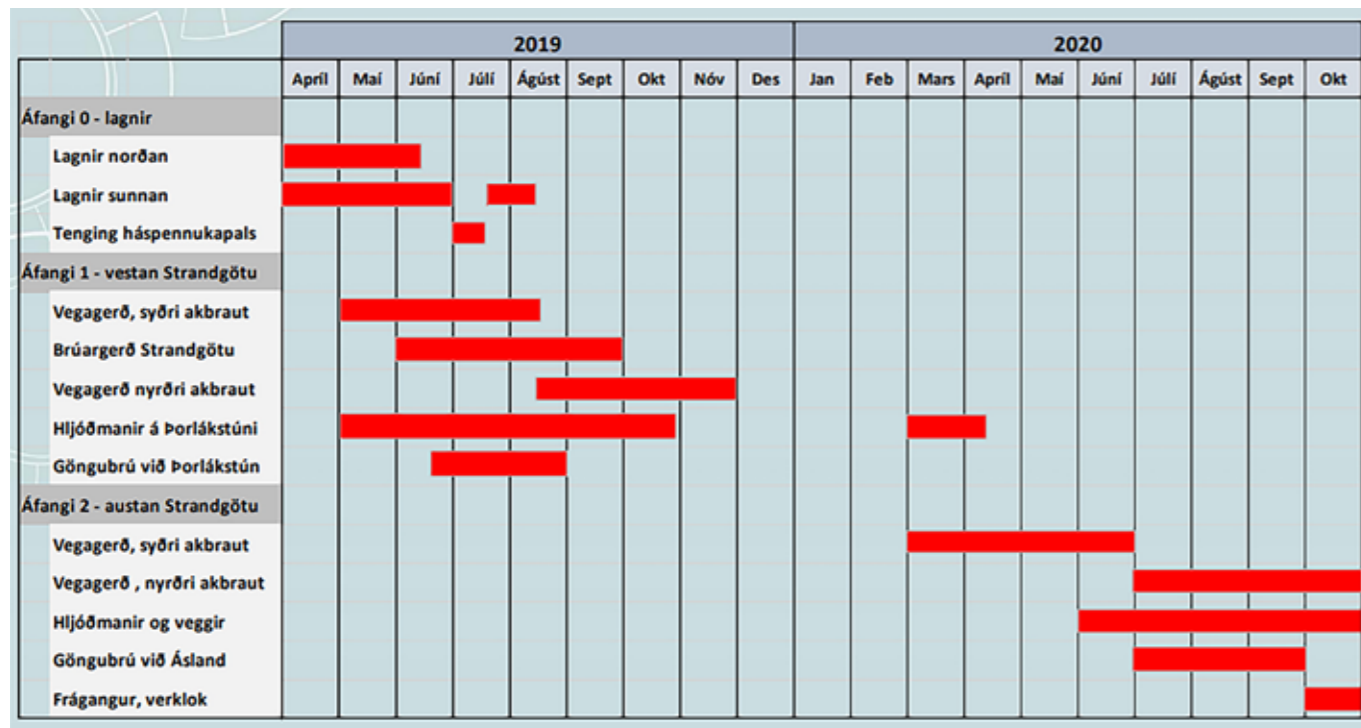
Á Þorlákstúni verða gerðar hljóðvarnir. Austast verða háar manir með jarðvegshólfum en á vestari hlutanum verður gerð hefðbundin jarðvegsmön. Í deiliskipulagi fyrir Þorlákstún er gert ráð fyrir hækkun á landi frá því sem nú er. Er ráðgert að nota umframefni sem leggst til í verkinu til þess að hækka land þar. Loks er gert ráð fyrir staðbundnum vörnum við tengistöð HS veitna á mótis við Suðurlholt.

Veitur

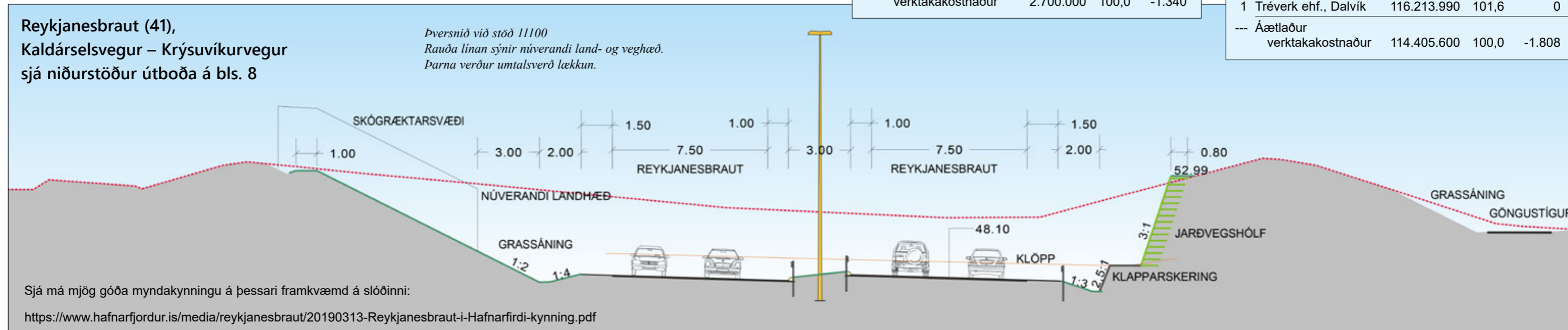
Samhliða vega- og brúargerð þarf að færa mikið af lögnum. Þar er um að ræða 132 kV háspennustreng Landsnets, háspennustrengi frá HS veitum, vatnslagnir, hitaveitulagnir og fjarskiptalagnir. Færsla lagna fyrir norðan og sunnan Reykjanesbraut er í sérstökum verkum sem einnig hafa verið boðin út. Reiknað er með að færsla lagna geti hafist fljótlega á nýju ári og verði að mestu lokið þegar vega- og brúargerð hefst. Veitufyrirtækin senda einnig kynningarbréf til þeirra sem mest verða fyrir áhrifum af þeirra framkvæmdum.

Framkvæmdatími

Eins og áður sagði verður hafist handa að útboði loknu eftir að gengið hefur verið til samninga við verktaka. Verkinu verður skipt í tvo aðaláfanga. Á þessu ári verður brautin tvöfölduð vestan Strandgötu og brúin yfir Strandgötu breikkuð. Á árinu 2020 verður brautin svo tvöfölduð milli Kaldárselsvegur og Strandgötu. Verklok eru áætluð í byrjun nóvember 2020 ■



Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur; framvæmdatími, áfangaskipting.



Niðurstöður útboða

Efnisvinnsla á Vestursvæði 2019, Fossamelar 19-042

Tilboð opnuð 26. mars 2019. Efnisvinnsla í námunni Fossamelar á Vestursvæði árið 2019, alls 20.000 m³.

Helstu magntölur eru:

Burðarlagsefni 0/22 mm	14.000 m³
Klæðingarefni 8/11 mm	2.000 m³
Klæðingarefni 11/16 mm	2.000 m³
Klæðingarefni 4/8 mm	1.600 m³
Úrharp 0/4 mm	1.000 m³
Berglosun	14.400 m³

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. júlí 2019.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3 Króksverk ehf., Sauðárkróki	95.279.000	104,7	2.700
2 Tak-Malbik ehf., Borgarnesi	92.965.700	102,2	387
1 Þróttur ehf., Akranesi	92.579.082	101,7	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	91.000.000	100,0	-1.579

Kantsláttur á Suðursvæði 2019-2020, Þjónustustöð Hafnarfirði 19-036

Tilboð opnuð 12. mars 2019. Grassláttur á Suðursvæði 2019-2020.

Helstu magntölur á ári eru:
Kantsláttur 250 km
Verki skal að fullu lokið 20. september 2020.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3 Garðlist ehf, Reykjavík	4.725.000	175,0	685
2 Jón Ingileifsson, Selfossi	4.225.000	156,5	185
1 Óðinn Freyr Þórarinnsson, Hveragerði	4.040.000	149,6	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	2.700.000	100,0	-1.340

Kantsláttur á Suðursvæði 2019-2020, Þjónustustöð Vík 19-038

Tilboð opnuð 12. mars 2019. Grassláttur á Suðursvæði 2019-2020.

Helstu magntölur á ári eru:
Kantsláttur 250 km
Verki skal að fullu lokið 20. september 2020.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
6 Garðlist ehf, Reykjavík	4.725.000	175,0	1.175
5 Óðinn Freyr Þórarinnsson, Hveragerði	4.722.500	174,9	1.173
4 Atli Mar Guðjónsson, Vík	4.675.000	173,1	1.125
3 A.G. Grim ehf., Selfossi	4.625.000	171,3	1.075
2 Jón Ingileifsson, Selfossi	4.225.000	156,5	675
1 Snilldarverk ehf., Hellu	3.550.000	131,5	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	2.700.000	100,0	-850

Dalvíkurhöfn - Austurgarður, Þekja og lagnir 19-043

Tilboð opnuð 2. apríl 2019. Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar óskaði eftir tilboðum í ofangreint verk.

Helstu verkþættir eru:
Steypa upp tvö rafbúnaðarhús, stöpla og brunna.
Leggja ídráttarrör fyrir rafmagn.
Leggja vatnslögn og frárennislögn
Jafna undir þekju
Steypa þekju um 3.100 m²
Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. september 2019.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2 Bryggjuverk ehf., og Köfunarþjónusta Sigurðar, Reykjanesbæ	123.994.580	108,4	7.781
1 Tréverk ehf., Dalvík	116.213.990	101,6	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	114.405.600	100,0	-1.808

Niðurstöður útboða

Vatnsnesvegur (711) um Tjarnará 19-018

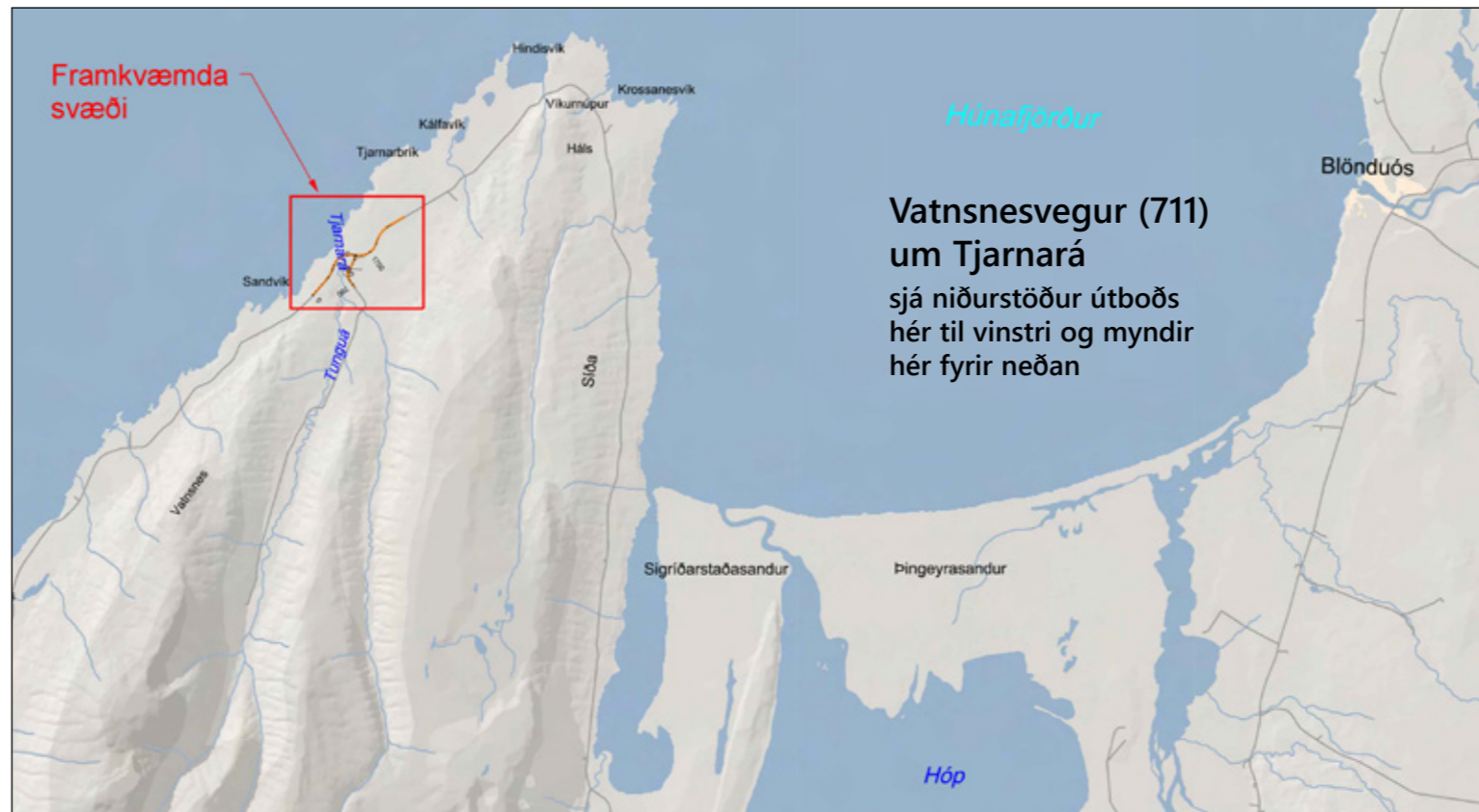
Tilboð opnuð 26. mars 2019 Bygging á 1,6 km löngum vegi við Tjarnará á Vatnsnesi.

Helstu magnþölur eru:

Efnisvinnsla	1.800 m ³
Skeringar	42.000 m ³
Fyllingar og fláafleygar	43.100 m ³
Styrktarlag	7.800 m ³
Burðarlag	1.500 m ³
Tvöföld klæðing	7.620 m ²
Frágangur fláa	33.000 m ²

Verkinu skal að fullu lokið 1. október 2019.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3 Víðimelsbræður, Skagafirði	97.376.975	110,4	15.674
--- Áætlaður verktakakostnaður	88.203.000	100,0	6.500
2 Borgarverk ehf., Borgarnesi	83.768.000	95,0	2.065
1 Norðurtak ehf., Sauðárkróki	81.703.100	92,6	0



Niðurstöður útboða

Stór ræsi á Suðurlandi 2019 19-041

Tilboð opnuð 12. mars 2019. Niðurstöðing á þrem ræsum á Skeiða- og Hrunamannavegi (30) og einum reiðgöngum á Biskupstungnabraut (35) við Reykholt.

Helstu magnþölur eru:

Fláafleygar efni úr skeringum	4.295 m ³
Ræsalögn 2,2 m	36 m
Ræsalögn 2,4 m	48 m
Lögn stálplöturæsis	24 m
Styrktarlag, óunnið efni	2.300 m ³
Burðarlag	125 m ³
Tvöföld klæðing	490 m ²
Mölbúður í reiðstíga	100 m ³

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. júlí 2019

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5 Suðurtak ehf., Selfossi	47.948.750	140,4	10.844
4 Borggarverk ehf., Borgarnesi	46.455.000	136,0	9.350
3 Ólafsvellir ehf., Skeiðum	39.950.000	117,0	2.845
2 Smávélar ehf., Selfosi	38.102.600	111,6	998
1 Þjóandi ehf., Hellu	37.105.000	108,7	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	34.150.000	100,0	-2.955



Grindavík, sjóvarnir 2019 19-014

Tilboð opnuð 12. mars 2019. Sjóvarnir Grindavík. Verkið felst í byggingu sjóvarna á tveimur stöðum vestan við Grindavík, heildarlengd um 400 m.

Helstu magnþölur:

Útlögn grjóts og sprengds kjarna 3.700 m³

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. nóvember 2019.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2 Ellert Skúlason ehf., Reykjanesbæ	19.559.000	127,3	3.731
1 E. Gíslason ehf., Flúðum	15.827.700	103,0	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	15.369.300	100,0	-458



Brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar frá Hvammstanga hefur í vetur unnið að smíði 60 m langs stokks fyrir Tjarnará á Vatnsnesvegi en útboð á gerð vegar yfir hann hefur nú verið opnað. Á þessum myndum má sjá hve brúagerð að vetri til getur verið erfið. Myrkur, snjókoma, frost, flód og leysingar með ísruðningum. Myndir: Sigurður Hallur Sigurðsson.

Mótin undir stokkinn eru gömul og þrautreynd. Þau hafa nokkrum sinnum áður verið notuð. Hér hafa þau fyllt af ishróngli en staðist áraunina.

Grassláttur á Suðursvæði 2019-2020 19-035

Tilboð opnuð 12. mars 2019. Grassláttur á Suðursvæði 2019-2020.

Helstu magnþölur á ári eru:

Grassláttur 1.862.472 m²

Verki skal að fullu lokið 5. september 2020.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1 Garðlist ehf., Reykjavík	22.412.415	107,3	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	20.887.192	100,0	-1.525

Niðurstöður útboða

Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur (EES útboð) 19-033

Tilboð opnuð 19. mars 2019. Tvöföldun Reykjanesbrautar í Hafnarfirði milli Kaldárselsvegur og Krýsuvíkurvegar, auk allra vega- og stígagerðar sem nauðsynleg er til að ljúka gerð vegaframkvæmdanna endanlega. Lengd útboðskaflans er um 3,2 km. Þá er innifalinn breikkun vegbrúar yfir Strandgötu og gerð tveggja göngubrúna yfir Reykjanesbraut við Ásland og Þorlákstún. Einnig er innifalinn gerð umtalsverðra hljóðvarna, bæði hefðbundinna hljóðmana, hljóðveggja og mana með jarðvegshólfum. Þá eru í verkinu breytingar á lagnakerfum veitufyrirtækja sem og nýlagnir og veglýsing. Loks er innifalinn frágangur á landi og landmótun auk annarra þátta sem nauðsynlegir eru til að ljúka verkinu. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Hafnarfjarðar og veitufyrirtækja.

Helstu magntölur eru:

Rif malbiks og gangstétta	24.000 m ²
Bergskeringar	26.000 m ³
Fyllingar í vegagerð	50.000 m ³
Jarðvegsfyllingar í hljóðvarnir	65.000 m ³
Fláafleygar	18.000 m ³
Lagnaskurðir	2.000 m
Ofanvatnsræsi	3.200 m
Brunnar	39 stk.
Styrktarlag	27.000 m ³
Burðarlag	12.000 m ³
Malbik	134.000 m ²
Gangstígar	2.200 m ²
Kantsteinar	6.900 m
Vegrið	7.500 m
Götulýsing, skurðgröftur og strengur	6.000 m
Ljósastaurar	120 stk.
Mótaflétir	1.380 m ²
Járnalögn, slakbending	80.300 kg
Eftirspennt járnalögn	10.400 kg
Steypa	820 m ³
Stálvirki	56 tonn
Timburgólf	280 m ²

Verkinu skal vera að fullu lokið 1. nóvember 2020.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4 Suðurverk hf. og Loftorka Reykjavík ehf., Kópavogi	2.339.010.000	114,1	474.775
3 Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík	2.335.329.064	113,9	471.094
2 Ístak hf., Mosfellsbæ	2.106.193.937	102,7	241.959
--- Áætlaður verktakakostnaður	2.050.000.000	100,0	185.765
1 Ellert Skúlason ehf., Borgarvirki ehf. og GT verktakar ehf., Reykjanesbæ	1.864.234.693	90,9	0

Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur - Eftirlit (EES-útboð) 19-034

Tilboð opnuð 2. apríl 2019. Vegagerðin óskaði eftir tilboðum í eftirlit fyrir tvöföldun Reykjanesbrautar í Hafnarfirði milli Kaldárselsvegur og Krýsuvíkurvegar. Auk þess eru innifalið í útboðinu eftirlit með gerð nýrrar vegbrúar yfir Strandgötu, gerð tveggja göngubrúna yfir Reykjanesbraut við Ásland og Þorlákstún ásamt gerð umfangsmikilla hljóðvarna við Reykjanesbraut eins og verkinu er lýst í útboðsgögnum verkfrákvæmdar. Heildarlengd kaflans er um 3,2 km. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Hafnarfjarðarbæjar og veitufyrirtækja.

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

Á fyrri opunarfundi 26. mars 2019 var lesið upp hverjir skiluðu inn tilboðum. Á síðari opunarfundi, 2. apríl 2019, var lesin upp stigagjöf bjóðenda í hæfnismati og verðtilboð hæfra bjóðenda opnuð. Allir bjóðendur uppfylltu kröfur í hæfnismati. Hæfnismat innan sviga.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
6 Verkís hf., Reykjavík (98)	59.240.860	109,7	24.477
5 Verkfræðistofan Hnit hf., Reykjavík (84)	58.112.850	107,6	23.349
4 Strendingur ehf., Hafnarfirði (82)	54.202.320	100,4	19.439
3 Áætlaður verktakakostnaður	54.000.000	100,0	19.237
2 VSÓ Ráðgjöf ehf., Reykjavík (92)	42.975.672	79,6	8.212
1 Mannvit hf., Reykjavík (84)	34.763.400	64,4	0

Kantsláttur á Suðursvæði 2019-2020, Þjónustustöð Selfossi 19-037

Tilboð opnuð 12. mars 2019. Grassláttur á Suðursvæði 2019-2020.

Helstu magntölur á ári eru:

Kantsláttur 750 km
Verki skal að fullu lokið 20. september 2020.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
6 Garðlist ehf, Reykjavík	13.675.000	177,6	6.575
5 A.G. Grim ehf. Selfossi	12.876.000	167,2	5.776
4 Jón Ingileifsson, Selfossi	11.327.250	147,1	4.227
3 Óðinn Freyr Þórarinnsson, Hveragerði	11.327.250	147,1	4.227
2 Snilldarverk ehf., Hellu	9.525.000	123,7	2.425
--- Áætlaður verktakakostnaður	7.700.000	100,0	600
1 Ólafsvellir ehf., Skeiðum	7.100.000	92,2	0



Öryggismál Hvalfjarðarganga

Óbreytt öryggi í göngunum, þau þrífir oft, sama lýsing og áður

Áður birt á www.vegagerdin.is 05.03.2019, hér aðeins stýtt.

Öryggismál í Hvalfjarðargöngum, eftir að gjaldtöku í göngum var hætt, hafa verið í góðu standi þrátt fyrir að vakt við annan gangamunnann hafi verið aflögð. Öryggið má þó alltaf bæta og er unnið að því af hálfu Vegagerðarinnar. Það verður gert jafnt og þétt eftir því sem tækni batnar og eftir því sem aukin umferð gerir auknar kröfur. Göngin hafa verið þrífir mun oft eftir að Vegagerðin tók við rekstrinum. Lýsing og notkun blásara hefur ekkert breyst. Vegagerðin mun fylgjast vel með mengun og mistri í göngunum, betur og meira en gert hefur verið hingað til.

Þann 12. febrúar varð árekstur í Hvalfjarðargöngum. Töluverð umræða hefur verið um slysið og ástæður þess og jafnframt ástand almennt í göngunum, þar með talið eftirlit Vegagerðarinnar. Í ljósi umræðunnar er rétt að fara yfir nokkur atriði þessara öryggis- og eftirlitsmála í Hvalfjarðargöngum og í fleiri göngum á landinu.

Varðandi slysið þá stansaði bíll á akbraut og varð aftanákeysra í framhaldi af því. Því miður skynjaði myndavéla-vöktunarkerfið ekki kyrrstæðan bíl á þessum stað og gaf þess vegna ekki viðvörðun. Starfsmenn Vegagerðarinnar voru þá búnir að átta sig á því að á þremur stuttum köflum í göngunum þyrfti að vera styttra á milli myndavéla til að minnka líkur á að svona nokkuð komi fyrir. Strax var ákveðið að þetta myndavélarar á þessum köflum og koma í veg fyrir blinda kafla með því. Myndavélar eru í pöntun.

Verklagið er annars þannig að þegar vaktmaður sér bíl stoppa á vegi í göngunum er a.m.k. þeirri akrein sem hann er á strax lokað og kallaður út kranabíll frá Akranesi til að draga bílinn út úr göngunum. Þetta gengur almennt ágætlega þó að bíða þurfi nokkra stund eftir kranabílnum. Það er hins vegar ekki brugðist við því á sama hátt ef bíll stansar í útskoti. Útskotin eru til þess að bílar geti stansað þar og skiptir ekki öllu máli af hverju það er.

Í slysinu 12. febrúar tilkynnti bílstjórinn slysið til Neyðarlínu eins og eðlilegt er. Um göngin er í gildi sérstök viðbragðsáætlun

frá árinu 2013 sem unnið var undir stjórn Almannavarna-deildar Ríkislögreglustjóra. Neyðarlína kallaði út lögreglu en vissi líklega ekki um það að eldsneyti hafði lekið á akbraut og kallaði því ekki út slökkvilið Akraness strax, enda átti ekki að gera það samkvæmt viðbragðsáætluninni. Samkvæmt henni er slökkvilið ekki kallað út ef það er ekki eldsneytisleki eða eldur. Það var síðan gert þegar frekari upplýsingar bárust. Þetta varðar reyndar Vegagerðina lítið eða ekki, en hún á þó að koma að gerð viðbragðsáætlana. Vegagerðin mun í framhaldinu leggja til að skoðað verði að alltaf ef árekstur verður í jarðgöngum (einhverjum jarðgöngum) sé kallaður út bíll frá slökkviliði vegna sérstakrar hættu af mögulegum eldsneytisleka í jarðgöngum. Gagnrýnt hefur verið að ekki sé lengur vaktmaður í gamla gjaldskýlinu. Um það er fjallað betur hér á eftir, en það er ljóst að það hefði engu breytt í þessu tilviki.

Síðastliðið haust hófst endurskoðun viðbragðsáætlunar ▶



Í vaktstöð Vegagerðarinnar í Reykjavík er fylgst með myndavélum í Hvalfjarðargöngum. Tölvuhugbúnaður lætur vita ef bíll stansar á akbrautinni og þá er hægt að sjá myndir frá þeim stað.



Hvalfjarðargöng þrífín.

► Hvalfjarðarganga vegna yfirtöku Vegagerðarinnar undir verkstjórn Ríkislögreglustjóra. Í sjálfu sé þarf ekki að breyta grunni viðbragðsáætlunarinnar en það þarf að breyta skráðum aðilum að áætluninni, sumir að fara út og aðrir koma inn í staðinn. Gjaldskýlið hafði vöktunarhlutverk sem hefur verið fært yfir til vaktstöðvar Vegagerðarinnar í Reykjavík, það er aðalbreytingin. Vaktstöðin hefur sömu tæki til vöktunar og gjaldskýlið hafði og getur verið í beinu sambandi við vettvang í gegnum TETRA fjarskiptakerfi.

Um fyrirkomulag vöktunar og eftirlits í göngunum tekur Vegagerðin mið af aðferðarfræði norsku Vegagerðarinnar. Vöktun vegakerfisins og þar með jarðganga í Noregi fer fram í nokkrum vaktstöðvum, aðallega fjórum. Norðmenn kalla þessar stöðvar *vegtrafikkssentral* (VTS). Varðandi jarðgöng þá fylgjast stöðvarnar með myndavélaatvikakerfi sé það fyrir hendi, sjá trekk í göngum, mengun og geta stjórnað lofttræstingu og lokunarslám og geta talað inn á útvarp í göngunum. Þar taka vaktmenn líka á mótí símtölum um neyðarsíma.

Vaktstöð Vegagerðarinnar hefur nákvæmlega sömu möguleika í Hvalfjarðargöngum, nema að ekki er tekið á mótí símtölum úr neyðarsíma, það gerir 112, Neyðarlínan. Það hefur ekki þótt vera ástæða til þess að hafa vakt við Hvalfjarðargöng þótt auðvitað væri það stundum þægilegt og gæti komið að gagni í stöku tilfellum. En vilji menn í alvöru auka öryggi í jarðgöngum er næsta víst að betur færi á því að nota þá miklu fjármuni sem færu í að manna sólarhringsvakt við annan munnann til einhvers annars, til dæmis með uppsetningu meðalhraðaeftirlits, með því að auka enn frekar á lýsingu o.s.frv. Hvalfjarðargöng eru grafin og útbúin samkvæmt norskum jarðgangastaðli og því eðlilegt að bera þau saman við norsk göng.

Því má bæta við að átta önnur íslensk göng eru tengd vaktstöð og vöktuð þaðan þó að ekki sé myndavélaakerfi fyrir hendi. Ástand sem er vaktað er trekkur og mengun og hægt er að stýra lofttræstingu og lokunarslám. Auk þess er búnaður ganganna vaktaður til að hjálpa til við að hafa hann í lagi og er það ekki síður mikilvægt. Í slysatilfellum er vaktstöðin til aðstoðar fyrir viðbragðsaðila, upplýsir um ástand og stjórnar lofttræstingu eftir fyrirmælum slökkviliðs. Vaktstöð hefur verið starfrækt hjá Vegagerðinni í mörg ár á veturna fyrir vetrarþjónustu. Nú hefur verið ákveðið að vaktstöð sé mönnuð allt árið, allan sólarhringinn, ekki síst vegna jarðganga í landinu.

Þann 20. febrúar birtist grein í *Skessuhorni* af tilefni slyssins í Hvalfjarðargöngum og er þar rætt um öryggismál í göngunum almennt og er það jákvætt. Vegagerðin er að vísu ekki alveg sammála öllu sem kom fram, en greininni lýkur með þessum orðum: „Þá hefur mengun í göngunum aukist, lýsing versnað og endurskinsmerki gera ekki sitt gagn. Allir draga þessir þættir úr öryggi vegfarenda“. Farið er yfir þessi þrjú atriði hér á eftir.

Til að greina mengunina er gagnlegt að skipta henni í tvennt. Annars vegar er mengun frá bílvélum. Í göngunum er mælt magn af CO, kolmónoxíði sem kemur einkum frá bensínvélum og NO², eða nituroxíð sem kemur einkum frá díselvélum. Báðar lofttegundirnar eru eittraðar. Mengunarmælar stjórna lofttræstingu en varla hefur mengun frá bílvélum aukist við það að Vegagerðin hefur tekið við rekstri ganganna. Hins vegar er mengun af völdum ryks og það er aðalvandamálið. Það er raunar mælt líka og mjög mikið ryk í lofti setur fleiri blásara í gang. Rykið er að hluta til slit úr malbiki ganganna en berst að hluta til inn í göngin með skítugum bílum, til dæmis malarflutningabílum og annarri umferð, hlutföllin

liggja ekki fyrir. Til að minnka rykið verður að þrifa göngin. Í haust og vetur hafa göngin verið þrífín sem hér segir, en Vegagerðin tók við göngum 1. október:

- 18.09.2018 - Spölur þvær göngin í síðasta skipti, gólf og neðri hluti veggja. Göng lokuð og ekið um Hvalfjörð.
- 19.12.2018 - Þvottur á gólfi og neðri hluta veggja. Göng opin - fylgdarakstur.
- 22.02.2019 - Þvottur á gólfi og neðri hluta veggja. Göng opin - fylgdarakstur

Tveir seinni þvottarnir eru umfram það sem venja hefur verið undanfarin ár. Það liggja ekki fyrir neinar mælingar um það hvort mengun hefur minnkað eða aukist, en það er a.m.k. ólíklegt að hún hafi aukist merkjanlega og ekki heldur ljóst af hverju það ætti að vera. Það er ljóst að rykmengunin er óþægileg og leiðinleg og hættuleg sé hún mjög mikil. Vegagerðin mun reyna að minnka hana eftir föngum.

Það er ótrúlegt að því sé haldið fram að lýsing hafi minnkað, halda menn virkilega að Vegagerðin hafi slökkt á einhverjum ljósum eða sett í þau minni perur? Þetta er fjarstæða, lýsingin er nákvæmlega eins og hún hefur verið.

Svo eru það endurskinsmerkin, gagnrýni á að þau geri ekki sitt gagn. Þau verður að þvo og svo vill til að Vegagerðin þvoði alltaf stikur fyrir Spöl með til þess gerðum tækjabúnaði. Aðferðafræðin er því nákvæmlega eins og hún var. Stikur hafa verið þrífínar fjórum sinnum frá því í haust sem er mun tíðari þríf en áður var.

- 19.10.2019 - Merkja og stikuþvottur. Göng opin.
- 09.11.2019 - Merkja og stikuþvottur. Göng opin.
- 31.01.2019 - Merkja og stikuþvottur. Göng opin.
- 22.02.2019 - Merkja og stikuþvottur. Tjara hreinsuð af merkjum og stikum.

Það er mjög háð veðráttu hversu fljótt stikur og önnur merki skitna út, það gerist fyrir í rigningatíð og af henni hefur verið nóg í vetur. Reynt verður að þvo stikur oft. Mest þörf er á að þvo stikur í endum ganganna og sjálfsagt og eðlilegt að þvo þær oft en aðrar stikur.

Skjámynd í vaktstöð Vegagerðarinnar í Reykjavík. Fylgst er með mældum gildum mengunar.



Hvað er helst hægt að gera til að auka öryggi í göngunum?

Það er eins með veggöng og aðra vegi að til að minnka slyshættu er langmikilvægast að umferðarhraði sé ekki mikill og að hann sé sem jafnastur. Talið er að meðalhraðamyndavélar sé sá búnaður sem bestur sé til að halda hraðanum stöðugum. Unnið er að því að setja upp meðalhraðamyndavélar í Norðfjarðargöngum og á kafla Grindavíkurvegjar. Myndavélararnar eru enn ekki orðnar virkar og þetta verkefni gengur mjög hægt af ýmsum ástæðum en það mjakast. Þegar fengin verður einhver reynsla af rekstri myndavélanna á þessum köflum og að hún verði eftir vonum mun Vegagerðin panta myndavélar til uppsetningar í Hvalfjarðargöngum en það verður ekki fyrr en á næsta vetri héðan af. Kostnaður er ekki undir 50 m.kr.

Nú er mikilvægast að fara yfir allan búnað, sjá til þess að hann sé í lagi og ef til vill endurbæta í einhverjum atriðum. Hér eru talin upp nokkur smærri atriði þar sem unnið er að undirbúningi fyrir lagfæringar í Hvalfjarðargöngum.

1. Myndavélum í atvikakerfinu verður fjölgað, og um leið verður farið yfir allt myndavélaakerfið.
2. Bætt verður við mengunarnema til að nema CO og NO² til að gera stjórnun lofttræstingar öruggari. Jafnframt verður bætt við trekknema til að mæla loftþraða í göngunum. Það er einn slíkur mælir núna en öruggara er að hafa tvo. Ef bruni verður í göngunum er mjög mikilvægt að vita sem mest um loftþraðann eða trekkinn.
3. Nærri gangamunna við lokunarslá eru rauð blikkljós til að stöðva umferð. Þau verða gerð meira áberandi og sett beggja vegna vegar, svipað og gert hefur verið við Vaðlaheidargöng.
4. Það er ekki bara hátæknibúnaður sem skiptir máli. Vegrið við gangaenda stenst ekki núverandi kröfur og verður það lagfært fljótlega þegar sól er komin aðeins hærra á loft, efni til þess er komið.

Allt eru þetta smáatriði en margt smátt getur sameiginlega skipt miklu máli. Hugmyndir eru uppi um fleiri smærri atriði sem mætti laga, sem ekki er vitað hvort mönnum líst á að séu raunhæf eftir frekari skoðun. ■

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni 6 rannsóknar-skýrslna. Finna má allar skýrslur á www.vegagerdin.is undir *Upplýsingar / Rannsóknaskýrslur*.

Samanburður á viðloðun íslensks basalts og sænsks graníts með sænskri bikþeytu.

Björk Úlfarsdóttir, Hlaðbær-Colas, 2018

Þessi skýrsla er prófritgerð við tækniháskólann í Stokkhólmi (KTH) og er rituð á ensku. Í ritgerðinni er meðal annars fjallað almennt um framleiðsluferla fyrir bik og bikþeytur og mismunandi eiginleika. Þá er fjalla sérstaklega um mismunandi gerðir klæðinga og notkun bikþeytu við gerð þeirra.

Í íslensku samantekt skýrsluhöfundar segir meðal annars eftirfarandi:

„Það er krefjandi að nýta bikþeytur til klæðinga á vegum á Íslandi. Meðal annars því sumrin eru svöl og tímabilið stutt til vinnu en einnig sem dæmi vegna:

- Fjöldi rigningardaga
- Langra sólardaga → hátt veghitastig
- Breytinga milli frosts og þíðu
- Nagladekkja
- Snjóruðningstækja
- Saltnotkunar

Vegna allra þessara umhverfisþátta er mikilvægt að viðloðun sé góð á milli bikþeyttunnar og steinefnanna sem eru notuð. Vegna svipaðra veðráttu í Norður-Svíþjóð og á Íslandi var ákveðið að nota í tilraunina algenga bikþeytu sem er notuð um alla Svíþjóð. Bikþeytan var af tegundinni C69 B2 og var framleidd af Nynas. Hún hefur verið notuð í mörg ár og hefur sýnt fram á góða eiginleika með sænsku graníti. Hér var notast við granít frá Skanska Södertälje að stærð 8-11 og íslenskt basalt frá Hólabrú að stærð 5-11 til samanburðar.“



Steinefni sem notað var við rannsóknina, sænskt granít til vinstri og íslenskt basalt til hægri.

Prófunaraðferðin sem notuð er í tilrauninni, er svokallað „Vialit shock plate method“ samkvæmt staðli ÍST EN 12272-3. Aðferðinni er lýst í skýrslunni. Í samantekt skýrsluhöfundar segir um niðurstöðurnar:

„Meginmarkmið tilraunarinnar var að sjá samanburð á milli basaltsins og sænska granítsins. [Niðurstöður prófsins sýna að það] falla að meðaltali um 0.7 granítsteinar samanborið við 7.7 með basalti [af stálplötunni í prófinu, prófið var endurtekið þrisvar sinnum fyrir hvort steinefni]. Þetta gefur til kynna að viðloðunin milli granítsins og bikþeyttunnar er betri en milli basaltsins og bikþeyttunnar.

Viðloðunin á basaltinu er ekki slæm í sjálfu sér (í þessu prófi) en er ekki eins góð og hjá granítinu.

Vísendingar eru því um að aðlaga þurfi bikþeytur sérstaklega að basalti á Íslandi. Frekari rannsóknir ætti að gera með mismunandi bikþeytum til að finna bestu bikþeytu sem virkar með basalti.“

Ferðavenjur sumarið 2018.

Bjarni Reynarsson, Landráð sf., október 2018

Skýrslan fjallar um ferðavenjukönnunum sem gerð var sumarið 2018. Markmið könnunarinnar er að fá mynd af ferðvenjum innanlands og hvernig þær hafa breyst frá fyrri könnunum sem gerðar eru á sama hátt.

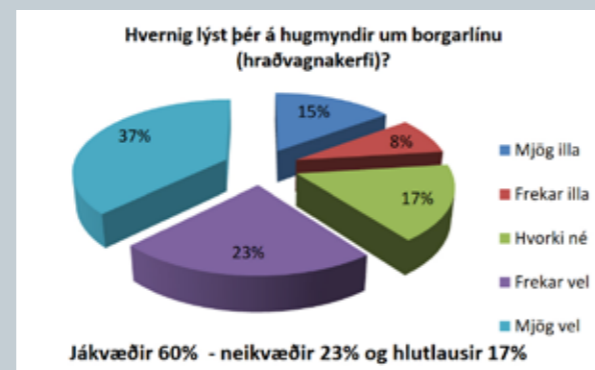
Könnunin var gerð 7.-24. september 2018 og er netkönnun meðal álitsgjafa MMR. Úrvalið er valið með tilviljunaraðferð. Spurningar eru að mestu þær sömu og í fyrri könnunum. Könnunarstaðir eru þeir sömu og í fyrri könnunum, þ.e. höfuðborgarsvæðið, jaðarbyggð höfuðborgarsvæðisins: Árborg, Reykjanesbær og Akranes og þrjár landsbyggðarkjarnar: Ísafjörður, Akureyri og Egilsstaðir. Könnuninni er skipt í þrjú meginflokk, ferðir út fyrir búsetusvæði, notkun innanlandsflugs og ferðavenjur innan höfuðborgarsvæðisins.

Fram kemur að ferðum út fyrir höfuðborgarsvæðis hefur fækkað miðað við fyrri kannanir. Hins vegar hefur lítil breyting orðið á ferðamata og flestir fara á eigin bíl. Fleiri segja nú að ferðir erlendrar ferðamanna hafi áhrif á ferðaáætlanir sumarið 2018, miðað við sumarið 2014. Einkum eru það heimsóknir á vinsæla ferðamannastaði sem fólk hefur hætt við.

Varðandi mikilvægar framkvæmdir við samgöngukerfið kemur fram að hlutfallslega fleiri (14%) en áður (11% 2014) telja að bæta þurfi stofnbrautarkerfið á höfuðborgarsvæðinu. Þegar svör um framkvæmdir eru skoðaðar eftir byggðasvæðum, kemur í ljós að þeir sem búa á landsbyggðinni vilja bæta við Hringveginn og bæta við jarðgöngum á sínum svæðum. Þeir sem búa í jaðarbyggð höfuðborgarsvæðis vilja bæta aðalvegi þangað og þeir sem búa á höfuðborgarsvæðinu vilja bæta stofnbrautarkerfið þar og að auki styrkja almennings-samgöngur.

Notkun innanlandsflugs stendur í stað, en flug til útlanda hefur aukist. Meirihluti svarenda vilja flugstarfsemi áfram í Vatnsmýrinni, en hins vegar vill meirihluti svarenda á höfuðborgarsvæðinu að flugið fari burt úr Vatnsmýrinni.

Meðaltími ferða milli heimilis og vinnu á höfuðborgarsvæðinu hefur aukist lítillega frá 2014, er nú um 14 mínútur, en var tæpar 13 mínútur 2014, var hins vegar 9 og hálf mínúta 2007. Helmingur svarenda er minna en 10 mínútur að fara frá heimili til vinnu. Hlutfall þeirra sem ferðast yfirleitt með einkabíl á höfuðborgarsvæðinu er að aukast frá árinu 2012 (úr



75 í 79%), en er þó mun lægra en var sumarið 2007 (87%). Samkvæmt könnuninni fara færri á reiðhjólum nú (5,5%) en 2014 (8,2%). Svipað hlutfall fer hins vegar gangandi og með strætó í samanburði þessara kannana (0,2% lækun í báðum tilvikum).

Spurt er um borgarlínu (hraðvagnakerfi) og kemur fram að vaxandi áhugi er fyrir því, sérstaklega í eldri hverfum Reykjavíkur.



Ekki keyra á hreindýr!

Kristín Ágústsdóttir, Skarphéðin G. Þórisson og Rán Þórarinsdóttir, Náttúrustofa Austurlands, nóvember 2018

Samantekt höfunda: Árekstrar við hreindýr verða einkum á veturna þegar aðstæður til aksturs eru slæmar, hálka, myrkur og lélegt skyggni á sama tíma og hreindýr leita í auknum mæli niður á láglendi í nágrenni við vegi. Samkvæmt upplýsingum úr gagnagrunni Náttúrustofu Austurlands hefur verið keyrt á 295 dýr á tímabilinu 1999 til apríl 2018. Æskilegt er að draga eins og hægt er úr árekstrum við hreindýr, mönnum og dýrum til heilla.

Fjöldi dýra sem ekið er á er sveiflukenndur milli ára og munar þar mestu um hvort ekið er á einstök dýr eða hópa dýra. Breytilegt árferði og dreifing dýra hefur líka áhrif. Flestar ákeyrslur (62%) verða frá október til janúar og fáar (3%) yfir sumarið, frá júní til september. Árekstrar eru langtíðastir (30%) á vegkaflnum frá Höfn að Djúpavogi allan ársins hring. Ekki virðist sem fjölgun í stofninum leiði til tíðari árekstra, né heldur virðist aukin umferð hafa áhrif á fjölda árekstra. Undanfarið ár hefur ákeyrslum fækkað á sama tíma og dýrum hefur fjölgað og umferð hefur aukist um Austurland.

Til að draga úr hættum af árekstrum við hreindýr er mikilvægt að skilja hvar og hvenær þeir verða helst og merkja vel þá staði. Miðað við upplýsingar úr landupplýsingagrunni Vegagerðinar um staðsetningar varúðarskiltla vegna hreindýra mætti bæta merkingar, einkum á veginum milli Hafnar og Djúpavogs, þar sem árekstrar eru tíðastir á öllum árstímum. Æskilegt er að allar upplýsingar um ástand vega komi fram á sama stað. Þannig væri fengur í því að upplýsingar um hreindýr nálægt vegum verði hluti af daglegri ástandslýsingu á upplýsingakorti Vegagerðarinnar um færð og ástand á vegum landsins. GPS merkt dýr á áhættusvæðum væru einnig mikill fengur þar sem þau gefa tíðar og mikilvægar upplýsingar um staðsetningu hópa, t.d. þegar skyggni er lélegt.

Endurunnin steypa í burðarlög vega.

Þorbjörg Sævarsdóttir, Guðni Jónsson og Sigurður Thorlacius, Efla; Hafðís Eygló Jónsdóttir, Vegagerðin, nóvember 2018

Í þessu verkefni var m.a. farið yfir heimildir um reynslu og reglur varðandi endurunnin efni víða í heiminum. Fjallað

er um þessa heimildakönnun í þessari skýrslu, en einnig í áfangaskýrslu dagsettri í mars 2017. Ýmislegt kemur fram og meðal annars að brotin steypa hefur verið skilgreind sem efni til vegagerðar af Vegagerðum hinna Norðurlandanna, en ekki á Íslandi.

Í skýrslunni segir að ljóst sé að á næstu árum verður endurvinnsla og endurnýting stöðugt mikilvægari, bæði til að forðast aukna efnisvinnslu sem og til að minnka urðun og landfyllingar. Hér er augum beint að afgangssteypu sem fellur til á steypustöð, en einnig efni úr steypueiningum sem höfðu skemmst í framleiðslu. Þetta efni er í dag urðað eða sett í landfyllingar.

Steypan sem skoðuð var, var brotin niður og gerðar ýmsar efnisprófanir og niðurstöður bornar saman við kröfur Vegagerðarinnar til óbundins burðarlags. Bæði efnin standast að mestu leyti kröfur Vegagerðarinnar, fyrir utan mikils finefnainnihalds í afgangssteypunni, en bent er á að líklega sé hluti þessa umfram finefnis óhvarfað sement sem bindur efnið þegar það er komið í veginn og gefur þannig aukinn styrk. Í skýrslunni er sett fram sú ályktun að niðurstöður bendi til þess að endurunna steypu eins og prófuð var hér, sé hægt að nota í óbundin burðarlög vega.

Í skýrslunni er einnig sagt frá samanburði á kolefnisspori fyrir tvær sviðmyndir, annars vegar þar sem endurunnin steypa er notuð í burðarlög vega og hins vegar þar sem náttúrulegt steinefni er notað. Gerð er grein fyrir að ýmsar einfaldanir eru gerðar á samanburðinum, en niðurstöður benda til að kolefnisspor sviðsmynda þar sem náttúrulegt steinefni er notað í burðarlög, er nokkuð hærra en ef umframsteypa er notuð. Af því er dregin sú ályktun að samanborið við núverandi ástand sé það umhverfislega hagkvæmara að endurvinna steypu í burðarlög vega.



Þjóðhagsleg hagkvæmni flutninga á ferskum fiski

Böðvar Páll Ásgeirsson, Efla, nóvember 2018

Flutningar á ferskum fiski á vegum landsins hafa aukist umtalsvert síðustu ár. Er þar mest um að ræða eldisfisk, aðallega lax. Í þessu verkefni var þjóðhagsleg hagkvæmni flutninga á ferskum fiski metin. Það er gert með því að bera saman ábata flutninganna miðað við núverandi ástand vegakerfisins og miðað við takmarkanalaut vegakerfi, þ.e. að hægt sé að keyra á hámarkshraða á vegum landsins allan ársins hring án nokkurra takmarkana. Einblínt var á flutning á eldisfiski, en niðurstöður svo heimfærðar á allan flutning á ferskum fiski.

Í skýrslunni er nokkuð ítarlega fjallað um stöðu í fisk-

► eldismálum, bæði núverandi og einnig framtíðarhorfur og áætlanir einstakra eldisfyrirtækja, enda er það meðal annars grundvöllur reikninganna.

Þá er gerð grein fyrir lokunum og þungatamörkunum á helstu leiðum sem farnar eru í núverandi flutningum á freskum fiski, en hvortvegja hefur mikil áhrif á verðmæti afurðarinnar. Þessar takmarkanir geta orðið til þess að varan komist ekki til skila á réttum tíma og er þá oftast brugðið á það ráð að frysta fiskinn, sem yfirleitt veldur talsverðu tekjutapi.

Gerð er grein fyrir aðferðinni sem beitt er við matið og helstu hugtök skýrð. Meðal annars kemur fram að mikil óvissa fylgi matinu og hafa verði það í huga þegar niðurstöður eru túlkaðar. Niðurstaða greiningarinnar er annars sú, að miðað við 5% ávöxtunarkröfu, 30 ára arðsemistíma og líklegustu spá meðal annars um framleiðslu og verðhækkanir, er að þjóðhagslegur ábati af bættu vegakerfi næstu 30 árin sé 73,3 milljarðar króna. Það er þannig hægt að rökstyðja að ef kostnaður við að gera vegakerfið takmarkanalaust og viðhalda því næstu 30 árin er lægri en þessi upphæð væri þjóðhagslega hagkvæmt að gera það. Í skýrslunni er hins vegar ekki farið í verkfræðilega greiningu á kostnaði við að bæta vegakerfið og breyta rekstri þess í þessa veru.

Reglubundið mat á stöðu og þróun bílaumferðar og almenningssamgangna – framhaldsrannsókn

Mannvit, desember 2018

Í fyrri hluta þessa verkefnis (skýrsla frá apríl 2016), var dregin ályktun um að nota mætti fyrirbyggjandi samgöngutengd gögn sem safnað er af Reykjavíkurborg, Vegagerðinni og Strætó bs, til þess að fá nákvæmara mat en áður hvernig vélknúin umferð skiptist milli einkabíla og almenningssamgangna.

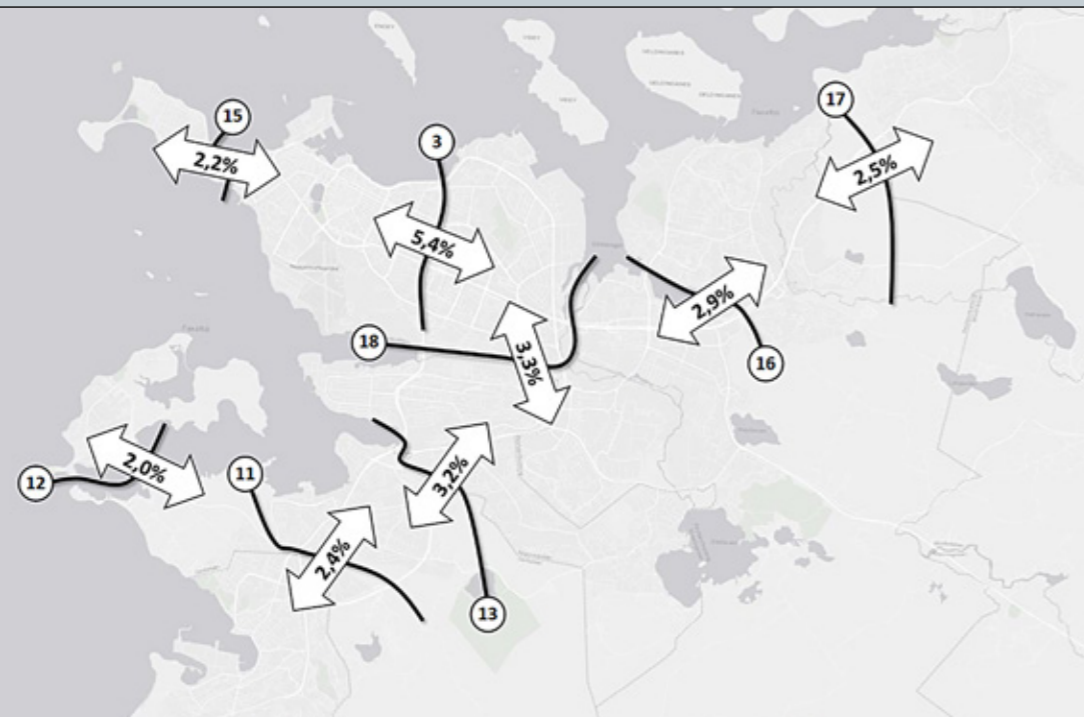
Í fyrri verkefninu voru skoðuð tvö snið en í þessu framhaldsverkefni var bætt við sex sniðum, sem skipta höfuðborgarsvæðinu upp á skýran hátt. Gerðar voru sérstakar

handvirkar umferðartalningar vegna þessa, í viðbót við sambærilegar árlegar talningu Reykjavíkurborgar. Auk þess er stuðst við gögn úr 10 umferðarteljrum Vegagerðarinnar innan höfuðborgarsvæðisins. Frá árinu 2017 hefur Strætó notað sjálfvirkt talningakerfi fyrir inn og útstig, en áður þurfti að gera slíkar talningar handvirkt.

Í skýrslunni eru settar fram niðurstöður fyrir hvert og eitt snið, auk samanburður á þeim tveimur sniðum sem metin voru í fyrri verkefninu. Almenn kemur fram að hlutdeild almenningssamgangna eykst eftir því sem sniðin liggja nær eldri hverfum Reykjavíkur, árið 2018 er hún 5,4% í sniði sem liggur meðfram Kringlumýrarbraut og mælir austur-vestur umferð um miðja borgina. Í fyrri verkefni var hlutfallið um og yfir 6,0% í sama sniði. Skýrsluhöfundar telja að þetta bendi til að almenningssamgöngur hafi hlutfallslega meiri áhrif til minnkunar tafa í umferðinni í eldri hverfum, en birtist m.a. í ferðavenjukönnunum. Í öðrum sniðum er hlutfallið frá 2,0 til 3,3% árið 2018 og fyrir snið sem mælir umferð milli eldri hluta Reykjavíkur og Seltjarnarness annars vegar og byggða sunnan Fossvogsdals og austan Elliðaár hefur hlutfallið lækkað miðað við fyrri ár, er 3,3% er var um 4,5%. Niðurstöður talninga sýna einnig að hlutdeild almenningssamgangna á annatímum er töluvert meiri en á öðrum tímum, er 12,1% á morgnana og 9% síðdegis.

Í skýrslunni er sett fram sú skoðun að gera þurfi greiningar sem þessa til hliðar við ferðavenjukannanir til þess að fá skýra mynd af stöðu og þróun umferðar á höfuðborgarsvæðinu. Einnig væri áhugavert að kanna hvort hægt væri að bæta við greininguna tölum um hlutfall annarra samgöngumáta en vélknúinna, þ.e. göngu og hjólríða.

Bent er á að jafn umfangsmikil greining og hér um ræðir kallar á umfangsmiklar og mannaflafrekar umferðatalningar í viðbót við fastar umferðartalningar. En engu að síður ætti að gera slíkar kannanir helst árlega eða að minnsta kosti annað hvert ár. ■



Hlutfall fjölda farþega með almenningssamgöngum af heildarfjölda farþega með vélknúnum ferðamátum í október 2018.



Þá . . .



. . . og nú

Barðastrandarvegur (62) við Litluhlíð. Eldri myndin er úr safni Jóns J. Víðis, tekin 1953. Yngri myndin var tekin síðdegis 26. september 2016.

Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. Það eru auglýsingar útboða á Útboðsvefur.is sem gefa endanlegar upplýsingar.

Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdadeildar.

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
19-047 Efnisvinnsla á Suðursvæði 2019	2019
19-046 Sauðárkróksbraut (75) um Austurós Héraðsvatna - Sandblástur og málu stálbita	2019
19-003 Hringvegur (1) um Ölfusá - sandblástur og málu grindar	2019
19-005 Grafningsvegur efri (360), Úlfjótuvatn – Hagavík	2019
19-006 Skeiða- og Hrunamannavegur (30), Einholtvegur – Biskupstungnabraut	2019
19-007 Krýsuvíkurvegur (42) um Vatnsskarð	2019
19-008 Laugarvatnsvegur (37), Biskupstungnabraut – Þóroddsstaðir	2019
19-009 Snæfellsnesvegur (94) um Skógarströnd	2019
19-010 Strandavegur (643), Litla-Kleif í Norðurfirði	2019
19-011 Grímarstaðavegur (5371), Hvanneyri – Hvítárvallabrú	2019
19-012 Mófellsstaðavegur (507), Borgarfjarðarbraut – Hreppslaug	2019
19-013 Akranes, Breiðin - sjónvörn	2019
19-015 Seltjarnarnes - sjóvarnir 2019	2019
19-016 Dalvíkurbyggð - sjóvarnir 2019	2019
19-017 Ólafsvík - lenging Norðurgarðs	2019
19-019 Dettifossvegur (862), Hólmatungur – Ásheiði	2019
19-020 Norðausturvegur 85, Finnaþjörður – Bakkafjörður	2019
19-021 Yfirlagnir á Suðursvæði 2019, klæðing	2019
19-025 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir, Suðursvæði og Austursvæði 2019	2019
19-026 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir, Vestursvæði og Norðursvæði 2019	2019
19-027 Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2019, blettanir með klæðingu	2019
19-030 Yfirlagnir á Norðursvæði og Austursvæði 2019, malbik	2019
19-032 Yfirlagnir þjóðvega 2019, malbik	2019
Auglýst útboð	Auglýst: Opnað:
19-044 Hringvegur (1) um Kjalarnes, hönnun	03.04.19 07.05.19
19-050 Stór ræsi á Suðurlandi 2019	01.04.19 16.04.19
19-022 Yfirlagnir á Vestursvæði 2019, klæðing	02.04.19 16.04.19
19-031 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2019, repave-fræsun og malbik	01.04.19 16.04.19
19-028 Yfirlagnir á Suðursvæði malbik 2019	01.04.19 16.04.19
19-029 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2019, malbik	01.04.19 16.04.19
19-023 Yfirlagnir á Norðursvæði 2019, klæðing	01.04.19 16.04.19
19-024 Yfirlagnir á Austursvæði 2019, klæðing	25.03.19 09.04.19

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
19-042 Efnisvinnsla á Vestursvæði, Fossamelar 2019	11.03.19	26.03.19
19-043 Dalvíkurhöfn – Austurgarður, þekja og lagnir	18.03.19	02.04.19
19-034 Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur - Krýsuvíkurvegur, eftirlit	19.02.19	26.03.19
19-018 Vatnsnesvegur (711) um Tjarnará	11.03.19	26.03.19
19-033 Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur EES útboð	11.02.19	19.03.19
19-037 Kantsláttur á Suðursvæði 2019-2020, þjónustustöð Selfossi	25.02.19	12.03.19
19-035 Grassláttur á Suðursvæði	25.02.19	12.03.19
19-036 Kantsláttur á Suðursvæði 2019-2020, þjónustustöð Hafnarfirði	25.02.19	12.03.19
19-038 Kantsláttur á Suðursvæði, 2019-2020, þjónustustöð Vík	25.02.19	12.03.19
19-014 Grindavík - sjóvarnir 2019	19.02.19	12.03.19
18-117 Reykjavegur (355), Biskupstungnabraut – Laugarvatnsvegur	10.12.18	08.01.19
18-100 Snæfellsbær, Arnarstapi, dýpkun	23.07.18	14.08.18
Samningum lokið	Opnað:	Samíð:
19-040 Fjarðabyggð - Neskaupstaður, endurbygging Togarabryggju 2019 <i>Hagtak hf., kt. 460391-2109</i>	26.02.19	14.03.19
19-002 Fjarðabyggð - Eskifjörður, Netagerðarbryggja, þekja 2019 <i>Og synir ehf., kt. 481007-0700</i>	31.01.19	25.02.19
18-114 Húsavík, sjóvarnir undir bökkum 2018 <i>Griótverk ehf., kt. 520885-0219</i>	04.12.18	01.03.19
18-031 Djúpvegur (61), Leiti – Eyri <i>Suðurverk hf., kt. 520885-0219</i>	11.12.18	19.02.19
19-004 Reykjanesbraut (41), vegamót við Hafnarfjarðarveg <i>Loftorka Reykjavík ehf., kt. 571285-0459</i>	05.02.19	21.02.19
19-001 Grundarfjörður - lenging Norðurgarðs, sjófylling 2019 <i>Þjörgun ehf., kt. 460169-7399</i>	22.01.19	04.03.19
18-116 Akureyri – Tangabryggja lenging til suðurs 2019 <i>Árni Helgason ehf., kt. 690990-1769</i>	18.12.18	27.02.19
Öllum tilboðum hafnað		
18-115 Skriðdals- og Breiðdalsvegur (95), brú á Breiðdalsá	04.12.18	
Hætt við útboð		
19-041 Stór ræsi á Suðurlandi 2019 Sjá nýtt útoð 19-050	12.03.19	