



Framkvæmda- fréttir 8. tbl. /18



Umferðarþjónusta Vegagerðarinnar er á Ísafirði. Á vaktinni að morgni 12. júní sl. voru Ingibjörg Danielsdóttir, Sveinfríður Högnadóttir, Magnús Ingi Jónsson og Sigfríður Hallgrímsdóttir. Þau svara í síma fyrir alla stofnunina og veita upplýsingar um færð og ástand vegakerfisins. Í skoðanakönnun er það spurning um símaþjónustu sem gefur bestu útkomuna hjá Vegagerðinni.



Viktor Arnar Ingólfsson
ritstjóri skrifar:

Skoðanakönnun fyrir Vegagerðina, vetur 2018

Niðurstöður könnunar sem Maskína gerði fyrir Vegagerðina í vor liggja nú fyrir. Markmið könnunarinnar er að meta viðhorf almennings til Vegagerðarinnar og starfs hennar. Svona

kannanir hafa verið gerðar tvisvar á ári, í lok sumars og vetrar, frá 2002. Könnunin var lögð fyrir Þjóðgátt Maskínu, sem er þjóðhópur fólks (e. Panel) sem er dreginn með tilviljun úr Þjóðskrá. Könnunin fór fram á netinu dagana 17. til 28. maí 2018. Svarendur voru 803. Skýrsla um könnuna í heild má finna á vegagerdin.is undir *upplýsingar og útgáfa, viðhorfskannanir*.

Góðu fréttirnar eru þær að símaþjónusta Vegagerðarinnar fær ágæta útkomu í könnuninni 4,19 og nær nánast inn á „styrkleikabil“ sem Maskína kallar bilið 4,20 til 5,00. Samtals eru aðeins þrjú svarenda af 101 „fremur eða mjög óánægðir“ en 81 „fremur eða mjög ánægðir“.

Símaþjónusta Vegagerðarinnar hefur verið á Ísafirði frá árinu 2001 og er óhætt að segja að sú tilhögun hafi tekist vel. Starfsmannavelta þjónustufulltrúa er frekar lítil og því hefur mikil þekking og reynsla safnast saman í þessari starfsstöð. Fólk sem býr og starfar á Ísafirði er líka vanara því að ferðast við óvissar aðstæður að vetri til en flestir þeir sem búa á suðvestur horninu og á því auðveldara með að setja sig inn í aðstæður vegfarenda sem hringja inn til að fá upplýsingar um ástand vegakerfisins á öllum tímum. Þjónustufulltrúarnir grípa einnig í ýmiss önnur verkefni þegar minna er að gera við símsvörun.

Áfram er einnig ágætt sátt um hvernig staðið er að lokunum vegna ófærðar eða óveðurs. Það er ánægjuefni fyrir okkur hjá Vegagerðinni að vegfarendur skuli sýna skilning á að stundum

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 8. tbl. 26. árg. nr. 687 7. ágúst 2018

Ritstjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
G. Pétur Matthíasson
Prentun: Oddi

Ósk 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.



FAGMENNSKA
ÖRYGGI
FRAMSÝNI

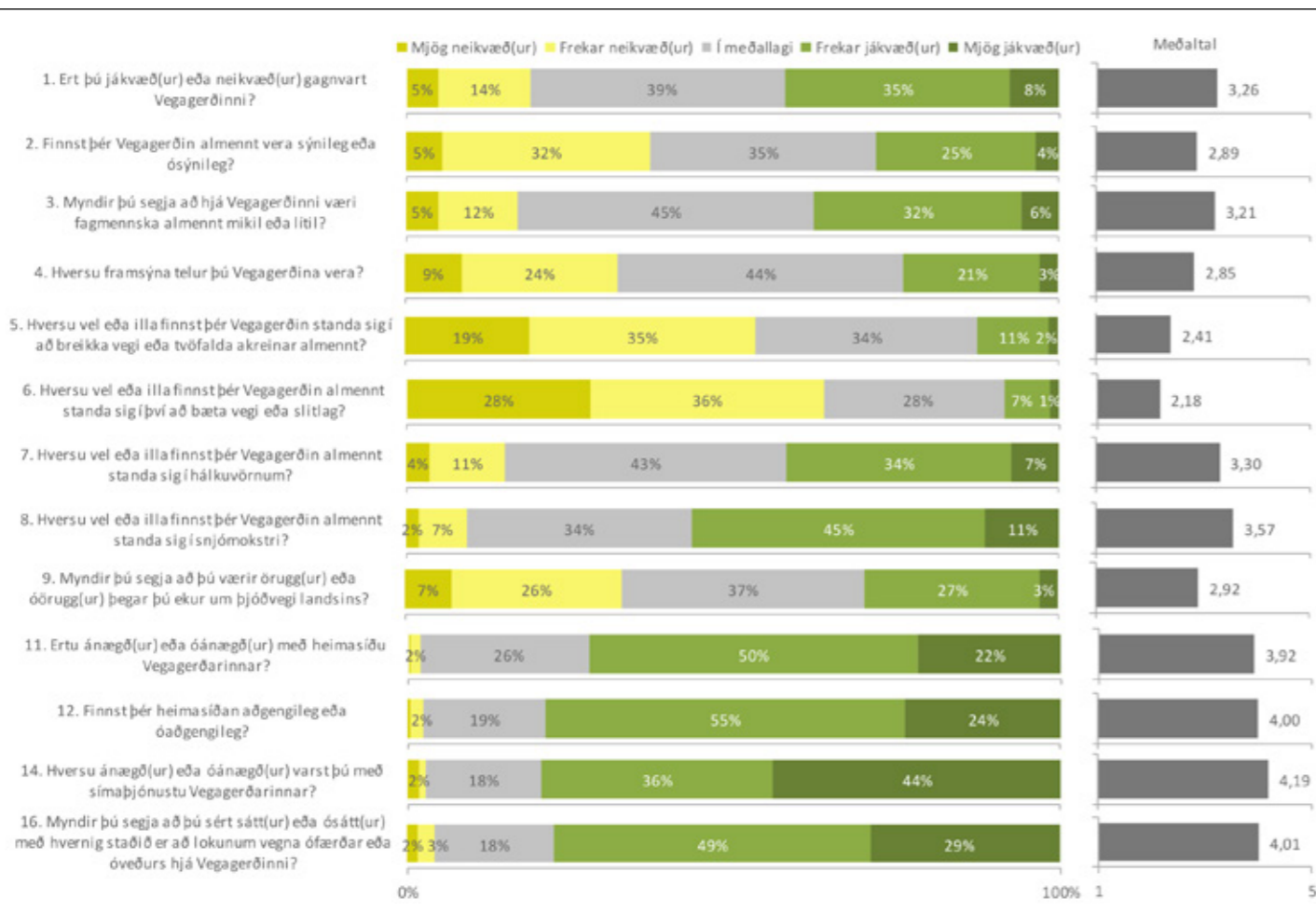
getur verið farsæla að loka fjallvegum en að þurfa að standa í björgunaraðgerðum við verstu aðstæður.

Spurningin *Ert þú jákvæð(ur) eða neikvæður gagnvart Vegagerðinni?* skilar aftur á móti niðurstöðu sem er með því lægsta sem stofnunin hefur fengið í þessum könnunum. Það er auðvelt að geta sér til um að það sé afleiðing af viðhorfi sem kemur fram í spurningum 5 og 6, sjá lista hér fyrir neðan, en líklega er okkur hollara að skoða sviðið á breiðari grundvelli. Svona könnun kostar talsvert fê og því ber að

nota niðurstöðurnar til að rýna í starfsemina og leita leiða til að mæta væntingum vegfarenda á sem bestan hátt með þeim fjárveitingum sem okkur er skammtað. Það er ekki óeðlilegt að sett sé niður á blað aðgerðaráætlun með þeim atriðum sem hægt er að framkvæma með tiltækum mannaúði og aðföngum.

Vegagerðin hefur valið sem gildi sín, *fagmennsku, öryggi og framsýni*. Þetta eru atriði sem ber að hafa í forgangi í starfinu öllu og leggja þarf sérstaka áherslu á viðskiptavinir okkar, vegfarendur, séu þess meðvitaðir. *Að gera vel og sjá til þess að það sé tekið eftir því*, getur verið gott leiðarljós.

Vegagerðin stendur nú á tímamótum, nýr forstjóri hefur verið ráðinn en margir lykilstjórnendur hafa hætt undanfarin ár eða munu hætta vegna aldurs á næstu árum. Mikil reynsla er að hverfa af sviðinu og það mun reyna á þá sem eftir eru auk nýrra starfsmanna. Vonandi munu koma fram nýjar hugmyndir og orka sem gagnast okkur til betri vegna. ■



Skoðanakönnun Maskínu vetur 2018, samanburður á spurningum á 5 punkta kvarða.

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni 6 rannsóknarskýrslna. Finna má allar skýrslur á www.vegagerdin.is undir *Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknaskýrslur*.

Stoppistöðvar á þjóðvegum í dreifbýli – Samanburður milli landa

Mannvit, desember 2017

Ljóst er að aðstaða fyrir vagna til að stöðva og hleypa farþegum inn og út á þjóðvegum landsins er víða bágborin einkum m.t.t. öryggis. Í þessu verkefni er farið yfir útfærslur stoppstöðva m.t.t. íslenskra hönnunarreglna og að hverju þarf að huga í því sambandi þegar gerðar verða leiðbeiningar um stoppstöðvar í dreifbýli. Þá eru teknar saman upplýsingar um hönnunarreglur fyrir slíka staði í Danmörku, Noregi og Svíþjóð.

Fram kemur að veghönnunarreglur frá löndunum þremur, sem skoðaðar voru, eru settar upp á afar ólíkan hátt og mismunandi atriði tekin fyrir, því er beinn samanburður erfiður. Staðlarnir virðast þó í stórum dráttum sýna á móta leiðbeiningar og reglur, en öryggi farþega, ökumanna og hjólreiðamanna er haft í forgangi þegar kemur að hönnun stoppstöðva í dreifbýli. Sameiginlegt er fyrir staðlana að þegar hámarkshraði er 90 km/klst. skulu stoppstöðvarnar útfærðar með vasa og helst með deili/eyju til að aðgreina veg og stoppstöð. Hins vegar er bent á að mikilvægt sé að skoða aðstæður hverju sinni, m.a. umferð á viðkomandi stað.

Vonast er til að þessi samantekt auðveldi upplagg og vinnu við skrif leiðbeiningarrits fyrir gerð stoppstöðva í dreifbýli á Íslandi. Bent er á að út frá öryggissjónarmiði er mikilvægt að hönnuðir og aðrir hlutaðeigindur geti stuðst við samræmdar leiðbeiningar í þessu sambandi auk þess sem það gæti haldið kostnaði í lágmarki.



Strætó á Suðurlandsvegi, Hringvegi (1), ofan Reykjavíkur.



Umferð í Reykjavík.

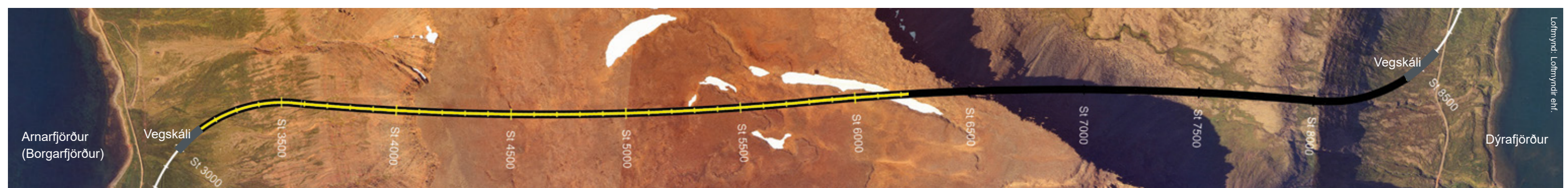
Ferðir á einstakling – Samanburðarathugun á gerð og úrvinnslu ferðavenjukannana héraðs og erlendis

VSÓ Ráðgjöf, janúar 2018

Ferðavenjukannanir gefa mikilvægar upplýsingar fyrir alla þá sem starfa að skipulags- og samgöngumálum og gera m.a. mögulegt að fylgjast með þróun og breytingum á ferðahegðunarmynstri. Þær kannanir sem hér um ræðir eru yfirleitt framkvæmdar þannig að handahófskennt úrtak einstaklinga skráir með einum eða öðrum hætti allar ferðir sínar í einn dag. Það hefur vakið nokkra furðu að þegar niðurstöður slíkra kannana héraðs eru skoðaðar, kemur í ljós að íbúar á höfuðborgarsvæðinu fara í mun fleiri ferðir að meðaltali á dag en íbúar í samanburðarlöndunum.

Verkefninu sem skýrslan fjallar um var ætlað að grafast fyrir um ástæður þessa munar, til dæmis hvort rekja mætti hann til aðferðarfræðinnar eða úrvinnslu. Í ljós kom að svo var ekki. Það virðist vera staðreynd að einstaklingar fara fleiri ferðir á dag héraðs og verkefnið beindist því að því að finna mögulegar skýringar á því. Í því sambandi er bent á að virkni á atvinnumarkaði héraðs er hæst meðal OECD ríkja auk þess sem bílaeign er mikil. Þá kemur fram að óvenju fáir einstaklingar meðal elsta aldurshópsins hér fara engar ferðir. Samþætting þessara atriða auk þess sem hér eru vegalengdir og ferðatími styttri en annars staðar, er talin líkleg skýring á ofangreindum mun, þ.e. höfuðborgarbúar fara fleiri ferðir á dag en íbúar í samanburðarlöndunum.

Fram kemur að ekki sé nein ástæða til að gera tillögur um breytingar á verklagi við ferðavenjukannanir eða úrvinnslu þeirra héraðs, enda er mikilvægt að beita sömu aðferðum áfram til að niðurstöður milli kannana verði samanburðarhæfar. Þó er bent á að hugsanlega megi leggja meiri áherslu á að skilgreina hvað er ein ferð (færsla einstaklings frá einum stað á annan til að klára eitt erindi) og gera alveg skýrt að slík ferð getur samanstáð af fleiri en einum ferðamáta. ▶



Dýrafjarðargöng, staða framkvæmda 29. júlí 2018. Bíúð er að sprengja samtals 3.098 m sem er um 58,4% af heildarlengd.

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

Samfélagsleg ábyrgð Vegagerðarinnar

Sandra Rán Ásgrímsdóttir, Mannvit, janúar 2018

Í samantektarblaði frá skýrsluhöfundi segir þetta: „Á síðustu árum hefur mikil vitundarvakning átt sér stað á sviði samfélagsábyrgðar og algengt að hún sé orðin samþætt í starfsemi og stefnumótun hjá fyrirtækjum og stofnunum á alþjóðavettvangi. Töluverð vitundarvakning hefur einnig verið að eiga sér stað hérlendis og sífellt fleiri fyrirtæki sem setja sér stefnu um samfélagsábyrgð. Vegagerðin hefur lagt áherslu á umhverfis- og öryggismál undanfarin ár ásamt heildarlegum vinnubrögðum en hefur þó ekki sett sér skýra stefnu eða markmið um samfélagsábyrgð.“

Í skýrslunni er farið yfir mismunandi alþjóðavæðing og viðmið á sviði samfélagsábyrgðar og almenn frammistaða Vegagerðarinnar á sviði samfélagsábyrgðar metin miðað við fyrirliggjandi gögn. Fram kemur að þegar mismunandi þættir samfélagsábyrgðar eru skoðaðir stendur Vegagerðin sig hvað best í umhverfisábyrgð enda komin langt á leið við innleiðingu ISO 14001 staðalsins. Minni athygli hefur þá farið á mannauð stofnunarinnar og vinnuumhverfi miðað við niðurstöður verkefnisins.

Samfélagsábyrgð er mun viðtækara verkefni en umhverfisstjórnun en getur einnig auðveldað stjórnendum að fá betri heildarmynd af rekstrinum. Því er lagt til að Vegagerðin skapi sér framtíðarsýn á sviði samfélagsábyrgðar, hvernig hún vill stuðla að henni, setji sér stefnu og skilgreini markmið og mælikvarða. Birt eru drög að stefnu og tillögur að mælikvörðum sem geta auðveldað Vegagerðinni að komast af stað í þessu verkefni“.

Til þess að Vegagerðin geti forgangsraðað verkefnum og greint nánar hvaða atriði skuli leggja mesta áherslu á er lagt til að gert sé áhættumat á rekstri Vegagerðarinnar með tilliti til samfélagsábyrgðar. Út frá áhættumatinu verði síðan skilgreind markmið og mælikvarðar. Hér er sett fram tillaga að stefnu og mælikvörðum sem gætu fallið að rekstri stofnunarinnar til að aðstoða hana við að hefja þessa vinnu.

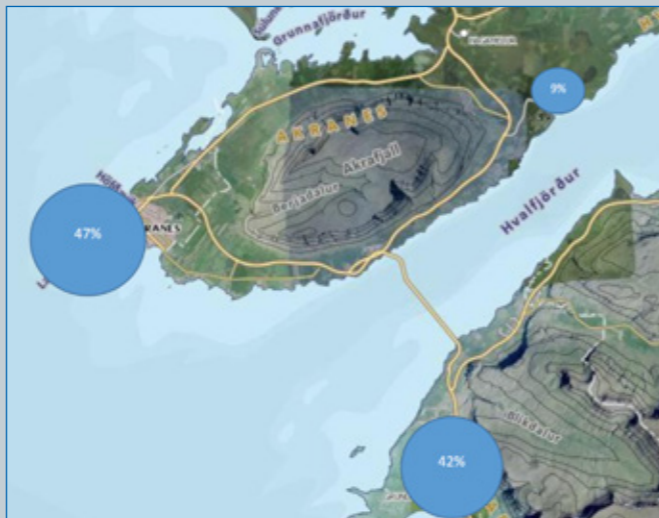
Ferðamynstur og vinnusóknarsvæði, Akranes, Selfoss og Hveragerði

Lilja G. Karlsdóttir, Viaplan, janúar 2018

Tilgangur verkefnisins var að rannsaka ferðamynstur (*e. commuting patterns*) fólks sem er búsett og/eða vinnur á Akranesi, Selfossi og í Hveragerði, til þess að geta skilgreint vinnusóknarsvæði. Áður hafa verið unnin sams konar verkefni fyrir mið-Austurland, höfuðborgarsvæðið og norðanverða Vestfirði, styrkt af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar og fyrir Akureyri og Húsavík, styrkt af Bygðarannsóknasjóði.

Erlendis er ferðamynstur fundið þannig að búseta fólks og starfsstöð eru samkeyrð í gagnaböndum hagstofu viðkomandi lands. Hérlendis finnast upplýsingar um starfsstöðvar hins vegar ekki í opinberum gagnagrunnum, heldur einungis hjá fyrirtækjunum sjálfum eða bara alls ekki. Vonir standa til að slíkar upplýsingar verði aðgengilegar á næstu árum, til dæmis gegnum skattframtöl, enda hefur verið vel tekið í ábendingar um það hjá hlutaðeigandi aðilum. Eina leiðin til að kanna þetta hérlendis hingað til er því að spyrjast fyrir hjá fyrirtækjum og starfsmönnum sjálfum.

Í þessu verkefni var stuðst við spurningakönnun. Af vinnandi fólki á aldrinum 20-67 ára á Akranesi, Selfossi og í



Vinnusóknarmynstur (%), fyrir þá sem búa í pósthúsnúmeri 300 Akranes.

Hveragerði, tóku 698 þátt (5,8% af heildarfjöldanum). Auk þess fengust upplýsingar frá Norðuráli á Grundartanga um búsetu ríflega 700 starfsmanna þar eftir pósthúsnúmerum.

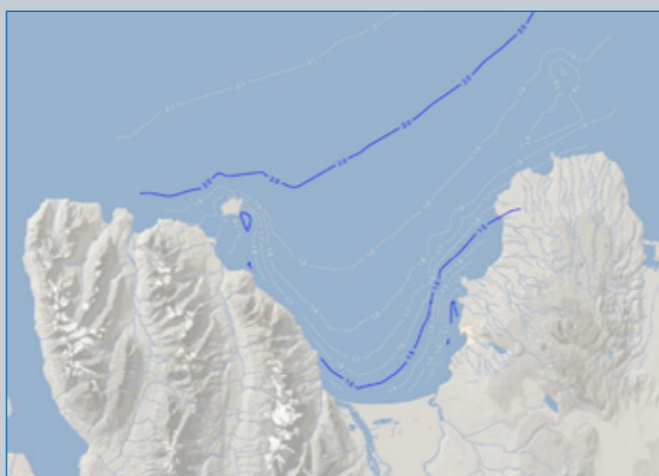
Í skýrslunni kemur fram að árið 2008 var gert kort af vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða á Íslandi í samvinnu við Bygðastofnun og atvinnuþróunarfélög. Kortið hefur síðan verið uppfært og er kort frá 2014 birt í skýrslunni. Niðurstöður þessa verkefnis sýna að vinnusóknarsvæði Akranes og Selfoss virðast töluvert minni en kort Bygðastofnunar sýnir. Fyrir Akranes benda niðurstöður til að vinnusóknarsvæði bæjarins sé eingöngu Akranes-Hvalfjarðarsveit og höfuðborgarsvæðið, en mjög fáir sækja vinnu í norðurátt. Fyrir Selfoss benda niðurstöður til að vinnusóknarsvæðið nái frá höfuðborginni og að Selfossi og mjög fáir þátttakendur sækja vinnu austur í átt að Hellu og Hvolsvelli.

Niðurstöður verkefnisins benda einnig skýrt til þess að hafi fólk möguleika á því, kys það að vinna nálægt heimabyggð. Af því tilefni er því velt upp hvort framtíðarstefna í skipulagsmálum ætti að vera sú að reyna að styrkja fleiri byggðarsvæði í stað þess að hvetja til lengri ferðalaga innan stærri atvinnusvæða.

Öldukort fyrir Faxaflóa og Skjálfanda

Ingunn E. Jónsdóttir, Bjarki Ómarsson og Sigurður Sigurðarson, Vegagerðin, janúar 2018

Verkefnið sem skýrslan fjallar um felst í langtíma öldufarsreikningum fyrir Faxaflóa og Skjálfanda og gerð



Skjálfandaflói, ölduhæðarkort fyrir tímabilið T5, apríl-september. Jafnhæðarlínur, ölduhæð fyrir 10% líkur.

öldukorta fyrir svæðin bæði á heilsársgrunni og fyrir styttri tímabil. Tilgangur verkefnisins er að mæta þörfum þeirra sem stunda farþegasiglingar á þessum hafsvæðum, svo sem til hvalaskoðunar eða útsýnissiglinga.

Við gerð öldukortanna er tekið mið af ákvæðum reglugerðar um öryggi farþegaskipa í innanlandssiglingum. Samkvæmt reglugerðinni er farþegaskipum skipt í flokka eftir því á hvaða hafsvæðum þau starfa. Annars vegar er hafsvæði C þar sem líkur á hærri kenniöldu en 2,5 m eru minni en 10% á ársgrundvelli, eða styttra tímabili sem siglingar ná yfir, og svo hafsvæði D þar sem minni en 10% líkur eru á kenniöldu hærri en 1,5 m.

Í skýrslunni er greint frá hvernig öldukort eru gerð, þar sem fyrstu skref eru öldufars- eða öldusveigjareikningar. Slíkir reikningar eru hér gerðir með hugbúnaði sem þróaður er af dönsku straumfræðistofnuninni DHI, en forritið þarf nákvæmar upplýsingar um dýpi, úthafsöldu, vind og sjávarföll. Niðurstöður forritsins er hægt að nýta til að fá upplýsingar um ölduhæð, sveiflutíma og öldustefnu í formi tímaráða í hvaða punkti sem er innan reiknisvæðisins. Tímaráðirnar eru notaðar í almenna tölfraðilega úrvinnslu og voru mismunandi tímabil skoðuð, annars vegar fyrir allt árið og hins vegar kringum sumarmánuðina og út frá því eru öldukortin teiknuð.

Öldukortin sem sýnd eru í skýrslunni, annars vegar fyrir Faxaflóa og hins vegar fyrir Skjálfanda, sýna jafnhæðarlínur fyrir ölduhæð með 10% líkum, þ.e. 10% af tímanum er ölduhæð jöfn eða hærri á tímabilinu sem kortið nær yfir.

Umhverfisáhrif vegsöltunar, forathugun

Páll Höskuldsson, Efla, janúar 2018

Notkun vegsalts (NaCl) hefur aukist töluvert hérlendis á síðustu árum, einkum til hálkuvarna. Veturinn 1998-1999 voru notað 2.800 tonn, en 27.000 tonn veturinn 2011-2012. Þá er magnesíumklóríð (MgCl₂) notað til rykbindingar. Erlendar rannsóknir hafa sýnt að vegsalt getur haft neikvæð áhrif á grunn- og yfirborðsvatn, jarðveg og gróður. Hér á landi hefur þessu ekki verið gefinn mikill gaumur, einkum vegna stöðu landsins, nálægðar hafsins og lægðagangs. Talið er að loftborin ákoma salts sé veruleg, í hlutfalli við það salt sem notað er til hálkuvarna. Í skýrslunni er sett fram, með ákveðnum nálgunum, að heildarsaltnotkun Vegagerðarinnar sé um 3,4% af heildar salti sem fellur að meðaltali á landið á ári.

Fram kemur að vegsalt dreifist út í náttúruna með vindi, afrennsli, slettum, slabbi, úða og snjómokstri. Saltið berst síðan niður í jarðveginn með regni og snjóbráð og berst á endanum í grunnvatnið. Megnið af saltinu (50-80%) berst með afrennsli rétt út fyrir vegkantinn og 90% þess lenda innan við 20 metra frá vegkantinum.

Helstu umhverfisáhrif salts eru á grunn- og yfirborðsvatn. Þá

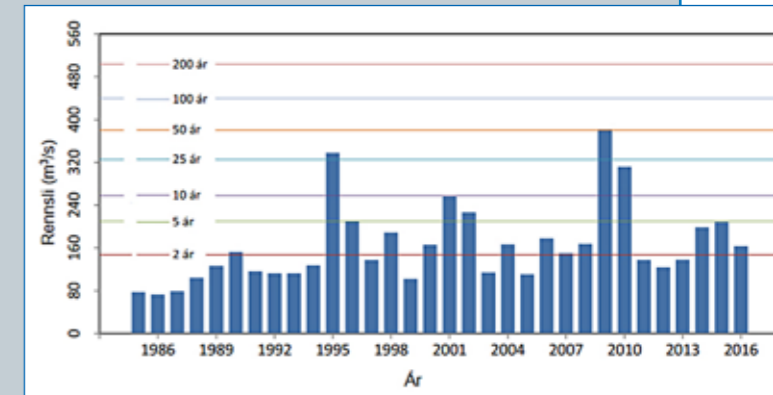
Ár	Reykjanesbraut [tonn/km]	Sandskeið [tonn/km]	Þingvallavegur [tonn/km]
2013-2014	36	42	9
2014-2015	91	79	29
2015-2016	48	32	13
2016-2017	52	25	8
Meðaltal	57	45	15

Notkun vegsalts á km vegar á Reykjanesbraut, Sandskeiði og Þingvallavegi.

hefur það áhrif á jarðveg sem leiðir af sér verri skilyrði fyrir gróðurvöxt. Salt hefur einnig áhrif á gróður, einkum barrtré. Ekki eru talin mikil áhrif af vegsalti á dýr.

Þegar farið er yfir stöðuna hérlendis, kemur fram að hér hafi ekki komið fram beinar kvartanir eða ábendingar um umhverfisáhrif vegsöltunar á grunnvatn. Skýringin er talin geta verið að hér er vegakerfið ekki mjög þéttíð, þannig að magn salts á flatareiningu er minna en víða erlendis. Mikil úrkoma er einnig talin hafa áhrif hvað þetta varðar. Hins vegar sýna mælingar að vegsöltun hafi staðbundin áhrif til hækkunar á klóríðstyrk, til dæmis í borholum við Litlu kaffistofuna við Suðurlandsveg og einnig hefur lítilsháttar hækkunar orðið vart mjög nálægt þjóðvegnum á Sand-skeiði.

Í skýrslunni er bent á að full ástæða sé til að vera á varðbergi og gæta varúðar við notkun á vegsalti, einkum í ljósi þess að saltnotkun getur verið töluverð á einstaka vegi og þannig haft staðbundin neikvæð umhverfisáhrif.



Dæmi um flóðamælingu, Hólmsá.

Flóð íslenskra vatnsfalla – Flóðagreining rennslisraða

Hilmar Björn Hróðmarsson og Tinna Þórarinsdóttir, Veðurstofa Íslands, apríl 2018

Upplýsingar um tíðni og stærð flóða eru nauðsynlegar hönnunarforsendur fyrir vegaframkvæmdir, sem og fyrir mat á áhættuviðmiðum við svæðisskipulag. Á tíunda áratug síðustu aldar gerðu Vegagerðin og Orkustofnun með sér samning um flóðagreiningu nokkurra vatnsfalla og voru þær endurunnar reglulega í framhaldi af því. Í apríl 2009 kom út skýrsla um flóðagreiningu mældra vatnsfalla og viðbót í janúar 2010.

Mikilvægt er að uppfæra flóðagreiningar í tímans rás, enda eru greiningar á endurkomutíma flóða áreiðanlegri eftir því sem rennslisraðir eru lengri. Árið 2017 styrkti rannsóknajóður því verkefni þar sem þessi flóðagreining er uppfærð og eru niðurstöður settar fram í þessari skýrslu. Sett er fram eitt blað (2 bls.) fyrir þau vatnsföll sem hafa verið flóðagreind. Á blöðunum koma meðal annars fram tölulegar upplýsingar um flóð en auk þess er gerð grein fyrir sögu hvers vatnshæðarmælis ásamt umsögn um nákvæmni flóðamælinganna.

Undanfarin ár hefur Vegagerðin líka styrkt vinnu þar sem vatnafræði-reiknilíkanið WaSiM er notað til að meta flóð á ómældum vatnasviðum og er skýrslur um það að finna á vef stofnunarinnar. Niðurstöður þessara verkefna leggja grunn að vitneskju um tíðni og endurkomutíma stærri flóða víða á landinu. ■

Persónuverndarstefna Vegagerðarinnar

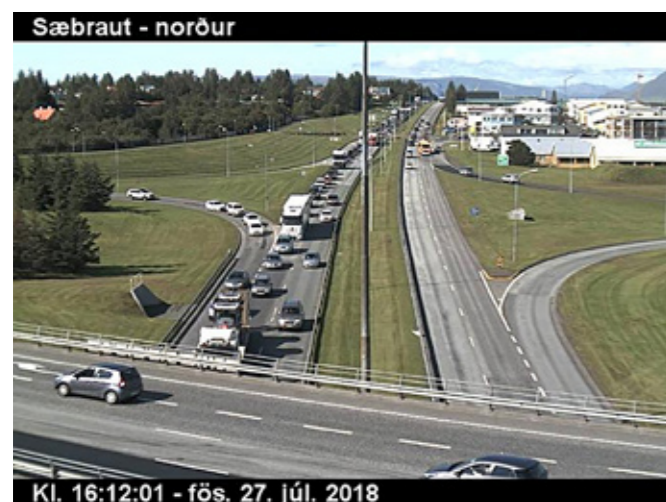
Vegagerðin safnar og geymir persónuupplýsingar á grundvelli laga um Vegagerðina nr. 120/2012, vegalögum nr. 80/2007, reglugerðum og öðrum lögum sem kunna að eiga við verkefni og starfsemi stofnunarinnar. Persónuupplýsingum er ekki miðlað til annarra nema á grundvelli lagaskyldu.

Eftirfarandi eru dæmi um upplýsingar sem Vegagerðin vinnur um einstaklinga í tengslum við verkefni sem stofnuninni er falið:

nafn
heimilisfang/lögheimili
símanúmer
netfang
kennitala
bílnúmer

Vefkökur

Vefkaka (i.e. cookie) er skrá sem hleðst inn í vafra eða tölvu notanda. Vegagerðin styðst við vefkökur meðal annars til að tryggja eðlilega virkni og öryggi tenginga á heimasíðu Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is. Vegagerðin styðst við notkun vefkaka á heimasíðu sinni meðal annars til að telja fjölda heimsóknna á vef Vegagerðarinnar og er notast við forritið Google Analytics til vefmælinga. Kjósi notendur



Ein af vefmyndavélum Vegagerðarinnar.

vefsins www.vegagerdin.is að heimila ekki notkun vefkaka geta þeir losað sig við vefkökur í stillingum á þeim vafra sem þeir nota.

Hafðu samband

Á heimasíðu vefsins er unnt að hafa samband við Vegagerðina. Fyrirspurnir eru sendar á vegagerdin@vegagerdin.is og færðar yfir í skjálavistunarkerfi Vegagerðarinnar. Erindi og svör Vegagerðarinnar eru vistuð í skjálavistunarkerfi og vefumsjónarkerfi.

Póstlistar

Vegagerðin heldur úti póstlistum til þess að beina upplýsingum og fréttatilkynningum til fjölmiðla, ferðapjónustuaðila og einstaklinga t.d. vegna ástands á vegum eða veðurs. Tengiliðaupplýsingar á póstlistum Vegagerðarinnar eru ekki notaðar í neinum öðrum tilgangi en að senda upplýsingar eða tilkynningar til þeirra sem óskað hafa eftir að vera á póstlista.

Myndavélar Vegagerðarinnar

Til þess að fylgjast með veðri og færð á vegum á forræði Vegagerðarinnar eru vefmyndavélar Vegagerðarinnar staðsettar á þjóðvegakerfi landsins, sjá hér: <http://www.vegagerdin.is/ferdaupplýsingar/vefmyndavelar/>. Tilgangurinn með myndavélum þessum er að tryggja öryggi vegfarenda, samgönguöryggi og upplýsingagjöf til vegfarenda. Jafnframt eru eftirlitsmyndavélar í jarðgöngum til að stuðla að öryggi vegfarenda.

Aðgangur og miðlun til þriðja aðila

Vegagerðin afhendir ekki persónuupplýsingar til þriðja aðila nema stofnuninni sé það skylt samkvæmt lögum, til að rækja verkefni stofnunarinnar eða með samþykki hins skráða.

Geymslutími persónuupplýsinga

Geymslutími persónuupplýsinga er í samræmi við lög um opinber skjalasöfn nr. 77/2014 og reglur um rafræna vöktun nr. 837/2006.

Persónuverndarfulltrúi

Persónuverndarfulltrúi Vegagerðarinnar er Dagbjört Jónsdóttir, personuvernd@vegagerdin.is

Leiðrétting. Í síðasta tbl. slysaðist inn lína í þessu útboði þar sem Príma ehf. var bjóðandi. Það var augljóslega rangt ef tölur eru skoðaðar.

Skagaströnd, flotbryggjur 2018

Tilboð opnuð 26. júní 2018. Skagastrandarhöfn óskaði eftir tilboðum í útvegum og uppsetningu á alls 80 m af steinsteyptum flotbryggjum með landgöngum, fingrum, botnfestum og tilheyrandi búnaði. Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. nóvember 2018.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)	
---	Áætlaður verktakakostnaður	49.710.000	100,0	6.968
2	Köfunarþjónustan ehf., Reykjavík	47.128.034	94,8	4.386
1	Króli ehf., Garðabæ	42.741.747	86,0	0

Niðurstöður útboða

Endurbætur Þingvallavegar (36) um þjóðgarðinn, eftirlit, verðkönnun

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)
5	Hnit hf. 26.460.885
4	Efla hf. 22.506.619
3	Verkís hf. 20.684.356
2	VSÓ ráðgjöf 18.266.500
1	Mannvit ehf. 11.707.500

Yfirlit yfir útboðsverk

Vegna sumarleyfa starfsmanna hefur ekki tekist að uppfæra þennan lista að öllu leyti að þessu sinni.

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. Það eru auglýsingar útboða á Utboodsvefur.is sem gefa endanlegar upplýsingar. Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdadeildar. Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
18-095 Hringvegur (1), Biskupstungnabraut - Hveragerði, 1. áfangi	2018
18-082 Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði og Vestursvæði 2018	2018
18-075 Sementsfestun og þurrfræsing á Vestursvæði	2018
18-065 Varnargarður í Jökulsá á Fjöllum við Skjálftavatn í Kelduverfi	2018
16-088 Langavatnsvegur (553), Hringvegur – Þjónustuhús löju	2018
18-031 Djúpvvegur (61), Leiti – Eyri	2018
18-033 Snæfellsnesvegur (54), Valavatn – Útnesvegur	2018
18-032 Skorradalsvegur (508), Vatnsendahlíð – Dagverðarnes	2018
18-024 Vatnsnesvegur (711) um Tjarnará	2018
18-015 Efniskaup steinefna, allt landið 2018	2018

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
18-100 Snæfellsbær, Arnarstapi, dýpkun	23.07.18	14.08.18
18-014 Efnisvinnsla á Austursvæði 2018	23.07.18	08.08.18
18-099 Grindavík - Miðgaður, þekja lagnir og raforkuvirki	23.07.18	14.08.18
18-097 Beiðafjarðarferja 2018-2022	16.07.18	31.07.18

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
18-096 Snæfellsnes, sjóvarnir	09.07.18	24.07.18
18-094 Reykjanesbraut (41), endurnýjun ljósastaura	02.07.18	17.07.18
18-091 Sauðárkrúkur - dýpkun	25.06.18	10.07.18
18-093 Vetrarþjónusta 2018-2021, Vík - Steinar: Hraðútboð	18.06.18	03.07.18
18-089 Skagaströnd - flotbryggjur	11.06.18	26.06.18
18-059 Skriðdals- og Breiðdalsvegur (95), Skriðuvatn – Axarvegur	25.06.18	10.07.18
18-088 Landeyjahöfn, endurbætur 2018	18.06.18	10.07.18
18-073 Grafningsvegur (360), Hagavík – Nesjavellir	30.04.18	15.05.18
18-064 Grindavík, dýpkun	16.04.18	03.05.18
18-062 Vetrarþjónusta Vestur-Skaftafellssýslu 2018-2021, Kirkjubæjarklaustur – Fagurhólsmýri	09.04.18	24.04.18
18-061 Vetrarþjónusta Vestur-Skaftafellssýslu 2018-2021, Vík – Kirkjubæjarklaustur	09.04.18	24.04.18
18-019 Vetrarþjónusta Hringvegur (1), Reyðarfjörður – Breiðdalsvík	09.04.18	24.04.18
18-037 Vetrarþjónusta um Fjarðarheiði	09.04.18	24.04.18
18-018 Vetrarþjónusta Hringvegur (1), Breiðdalsvík – Djúpvogur	09.04.18	24.04.18
18-016 Vetrarþjónusta Hringvegur (1), Höfn – Öræfi	09.04.18	24.04.18
18-022 Vetrarþjónusta á Fljótsdalshéraði	09.04.18	24.04.18

Útboð á samningaborði, framhald	Auglýst:	Opnað:
18-021 Vetrarþjónusta Norðfjarðarvegur (92) um Fagradal	09.04.18	24.04.18
18-017 Vetrarþjónusta Hringvegur (1), Hornafjörður – Djúpvogur	09.04.18	24.04.18
18-023 Vetrarþjónusta á Vopnafirði	09.04.18	24.04.18
18-020 Vetrarþjónusta Norðfjarðarvegur (92), Reyðarfjörður – Neskaupstaður	09.04.18	24.04.18
Samningum lokið	Opnað:	Samið:
18-078 Hringvegur (1), hringtorg við Esjumela PK verk ehf., Kópavogi kt. 460601-2580	12.06.18	
Öllum tilboðum hafnað	Auglýst:	Opnað:
18-092 Viðhald götulyningar á Suðurlandi	18.06.18	03.07.18

Niðurstöður útboða

Reykjanesbraut (41), endurnýjun ljósastaura 2018

Tilboð voru opnuð þann 17. júlí 2018. Verkið felst í endurnýjun 100 ljósastaura á Reykjanesbraut. Verkinu skal að fullu lokið 1. nóvember 2018.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)	
---	Áætlaður verktakakostnaður	31.300.000	100,0	9.200
1	Bergraf ehf.	22.100.000	70,6	0

Endurbætur á Bessastaðavegi (416) jarðvinna, verðkönnun

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)	
3	Fljótur verktaki sif.	44.951.500	146,1	17.252
2	Istak hf.	34.474.753	112,0	6.775
---	Áætlaður verktakakostnaður	30.770.000	100,0	3.070
1	Loftorka Reykjavík ehf.	27.700.000	90,0	0

Snæfellsbær, sjóvarnir 2018

Tilboð opnuð 24. júlí 2018. Sjóvarnir í Snæfellsbæ. Verkið felst í styrkingu sjóvarnar í Ólafsvík, gerð nýrra sjóvarna á Hellissandi og Hellnum. Helstu magn tölur: Útlögn grjóts og sprengds kjarna. 4.000 m³ Endurröðun grjóts 1.000 m³ Verkinu skal lokið eigi síðar en 15. desember 2018.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)	
1	Stafnafell ehf., Snæfellsbæ	44.958.000	163,0	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	27.587.000	100,0	17.371



Þá . . .



. . . og nú

Þurárhnúkur í Ölfusi, Núpahnúkur í baksýn. Gamla myndin er úr safni Geirs G. Zoëga vegamálastjóra. Þessir hnúkar blasa við frá Þorlákshafnarvegi (38) skammt vestan við Hveragerði. Engu að síður hafði það lengi þvælst fyrir starfsmönnum Vegagerðarinnar að átta sig á þessum stað. Það var svo 31. maí sl. að ritstjóra datt í hug að setja myndina á Facebook í hóp sem heitir „Gamlar ljósmyndir“. Það var ekki liðin klukkustund þegar Vilmundur Kristjánsson var kominn með rétta greiningu. Yngri myndin var tekin á hádegi 23. júlí 2018. Það var erfitt að finna fótspor þess sem tók gömlu myndina, lítil merki eru nú um þennan bíslóða og landið hefur mikið breyst. En ýmis kennileiti á myndunum falla þó alveg saman svo það fer ekki á milli mála að þetta er staðurinn.