



# Framkvæmda- fréttir 19. tbl. /06



Reykjanesbraut. Mislæg gatnamót í byggingu við Voga.

## Niðurstöður útboða

### Yfirlagnir á Suðursvæði 2006, malbik 06-061

Tilboð opnuð 13. júní 2006. Yfirlagnir með malbiki á Hellisheiði og Austurvegi á Selfossi.

Helstu magntölur eru:

Malbik .....	7.698 tonn
Útlögn Hellisheiði .....	61.390 m <sup>2</sup>
Útlögn Austurvegi .....	3.000 m <sup>2</sup>

Verki skal að fullu lokið 15. ágúst 2006.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
--- Áætlaður verktakakostnaður	106.865.864	100,0	14.410
2 Malbikunarstöðin Höfði hf., Reykjavík	94.368.540	88,3	1.913
1 Hlaðbær-Colas hf., Hafniröi	92.455.400	86,5	0

## Auglýsingar útboða

### Heggstaðanesvegur (702), Bessastaðir - Sandar 06-020

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í endurbyggingu og styrkingu 4,1 km kafla Heggstaðanesvegur (702) frá Bessastöðum að Söndum. Um er að ræða 4 m breiðan malarveg.

Helstu magntölur eru:

Fylling og fláafleygar .....	6.000 m <sup>3</sup>
Burðarlag .....	7.000 m <sup>3</sup>
Malarslitlag .....	1.240 m <sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. október 2006.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Dagverðardal á Ísafirði, Borgarsíðu 8 á Sauðárkróki og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 19. júní 2006. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

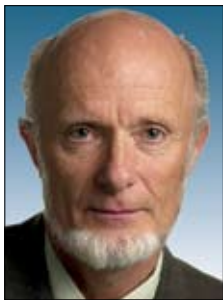
Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 4. júlí 2006 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

## Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 19. tbl. 14. árg. nr. 440 19. júní 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](mailto:vai@vegag.is)

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðs-framkvæmdir 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.



Rögnvaldur Jónsson  
framkvæmdastjóri  
framkvæmdasviðs  
Vegagerðarinnar  
skrifar

## Öryggisstaðlar fyrir þjóðvegina

### Hugleiðingar um öryggi

Þegar skoðuð eru sjónarmið fólks varðandi öryggi þá eru ýmis atriði sem vekja upp spurningar. Fólk leggur misjafnan skilning í hvað er öryggi og hegðar sér eftir því. Hér á eftir tek ég þrjú dæmi:

- Engum manni dettur í hug að byggja hús án þess að setja handrið á svalir jafnvel þó hætta sé ekki mikil á miklum meiðslum t.d. á 1. hæð. Aftur á móti eru byggðir nýir vegir án fullnægjandi vegriðs þó líklegt sé að við útafakstur muni það valda alvarlegum meiðslum.
- Maður kemur inn í búð og ógnar afgreiðslumanni með hnífi og krefst þess að fá alla lausa peninga í búðinni. Vegfarandi með alla fjölskylduna sína í bílnum mætir ökumanni sem ekur á ofsahraða. Hver er áhættan í þessum tveimur tilvikum? Ef afgreiðslumaðurinn afhendir peningana er hann að öllum líkindum laus allra mála en ef að ökumanninum fipast aksturinn og ekur á bíl fjölskyldunnar er eins líklegt að öll fjölskyldan deyi eða stórslasist í árekstrinum. Í fyrra dæminu hefur afgreiðslumaðurinn alla möguleika til að forða sér en í hinu dæminu hefur fjölskyldan enga möguleika. Hvernig lítur fólk aflmennt á þessi tvö tilvik? Í fyrra tilvikinu birtast fréttir í öllum fjölmiðlum og allir telja að refsing eigi að vera ströng en í hinu tilvikinu hrista menn hausinn yfir glæfraakstrinum ef um hann fréttist en ökumaður fær ekki dóm nema hann sé staðinn að verki. Í báðum þessum tilvikum var lífi og heilsu ógnað.
- Þegar hönnuð er brú tryggir hönnuður að hún beri umframbunga án þess að skemmast og að hún standist kröftugan jarðskjálfta. Enginn hönnuður mundi vilja staðfesta teikningarnar nema að þessum öryggiskröfum sé fullnægt. Öðru máli gegnir um það þegar vegur er hannaður. Hönnuð eru stefnugreind gatnamót þar sem umferð er hröð þó ljóst sé að akstur um þau muni líklega einhverntímann leiða til alvarlegs slyss. Hér er þó hægt að komast hjá því með byggingu mislægra gatnamóta eða hringtorga.

### Hvað eru öryggisstaðlar fyrir vegi?

Öll vinna sem skilar framleiðslu þarf að innihalda viss gæði. Til þess að tryggja gæðin þurfa að vera til staðlar sem ber að fylgja. Í þessum stöðlum þarf að taka á ýmsum þáttum í framleiðslunni og þjónustunni. Sé horft á umferðaröryggi sem gæði í umferðinni leiðir það af sér að skilgreina þarf kröfurnar til gæðanna. Öryggisstaðla þarf því að skilgreina fyrir umferð á vegum og þá þarf að skilgreina kröfurnar. Gæðastjórnun þýðir að það er nauðsynlegt að greina heildarmarkmiðið. Heildarmarkmiðið fyrir umferðaröryggi er að hafa stjórn á hreyfingu (hraða) í allri umferð og forða því að of hröð hreyfing (hraði) orsaki árekstur sem leiðir af sér líkamstjón.

Það mætti hugsa sér að skilgreina öryggisstaðla í umferðinni

í mismunandi flokka. Þá ætti að vera kostur fyrir mismunandi lönd að ákveða hvaða öryggisstigi skuli stefna að sem er þá háð efnahag og stöðu landanna í umferðaröryggismálum. Þegar fyrsta takmarkinu er náð þá er eðlilegt að setja hærri markmið skref fyrir skref. Það er því mögulegt að gera aðgerðir á vegakerfinu sem fullnægja ákveðnum öryggisstaðli og tengja síðan öll alvarleg slys við þá öryggisstaðla sem í gildi eru.

### Hvers vegna öryggisstaðla fyrir vegi?

Þegar ákveða skal forsendur fyrir hönnun vega og bíla þá er nauðsynlegt að hafa öryggisstaðla fyrir notandann á hreinu. Frá sjónarmiði hönnuða vega og bíla þá er það eðlileg krafa að notandinn noti bílbelti, aki alsgáður og forðist hraðakstur. Þetta eru eðlilegar og sjálfsagðar kröfur og einnig á notandinn að fylgja öðrum umferðarreglum. Þetta er þó ekki svona einfalt því ökumenn gera mistök og brjóta óafvitandi umferðarreglur. Því er það hlutverk þeirra sem hanna vegi og bíla að komist verði hjá alvarlegu slysi þó umferðarreglur séu brotnar en hér eru þó undanskilin vísitandi brot m.a. hraðakstur, vannotkun á öryggisbúnaði o.fl. Nú eru nýir tímar að líta dagsins ljós. Euro NCAP hefur skilgreint öryggisstaðla fyrir bíla sem meirihluti bílaframleiðenda hefur lofað að fylgja. Euro Rap hefur þróað matskerfi fyrir vegi sem notað er í mörgum löndum á svipaðan hátt og gildir fyrir bílaiðnaðinn. Sé tekið mið af öryggisstöðlum fyrir bíla og kröfum notenda þá er góður möguleiki á að gera öryggisstaðla fyrir vegi. Það er hægt að deila atburðarásinni sem leiðir til slysa í eftirfarandi þætti:

- Aðgangur að vegakerfinu
- Eðlilegur öruggur akstur
- Viðbrögð við hættulegum aðstæðum
- Slys, nauðsynleg viðbrögð og meðhöndlun

Þegar þessi keðja í atburðarásinni er skoðuð nánar þá kemur í ljós að vegurinn skiptir miklu máli við eðlilegan akstur og þegar árekstur verður. Þegar slys verður þá er nauðsynlegt að hönnun vega og bíla skapi eins og mögulegt er eina heild. Möguleikar ökumanns til að snúa erfiðum aðstæðum sér í hag við akstur eru oft ofmetnir.

Í ISO stöðlunum stendur:

***Stofnun/fyrirtæki skal láta mæla kennistærðir í framleiðslu til að sannreyna að kröfum hafi verið mætt. Það á að gera með viðeigandi hætti þannig að framleiðslan sé í samræmi við áætlanir.***

Þetta felur í sér að mæla þarf hvort öryggisstöðlum hafi verið fylgt. Það eru í rauninni tvær aðferðir til þess.

Sú fyrri er að mæla árangur samkvæmt slysaúttektum. Úttekt á slysum er ákveðin leið til að meta hvort stöðlum hafi verið fylgt. Þessi aðferð gerir að aðalatriði hvar slys verður.

Seinni aðferðin er að mæla beint öryggisstaðal vegar. Sú leið að mæla öryggið á þann hátt er nær ISO staðlinum. Eiginleiki vegarins er mældur til að sannreyna hvort kröfum til öryggis hafi verið mætt. Þegar tölur um slys eru ekki aðgengilegar býður þessi aðferð upp á fljótvirka og örugga nálgun.

### Hvernig er málum háttáð hjá okkur?

Vegagerðin notar sína eigin vegstaðla svo langt sem þeir ná en síðan vegstaðla annarra þjóða eftir því sem við á. Vegstaðlarnir miða kröfurnar við það að ökumenn aki samkvæmt settum reglum. Eins og áður hefur komið fram þá gera ökumenn óhjákvæmilega mistök og þarf því að miða vegstaðlana við

Það. Í dag eru nýir vegir oft byggðir án þess að gatnamót séu stefnugreind eða tryggt sé að við útafakstur séu lítil líkindi á meiðslum sé ekið innan leyfilegs hraða. Vegir eru einnig víða of mjóir þannig að öryggi vegfaranda er ekki nægilega tryggt. Við erum með margar einbreiðar brýr og vegrið út frá brúm eru í flestum tilfellum of stutt sem getur orsakað að ekið sé út í á eða gljúfur. Við útafakstur eiga vegfarendur á hættu að velta niður brattar hlíðar, út í sjó, aka á grjót, út í skurði og svo mætti lengi telja. Áhætta vegfarenda á vegunum okkar er því mjög mikil. Þrátt fyrir þetta og hinn mikla hraða sem er á þjóðvegum þá hefur alvarlegum slysum fækkað en dauðaslys hafa að mestu staðið í stað. Hér kemur líklega tvennt til greina:

- Í fyrsta lagi hafa verið byggðir nýir vegir í staðinn fyrir lélega og oft hættulega vegi sem hafa bætt umferðaröryggið og þá sérstaklega á höfuðborgarsvæðinu.
- Í öðru lagi hafa bílar verið gerðir öruggari með ári hverju og er nú talið að það eitt hafi fækkað slysum um allt að 30% síðastliðin 6-7 ár.

Ný úttekt á öryggi þjóðveganna í Bretlandi sýnir að frá árinu 2002 til ársins 2006 hefur öryggi veganna þar aukist um 30% enda standa Bretar fremstir í umferðaröryggismálum í heiminum í dag. Við stöndum því eftir með það að ef við bætum ekki gömlu vegina þá munum við eingöngu fá aukið öryggi á þeim í takt við aukið öryggi bílanna.

### Hvað er til ráða?

Samkvæmt umferðaröryggisáætlun stjórnvalda sem samþykkt var á Alþingi þá stefnum við að því að vera á meðal bestu þjóða heims í umferðaröryggismálum árið 2012. Hvað þýðir þetta? Núna eru Bretar, Hollendingar, Svíar og Norðmenn

með um 6-7 dána í umferðarslysum á ári á hverja 100.000 íbúa. Líklegt er að þessi tala verði komin niður í um 5 í lok þessa tímabils. Þess vegna þurfum við ef við ætlum að verða sambærileg við bestu þjóðirnar að stefna á færri en 15 dána í umferðinni í lok tímabilsins. Að mínu mati verður mjög erfitt að ná þessu markmiði nema að gera stórátak í því að bæta öryggi gömlu veganna og jafnframt að lækka umferðarhraðann á vegakerfinu.

## Niðurstöður útboða

### Vestfjarðavegur (60), Arnarfjörður – Dýrafjörður, borun rannsóknarhola 06-056

Tilboð opnuð 13. júní 2006. Borun rannsóknarhola til rannsóknar á aðstæðum við munna fyrirhugaðra jarðganga á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar.

Helstu magntölur eru:

Kjarnaborun	420 m
Borun í laust efni með fódrun	100 m

Verki skal að fullu lokið fyrir 1. október 2006.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	Ræktunarsamband Flóa og Skeiða ehf., Selfossi	19.677.500	102,0	7.277
---	Áætlaður verktakakostnaður	19.286.500	100,0	6.886
1	Alvarr ehf., Reykjavík	12.401.000	64,3	0

## Auglýsingar útboða

Þessi auglýsing birtist fyrst í 18.tbl. en er birt að nýju vegna breytinga á verklokum.

### Kjalvegur 2006 06-060

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í endurbyggingu 4 km kafla Kjalvegjar frá Sandá að afleggjara að Fremstaveri. Um er að ræða tvíbreiðan veg með klæðingu.

Helstu magntölur eru:

Skering	46.700 m <sup>3</sup>
Fylling	24.300 m <sup>3</sup>
Fláafleygar	5.300 m <sup>3</sup>
Neðra burðarlag	17.900 m <sup>3</sup>
Efra burðarlag	2.000 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	18.000 m <sup>2</sup>
Ræsalögn	114 m

Verki skal lokið fyrir 1. október 2006, en klæðingu skal ljúka fyrir 15. júní 2007.

Útboðsgögnin verða seld hjá Vegagerðinni Breiðumýri 2 á Selfossi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 12. júní 2006. Verð útboðsgagna er 4.000 krónur.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 27. júní 2006 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

### Vetrarþjónusta, uppsveitir Árnassýslu 2006 – 2009 06-059

Tilboð opnuð 13. júní 2006. Snjómokstur með vörubifreiðum ásamt stjórnun og eftirliti með snjómokstri, innan ramma marksamnings, á eftirfarandi leiðum:

- Skeiða- og Hrunamannavegur (30) frá Hringvegi (1) að Biskupstungnabraut (35) alls 56 km
- Skálholtsvegur (31) Skeiðavegur (30) að Biskupstungnabraut (35) alls 15 km
- Þjórsárdalsvegur (32) Skeiðavegur (30) að Búrfelli alls 24 km
- Biskupstungnabraut (35) Sólheimavegur (354) við Minni-Borg að Gullfossi alls 54 km
- Laugarvatnsvegur (37) Biskupstungnabraut (35) alls 37 km
- Sólheimavegur (354) að vestan, Biskupstungnabraut (35) að Sólheimum alls 9 km.

Verktími er frá 1. október 2006 til 30. apríl 2009.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
---	Áætlaður verktakakostnaður	11.344.000	100,0	1.628
2	Heflun ehf., Hellu	9.820.000	86,6	104
1	Vegamenn ehf., Reykjavík	9.716.000	85,6	0

## Yfirlit yfir útboðsverk

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

Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdadeildar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
06-048 Vestfjarðavegur (60) í Kollafirði	06
06-031 Hringvegur (1), Borgarnes, vistgata	06
06-030 Útnesvegur (574), Háahraun - Hella	06
06-029 Skorradalsvegur (508), Grund - Hvammur	06
06-027 Snæfellsnesvegur (54) um Hítará	06
06-028 Tröllatunguvegur (605), Vestfjarðavegur - Djúpvegur	06
06-026 Skagafjarðarvegur (752), slitlagsendi - Lýtingsstaðir	06
06-024 Djúpvegur (61), Reykjanes - Hörtná	06
06-025 Hólavegur (767), Hólar - Hólalax	06
06-023 Auðkúluvegur (726) og Blöndudalsvegur (733)	06
06-022 Uxahryggjavegur (52) um Tröllháls	06
06-033 Efnisvinnsla á Norðvestursvæði 2006-2007, vesturhluti	06
06-017 Hringvegur (1) um Hrutafjarðarbotn	06
06-015 Ferjubakkavegur (530) um Gufa	06
06-011 Vetrarþjónusta Norðaustursvæði	06
06-010 Mólburður og styrkingar Norðaustursvæði	06
06-004 Norðausturvegur (85), Hófaskarðsleið	06
06-005 Hringvegur (1) um Vatnsdalsá	06
06-006 Upphéraðsvegur (931), Fellabær - Ekkjufell	06
06-007 Dettifossvegur (862), Hringvegur - Dettifoss	06
05-047 Hringvegur (1), Ármótasel - Skjöldólfsstaðir 2	06
05-038 Garðskagavegur (45) um Sandgerði	06
Auglýst útboð	Auglýst: Opnað:
06-020 Heggstaðanesvegur (702), Bessastaðir - Sandar	19.06.06 04.07.06
06-018 Víðidalsvegur (715), Hrappsstaðavegur - Dæli	12.06.06 27.06.06
06-060 Kjalvegur 2006	12.06.06 27.06.06
06-057 Þverárfjallsvegur (744), brú á Gönguskarðsá	06.06.06 27.06.06
Útboð á samningaborði	Auglýst: Opnað:
06-059 Vetrarþjónusta, uppsveitir Árnassýslu, 2006-2009	29.05.06 13.06.06
06-061 Yfirlagnir á Suðursvæði 2006, malbik	29.05.06 13.06.06
06-032 Yfirlagnir Norðvestursvæði, malbik, Hringvegur (1) í Leirársveit	29.05.06 13.06.06
06-056 Vestfjarðavegur (60), Arnarfjörður - Dýrafjörður, borun rannsóknarhola	22.05.06 13.06.06
06-055 Vetrarþjónusta, Guðlaugsvík - Hólmavík - Reykjanes, 2006-2009	22.05.06 06.06.06
06-034 Efnisvinnsla Norðvestursvæði 2006-2007, norðurhluti	22.05.06 06.06.06
06-014 Snæfellsnesvegur (54) um Gríshólsá	22.05.06 06.06.06
06-003 Seyðisfjarðarvegur (93) um Miðhúsaá	22.05.06 06.06.06

Útboð á samningaborði frh.	Auglýst:	Opnað:
06-054 Hringvegur (1), Ullarnesbrekka, undirgöng	15.05.06	30.05.06
04-072 Garðskagavegur (45) um Stafnes og Ósabatna	15.05.06	30.05.06
05-046 Veigastaðavegur (828), Hringvegur - Eyjafjarðarbraut eystri	15.05.06	30.05.06
06-050 Hafnarfjarðarvegur (40), gatnamót við Nýbýlaveg, hönnun	15.05.06	30.05.06
06-051 Hringvegur (1) – Hafravatnsvegur (431), stefnugreind gatnamót	15.05.06	30.05.06
06-019 Melasveitarvegur (505) um Súlunes	15.05.06	30.05.06
06-016 Þverárfjallsvegur (744), Skagavegur - Sauðárkrókur, 1. áfangi	15.05.06	30.05.06
06-037 Vetrarþjónusta, Brú - Blönduós 2006-2009	15.05.06	30.05.06
06-040 Vetrarþjónusta, Þingeyri - Flateyri - Suðureyri, 2006-2009	15.05.06	30.05.06
06-053 Yfirlagnir Suðvestursvæði 2006, „repave“	08.05.06	23.05.06
06-052 Yfirlagnir Suðvestursvæði 2006, malbik	08.05.06	23.05.06
06-044 Vetrarþjónusta, Mýrar og Norðurárdalur 2006-2009	10.04.06	02.05.06
06-043 Vetrarþjónusta, Brattabrekka 2006-2009	10.04.06	02.05.06
04-006 Hringvegur um Norðurárdal í Skagafirði	20.03.06	25.04.06
05-064 Hringvegur (1), mislæg gatnamót við Nesbraut, eftirlit	20.02.06	07.03.06
Samningum lokið	Opnað:	Samið:
06-047 Yfirlagnir Norðaustursvæði 2006, norðurhluti <i>Árni Helgason ehf.</i>	09.05.06	07.06.06

## Niðurstöður útboða

### Yfirlagnir Norðvestursvæði, malbik Hringvegur (1) í Leirársveit

Tilboð opnuð 13. júní 2006. Yfirlagnir og hjólfarafyllingar á um 2,51 km löngum vegkafla á Hringvegi (1) milli Lyngholts og Geldingaár í Leirársveit.

Helstu magntölur eru:

Hjólfarafyllingar	12.300 m <sup>2</sup>
Malbik	2.050 tonn
Líming	18.900 m <sup>2</sup>
Malbiks yfirlögn	19.100 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið 29. júlí 2006.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (bús.kr.)
2	Malbikunarstöðin Höfði hf., Reykjavík	40.914.400	132,9	11.122
---	Áætlaður verktakakostnaður	30.777.160	100,0	984
1	Hlaðbær-Colas hf., Hafniríði	29.792.700	96,8	0