



# Framkvæmda- fréttir

1. tbl. /06



Frá vinstri: Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri, Michel Egger, framkvæmdastjóri CEDR, Gunnar Gunnarsson aðstoðarvegamálastjóri og Hreinn Haraldsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar.

## Samtök vegamálastjóra/aðstoðarvegamálastjóra í Evrópu, CEDR

Um síðastliðin áramót tók Vegagerðin við forsæti til eins árs í samtökum vegamálastjóra/aðstoðarvegamálastjóra í Evrópu, CEDR (Conference of European Directors of Roads). Af því tilefni var staddur hér á landi dagana 14.-18. desember sl. Michel Egger, framkvæmdastjóri samtakanna, til þess að fara yfir stöðu mála og þau verkefni sem huga þarf að á árinu.

Samtökin CEDR, með núverandi sniði, voru formlega stofnuð árið 2003, en fyrirrennari þeirra, WERD/DERD, (Western European Road Directors/Deputy European Road Directors) voru stofnuð 1988. Hlutverk samtakanna er að auka og bæta samskipti Evrópuríkja á sviði vegasamgangna og flutninga á vegum með því að greiða fyrir flæði upplýsinga, reynslu og þekkingar á öllu því sem viðkemur vegum og því sem er þeim tengt, sérstaklega varðandi uppbyggingu og stjórnun vegakerfisins, umferð og flutninga, fjármögnun, lagaleg og fjárhagsleg atriði, umferðaröryggi, umhverfismál og rannsóknir á öllum þessum sviðum.

Nú eru í samtökunum 24 Evrópuríki en aðsetur aðalskrifstofu er í París. Skipulag er með þeim hætti, að vegamálastjórar

sitja í yfirstjórn samtakanna, (Governing Board), en aðstoðarvegamálastjórar í framkvæmdastjórn, (Executive Board). Síðan starfa undirnefndir í verkefnum á afmörkuðum sviðum. Yfirstjórnin heldur tvo fundi á árinu og mun sá fyrri verða haldinn í Reykjavík í byrjun júní. Framkvæmdastjórnin heldur tvo til þrjá fundi á árinu. Svo sem áður segir mun vegamálastjóri vera forseti yfirstjórnar þetta ár og aðstoðarvegamálastjóri forseti framkvæmdastjórnar. Hreinn Haraldsson framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar, mun verða þeim til aðstoðar, enda meginþungi starfseminnar á sviði rannsókna og þróunar.

Undanfarin misseri hefur aðallega verið unnið að stefnumótun fyrir CEDR samtökin. Næstu ár verður unnið að ýmsum verkefnum sem snerta sameiginlega hagsmuni vegagerða og vegfarenda í Evrópu en sú vinna hefur þegar verið skipulögð. Starfinu er skipt niður á fjölmarga undirhópa og nefndir sem fulltrúar einstakra ríkja taka þátt í að eigin vali. Meginverkefnið árið 2006, meðan Ísland er í forsvari fyrir samtökin, er að koma þessari vinnu af stað og fá hjólin til að snúast.

### Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 1. tbl. 14. árg. nr. 422 9. janúar 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 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.

## Rannsóknir 2006

Vegagerðin veitir árlega styrki til rannsóknaverkefna, sem fjármagnaðir eru að mestu af svonefndu tilraunafé, sem nú er 1% af mörkuðum tekjum stofnunarinnar. Helstu þættir í rannsókn- og þróunarstarfi Vegagerðarinnar eru:

- að hafa frumkvæði, fjármagna og framkvæma rannsókn- og þróunarstarf sem stuðlar að því að Vegagerðin geti uppfyllt markmið sem sett eru fram á hverjum tíma.
- að afla nýrrar þekkingar á sviði vega- og samgöngumála, og að koma innlendri og erlendri þekkingu í hagnýt not.
- að stuðla að því að niðurstöður rannsókn- og þróunarstarfs skili sér í staðla og breyttu verklagi, til að auka gæði vegakerfisins og þeirrar þjónustu sem Vegagerðin veitir á hverjum tíma.
- að ná fram ábyrgð og þátttöku meðal viðeigandi aðila varðandi rannsókn- og þróunarstarf sem fjármagnað er af Vegagerðinni.
- að veita upplýsingar um þessa starfsemi og niðurstöður.
- að meta niðurstöður rannsókn- og þróunarstarfsins, sem grunn fyrir úrbætur.

Síðustu 5 ár hefur verið lögð áhersla á umferðaröryggisrannsóknir, fyrst og fremst gegnum hið svokallaða RANNUM samstarf. Frá og með þessu ári er nú gert ráð fyrir því að lögð verði aukin áhersla á rannsóknir sem tengjast umhverfismálum og upplýsingatækni.

Á árinu 2005 var unnið að gerð nýrrar rannsóknastefnu, sem byggir á markmiðum Vegagerðarinnar og þeim markmiðum sem Alþingi samþykkir í samgönguáætlun. Vinna við gerð rannsóknastefnunnar hefur dregist nokkuð og hefur hún ekki verið formlega samþykkt og því ekki hægt að leggja hana til grundvallar umsóknum fyrir árið 2006. Því er nú lýst

eftir umsóknum um styrki til rannsókn- og þróunarverkefna á svipuðum nótum og undanfarin ár, nema að nú verða umferðaröryggisrannsóknir ekki hafðar sér, undir RANNUM hattinum. Rétt er að geta þess að gert er ráð fyrir að hluta fjármagnsins sem til ráðstöfunar er, verði varið til verkefna sem stofnunin lætur vinna að eigin frumkvæði.

Þó ný rannsóknastefna hafi ekki verið samþykkt má hér geta helstu atriða sem nefnd hafa verið varðandi rannsóknaflokkana fjóra sem verkefni eru flokkuð í. Varðandi mannvirki hefur verið rætt um hönnun og þróun studda með rannsóknnum á nýjum eignum og tækni. Varðandi umferð eru það atriði eins og greið umferð, aukin gæði gagna sem lögð eru til grundvallar ákvarðanatöku, mannlegi þátturinn í umferðinni og umferðaslysarannsóknir. Varðandi umhverfi er landnotkun samþætt við skipulag samgangna mikilvægur þáttur. Og varðandi samfélag hefur verið rætt um mikilvægi þess að uppfylla þarfir allra þjóðfélagsþegna til aðgengis og hreyfanleika og eins og fyrir umhverfi, að umferð og skipulag séu skoðuð í samhengi.

Umsóknir um styrki og/eða fjármögnun einstakra verkefna fyrir árið 2006 þurfa að berast á tilskildum eyðublöðum fyrir 6. febrúar næstkomandi. Eyðublöðin má nálgast á heimasíðu Vegagerðarinnar ([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)) undir „Rannsóknir og þróun / Rannsóknaverkefni“. Fylla þarf eyðublöðin út á netinu. Rannsóknaráð stofnunarinnar sér um úthlutun. Nánari upplýsingar veita Hreinn Haraldsson, framkvæmdastjóri þróunarviðs ([hreinn.haraldsson@vegagerdin.is](mailto:hreinn.haraldsson@vegagerdin.is)) og Þórir Ingason forstöðumaður rannsóknadeildar ([thorir.ingason@vegagerdin.is](mailto:thorir.ingason@vegagerdin.is)).

### Bókafrétt

Út er komið þriðja bindið í ritröð Verkfræðingafélags Íslands um sögu verkfræði og tækniþekkingar á Íslandi en það hefur titilinn „Í ljósi vísindanna - Saga hagnýtra rannsókna á Íslandi“.

Í bókinni er saga rannsóknastofnana atvinnulífsins sem eru Orkustofnun, Hafrannsóknastofnun, Iðntæknistofnun, Rannsóknastofnun byggingariðnaðarins, Rannsóknastofnun fiskiðnaðarins og Rannsóknastofnun landbúnaðarins.

Næsta rit í ritröðinni verður um brýr og brúagerð á Íslandi en það rit er vel á veg komið.



### Auglýsingar útboða

#### Reykjanesbraut (41), Fífuhvammsvegur - Kaplakriki, eftirlit 03-092

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í eftirlit með verkinu „Reykjanesbraut (41), Fífuhvammsvegur – Kaplakriki.“

Í verkinu felst tvöföldun Reykjanesbrautar milli Fífuhvammsvegur og Kaplakrika, með breytingum á núverandi gatnamótum við Arnarnesveg, Vífilsstaðaveg og Álftanesveg. Ný undirgöng fyrir gangandi umferð verða gerð við Bæjargil og Vífilsstaðalæk og núverandi undirgöng við Hnoðrahóltsbraut verða lengd. Einnig verður unnin lagnavinna fyrir veitustofnanir auk landmótunar og frágangs.

Verklök eru áætluð 1. ágúst 2007.

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

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka), frá og með mánudeginum 9. janúar 2006. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sama stað fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 31. janúar 2006 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag og lesið upp hverjir hafa skilað inn tilboðum.

Síðari opnunarfundur verður þriðjudaginn 7. febrúar 2006 klukkan 14:15 þar sem lesnar verðar upp einkunnir bjóðenda í hæfnismati og verðtilboð opnuð.



Ráðstefna um rannsóknir Vegagerðarinnar var haldin að Hótel Nordica 11. nóvember 2005. Þar var fjallað um rannsóknir sem fengu fjárveitingu úr rannsóknasjóði Vegagerðarinnar árið 2004.

Þessi auglýsing var birt í síðasta tölublaði sem er dagsett 19. desember 2005. Vegna rangs ártals við skiladagsetningu er hún birt hér að nýju. Eftir fyrstu birtingu auglýsingar var dagsetningu verkloka breytt skv. því sem hér kemur fram.

## Reykjanesbraut (41), Fífuhvammsvegur - Kaplakriki 03-009

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í verkið „Reykjanesbraut (41), Fífuhvammsvegur - Kaplakriki“.

Í verkinu felst tvöföldun Reykjanesbrautar milli Fífuhvammsvegur og Kaplakrika, með breytingum á núverandi gatnamótum við Arnarnesveg, Vífilsstaðaveg og Álftanesveg. Ný undirgöng fyrir gangandi umferð verða gerð við Bæjargil og Vífilsstaðalæk og núverandi undirgöng við Hnoðraholtbraut verða lengd. Grafa skal fyrir væntanlegum mislægum gatnamótum við Urriðaholtbraut og nýta efnið til fyllingar í öðrum hlutum verksins. Tengja skal undirgöng fyrir gangandi umferð við núverandi stígakerfi sveitarfélaga, gera jarðvegsmanir meðfram Reykjanesbraut milli Arnarnesvegur og Vífilsstaðavegar og áfram um 150 m suður fyrir Vífilsstaðalæk og vinna þá landmótun sem nauðsynleg er til að ljúka verkinu. Verkið er unnið í samráði við bæjar-yfirvöld í Kópavogi og Garðabæ.

Helstu magntölur eru:

Skeringar	177.000 m <sup>3</sup>
Fyllingar og burðarlög	147.000 m <sup>3</sup>
Malbik	45.000 m <sup>2</sup>
Steinsteypa	950 m <sup>3</sup>
Steyupustyrktarstál	72.000 kg
Stálbogagöng	117 m.

Verki skal að fullu lokið **1. ágúst 2007**.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með þriðjudeginum 20. desember 2005. Verð útboðsgagna er 8.000 kr.

Skila skal tilboðum á sama stað fyrir kl. 14:00 þriðjudeginum 24. janúar 2006 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

## Niðurstöður útboða

### Reykjanesbraut (41), færsla Sæbrautar 05-003

Tilboð opnuð 20. desember 2005. Verkið „Reykjanesbraut (41), færsla Sæbrautar“.

Í verkinu felst gerð nýrrar nyrðri akbrautar við Sæbraut milli Lauganesvegur og Kambsvegur, alls um 1,2 km. Kleppsvegur verður endurgerður á sama kafla. Lengja á Klettagarða frá Héðinsgötu að Sæbraut, alls um 350 m. Í verkinu er innfalið breytingar á gatnamótum Sæbrautar við Laugarnesveg og við Sundagarða/Dalbraut. Milli Sæbrautar og Kleppsvegur verða reistir hljóðveggir alls 660 m. Einnig er innfalin gerð gangstíga, ýmis lagnavinna og landmótun.

Helstu magntölur eru:

Bergskeringar	2.900 m <sup>3</sup>
Fyllingar	50.000 m <sup>3</sup>
Ónothæft efni á losunarstað	62.600 m <sup>3</sup>
Neðra burðarlög	11.900 m <sup>3</sup>
Efra burðarlög	4.200 m <sup>3</sup>
Malbik	41.300 m <sup>2</sup>
Gangstígar	12.300 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	19.400 m <sup>2</sup>
Hljóðveggur	660 m
Hitaveitulagnir	1.850 m
Vatnslagnir	2.300 m
Ídráttarrör	8.150 m
Símalagnir	1.700 m

Verki skal að fullu lokið 1. október 2006.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (bús.kr.)
6	Klæðning ehf., Garðabæ	590.000.000	137,9	150.055
5	Ístak hf., Reykjavík	574.101.205	134,1	134.157
4	Heimir og Þorgeir ehf., Garðabæ	544.388.710	127,2	104.444
3	Íslenskir aðalverk-takar hf., Reykjavík	528.546.336	123,5	88.602
2	Jarðvélur ehf., Kópavogi	447.343.400	104,5	7.399
1	Háfell ehf., Reykjavík	439.944.681	102,8	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	427.965.000	100,0	-11.980





**Jón Rögnvaldsson**  
vegamálastjóri  
skrifar

## Sundabraut

Um þessar mundir eru tíu ár liðin frá því að Vegagerðin og embætti borgarverkfræðingsins í Reykjavík hófu í sameiningu undirbúningsathuganir vegna fyrirhugaðrar Sundabrautar. Möguleiki á tengingu yfir Kleppsvík hafði þá þegar verið sýndur á aðalskipulagi Reykjavíkur.

Aðkoma Vegagerðarinnar að þessum athugunum byggðist á því að þessi tenging milli Sæbrautar og Gufunessvæðisins yrði framlengd um Geldinganes, Gunnunes og Álfsnes upp í Kollafjörð og yrði tengd þar Hringveginum (þjóðvegi 1) og væri þar með orðin ný tenging inn og út úr höfuðborgarsvæðinu.

Sett var upp sérstök sameiginleg verkefnisstjórn borgarverkfræðings og Vegagerðarinnar. Verkefnisstjóri var ráðinn Gunnar Torfason ráðgjafaverkfræðingur sem gegnt hefur því starfi allt þar til nú í haust. Ákveðið var að ráða sérstakan aðalráðgjafa að verkinu og varð verkfræðistofan Línuhönnun fyrir valinu að undangengnu lokuðu útboði. Auk Línuhönnunar hafa fram til þessa margir sérfræðingar á ýmsum sviðum verið kallaðir til að skoða afmarkaða þætti undirbúningsins. Sérfræðingar þessir eru af ýmsum þjóðernum.

Í upphafi voru skoðaðir margir möguleikar fyrir veglínur yfir Kleppsvík og Elliðavog en þar norðan við voru möguleikarnir mun færri en þó nokkrir. Má segja að á þessu byrjunarstigi hafi eina takmörkunin verið hugmyndaauðgi þeirra sem að málinu komu. Skoðaðir voru mismunandi möguleikar brúa bæði fastra og hreifanlegra, langra, stuttra, hárra og lágra, vegfyllingar og landmótun af ýmsu tagi, jarðgöng og botngöng. Í öllum tilfellum var reynt að meta möguleika á tengingum við fyrirbyggjandi vega- og gatnakerfi ásamt áhrif á mannvirki og íbúa í nágrenni. Jafnframt var farið að reikna í þar til gerðum reiknilíkunum sennilega umferð á nýjum mannvirkjum og áhrif á umferð á aðliggjandi gatnakerfi.

Athuganirnar leiddu til þess að kostum var smám saman fækkað og urðu að lokum í aðalatriðum tveir, nefndir leið I og leið III auk jarðgangakosta, sem einnig voru skoðaðir áfram. Á bæði leið I og leið III voru áfram skoðaðar ýmsar mismunandi útfærslur mannvirkja og tenginga.

Árið 1998 voru gefnar út viðamiklar greinargerðir um þær athuganir sem þá var búið að gera. Haldnir voru kynningarfundir bæði fyrir stjórnmalamenn og almenning. Í framhaldinu var ákveðið að leggja áherslu á undirbúning verksins milli Sæbrautar og væntanlegs Hallsvegar en láta áframhaldið bíða. Voru hafnar nauðsynlegar rannsóknir vegna mats á umhverfisáhrifum fyrir þennan hluta jafnframt því sem haldið var áfram að bera kostina saman.

Auk áhrifa á umhverfi og lífríki hafa einkum verið skoðuð áhrif kostanna á umferð og mismunandi möguleikar á tengingum við Sæbraut. Jafnframt var kostnaður sem hafði verið metinn á fyrri stigum endurmetinn fyrir marga kosti og margar útfærslur.

Endurteknir umferðarreikningar benda eindregið til þess að mismunur leiða I og III sé fyrst og fremst staðbundinn og þá einkum á Sæbraut og í mun minna mæli á Miklubraut. Vestan

Kringlumýrarbrautar virðist munurinn vera innan skekkju-marka. Jarðgöng virðast fá mun minni umferð enda tengingar við þau meiri annmörkum háð og má raunar segja að þau séu aðeins fýsileg fyrir hluta umferðarinnar sem um Sundabraut mun fara í framtíðinni.

Kostnaðarreikningar sýna stöðugt verulegan mismun milli leiða auk þess sem verulegur munur er á kostnaði við mismunandi kosti á sömu leið. Má segja að kostnaðarmunur milli leiða I og III mælist alltaf í milljörðum en sennilegast að leið III sé fjórum til fimm milljörðum króna ódýrari en leið I.

Mat á umhverfisáhrifum vegalagningar frá Sæbraut og norður fyrir Hallsveg var auglýst í maí 2004. Í framhaldinu voru haldnir kynningarfundir fyrir íbúa nærliggjandi hverfa og aðra áhuga- og hagsmunaaðila. Í matsskýrslunni var gerð grein fyrir báðum framangreindum kostum auk jarðganga.

Skipulagsstofnun felldi úrskurð í nóvember 2004 þar sem framkvæmdir voru heimilaðar samkvæmt öllum framlögðum kostum. Úrskurður þessi var kærður til umhverfisráðherra sem kvað upp úrskurð í nóvember 2005 og var þar með ákveðnum skilyrðum staðfestur úrskurður Skipulagsstofnunar.

Eftir að umhverfisráðherra kvað upp úrskurð sinn hefur verið haldinn einn fundur með íbúum nærliggjandi hverfa. Komu á fundi þessum fram fjölmargar athugasemdir og áhyggjur íbúa vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Verður að telja áhyggjur íbúanna eðlilegar þar eð ljóst má vera að Sundabraut mun hafa veruleg áhrif á næsta umhverfi þeirra.

Báðar leiðirnar I og III hafa kosti og galla. Við Sæbraut eru áhrifin fyrst og fremst staðbundin háð því hvar tengt er. Hafa þarf í huga í þessu sambandi að hljóðvist er ekki góð við Sæbrautina í dag og er mikilvægt að mannvirkjum verði hagað þannig að unnt sé að bæta úr á því sviði og hefur raunar í öllum tilfellum verið gert ráð fyrir því.

Í Vogahverfi þarf að gæta þess að umferð gegnum hverfið aukist ekki.

Fyrir Hamrahverfið eru áhrifin mismunandi eftir útfærslu en sennilegt að auðveldast sé að draga úr áhrifum ef farin er leið III auk þess sem sú leið verður mun minna áberandi.

Eins og áður sagði hefur ekki tekist að sýna fram á verulegan mun á umferðarstraumum hvor leiðin sem farin er. Þegar við þetta bætist mikill kostnaðarmunur leiða hefur Vegagerðin talið rétt að velja leið III. Kom sú afstaða fram í bréfi með umhverfis-





matsskýrslu. Hjá Reykjavíkurborg hafa skoðanir verið skiptar. Á aðalskipulagi borgarinnar hefur verið sýnd lína nálægt leið I og hafa margir talið þá leið heppilegri. Ljóst er að skipulagsvaldið liggur í þessu tilfelli hjá Reykjavíkurborg í samræmi við skipulag- og byggingalög. Í 29. gr. vegalaga eru ákvæði þess efnis að í þeim tilfellum þar sem ágreiningur er milli Vegagerðarinnar og viðkomandi sveitarfélags um veglínu þar sem sveitarfélagið óski eftir dýrari kosti sé heimilt að krefjast þess að sveitarfélagið greiði mismun kostnaðar. Það er minn skilningur að þessi ákvæði séu sett til að tengja saman ábyrgð á skipulagsákvörðunum og fjárhagslega ábyrgð. Ljóst er að ýmsar ástæður aðrar en umferðar- og kostnaðarlegar geta haft áhrif á val sveitarfélags og raunar ekkert við því að segja ef fjárhagslega ábyrgðin fylgir með. Í þessu tilfelli þarf einnig að hafa í huga að sennilegt er að 80 – 90% af þeirri umferð sem um þennan hluta Sundabrautar kemur til með að fara í framtíðinni verði umferð milli hverfa í Reykjavík. Leiðavalið virðist auk þess ekki hafa mikil áhrif á hagsmuni annarrar umferðar eða annarra sveitarfélaga.

Þótt búið sé að vinna meira að undirbúningi Sundabrautar en nokkurs annars vegamannvirkis hérlandis svo mér sé kunnugt um er enn mikið ógert. Aðeins hafa verið gerð frumdrög að mannvirkjum þannig að meginhluti eiginlegrar hönnunarvinnu er eftir. Ljóst er að ýmis mannvirki munu breytast frá því sem frumdrög hafa gert ráð fyrir. Nákvæmar staðsetningar og útfærslur þarf að vinna í nánú samstarfi við fulltrúa íbúa nærliggjandi hverfa og aðra hagsmunaaðila. Það þarf að gefa sér góðan tíma fyrir þetta samráð og kanna vandlega ábendingar og tillögur sem fram kunna að koma. Á þann hátt er ég sannfærður um að unnt er að komast að viðunandi úrlausn fyrir flesta aðila.

Jafnframt þessari vinnu þarf að hefja gerð skýrslu um mat á umhverfisáhrifum fyrir áframhald vegarins um Geldinganes, Gunnunes, Álfsnes og Kollafjörð allt upp á Kjalarnes til þess að undirbúningi fyrir þann hluta verði lokið þegar tímabært verður að ráðast í framkvæmdir á honum.



Leið III, eyjalausn. Tölvuteiknuð útlitsmynd.



# Útboðsverk 2005

Hér er birtur listi yfir útboðsverk sem samið var um árið 2005, raðað eftir verktökum í stafrófsröð. Samningsfjárhæð er einnig birt.

Verktaki Verk	Tilboðsupphæð
<b>Alverk ehf</b>	
05-028 Hvammavegur (853), slitlagsendi - virkjun .....	15.984.000
<b>Arnardalur sf.</b>	
05-023 Festun og yfirlögn á Suðursvæði og Suðvestursvæði 2005-2006 .....	109.235.000
05-023 Festun og yfirlögn á Suðursvæði og Suðvestursvæði 2005-2006 .....	126.192.000
<b>Árni Helgason ehf.</b>	
05-045 Kísilvegur (87), Slitlagsendi á Grímsstaðaheiði - Geitafellsá, 1. áfangi .....	57.623.000
05-008 Festun og yfirlögn á Norðaustursvæði 2005-2006 ....	168.160.720
<b>Borgarverk ehf.</b>	
05-029 Hringvegur (1) við Borgarnes, tenging við Digranesgötu .....	43.512.000
05-018 Yfirlagnir á Norðvestursvæði 2005-2006, .....	71.490.000
05-016 Festun og yfirlögn á Norðvestursvæði 2005-2006 ....	171.867.857
<b>Borgarvirki ehf.</b>	
05-056 Strandavegur (643), Illaholt - Blæja .....	54.585.500
05-037 Krísuvíkuvvegur (42), Hraunhella - Hamranes .....	96.272.365
<b>Burkney ehf.</b>	
05-079 Hafnavegur (44) við Hafnir .....	17.774.000
<b>Dodds ehf.</b>	
05-030 Snæfellsnesvegur (54), um Grundarfjörð, öryggisaðgerðir .....	20.955.000
<b>Eimskipafélag Íslands ehf.</b>	
05-034 Vestmannaeyjaferja 2006-2010 .....	984.480.000
<b>Fjölhönnun ehf.</b>	
05-022 Kringlumýrarbraut (40)/ Miklabraut (49), breikkun gatnamóta, eftirlit .....	5.928.000
<b>Fjörður ehf.</b>	
04-074 Hringvegur (1) um Blönduhlíð í Skagafirði, varnargarðar .....	5.515.000
05-009 Ólafsfjarðarvegur (82) á Lágheiði .....	22.081.590
05-085 Hringvegur (1) - Sauðárkróksbraut (75) gatnamót við Varmahlíð .....	26.520.825
<b>Fossvélar ehf.</b>	
05-024 Efnisvinnsla á Suðursvæði 2005 .....	35.340.000
<b>Framrás ehf.</b>	
05-042 Þingskálavegur (268), ræsi .....	8.196.500
<b>Fylling ehf.</b>	
05-067 Djúpvvegur (61), Kjörseyri að Prestbakka .....	53.150.850
<b>Háfell ehf.</b>	
04-075 Suðurstrandarvegur (427), Hraun - Ísólfsskáli .....	98.068.000
00-054 Hallsvegur (432), Fjallkonuvegur - Víkurvegur .....	130.020.950
<b>Heimir og Þorgeir ehf.</b>	
05-004 Kringlumýrarbraut (40) / Miklabraut (49), breikkun gatnamóta. ....	229.487.371
<b>Héradsværk ehf.</b>	
05-049 Upphéraðsvegur (931) um Ormarsstaðaá .....	5.597.970
05-048 Hlíðarvegur (917) um Laxá hjá Fossvöllum .....	26.695.802

<b>Hönnun, Reykjavík</b>	
05-063 Reykjanesbraut (41), Strandarheiði - Njarðvík, eftirlit	30.400.000
<b>Ístrukkur ehf.</b>	
05-062 Vestfjarðavegur (60) um Laxá og Naðurdalsá .....	18.900.500
<b>Jarðvélar ehf.</b>	
05-065 Göngubrú yfir Kópavogslæk .....	24.590.400
04-044 Hringvegur (1), hringtorg við Norðlingavað .....	77.777.700
05-058 Reykjanesbraut (41), breikkun Strandarheiði - Njarðvík .....	1.175.434.500
<b>K N H ehf.</b>	
05-051 Vatnsnesvegur (711), Ósar - Hólaá .....	34.433.044
05-055 Djúpvvegur (61) um Svansvík .....	63.363.330
05-053 Vestfjarðavegur (60) um Svinadal .....	206.656.720
03-084 Hringvegur (1), Svinahraun - Hveradalabrekka .....	277.467.777
<b>Klæðning ehf.</b>	
05-006 Yfirlagnir Suðvestursvæði, klæðing .....	42.207.900
05-017 Yfirlagnir á Norðvestursvæði 2005-2006, vesturhluti	57.880.000
<b>Loftorka Reykjavík ehf.</b>	
05-002 Yfirlagnir á Suðvestursvæði, malbik .....	19.879.500
05-002 Yfirlagnir á Suðvestursvæði, malbik .....	39.817.800
05-027 Lagfærning axla á Hafnarfjarðarvegi (40) .....	41.557.000
05-032 Arnarnesvegur (411), Hringtorg við Fífuhvamsveg og Bæjarbraut .....	88.468.400
<b>Malarvinnslan hf.</b>	
05-021 Yfirlagnir á Norðaustursvæði 2005, norðurhluti .....	29.642.022
05-007 Yfirlagnir á Norðaustursvæði 2005, austurhluti .....	32.287.537
<b>Malbikunarstöðin Hlaðbær-Colas hf.</b>	
05-059 Heiðmerkurvegur (408), malbikun 2005 .....	24.744.000
05-033 Yfirlagnir á Norðvestursvæði, malbik .....	37.915.000
<b>Malbikunarstöðin Höfði hf.</b>	
05-002 Yfirlagnir á Suðvestursvæði, malbik .....	36.162.530
05-025 Yfirlagnir á Suðursvæði, malbik .....	58.587.200
<b>Mjöllnir vörubíljórafélag</b>	
05-011 Landeyjavegur (252), Gunnarshólmi - Hólmavegur ..	35.356.325
<b>Nesey ehf.</b>	
04-071 Auðsholtvegur (340), Skeiðavegur - Syðra Langholt	18.369.000
<b>Rósaberg ehf.</b>	
05-013 Hringvegur (1) um Eldvatnsbotna 2005 .....	12.905.400
<b>Ræktunarsamband Flóa og Skeiða ehf.</b>	
05-010 Yfirlagnir á Suðursvæði 2005-2006, klæðing .....	23.801.300
<b>Sandblástur og málmhúðun hf.</b>	
05-083 Smíði vegriðsstoða .....	4.236.431
<b>Sigurjón Hjartarson</b>	
05-084 Ytriá .....	2.200.000
05-082 Eyjavegur (364) .....	9.326.270
<b>Sjóferðir H &amp; K ehf.</b>	
05-001 Ferjuleið, Ísafjörður - Vigur - Æðey, 2005 - 2010 .....	29.700.000
<b>Stafnafell ehf.</b>	
04-004 Útnesvegur (574), Gröf - Arnarstapi .....	76.972.000
<b>Steypustöð Skagafjarðar ehf.</b>	
05-057 Vetrarþjónusta Sauðárkrókur - Siglufjörður 2005 - 2008 .....	23.847.356
<b>Vegmerking ehf.</b>	
05-015 Sérmerkingar á Suðvestursvæði 2005 .....	12.416.050
<b>Vestfirskir verktakar ehf.</b>	
05-031 Ísafjörður skrifstofa, viðbygging og breytingar .....	23.821.830
<b>VSO - ráðgjöf ehf.</b>	
05-060 Hallsvegur (432), Fjallkonuvegur - Víkurvegur, eftirlit	4.050.000



Vegagerð í Landeyjum í september 2005.



Vestfjarðavegur (60) um Bröttubrekku.

## Umhverfisstefna Vegagerðarinnar

Yfirstjórn Vegagerðarinnar samþykkti þann 12. desember sl. breytingar á umhverfisstefnu Vegagerðarinnar og verklagsreglum þar að lútandi.

### Umhverfisstefna

Hlutverk Vegagerðarinnar er að þróa og sjá um vegakerfið á sem hagkvæmastan hátt með þarfir samfélagsins, öryggi vegfarenda og umhverfissjónarmið að leiðarljósi. Vegagerðin hefur skilgreint helstu umhverfisþætti, sett sér umhverfisstefnu og markmið, hún rekur áætlana- og umhverfisdeild sem hefur yfirumsjón með málaflöknum, sjö umhverfisnefndir starfa á landsvísu, auk þess sem Vegagerðin styrkir mörg rannsóknaverkefni á sviði umhverfismála.

Meginmarkmið umhverfisstefnunnar er góð sambúð vegar og umferðar við umhverfi og íbúa. Umhverfisstefnan tekur mið af ISO 14001:2004 umhverfisstaðlinum og umhverfisstefnu í ríkisrekstri.

Vegagerðin er meðvituð um að starfsemi hennar getur haft umtalsverð umhverfisáhrif og vill leggja sitt af mörkum til að draga úr þeim.

### Vegagerðin hefur skilgreint helstu umhverfisþætti í starfsemi sinni:

Náttúra  
Landslag  
Andrúmsloft  
Menningarminjar  
Hljóðvist  
Vegfarendur

### Til að ná sínu meginmarkmiði í umhverfismálum hefur Vegagerðin sett sér eftirfarandi stefnumið:

- Að setja stefnumið og markmið varðandi umhverfismál og endurskoða þau með hliðsjón af árangri, setja nauðsynlegar verklagsreglur og fylgja þeim eftir;
- Að vinna að stöðugum umbótum í umhverfismálum;
- Að haga starfsemi í samræmi við gildandi lög og reglur um umhverfismál;
- Að vinna í anda sjálfbærrar þróunar;

- Að efla umhverfisvitund og áhuga starfsmanna á mikilvægi umhverfismála;
- Að farga úrgangi með sem minnstum umhverfisspjöllum;
- Að kynna verktökum, birgjum, vegfarendum og stjórnvöldum stefnu Vegagerðarinnar í umhverfismálum;
- Að endurskoða umhverfisstefnuna á tveggja ára fresti.

### Til að ná þessu hefur Vegagerðin sett sér eftirfarandi markmið:

- Að haga hönnun, framkvæmdum, viðhaldi og rekstri vega þannig að þeir falli sem best að umhverfinu og stuðli að öruggu og aðlaðandi umhverfi vegfarenda;
- Að leggja áherslu á góða umgengni og frágang og sem minnst umhverfisspjöll hljótist af starfsemi. Leitast eftir megni við að draga úr hávaða og notkun mengandi efna;
- Að nýta orku og aðföng sem best, kaupa frekar vörur og þjónustu aðila sem eru umhverfissvottaðir eða starfrækja umhverfisstefnu;
- Að endurnota og endurvinna það sem fellur í rekstri eins og hægt er en farga öðru á viðeigandi hátt;
- Að styrkja rannsóknir á umhverfismálum og taka tillit til tækniþróunar, nýrrar vísindapekkingar, óska vegfarenda og skoðana hagsmunaaðila;
- Að standa fyrir árlegum umhverfisdegi til að auka vitund starfsmanna og koma fræðslu á framfæri með fyrirlestrum, námskeiðum og í Innanhússfréttum;
- Að leggja áherslu á snyrtilegt, heilsusamlegt og öruggt vinnuumhverfi svo að starfsfólki líði vel við vinnu sína;
- Að gera grein fyrir árangri í umhverfismálum árlega í umhverfisskýrslu þar sem m.a. er birt grænt bókhald stofnunarinnar.

Frekari upplýsingar um umhverfisstjórnunarkerfi Vegagerðarinnar er að finna á heimasíðunni [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is) undir umhverfismál, auk umhverfisskýrslu og græns bókhalds á pdf formi og yfirlits yfir lög og reglur sem gilda um málaflökkinn.



## Yfirlit yfir útboðsverk

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

Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdaedeildar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
06-001 Ásbyrgisvegur (861), Norðausturvegur - tjaldsvæði	06
06-003 Seyðisfjarðarvegur (93) um Miðhúsaá	06
06-004 Norðausturvegur (85), Hófaskarðsleið	06
06-005 Hringvegur (1) um Vatnsdalsá	06
06-006 Upphéraðsvegur (931), Setberg - Ormarsstaðaá	06
06-007 Dettifossvegur (862), Hringvegur - Dettifoss	06
05-072 Héðinsfjarðargöng, eftirlit	06
05-050 Norðausturvegur (85) um Laxá hjá Laxamýri, vegtenging	06
05-064 Hringvegur (1), mislæg gatnamót við Nesbraut, eftirlit	06
05-066 Hringvegur (1), mislæg gatnamót við Nesbraut	06
05-047 Hringvegur (1), Arnórsstaðamúli	06
04-072 Garðskagavegur (45) um Ósabotna	06
05-046 Veigastaðavegur (828), Hringvegur - Eyjafjarðarbraut eystri	06
05-044 Norðausturvegur (85), Arnarstaðir - Kópasker	06
05-041 Sólheimavegur (354), Eyvík - Sólheimar	06
05-039 Suðurstrandarvegur (427), vegtenging við Þorlákshöfn	06
05-038 Garðskagavegur (45) um Sandgerði	06

Fyrirhuguð útboð frh.	Auglýst:
05-019 Efnisvinnsla á Norðvestursvæði 2005-2006, vesturhluti	06
05-054 Pverárfjallsvegur (744), Kallá - Sauðárkrókur	06
04-006 Hringvegur um Norðurárdal í Skagafirði	06

  

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
03-092 Reykjanesbraut (41), Fífuhvamsvegur - Kaplakriki, eftirlit	09.01.06	31.01.06
03-009 Reykjanesbraut (41), Fífuhvamsvegur - Kaplakriki	19.12.05	24.01.06

  

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
05-085 Hringvegur (1) - Sauðárkróks- braut (75), vegamót við Varmahlíð	28.11.05	13.12.05
05-086 Reykjanesbraut (41), Laugarnesvegur - Dalbraut (færsla Sæbrautar), eftirlit	19.12.05	03.01.06
05-003 Reykjanesbraut (41), Laugarnesvegur - Dalbraut (færsla Sæbrautar)	28.11.05	20.12.05
05-035 Héðinsfjarðargöng - forval	10.10.05	13.12.05
05-036 Nesvegur (425), Reykjanes - Staður	31.10.05	15.11.05

  

Samningum lokið:	Opnað:	Samið:
05-083 Smíði vegriðsstoða <i>Sandblástur og málmhúðun hf.</i>	06.12.05	13.12.05
05-037 Krísvíkurvegur (42), Hraunhella - Hamranes <i>Borgarvirki</i>	18.10.05	08.12.05

## Fréttatilkynning frá Umferðarstofu - banaslys árið 2005

Samkvæmt upplýsingum úr slysaskrá Umferðarstofu kemur fram að 19 manns létust í 16 banaslysum hér á landi á árinu 2005, 13 karlar og 6 konur. Árið 2004 létust 23 í 20 slysum, 16 karlar og 7 konur. Langflest banaslysanna á nýliðnu ári urðu utan þéttbýlis, en þar létust 16, en 3 létust í þremur slysum í þéttbýli sem öll urðu í Reykjavík. Árið 2004 létust 15 í slysum í dreifbýli en 9 í þéttbýli.

Að meðaltali létust 23,6 árlega í umferðinni á árunum 2001 til 2005, þannig að talsvert færri létust árið 2005 en að meðaltali á tímabilinu. 13 létust í slysum á fyrri helmingi ársins, en 6 frá því í júlí til áramóta. 14 þeirra sem létust á árinu 2005 voru ökumenn, 4 voru farþegar í bílum og 1 gangandi vegfarandi lést.

Enginn þeirra sem létust á liðnu ári var 14 ára eða yngri, 2 voru 15 til 16 ára, 5 á aldrinum 17 til 20 ára, 1 var á aldrinum 21 til 24 ára, 9 voru 25 til 64 ára og 2 voru 65 ára og eldri.

Flestir létust í árekstrum eða 9, jafnmargir og árið á undan. 8 létust í útafakstri, en voru 6 árið 2004. Enginn lést í bílveltu á vegi árið 2005 en tveir létust í slíkum slysum árið á undan. Í einu tilfelli var ekið á gangandi vegfaranda, en þrír létust í samskonar slysum árið 2004. Einn lést í annars konar slysi sem ekki fellur undir fyrrnefndar skilgreiningar en þrír árið 2004.

Í umferðaröryggisáætlun 2005-2008,

sem er hluti samgönguáætlunar, er árangur metinn út frá meðaltali 5 undangenginna ára. Að teknu tilliti til þess er árangur ársins 2005 undir meðaltali undanfarinna 5 ára nánast á öllum sviðum, en fjöldi ökumanna er létust í umferðinni árið 2005 er meiri en að meðaltal 2001-2005.

Á árunum 2001 til 2005 létust 118 manns í umferðarslysum hér á landi, 75 karlar og 43 konur, þ.e. 64% karlar og 36% konur. 11 börn 14 ára og yngri létust, 4 börn 15 til 16 ára, 14 ungmenni á aldrinum 17 til 20 ára, 12 á aldrinum 21 til 24 ára, 55 á aldrinum 25 til 64 ára og 22 sem voru 65 ára eða eldri.

(Rétt er að geta þess að tölurnar fyrir árið 2005 eru bráðabirgðatölur.)

