



Framkvæmda- fréttir 20. tbl. / 11



Hrísnesá á Barðaströnd. Ræsi sett í stað einbreiðrar brúar sem var rifin.

Mat á umhverfisáhrifum samgönguáætlunar

Í þessu blaði er birt auglýsing frá samgönguráði um mat á umhverfisáhrifum samgönguáætlunar. Matskýrslan ásamt fylgiskjölum er birt á www.innanrikisraduneyti.is. Hér á eftir fer upphaf skýrslunnar um samantekt matsvinnu. Það eru verkfræðistofurnar Mannvit og VSÓ Ráðgjöf sem vinna matið.

Samantekt matsvinnu

Samkvæmt lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana hefur verið unnið umhverfismat fyrir tillögu að samgönguáætlun 2011-2022 (hér eftir tillaga að SGÁ 2011-2022).

Samkvæmt lögum verður umhverfisskýrslan kynnt fyrir hagsmunaaðilum og almenningi og öllum gefinn kostur á að koma á framfæri ábendingum og athugasemdum varðandi umhverfisáhrif áætlunarinnar. Með matsvinnunni er stuðlað að því að mið sé tekið af umhverfissjónarmiðum við gerð tillögu að samgönguáætlun, dregið úr eða komið í veg

fyrir veruleg neikvæð umhverfisáhrif og hugað að samræmi samgönguáætlunar við aðrar áætlanir.

Aðferðir og áherslur

Umhverfismat tillögu að SGÁ 2011-2022 fór fram samhliða áætlanagerðinni. Greining, umfjöllun og niðurstöður matsvinnunnar nýttust sem innlegg í stefnumótun fyrir tillögu að SGÁ. Með umhverfismatinu hafa verið skilgreind helstu áhrif sem kunna að verða vegna SGÁ og aðgerðir sem ráðast þarf í til að tryggja að dregið verði úr líklegum neikvæðum áhrifum samgönguáætlunar. Að þessu sinni er áhersla tillögu að SGÁ að stórum hluta á stefnur, leiðir og aðgerðir til að draga úr neikvæðum áhrifum samgangna á Íslandi. Tillaga að SGÁ 2011-2022 byggist á umfangsmikilli og margþættri stefnumótunavinnu Samgönguráðs þar sem umhverfismatið var einn af mörgum þáttum sem litið var til.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 20. tbl. 19. árg. nr. 576 10. okt. 2011

Ritsjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
Gunnar Gunnarsson
Prentun: Oddi

Ösk um áskrift sendist til:
Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík
eða með tölvupósti til:
vai@vegagerdin.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útbóðs-framkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útbóð eru kynnt, útbóðsauglýsingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Útgáfa er óregluleg og nokkrar vikur geta liðið milli tölublaða. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.

Umhverfismatið var unnið af sérfræðingum VSÓ Ráðgjafar og Mannvits. Umhverfisáhrif voru skilgreind með hliðsjón af vinnufundum matsteymis sem kom saman haustið 2010. Á vinnufundunum var farið kerfisbundið yfir helstu málaflokka samgönguáætlunar til að skilgreina og fjalla um möguleg umhverfisáhrif m.v. líklegar áherslubreytingar í áætlun. Helstu áherslubreytingar voru eftirfarandi skv. tillögu að SGÁ 2011-2022:

Markmið um greiðar samgöngur

- Stytting ferðatíma innan hvers landsvæðis
- Skilgreining á gáttum sem tryggja greiðar samgöngur til og frá landinu
- Áhersla á greiðari samgöngur með öðrum ferðamátum en einkabíl, sérstaklega í þéttbýli

Markmið um sjálfbærar samgöngur

- Aukin áhersla á hlutverk umhverfisvænni ferðamáta en einkabíls
- Breyttar ferðavenjur samhliða notkun umhverfisvænni orkugjafa fyrir samgöngutæki og annarra tæknilausna

Markmið um hagkvæmar samgöngur

- Gjaldtaka af notendum endurspeglar raunverulegan kostnað
- Breyttir ferðahættir í þéttbýli til að draga úr þörf á uppbyggingu umferðarmannvirkja.

Markmið um öruggar samgöngur

- Stefna tekur óverulegum breytingum
- Markmið um jákvæða byggðapróun
- Stytting vegalengda innan einstakra landsvæða

Í matsteyminu sátu fulltrúar frá innanríkisráðuneytinu, Vega-gerðinni, Siglingastofnun, Flugmálastjórn Íslands og Umferðarstofu. Úrvinnsla á vinnu matsteymis og gerð umhverfisskýrslu var í höndum ofanefndra ráðgjafa og fór fram vor og sumar 2011.

Helstu umhverfisþættir matsvinnu voru samfélag, lýðheilsa, skipulag og byggð, loftslag, öryggi og náttúruferar.

Helstu áhrif á samfélag

SGÁ er í eðli sínu áætlun sem miðar að því að hafa jákvæð áhrif á samfélag. Niðurstæða matsvinnu um áhrif á samfélag er að aukið aðgengi og jafnræði ólíkra ferðamáta hefur jákvæð áhrif á hópa sem í dag takmarka umsvif sín og þátttöku í samfélagi vegna áherslu á greiðfærni bílaumferðar. Líklegt er að aukið jafnræði ólíkra ferðamáta hafi jákvæð áhrif á fólk sem kys að nota aðra ferðamáta en einkabíl.

SGÁ dregur úr áherslu á lágmarkun ferðatíma í þéttbýli. Stefna áætlunarinnar um greiðfærni í samgöngum snýr að öryggi, aðgengi og áreiðanleika fremur en ferðahraða. Í þéttbýli er stefna um greiðar og fjölbreyttar samgöngur líkleg til að hafa jákvæð áhrif á samfélag.

Í dreifðari byggð eru stefnumið SGÁ um aukinn hreyfanleika með áherslu á styttingu ferðatíma innan sóknarsvæða mikilvægari fyrir líf skjör fólks en áhersla á breytta ferðamáta. Aukinn hreyfanleiki innan sóknarsvæða er líklegur til að hafa jákvæð áhrif á atvinnulíf en getur einnig haft neikvæð staðbundin áhrif á samfélag vegna breytinga á markaðssvæðum og þar með á samkeppnis- og búsetuskilyrði.

Helstu áhrif á lýðheilsu

Á heildina litið eru áhrif áherslubreytinga SGÁ 2011-2022 jákvæð á lýðheilsu. Í áætluninni er lögð áhersla á fjölbreytileika ferðamáta og stefnumið og áherslur miða að því að stuðla að aukinni hlutdeild almenningsgangna, hjólræiða og göngu. Stefnt er að því að bæta samkeppnishæfni

ólíkra ferðamáta, sérstaklega í þéttbýli. Auk jákvæðra áhrif á loftgæði og hljóðvist hefur þessi stefna jákvæð áhrif á lýðheilsu vegna jákvæðra áhrifa hreyfingar á heilsu.

Möguleg breyting á skipan á gjaldtöku af umferð gæti stuðlað að breyttum ferðavenjum og vali á ferðamáta og draga úr staðbundinni loftmengun (NOx og svifryk), hávaða frá umferð og auka hreyfingu fólks með jákvæðum áhrifum á lýðheilsu. Ef farið verður í þessar breytingar munu þær þó líklega ekki eiga sér stað fyrr en á síðari tímabilum áætlunarinnar eða ennþá síðar.

Helstu áhrif á skipulag og byggð

Í SGÁ 2011-2022 er lögð áhersla á að bæta og jafna samkeppnisstöðu mismunandi ferðamáta. Áhrif þessarar stefnu er lykilforsenda fyrir greiðfærri umferð, en um leið er dregið úr nýbyggingu umferðarmannvirkja í þéttbýli sem eingöngu er ætlað að þjóna einkabílaflotanum. Stefnan helst í hendur við skipulagsáætlanir sem stefna að þéttingu og blöndun byggða með fjölbreyttum og umhverfisvænum ferðamátum. Til lengri

Niðurstöðu útboða

Djúpvegur (61) um Seljalandsós og

Seljalandsá í Álftafjarðarbotni 11-049

Tilboð opnuð 27. september 2011. Ný- og endurlögn á 0,6 km kafla Djúpvegur um Seljalandsós og Seljalandsá í Álftafjarðarbotni í Súðavíkurbreppi og smíði tveggja brúa á þeim kafla; á Seljalandsósi (14 m) og Seljalandsá (8 m). Helstu magntölur eru:

| | |
|------------------------|-----------------------|
| Vegagerð | |
| Fylling og fláafleygar | 28.000 m ³ |
| Rofvarnir | 2.900 m ³ |
| Skering | 1.000 m ³ |
| Neðra burðarlag | 1.800 m ³ |
| Efra burðarlag | 1.000 m ³ |
| Tvöföld klæðing | 5.200 m ² |
| Brúasmíði | |
| Rofvörn | 700 m ³ |
| Gröftur | 2.700 m ³ |
| Mótafletir | 1.460 m ² |
| Steypustyrktarjárn | 42,4 tonn |
| Spennt járnalögn | 2,1 tonn |
| Steypa | 450 m ³ |
| Vegrið á brýr | 48 m |

Verkinu skal að fullu lokið fyrir 15. september 2012.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (bús.kr.) |
|-----|---------------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| 8 | Mikael ehf., Hornafirði | 156.739.350 | 110,2 | 30.261 |
| 7 | G.Ó.K. húsasmíði ehf., Bolungarvík | 149.693.215 | 105,3 | 23.215 |
| --- | Áætlaður verktakakostnaður | 142.196.444 | 100,0 | 15.718 |
| 6 | Verktakafélagið Glaumur ehf., Garðabæ | 138.181.950 | 97,2 | 11.704 |
| 5 | Borgarverk ehf., Borgarnesi | 137.044.000 | 96,4 | 10.566 |
| 4 | Spennt ehf., Reykjavík | 134.944.610 | 94,9 | 8.466 |
| 3 | Vestfirskir verktakar ehf., Ísafirði | 128.660.006 | 90,5 | 2.182 |
| 2 | Geirnaflinn ehf., Ísafirði | 127.343.436 | 89,6 | 865 |
| 1 | Eykt ehf., Reykjavík | 126.478.133 | 88,9 | 0 |

tíma lítið skapast með nýjum áherslum í SGÁ því forsendur fyrir því að byggð þéttist og umferðarmynstur breytist. Áhrif á skipulag og byggð eru líkleg til að vera verulega jákvæð og tengjast beint jákvæðum áhrifum á samfélag, öryggi og lýðheilsu.

Helstu áhrif á loftslag

Ísland hefur alþjóðlegum skuldbindingum að gegna hvað varðar losun gróðurhúsalofttegunda. Áhrifaríkustu leiðirnar til að ná fram samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá



Innanríkisráðuneytið

23. september 2011

Auglýsing um umhverfismat tillögu samgönguráðs að samgönguáætlun 2011-2022

Samgönguráð auglýsir hér með umhverfismat á tillögu að samgönguáætlun 2011-2022 til kynningar í samræmi við lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana. Tillaga samgönguráðs að samgönguáætlun er unnin í samræmi við lög nr. 33/2008 um samgönguáætlun. Þar er mörkuð stefna og markmið fyrir allar greinar samgangna næstu tólf árin. Með umhverfismatinu hafa verið skilgreind helstu áhrif sem kunna að verða vegna samgönguáætlunar og aðgerðir sem ráðast þarf í til að tryggja að dregið verði úr líklegum neikvæðum áhrifum samgönguáætlunar.

Í lögum nr. 33/2008 um samgönguáætlun segir að innanríkisráðherra leggi á fjögurra ára fresti fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun. Samkvæmt lögum skipar ráðherra samgönguráð sem hefur yfirumsjón með gerð tillagna að samgönguáætlun. Í samgönguráði sitja forstöðumenn þeirra samgöngustofnana sem heyra undir ráðuneytið. Auk þess situr þar fulltrúi ráðherra sem jafnframt er formaður.

Undirbúningur að vinnu við tillögu samgönguráðs að samgönguáætlun 2011-2022 hófst árið 2008 og umfangsmikið samráð við atvinnulíf og sveitarfélög í landinu um langtímastefnumótun hófst í upphafi árs 2009. Skýrsla samgönguráðs, Samgönguáætlun 2011-2022 - Drög að stefnumótun, var kynnt á fjölmennu samgönguþingi í Reykjavík 19. maí síðastliðinn. Á samgönguþingi og í kjölfar þess var óskað eftir ábendingum og athugasemdum við drög samgönguráðs að stefnumótun.

Samhliða mótun tillögu samgönguráðs að samgönguáætlun 2011-2022 var unnið að umhverfismati áætlunarinnar í samræmi við lög nr. 105/2006. Umhverfismatið er hér með auglýst til kynningar. Með umhverfisskýrslu fylgja til hliðsjónar drög samgönguráðs að tillögu að samgönguáætlun ásamt drögum að greinargerð. Ekki er óskað eftir sérstökum athugasemdum við þessi fylgigögn.

Umhverfismat samgönguáætlunar liggur frammi til kynningar hjá eftirtöldum samgöngustofnunum:

- Flugmálastjórn Íslands, Skógarhlíð 12, 105 Reykjavík
- Siglingastofnun Íslands, Vesturvör 2, 200 Kópavogur
- Umferðarstofa, Borgartúni 30, 105 Reykjavík
- Vegagerðin, Borgartúni 5-7, 105 Reykjavík

Frestur til að gera athugasemdir við umhverfismat samgönguáætlunar er til og með 4. nóvember 2011. Athugasemdir skal senda bréfleiðis á innanríkisráðuneytið, Sölvhólgötu 7, 150 Reykjavík eða með tölvupósti á netfangið postur@irr.is

Hægt er að nálgast auglýst gögn á vefsvæði samgönguáætlunar á vef innanríkisráðuneytisins. Vefslóðin er eftirfarandi: <http://www.innanrikisraduneyti.is/verkefni/malaflokkar/samgonguaetlun/>

Samgönguráð

Vaðlaheiðargöng, bráðabirgðabrá

fyrir vinnuumferð

11-042

Tilboð opnuð 13. september 2011. Gerð stöpla undir bráðabirgðabrá yfir Hringveg (1) við fyrirhugaðan munna Vaðlaheiðarganga, gerð fyllingu undir brúarstólpa og gerð bráðabirgðavegar til að auðvelda aðkomu á svæðið. Fylling undir stöplana kemur úr sprengdu grjóti sem taka á úr forskeringu við göngin.

Helstu magnþölur eru:

| | |
|--------------------|----------------------|
| Bergskering | 5.000 m ³ |
| Fylling | 5.000 m ³ |
| Bitavegríð | 180 m |
| Mótaflétir | 270 m ² |
| Steypustyrktarjárn | 4.000 kg |
| Steypa | 55 m ³ |

Verkið má hefja 10. október 2011 og skal að fullu lokið 30. nóvember 2011.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|-------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| --- | Áætlaður verktakakostnaður | 26.387.000 | 100,0 | 4.005 |
| 2 | Árni Helgason ehf., Ólafsríði | 23.825.400 | 90,3 | 1.443 |
| 1 | G. Hjálmarsson hf., Akureyri | 22.382.500 | 84,8 | 0 |

Vaðlaheiðargöng, stálbitar

fyrir bráðabirgðabrá

11-054

Tilboð opnuð 27. september 2011. Stálbitar í bráðabirgðabrá yfir Hringveg (1) við fyrirhugaðan munna Vaðlaheiðarganga.

Helstu magnþölur eru:

Stálbitar: 8 stk. HEA900, L = 15,8 m, alls um 32,7 tonn. Annað stál: Plötur og vinklar í þverbíta og legufestingar, alls um 4,1 tonn.

Stálið skal afhenda verkkaupa á verkstað, eftir nánara samkomulagi, fullsmíðað, sandblásnið og grunnað með verksmiðjugrunni eigi síðar en 15. desember 2011. Annað stál í þverbíta og legufestingar skal vera heitgalvanhúðað.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|------------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| 5 | Hagstál ehf., Hafnarfirði | 29.666.000 | 220,2 | 13.612 |
| 4 | Ístak hf., Reykjavík | 22.198.229 | 164,8 | 6.144 |
| 3 | Gísli Þorgeir Einarsson, Laugum | 20.069.793 | 149,0 | 4.016 |
| 2 | Slippurinn ehf. og Útrás, Akureyri | 19.313.700 | 143,4 | 3.260 |
| 1 | Stálgæði ehf., Kópavogi | 16.054.200 | 119,2 | 0 |
| --- | Áætlaður verktakakostnaður | 13.473.000 | 100,0 | -2.581 |

samgöngum er almenn þróun loftslagsvænni farartækja og áhersla á breytta ferðamáta.

Almenn þróun í átt til loftslagsvænni bíla er hafin á Íslandi með lækkun vörugjalda á umhverfsvænni bíla sem og ýmiskonar þróun á annarri gerð eldsneytis en jarðefnaeldsneytis. Slík slík þróun á sér einnig stað fyrir skipaflotann. Fyrirséð er að sú þróun muni halda áfram á tímabili samgönguáætlunar þó óvíst sé með hversu hröð eða umfangsmikil umskiptin verða.

Með aukinni áherslu á þéttingu byggðar og blöndunar íbúða-, atvinnu- og þjónustusvæða í skipulagi þéttbýlis skapast grundvöllur til þess að breyta ferðamátum og draga úr þörf á notkun einkabílsins. Því er mikilvægt að efla samvinnu þeirra aðila sem koma að skipulagi þannig að horft verði jafnt til allra samgöngumáta sem geti leitt til þess að aukinn fjöldi fólks kjósi að nýta sér fleiri samgöngumáta en einkabílinn og draga þannig um leið úr umhverfisáhrifum samgangna.

Stefnumið samgönguáætlunar sem tengjast áhrifum á loftslag eru til þess fallin að styðja við þær áherslur sem fram koma í öðrum stefnuskjölum um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og draga þannig úr neikvæðum áhrifum samgangna á loftslag.

Helstu áhrif á öryggi

SGÁ 2011-2022 stefnir að breytingum í samgöngum með áherslu á breytingu umferðar og umferðarmáta í þéttbýli. Í umhverfismati var leitast við að greina möguleg neikvæð áhrif þessara breytinga á öryggi. Helstu breytingarnar snúa líklega að nýrri tækni og léttari bílum en einnig í auknum fjölda gangandi, hjólandi og aukinni notkun almenningssamgangna. Möguleg neikvæð áhrif vegna breytinga í umferð verða tímabundin.

Rannsóknir um áhrif þess að taka upp svokallaða núll-sýn geta leitt til ákvörðunartöku í þeim efnum. Áhrif þess að taka upp núll-sýn mundu m.a. líklega verða fólgin í breyttri hönnun umferðarmannvirkja.

Helstu áhrif á náttúrufar

Helstu umhverfisáhrif samgönguáætlunar 2011-2022 á náttúrufar eru talin stafa af framkvæmdum sem eiga að uppfylla markmið SGÁ fyrst og fremst um greiðar samgöngur, öryggi og jákvæða byggðapróun. Þetta á þó aðeins við þar sem stefnt er að uppbyggingu grunnnetsins með nýframkvæmdum.

Stefna um aukinn hreyfanleika þar sem áhersla er á styttingu vegalengda leiðir til nýframkvæmda og vegagerðar sem hefur neikvæð áhrif á ýmsa náttúrufarsþætti. Sömuleiðis er krafa um ferðahraða á þjóðvegum, legu vega og auknar öryggiskröfur til þess fallnar að byggð verða umfangsmeiri umferðarmannvirki með tilheyrandi raski á náttúrufari. Áhrif vegafamkvæmda á náttúrufar eru vel þekkt en vægi þeirra er mjög háð staðsetningu m.t.t. mögulegs verndargildis framkvæmdasvæðis.

Áherslur og stefnumið sem stuðla að breyttum ferðavenjum í þéttbýli kunna að draga úr nýframkvæmdum í vegagerð með jákvæðum áhrifum á náttúrufar.

Áhrif framkvæmda

Líklegt er að framkvæmdir á SGÁ 2011 til 2022 valdi neikvæðum áhrifum á náttúrufar, sérstaklega þar sem um nýframkvæmdir er að ræða. Umfang og eðli áhrifa í hverju tilfelli fyrir sig eru háð staðsetningu og umfangi framkvæmda. Í umhverfismatinu var bent á líkleg samlegðaráhrif af mögulegri þverun fjärða í Breiðafirði sem er friðlýstur með lögum, sbr. kafla 6.8.3 um framkvæmdir á Vestfjarðasvæði.

Samræmi við áætlanir, lög og alþjóðlega samninga

Tillaga að samgönguáætlun 2011-2022 er í samræmi



við sóknaráætlun 2020, byggðaaætlun og drög að nýrri byggðaaætlun 2010-2013, ferðamálaáætlun 2011-2020, aðgerðaráætlun í loftslagsmálum til 2020 og heildarstefnu um málefni hafsins. Samgönguáætlun er að hluta til í samræmi við stefnuskjalið Velferð til framtíðar Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi - Áherslur 2010-2013 og náttúruverndaráætlun 2009-2013. Ákveðin óvissa er um áhrif einstakra framkvæmda samgönguáætlunar á náttúrufar, en líklegt er að einhverjar framkvæmdir kunni að hluta til að vera í ósamræmi við einhverja af áður nefndum áætlunum.

SGÁ er í samræmi við lög og helstu alþjóðlegu samninga sem Ísland er aðili að. Þar má t.d. nefna Ramsarsamþykktina um votlendi, Bernarsamninginn, Ríósamninginn um líffræðilega



Ný brú á Haffjarðará á Snæfellsnesvegi. Með þessari tvíbreiðu brú fer af síðasta einbreiða brúin á leiðinni frá Reykjavík til Stykkishólms. Gamla brúin verður rifin nú í lok október. Ljósmynd: Mats Wibe Lund.

fjölbreytni og Kyoto bókunina. Við nánari útfærslu og ákvörðun um framkvæmdir þarf að taka tillit til ofangreindra alþjóðlegra samninga.

Heildarniðurstaða

Einkabíllinn er ráðandi ferðamáti fólks í landinu og ljóst er að við gerð samgönguáætlunar þarf að gera ráð fyrir að svo verði áfram. Í nýrri tillögu að SGÁ eru þó ýmsar áherslubreytingar sem miða að því að efla aðra samgöngumáta í meira mæli heldur en hefur verið gert til þessa. Umhverfismatið fjallar fyrst og fremst um umhverfisáhrif þessara áherslubreytinga.

Að teknu tilliti til áhrifa umhverfismats á SGÁ má færa rök fyrir því að um er að ræða áætlun þar sem áhersla er lögð á

jákvæð samfélagsáhrif og áætlun til þess að draga úr líklegum neikvæðum áhrifum samgangna. Á heildina litið veldur hún jákvæðum áhrifum og kemur í veg fyrir veruleg neikvæð áhrif í skilningi laga nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana í samanburði við fyrri samgönguáætlun. Sérstakt vægi er á jákvæð áhrif á loftslag og lýðheilsu ekki síst m.t.t. þeirra aðgerða sem getið er í kafla 7 um eftirfylgni.

Neikvæð áhrif geta helst orðið þar sem stefnumið stuðla að raski á náttúrufari vegna uppbyggingar grunnkerfis og þar sem byggðalög verða fyrir áhrifum vegna breytinga á stærð atvinnu- og þjónustusvæða.

Áform um framkvæmdir eru að mestu í samræmi við stefnu SGÁ. ■



10. rannsóknarráðstefna Vegagerðarinnar 2011, Harpa (Kaldlón) 4. nóvember

Próunarsvið Vegagerðarinnar stendur fyrir árlegri rannsóknarráðstefnu sinni föstudaginn 4. nóvember 2011 í Hörpu í Reykjavík (salur: Kaldalón). Þetta er í tíunda sinn sem rannsóknarráðstefnan er haldin. Kveðið var á í vegalögum um að 1,5% af mörkuðum tekjum til vegamála skuli renna til rannsóknar- og þróunarstarfs og er ráðstefnunni ætlað að endurspegla afkrastur hluta þess starfs. Hægt er að skrá sig á ráðstefnuna á www.vegagerdin.is. Þátttökugjald er 14.000 kr. og 4.000 fyrir nema.

Dagskrá

- 08:00-09:00** [Skráning](#)
- 09:00-09:15 Setning (*Þórir Ingason, Vegagerðin*)
- 09:15-09:30 Hörðnun steypu - áhrif hita á steypuspennur (*Gylfi Magnússon VSÓ*)
- 09:30-09:45 Mæling á stöðugleika sjálfútleggjandi steinsteypu með Rheometer-4SCC (*Jón Elvar Wallevik, NMÍ*)
- 09:45-10:00 Ástand kapla í hengibrúm (*Guðmundur Valur Guðmundsson, Efla hf.*)
- 10:00-10:15 Þolhönnun vega á norðurslóðum (*Þorbjörg Sævarsdóttir, HÍ*)
- 10:15-10:25 Umræður og fyrirspurnir
- 10:25-10:55** [Kaffi](#)
- 10:55-11:10 Klæðingar, rannsóknir og þróun á prófunaraðferðum (*Erla María Hauksdóttir, NMÍ*)
- 11:10-11:25 Þjóðarviðaukar vegna framleiðslu steinefna og malbiks (*Pétur Pétursson*)
- 11:25-11:40 Rannsóknir og tilraunaútlögn á PMA malbiki við íslenskar aðstæður (*Sigbór Sigurðsson, Malbikunarstöðin Hladbær Colas*)
- 11:40-11:55 Hjólfaramyndun vegna nagladekkjasklits - staðfæring sænsks spálíkans á íslenskar aðstæður (*Birkir Hrafn Jóakimsson, HÍ*)
- 11:55-12:05 Umræður og fyrirspurnir
- 12:05-13:00** [Matur](#)
- 13:00-13:15 Samband ökuhraða (V85) og hönnunarstika tveggja akreina vega í dreifbýli (*Helga Þórhallsdóttir, HÍ*)
- 13:15-13:30 Á að taka upp núllsýn í umferðaröryggismálum? (*Haraldur Sigbórsson, HR*)
- 13:30-13:45 Bestun leiðavals til hálkuvarna á Suðvestursvæði Vegagerðarinnar (*Sigurður Guðjón Jónsson, Mannvit*)
- 13:45-14:00 Áhrif gufu frá virkjunum við Suðurlandsveg á umferðaröryggi (*Haraldur Sigbórsson, HR og Einar Sveinbjörnsson, Veðurvaktin*)
- 14:00-14:15 Gæði hjólaleiða: Greiðfærni, öryggi og umhverfi (*Karl Benediktsson og Davíð Arnar Stefánsson, HÍ*)
- 14:15-14:30 Notkun innlendra plöntutegunda við uppgræðslu, tilraunaniðurstöður og framtíðarhorfur (*Jón Guðmundsson*)
- 14:30-14:45 Þverun fjarða (*Björn H. Barkarson, VSÓ Ráðgjöf*)
- 14:45-14:55 Umræður og fyrirspurnir
- 14:55-15:25** [Kaffi](#)
- 15:25-15:40 Fjörulíf í Borgarfirði 2010 - áhrif þverunar Borgarfjarðar á lífríki (*Hrafnhildur Tryggvadóttir, Environice ehf. UMÍS*)
- 15:40-15:55 Samanburður á dýralífi í Fjarðarhornasá og Skálmardalsá, fyrir og eftir efnistöku (*Böðvar Þórisson, Náttúrustofa Vestfjarða*)
- 15:55-16:10 Gjóskan frá Eyjafjallajökli, mælingar og líkön (*Magnús Tumi Guðmundsson, HÍ*)
- 16:10-16:25 Áhrif eldgossins í Eyjafjallajökli á íbúa (*Guðrún Gísladóttir, HÍ*)
- 16:25-16:40 Samanburður á ástandi brúarmannvirkja í Norður-Ameríku og á Íslandi (*Ólafur Wallevik, NMÍ*)
- 16:40-17:00 Umræður og fyrirspurnir
- 17:00-** [Ráðstefnuslit, léttar veitingar í boði Vegagerðarinnar](#)



Ögmundur Jónasson innaríkisráðherra á umræðufundi um fjármögnun framkvæmda á ráðstefnu PIARC.

Fjármögnun samgönguverkefna og öryggismál á PIARC ráðstefnu um vegamál

Áður birt á innrikisraduneyti.is og vegagerdin.is 28.9.2011

Alþjóðleg ráðstefna um vegamál, á vegum PIARC (Permanent International Association of Road Congresses), var haldin í 24. sinn í Mexíkóborg 26. - 30. september síðastliðinn.

Ráðstefnan er haldin á fjögurra ára fresti og sækja hana kringum þrjú þúsund manns. Dagskráin er mjög fjölpætt og er fjallað um hönnun vegaf framkvæmda, fjármögnun og stjórnun verkefna, öryggismál vegakerfa, um öryggi í jarðgöngum, viðhald og þjónustu á vegum, umferðarstjórnun, samgöngur og skipulag og umhverfismál í mjög víðu samhengi.

Fjallað er um flest efni í fyrirlestrum þar sem gefinn er kostur á umræðum og fyrirspurnum en einnig er boðið uppá vinnustofur, heimsóknir og spjaldasýningar. Þá sýna fjölmargir aðilar, bæði opinberir og úr einkageiranum ýmiss konar efni um vegagerð, tækni og búnað sem tengist samgöngumannvirkjum.

Vegagerðin hafði stórt hlutverk á ráðstefnunni og var meðal annarra Norðurlanda á stórum sýningarbás. Framlag Vegagerðarinnar snýst um uppbyggingu og rekstur vegakerfis

Auglýsing áður birt í 11. tbl. 14. júní 2011, nr. 567

Norrænu brúarverðlaunin 2012.



Norrænu brúarverðlaunin eru veitt fjórða hvert ár og eru kynnt af Norræna vegasambandinu (NVF) og brúatækninefndum NVF. Þau eru veitt fyrir framúrskarandi framlag á sviði brúarverkfræði, með sérstöku tilliti til notagildis þeirra á Norðurlöndunum. Verðlaunin eru veitt eiganda brúarinnar, eða fulltrúa hans við hátíðlega athöfn á Via Nordica 2012 ráðstefnunni, sem haldin verður í Reykjavík 11. – 13. júní 2012 (<http://www.vianordica2012>). Þar verður kynning á verkinu. Þess má geta að Þjórsárbrúin vann norrænu brúarverðlaunin árið 2008.

Verðlaunin fyrir árið 2012 eru veitt fyrir nýja brú eða endurgerð brúar, sem er staðsett á Norðurlöndunum og verkið hefur verið fullunnið á árunum 2004 til júní 2012. Verkið skal vera eftirtektarvert, frumlegt, skapandi eða á annan hátt hvetja til mikilvægs framlags á sviði brúarverkfræði. Stærð brúarinnar skiptir ekki mál.

Senda skal tilnefningu um brú á Íslandi til ritara íslensku brúatækninefndarinnar, Guðrúnar Þóru Garðarsdóttur, Vegagerðinni, Borgartúni 7, 105 Reykjavík fyrir 31. október 2011.

Tillagan skal innihalda:

- ✓ stutta lýsingu og ljósmynd af brúnni
- ✓ lýsingu á verðleikum og framkvæmd
- ✓ upplýsingar um tengilið

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 framkvæmdaedeildar.

Rautt númer = nýtt á lista

| Fyrirhuguð útboð | Auglýst: | Opnað: |
|--|--------------------|----------|
| | dagur, mánuður, ár | |
| 11-047 Vestfjarðavegur (60), Eiði - Pverá | 2011 | |
| 11-048 Strandavegur (643), Djúpvegur - Geirmundastaðavegur í Steingrímsfirði | 2011 | |
| 11-017 Reykjanesbraut (41) undirgöng við Straumsvík | 2011 | |
| 11-005 Efnisvinnsla á Suðursvæði 2011 | 2011 | |
| Auglýst útboð | Auglýst: | Opnað: |
| 11-055 Vaðlaheiðargöng, eftirlit | 12.09.11 | 25.10.11 |
| Útboð á samningaborði | Auglýst: | Opnað: |
| 11-049 Djúpvogur (61) um Seljalandsós og Seljalandsá í Álftafjarðarbotni | 12.09.11 | 27.09.11 |
| 11-054 Vaðlaheiðargöng, stálbitar fyrir bráðabirgðabrá | 05.09.11 | 27.09.11 |

| Útboð á samningaborði, framhl. | Auglýst: | Opnað: |
|---|----------|----------|
| 11-042 Vaðlaheiðargöng bráðabirgðabrá fyrir vinnuumferð | 29.08.11 | 13.09.11 |
| 11-050 Strandavegur (643), brú á Staðará í Steingrímsfirði | 08.08.11 | 30.08.11 |
| 11-043 Fáskrúðsfjarðargöng, endurbætur á rafkerfi | 18.07.11 | 30.08.11 |
| 11-040 Hafnarfjarðarvegur (40), gatnamót í Engidal, endurbætur | 08.08.11 | 23.08.11 |
| Samningum lokið | Opnað: | Samið |
| 10-057 Hringvegur (1) brú á Ystu - Rjúkandi Ylur ehf., kt. 430497-2199 | 26.10.10 | 20.09.11 |
| 11-020 Vetrarþjónusta 2011-2014, Pingeyri - Flateyri - Suðureyri Kubbur ehf., kt. 560197-2689 | 03.08.11 | 30.09.11 |
| 11-039 Hringvegur (1), göngubrú við Krikahverfi í Mosfellsbæ Eykt ehf., kt. 560192-2319 | 16.08.11 | 22.09.11 |
| Útboð eftir forval | Auglýst: | Opnað: |
| 11-018 Vaðlaheiðargöng | 28.03.11 | 11.10.11 |

framahald af bls. 7

þar sem náttúruöfl eru ógnvaldur og var sýnt með myndum og texta hvernig tekist er á við þetta verkefni í samvinnu við almannavarnir og aðra opinbera aðila sem þar koma við sögu. Tengist efnið að miklu leyti nýlegum eldgosunum og var sýnd 40 mínútna löng mynd um gosið í Eyjafjallajökli.

Opinbert framlag eða einkaframtak?

Ógmundur Jónasson innanríkisráðherra var meðal 30 starfsbræðra sinna frá ýmsum löndum sem tók þátt í umræðufundi samgönguráðherra á ráðstefnunni. Ráðherrann tók þátt í umræðu um fjármögnun vegafarmkvæmda en einnig ræddu ráðherrarnir öryggismál og ábyrgja þróun vegakerfa með tilliti til umhverfisáhrifa.

Fram kom hjá nokkrum ráðherranna að með efnahagshruninu hefðu mörg ríki leitað annarra leiða en opinberrar fjármögnunar á samgöngufarmkvæmdum. Einnig lýstu nokkrir ráðherrar frá Afríkurríkjum að með minnkandi framlögum og lánnum frá Alþjóðabankanum yrðu ríkin að treysta meira á einkaframtak og einkaframtakdir til samgönguuppbyggingar.

Í ávarpi sínu sagði Ógmundur Jónasson að val um fjármögnunarleið ætti ekki að vera spurning um hvað einkaframtakið vildi eða Alþjóðabankinn heldur íbúarnir og sagði það reynslu Íslendinga að einkaframtakdaleið væri dýrari leið en opinber fjármögnun. Varpaði hann fram þeirri lausn að þegar þröngt væri um fjármögnun frá hinu opinbera væri nauðsynlegt að leggja meira fé til að efla almenningssamgöngur. Sagði ráðherra unnið að því að efla almenningssamgöngur á Íslandi enda væri kostnaður við samgöngur æ stærra hlutfall kostnaðar í rekstri heimilanna. Þetta breytti því ekki að áfram yrði unnið að uppbyggingu vegakerfisins og jafnframt yrði að fara fram ígrunduð umræða um með hvaða hætti samgöngukerfið yrði best fjármagnað í framtíðinni.

Eftir fundinn sagði ráðherra: „Umræðan um fjármögnun samgöngukerfisins er greinilega mál málanna en nokkuð finnst mér bera á bóluhugsuninni sem við fengum að kynnst illu heilli: Framkvæma nú borga seinna – einhvern veginn.“

Annars er ánægjulegt að sjá hve hátt skrifaðir Íslendingar eru hér á þessum vettvangi. Bás Vegagerðarinnar er til mikillar fyrirmyndar. Þá taka Íslendingarnir mjög virkan þátt í umræðunni. Þannig stýrði vegamálastjóri fjölsóttum fundi hér í dag um fjármögnun og eftirlitskerfi. Allt er þetta til að læra af.“ ■



Hreinn Haraldsson vegamálastjóri hefur frá 2008 setið í framkvæmdastjórn World Road Association sem stýrir starfi samtakanna og skipuleggur ráðstefnur PIARC. Hann stýrði einum fundinum þar sem rétt var hvernig tryggja má vandada stjórnun við útboð og framkvæmd verkefna og forðast spillingu.