



Framkvæmda- fréttir 18. tbl. /05



Framkvæmdir við veltengingu jarðganga í Fáskrúðsfirði.
Myndin er tekin 23. júní 2005.

Auglýsingar útboða

Upphéraðsvegur (931)

um Ormarsstaðaá 05-049

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í Upphéraðsveg á 0,34 km kafla um Ormarsstaðaá.

Helstu magntölur eru:

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Fyllingar | 12.400 m ³ |
| Burðarlög | 2.300 m ³ |
| Tvöföld klæðing | 2.400 m ² |
| Grjótvörn | 250 m ³ |

Verki skal að fullu lokið 15. september 2005.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Miðhúsavegi 1 á Akureyri, Búðareyri 11-13 á Reyðarfirði og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 18. júlí 2005. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 2. ágúst 2005 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

Vatnsnesvegur (711),

Ósar - Hólaá 05-051

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í nýbyggingu á 6,1 km löngum kafla Vatnsnesvegur frá Ósum að Hólaá í Húnaþingi vestra.

Helstu magntölur eru:

| | |
|------------------------|-----------------------|
| Fylling og fláafleygar | 11.400 m ³ |
| Skering í laus jarðlög | 5.800 m ³ |
| Ræsalögn | 273 m |
| Neðra burðarlög | 19.700 m ³ |
| Malarslitlag | 1.700 m ³ |
| Frágangur fláa | 54.300 m ² |
| Girðingar | 6.600 m |

Verkinu skal að fullu lokið fyrir 1. nóvember 2005.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Borgarsíðu 8 á Sauðárkróki, Dagverðardal á Ísafirði og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með þriðjudeginum 19. júlí 2005. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 2. ágúst 2005, og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 18. tbl. 13. árg. nr. 407 18. júlí 2005

Ritsjórn 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)

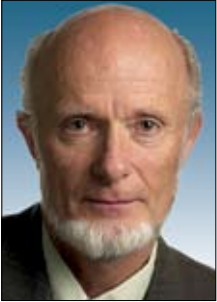
eða vai@vegag.is

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 fréttaeftir sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur og fjölmiðlar. Áskrift er endurgjaldslaus.



Haraldur Sigbórsson
verkfræðingur hjá Línuhönnun
og Rögnvaldur Jónsson
framkvæmdastjóri
framkvæmdasviðs
Vegagerðarinnar skrifa

Haraldur Sigbórsson



Rögnvaldur Jónsson

Gagnsleysi umferðaráróðurs

Til að ná árangri í umferðaröryggismálum þarf samþættar aðgerðir margra aðila. Menn hafa alltaf haft tilhneigingu til að fara auðveldu leiðina og mikla jafnvel fyrir sér hugsanlegan árangur hennar. Sannleikurinn er hins vegar sá, að umferðaráróður hefur lítið að segja, nema hann sé tengdur aðgerðum. Um það vitna margar erlendar heimildir. Sjá einnig grein Rögnvaldar Jónssonar í Framkvæmdafréttum Vegagerðarinnar frá 27. tbl. 2004 um gagnsleysi íslensks áróðurs. Langtímaáhrif vel heppnaðrar

upplýsingagjafar eru þó óumdeild. Það er ljótt að brjóta umferðarlögin og allir eiga að vera vinir í umferðinni. Þessar staðhæfingar eru auðvitað réttar, en að sama skapi dugar skammt að margendurtaka þær í fjölmiðlum. Til að auðvelda fólki að taka réttar ákvarðanir þarf öflugt umferðarefirlit lögreglu, sektir sem virka og góða hönnun umferðarmann-virkja.

Það heyrast oft þau rök, að öll slys séu **vegna mannglegra mistaka**. Það er að vissu leyti rétt, að yfir 90% umferðarslysa verða vegna mannglegra mistaka af einhverju tagi (mynd 1). Hins vegar kemur þar einnig skýrt fram, að **umhverfi og ökutæki** eru meðvirkandi í um þriðjungi þeirra tilfella einnig (mynd 1). Það væri því mikil einföldun að halda því fram, að þetta þýði, að eingöngu ætti að einbeita sér að mannlega þættinum. Honum er langerfiðast að breyta. Hugsum okkur blindhæð á dreifbýlisvegi, þar sem mikið af slysum gerast þannig, að menn keyra saman á hæðinni. Orsökinn er mannleg mistök, því að menn keyra yfir á öfugan vegarhelming. Ein leið í þessu er að hvetja menn til að passa sig betur, þegar ekið er yfir blindhæðir. Önnur leið væri að auka löggæslu með akstri við slíkar aðstæður. Besta aðferðin í þessu tilfelli er þó auðvitað að aðskilja akstursstefnur með eyju og skilti.

Það hefur verið reiknað út, að með 100% hlýðni við umferðarlögin mætti fækka slösuðum um 27% (+18) og fjölda látinna um 48% (+30) (Elvik, 1997). Svona algerri hlýðni er þó auðvitað algjörlega óhugsandi að ná. Þá myndi enginn aka of hratt, ölvaður, bílbeltislaus eða virða ekki bið- og stöðvunarskyldu svo að eitthvað sé nefnt, hvorki vísvitandi né óaðvitandi.

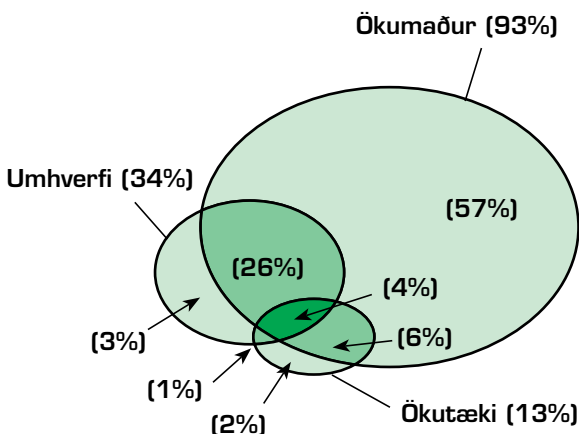
Gera verður greinarmun á **viðhorfi og hegðun**. Viðhorfsbreyting hefur engin áhrif á tilurð slysa, ef hegðunin breytist ekki (t.d. Assum og Bérard-Andersen 1983).

Upplýsingar geta aukið þekkingu og gert mönnum kleift að ferðast um á öruggan máta. Skortur á upplýsingum getur verið meðvirkandi þáttur í hættulegri hegðun, sem svo aftur getur átt þátt í að valda umferðarslysum. Það má einnig velta fyrir sér, hversu mikið gagn er að almennri upplýsingagjöf um augljósa hluti, eins og áfengi og akstur fari ekki saman og menn eigi að flýta sér hægt. Þetta vita allir, en hegðunin er ekki alltaf í samræmi við það. Í slíkum auglýsingum kemur ekki fram nýr fróðleikur, sem líklegur er til að breyta einhverju þar um. Í nýlegum auglýsingum Umferðarstofu er einmitt verið að reyna að hafa áhrif á viðhorf fólks, en ekki er líklegt að hegðunin breytist. Mjög undarlega hljómar einnig, þegar fólk er spurt um þessar auglýsingar og telur, að þær hafi haft áhrif. Tölur um fjölda og tíðni slysa, lækkun hraða, færri ölvunartilvik, meiri bílbeltanotkun, o.s.frv. eru að sjálfsögðu eini marktæki grundvöllur slíkrar skoðunar. Hætt er við, að fólk hafi í raun verið að svara því, hvort þeim fannst auglýsingarnar vel unnar og vildi sjá þær oftar en einu sinni. Jafnvel hlýtur að hafa haft áhrif í svörum, hvort Umferðarstofa stæði sig vel eða illa að þessu leyti. Ekki er hægt að dæma árangur slíkrar herferðar út frá því, hvað fólk almennt finnst. Þó er ljóst, að slíkar auglýsingar eru einn besti máttinn til að sýna að eitthvað sé verið að gera. Hætt er þó við, að ýmsar aðrar þarfir forvarnir og endurbætur láti oft lítið yfir sér í fjölmiðlum.

Um 80% ökumanna taldi sig betri en meðalökumann skv. erlendri könnun. „Hér fljótum við eplin“, sögðu hrossataðsköggarnir, „hér syndum við fiskarnir“, sögðu hornsílin. Líklegt er, að menn telji enn umferðaráróður eigi frekar við um aðra en þá sjálfa. Það er hægara að sjá flísina í auga nágrannans, en bjálkann í sínu eigin.

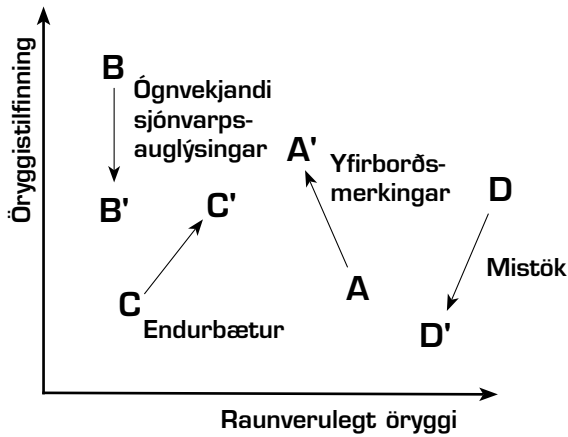
Með „**aktífu öryggi**“ er reynt að koma í veg fyrir slys, en með „**passífu öryggi**“ er verið að leitast við að takmarka afleiðingar slysa. Þessa þætti þarf báða að efla, ef vel á til að takast.

Það er mikill munur á **raunverulegu öryggi** (e. objective safety, d. sikkerhed) og svo **öryggistilfinningu** (e. subjective safety, security, d. tryghed), sjá mynd 2. Ef við skoðum fyrst línu C-C' þá er hún nokkuð dæmigerð fyrir þökkalega heppnaðar endurbætur í gatnakerfinu. Raunverulegt öryggi eykst, en einnig öryggistilfinningin. Ef vel er að verki staðið, þá eykst raunverulegt öryggi meir en öryggistilfinningin. Þá mun raunverulega öryggisbreytingin einnig halda sér, en ekki breytast með tímanum eins og tilfinningin. Áhrif sambands öryggis og tilfinningar má víða sjá, t.d. er aukin lýsing við götur víða til bóta út frá raunverulegu öryggi, eykur sjónlengdir í slæmu skyggni og gefur mönnum lengri tíma til að bregðast við, en breytingin eykur oft ökuhraða og tillitsleysi, því að öryggistilfinningin hefur aukist um leið. Lýsingin á Reykjanesbraut jók ekki heildaröryggi vegarins, því hún skapaði öryggistilfinningu hjá ökumönnum. B-B' sýnir áhrif öflugs umferðaráróðurs í sjónvarpi. Engin áhrif eru á raunverulegt öryggi, en óöryggistilfinning gerir vart við sig. Hversu víðtæk eða lífseig hún er, skal ósagt látið.



Heimild. Treat et al., 1979

Mynd 1: Orsakir umferðarslysa.



Heimild. Hauer, 1997

Mynd 2. Nokkur dæmi um hugsanleg áhrif aðgerða á öryggi og öryggistilfinningu.

A-A' Yfirborðsmerkingar á gatnamótum eða gangbrautum. Það kann að koma á óvart að betri yfirborðsmerkingar geti minnkað öryggi í umferðinni. Skýringin er sú að öryggistilfinning vegfarenda eykst og því gæta þeir ekki eins vel að sér hvort sem þeir eru að aka um gatnamót eða ganga yfir á gangbraut.

B-B' Ógnvekjandi sjónvarpsauglýsingar geta valdið því að öryggistilfinning almennra vegfarenda minnkar án þess að þær hafi áhrif á hegðan hættulegustu ökumanna.

C-C' Raunverulegar endurbætur á vegi auka bæði öryggistilfinningu og raunverulegt öryggi.

D-D' Vanhugsuð breyting á vegakerfi getur dregið úr öryggistilfinningu og raunverulegu öryggi, sérstaklega ef raunverulegt öryggi er mikið fyrir.

Hafa ber í huga, að betra er að vegfarendur verði ekki of öruggir með sig í umferðinni. Þannig er hæfilegt óöryggi af hinu góða og rétt að forðast svokallað „falskt“ öryggi, en það gerist ef öryggistilfinning er há, en raunverulegt öryggi lágt. Þannig geta t.d. áhrif negldra vetrarhjólbarða orðið á ökumenn. Þetta er reynt að túlka á mynd 3. Þar þýðir rautt hættulegt ástand, gult þolanlegt og grænt gott. Myndin lýsir aðeins hugmynd og ber að varast að líta á hana sem algildan sannleik. Á hinn bóginn er nefnilega alls ekki heppilegt, að halda fólki of lengi í miklu óöryggi, því að það minnkar um leið þætti eins og þægindi, aðgengi, tafir og hagkvæmni. Þetta getur valdið pirringi, sem brýst á endanum út í óæskilegri og jafnvel hættulegri hegðun.

Þegar háttsemi margra ungra ökumanna er skoðað og þeirra, sem brjóta t.d. hraðatakmarkanir, Þá treystir viðkomandi ökumaður í flestum tilfellum á færni sína og telur sig öruggan. Það virðist einnig að þeir taki áhættuna á að verða ekki gripnir. Í grein í Framkvæmdafréttum Vegagerðarinnar frá 30. tbl. 2004 benti Rögnvaldur Jónsson á hugsanlega leið með nýrri tækni (svokallaðan svartan kassa) sem mætti nota til að fylgjast með ökumanni sem brýtur af sér í umferðinni. Lögreglan myndi einungis fá upplýsingar um brot, en engar ef ökumaður ekur eftir reglum. Telja má nokkuð öruggt að

| | | | |
|------------------------|--------|---------------------|-------|
| Öryggis- tilfinning | mikil | | |
| | lítill | | |
| | | lítið | mikið |
| | | Raunverulegt öryggi | |

Mynd 3: Samspil öryggis og öryggistilfinningar.

hraðabrot myndu næstum hverfa ef þessi tækni yrði notuð, t.d. til að byrja með einungis fyrir unga ökumenn. Það má því spyrja hvers vegna í ósköpunum er þessi leið ekki skoðuð þar sem hún er líklega bæði ódýrasta og öruggasta aðferðin til að fækka slysum eða vilja menn virkilega ekki láta af hendi það tækifæri að geta brotið umferðarlögin án mikillar hættu á að verða teknir. Hér kemur spurningin um raunverulegan vilja, er hann til staðar?

Hér hefur verið bent á, að gagnsemi umferðaráróðurs til að auka umferðaröryggi og búast við skjótfengnum gróða er í besta fallin hæpin. Aðrar leiðir eru til, eins og umferðareftirlit, hækkan sekta og bætt hönnun. Þessar aðferðir þarfnast þó vandvirkni við útfærslu. Þannig er umferðareftirliti skipt í sjálfvirk og hefðbundið eftirlit og hefur það fyrrnefnda heldur meiri virkni við ákveðin skilyrði (sjá m.a. skýrslu Línuhönnunar frá 2004). Sektargreiðsla þarf að vera það há að hún hafi fælandi áhrif og þá þarf jafnvel að haga sektargreiðslunni miðað við fjárhag hvers og eins eins og gert er í Finnlandi og fleiri löndum. Áhrif á hönnun má gera fyrirfram með umferðaröryggisrýni og eftir á með lagfæringum slysa-staða. Þá má auðvitað bæta kennslu, stuðla að samstarfi aðila og vanda til bifreiðaskoðunar, svo að önnur dæmi séu tekin.

Til að ná sem bestum árangri við að auka umferðaröryggi þarf að hyggja að mörgu. Um er að ræða flókið samspil samofinna þátta og þarf að tvinna þá saman til að ná árangri. Til þess duga ekki áróðursherferðir einar sér eins og umferðaráróður Umferðarstofu hefur sýnt undanfarin ár.

Helstu almennar heimildir:

Road Safety Manual, PIARC, 2004, kafli 3 um Road Safety Factors.

Trafikksikkerhetshaandbok, TØI, Oslo 1997, kafli 7.3 um Trafikantinformasjon og kampanjer.

Niðurstöður útboða

Yfirlagnir á Norðvestursvæði, malbik

05-033
Tilboð opnuð 12. júlí 2005. Framleiðsla, flutningur og útlögn á malbiki á þrjú vegarkafla á Hringvegi(1) á Hafnarmelum, alls 4,94 km.

Helstu magntölur eru:

| | |
|---|-----------------------|
| Framleiðsla og flutningur malbiks | 4.000 tonn |
| Líming | 37.000 m ² |
| Malbik | 37.000 m ² |

Verki skal að fullu lokið 25. ágúst 2005.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|---|-----------------|-----------------|---------------------|
| --- | Áætlaður verktakakostnaður | 45.282.000 | 100,0 | 7.367 |
| 3 | Loftorka Reykjavík ehf. | 44.286.000 | 97,8 | 6.371 |
| 2 | Malbikunarstöðin Höfði hf. | 44.083.000 | 97,4 | 6.168 |
| 1 | Malbikunarstöðin Hlaðbær - Colas hf. | 37.915.000 | 83,7 | 0 |



Rögnvaldur Jónsson
framkvæmdastjóri
framkvæmdasviðs
Vegagerðarinnar skrifar

Verkefni framkvæmdasviðs í nýju skipuriti

Með tilkomu nýs skipurits var hlutverk framkvæmdasviðs endurskilgreint. Sett var á fót ný árangurs- og eftirlitsdeild Vegagerðarinnar á Sauðárkróki sem hefur það hlutverk að árangursmeta framkvæmdir og þjónustu Vegagerðarinnar. Með tilkomu þeirrar deildar var unnt að loka svokölluðum gæðahring.

Framkvæmdasvið skiptist í eftirfarandi meginlínur, hönnun og undirbúning, gerð staðla, reglna og leiðbeininga fyrir framkvæmdir og þjónustu, árangursmat og þróun. Hlutverk framkvæmdasviðs er að sjá til þess að framkvæmdir og þjónusta sé unnin á sem hagkvæmasta hátt og þjóni vegfarendum sem best.

Á meðfylgjandi mynd er sýnt skematískt hvernig undirbúningi og árangursmati framkvæmda og þjónustu er háttað. Ferlið er í samræmi við gæðastjórnunarkerfi Vegagerðarinnar

Hér er um almenna framsetningu að ræða en skoða þarf hvert verkefni fyrir sig t.d. nýframkvæmdir, vetrarþjónusta, hönnunarráðgjöf o.s.frv.

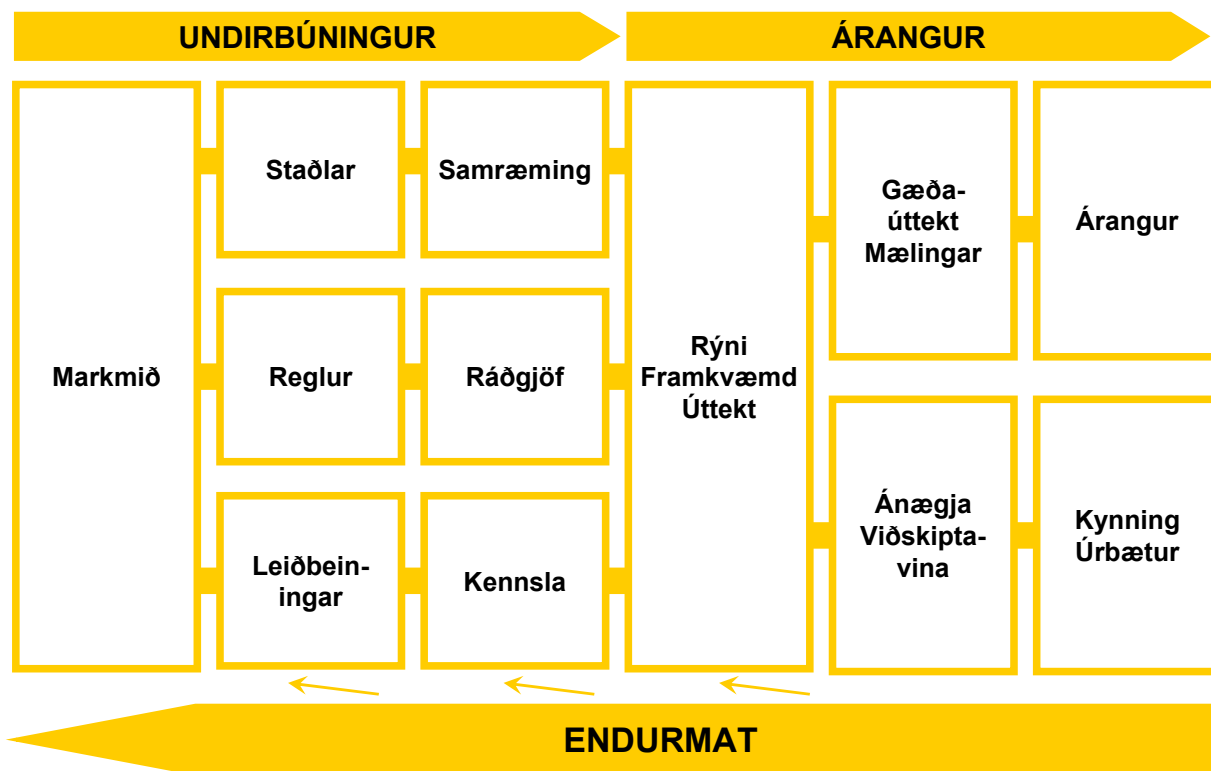
Til útskýringar á myndinni þá verður hér á eftir skilgreint hvað átt er við með mismunandi verkþáttum í leiðiritinu:

1. **Markmið:** Fyrir hvert verkefni þarf að setja fram markmið til lengri tíma. Hér getur verið um að ræða markmið um betri gæði, hagkvæmari framkvæmdir, aukna þjónustu o.s.frv. þannig að mælanlegu markmiði verði náð.
2. **Staðlar, reglur og leiðbeiningar:** Til að hægt sé að framfylgja markmiðum á sem bestan og hagkvæmasta hátt

þá þurfa að vera til staðar staðlar, reglur og leiðbeiningar m.m. og þau endurskoðuð reglulega.

3. **Samræming:** Til að viðskiptavinir Vegagerðarinnar fái einsleit gögn fyrir samskonar verkefni þarf að samræma þau. Einnig þurfa þeir sem undirbúa verk, framkvæma og veita þjónustu að túlka staðla, reglur og leiðbeiningar á sama hátt. Það er gert með því að leiðbeina viðkomandi starfsfólki svæðanna.
4. **Ráðgjöf:** Er m.a. verkefnastjórnun, hönnun, túlkun á reglum og stöðlum, ýmis sérhæfð ráðgjöf o.s.frv.
5. **Kennsla:** Getur m.a. verið að halda fræðslufundi, námskeið og ráðstefnur ásamt fræðslu fyrir minni hópa og einstaka starfsmenn.
6. **Framkvæmd:** Er fólgin í því að láta hanna vegi og brýr, rýna hönnunargögn, bjóða út verk, gera samninga um verk, hafa eftirlit með verkum, gera úttektir og hafa umsjón með skjalavistun. Þessi verkefni eru unnin af svæðum.
7. **Gæðaúttektir og mælingar:** Þegar framkvæmd er lokið er sannreynt að farið hafi verið eftir þeim stöðlum, reglum og leiðbeiningum sem um viðkomandi verkefni gilda. Mælingar taka m.a. til mælinga á gæðum verka og vega t.d. skoðun á sléttleika vega, frágangi, endurskini merkninga o.fl.
8. **Ánægja viðskiptavina:** Hér er um að ræða skoðanakannanir á ánægju viðskiptavina Vegagerðarinnar með verk sem unnin eru og þá þjónustu sem er veitt.
9. **Árangur:** Hér er árangur metinn með hliðsjón af þeirri úttekt sem gerð hefur verið, mælingum og ánægju viðskiptavina Vegagerðarinnar.
10. **Kynning:** Eftir að árangursmati er lokið fer fram kynning á því samkvæmt verklagsreglum.
11. **Endurmat:** Á grundvelli árangursmats verða gerðar úrbætur á verkferlum samkvæmt ákeðnu verkferli.

Samkvæmt ferlinu hér að ofan eru sett markmið fyrir hvert verkefni og er hér átt við t.d. nýbyggingar, viðhald brúa,



merkingar o.s.frv. Tillaga að markmiði er gerð á fundi framkvæmdasviðs og lögð fyrir yfirstjórn til samþykktar.

Það er á ábyrgð deildanna í Reykjavík að gera staðla, reglur og leiðbeiningar fyrir hvert verkefni. Veita skal svæðum ráðgjöf á grundvelli samninga. Þeir sem framkvæma, þurfa að fá kennslu og þjálfun hvernig nota skuli staðlana, reglurnar og leiðbeiningarnar. Einnig þarf að samræma þannig að framkvæmdaaðilar vinni á svipaðan hátt. Þessi verkefni verða á hendi deilda framkvæmdasviðs

Framkvæmdir fara fram á svæðum Vegagerðarinnar

Til að tryggja það að unnið sé samkvæmt þeim reglum sem settar eru þá þarf að gera skilvirkar gæðaúttekir á því að þeim sé fylgt. Til að það sé hægt þurfa að vera til staðar hentugar aðferðir við gæðaúttektir og mælitæki sem mæla gæði. Einnig þarf að gera reglubundnar kannanir á ánægju viðskiptavina Vegagerðarinnar. Þegar þessu er lokið þarf að árangursmeta verkefni og gera skýrslu. Á grundvelli árangursskýrslanna þarf að fara í gegnum ferlið á þeim stöðum sem við á eins og myndin sýnir. Kynna þarf árangursmatið fyrir öllum þeim sem málið varðar. Það verður best gert með kynningarfundum og viðtölum. Velja þarf þá leið sem hentar best hverju sinni til að ná fram þeim úrbótum sem stefnt er að. Í sumum tilfellum er nægilegt að ræða við framkvæmdamenn en í öðrum tilfellum þarf að samræma og/eða kenna þeim hvernig á að nota viðkomandi gögn. Úrbótatillögurnar leiða oft til þess að endurskoða þarf staðla, reglur og leiðbeiningar. Í einhverjum tilfellum þarf yfirstjórn að fjalla um þær og hlýta þær þá reglum gæðastjórnunarkerfis Vegagerðarinnar.

Nú í fyrsta sinn í sögu Vegagerðarinnar næst þessi nauðsynlega hringrás í framkvæmdum og þjónustu hennar sem á að

tryggja það að verk séu unnin hagkvæm og með réttum gæðum eins og kveðið er á í einu af markmiðum Vegagerðarinnar. Mikið verk er fyrir höndum og það sem þegar hefur verið gert lofar góðu.



Í þessu blaði er auglýst útboð á Upphéraðsvegi (931) um Ormarsstaðaá. Þar er brúarvinnuflokkur Vegagerðarinnar frá Vík nýlega búinn að byggja 41 m langan stökk í stað einbreiðrar brúar.

Útboðið felur í sér 340 m langa vegtengingu vegna þessarar breytingar.

Vígsla Almanskardsganga

Í síðasta tölublaði var ítarleg frásögn af vígslu vegganga um Almanskard þann 24. júní. Nokkrar skemmtilegar myndir urðu afgangar og eru þær birtar hér.



Um 70 fánar voru dregnir að húni við framkvæmdasvæðið að morgni vígsludags.



Karllakórin Jökull á Höfn söng nokkur lög í upphafi vígsluathafnar.



Farþegar með fyrsta bílnum sem ók um göngin eftir vígslu, Ford árgerð 1930.



Fjölmíðlamenn spyrja samgönguráðherra um væntanlega jarðgangagerð.



Viktor Arnar Ingólfsson
útgáfustjóri Vegagerðarinnar
skrifar

Merkingar á leiðbeinandi hraða

Það er ný reynsla fyrir mig eftir langan starfsaldur hjá Vegagerðinni að lesa það í dagblaði að ég hafi ruglast í vinnunni. Það gerðist miðvikudaginn 13. júlí en daginn áður hafði ég átt stutt símtal við blaðamann DV þar sem hún spurði nokkurra spurninga um ný umferðarmerki sem tákna leiðbeinandi hraða. Meginefni greinar DV er sú staðhæfing að þetta nýja íslenska merki sé villandi því það sé eins og merki númer 406 í þýsku umferðarmerkjareglugerðinni sem táknar númer vegamóta.

Það er nokkuð ónákvæmt að fullyrða að ég einn persónulega ráði útliti íslenskra umferðarmerkja og því vil ég í þessari grein útskýra aðeins hvernig þetta merki varð til.

Merkingar á leiðbeinandi hraða hafa lengi verið til umræðu hjá Vegagerðinni og fleirum sem fjalla um umferðaröryggi. Um mitt sumar 2002 fólu yfirmenn mínir hjá Vegagerðinni mér það verkefni að hreinteikna tillögu að slíku merki. Ég skoðaði hvað var til af svona merkjum í öðrum löndum og þann 2. júlí 2002 teiknaði ég ferkantað merki (mynd 1) og sendi til yfirmanna minna. Það er eins og merkið sem DV segir vera það eina rétta til að nota fyrir leiðbeinandi hraða. Í stuttri



Mynd 1. Fyrsta tillaga að merki sem sýnir leiðbeinandi hraða.



Mynd 2. Merki fyrir leiðbeinandi hraða sem ákveðið var að nota.

greinargerð sem fylgdi teikningunni gat ég þess að merkið mætti ekki vera hringlaga því það táknaði lögboðinn lágmarkshraða í sumum löndum. Þetta var svo í skoðun hjá Vegagerðinni og víðar með hléum í tvö ár. Að málinu koma starfsmenn framkvæmdasviðs og þróunarsviðs Vegagerðarinnar auk yfirstjórnar stofnunarinnar. Dómsmálaráðuneytið hafði umsjón með og bar ábyrgð á umferðarmerkjum í reglugerð en á þessu



Tölvugerð mynd.



Mynd 3.
Þýska tákníð 406 með merki 450.

tímabili fluttist sá málaflokkur til samgönguráðuneytis.

Vorið 2004 fékk ég fyrirmæli frá yfirmönnum mínum um að teikna upp tillögu svipaða mynd 1 en hafa hvítan hring utan um töluna (mynd 2). Sú tillaga var svo til skoðunar næstu mánuði á eftir og ákváðu ædstu stjórnendur vegamála að hún skyldi verða fyrir valinu. Rökin voru þau að ökumenn væru líklegri til að setja útlit merkisins í samhengi við hraðamerkingu ef það hefði þennan hring. Ég get alveg fallist á þessi rök yfirmanna minna þótt það sé ekki á mínu verksviði að taka endanlegar ákvarðanir varðandi umferðarmerki. Það ber að geta þess að umferðarmerkjaflóran er mjög mismunandi milli landa og það eru aðeins örfá tákni sem hafa fasta merkingu samkvæmt alþjóðlegum samningum.

Í umfjöllun um þetta tákni kom það ekki fram að það væri eins og þýska tákníð nr. 406 að því er ég best veit. Það kann svo sem að hafa gerst en ég tók ekki þátt í þeim fundum sem fjallað var um táknið. En lítum aðeins nánar á þetta þýska merki. Um það segir í reglugerð „II. Das Zeichen darf nur zugleich mit Zeichen 448 und Zeichen 450 (300 m-Bake) gezeigt werden.“ Þetta þýðir að merkið má aðeins setja upp með merki 450 (mynd 3) og merki 448 (mynd 4). Þetta eru merki sem eingöngu eru á þýskum hraðbrautum. Merkið má sem sagt aldrei standa stakt eða með öðrum merkjum en þessar myndir sýna. Ég held að það þurfi því allmikinn vilja til að misskilja táknið sem númer vegamóta þegar það stendur með aðvörunarmerki á íslenskum vegi. Og ef sá misskilningur raunverulega á sér stað er hann ekki líklegur til að villa verulega fyrir ökumanninum eða skapa frekari hættu.

Það er rétt sem viðmælandi DV hjá FÍB segir um að Þýskaland sé til fyrirmyndar í umferðarmerkingum. Aðstæður þar eru hinsvegar allt aðrar en hér á landi og þýska umferðarmerkjarreglugerðin



Mynd 4. Þýska táknið 406 með merki 448.

talsvert frábrugðin okkar. Hún hentar þeirra aðstæðum auðvitað mjög vel. Mörg algengustu íslensku umferðarmerkin eru ekki í þýsku reglugerðinni en hins vegar eru svipuð eða eins merki til hjá þjóðum sem búa við svipaðar aðstæður og við. Það eru engin sérstök rök fyrir því að við ættum frekar að leita til Þýskalands eftir fyrirmyndum, frekar en til annarra landa.

Ég held að fyrirsögn DV „400 skilti með villandi merkingum sett upp“ sé nokkuð villandi. Það getur hins vegar vel verið að ég hafi einhverntímann ruglast í vinnunni en ég gerði það ekki í þessu máli.

DV 13. júlí 2005 Bls. 14



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 |
|--|--------------------------------|
| 05-050 Norðausturvegur (85) um Laxá hjá Laxamýri, vegtenging | 06 |
| 05-047 Hringvegur (1), Arnórstaðamúli | 05 |
| 05-046 Veigastaðavegur (828), Hringvegur - Eyjafjarðarbraut eystri | 05 |
| 05-044 Norðausturvegur (85), Arnarstaðir - Kópasker | 05 |
| 05-048 Hlíðarvegur (917) hjá Fossvöllum | 05 |
| 05-045 Kísilvegur (87), slitlagsendi á Grímsstaðaheiði - sæluhús | 05 |
| 05-041 Sólheimavegur (354), Eyvík - Sólheimar | 05 |
| 05-039 Suðurstrandarvegur (427), vegtenging við Þorlákshöfn | 05 |
| 05-042 Þingskálavegur (268), ræsi | 05 |
| 05-034 Vestmannaeyjaferja 2006-2010 | 05 |
| 05-038 Garðskagavegur (45) um Sandgerði | 05 |
| 05-037 Krísuvíkurvegur (42), Hraunhella - Hamranes | 05 |
| 05-036 Nesvegur (425), Reykjanes - Staður | 05 |
| 05-019 Efnisvinnsla á Norðvestursvæði 2005-2006, vesturhluti | 05 |
| 05-003 Reykjanesbraut (41), Laugarnesvegur - Dalbraut (færsla Sæbrautar) | 05 |
| 03-009 Reykjanesbraut (41), Fífuhvamsvegur - Kaplakriki | 05 |
| 03-092 Reykjanesbraut (41), Fífuhvamsvegur - Kaplakriki, eftirlit | 05 |

| Fyrirhuguð útboð frh. | Auglýst: |
|--|----------|
| 04-006 Hringvegur (1) um Norðurárdal í Skagafirði | 05 |
| 00-054 Hallsvegur (432), Fjallkonuvegur - Víkurvegur | 05 |
| 04-072 Garðskagavegur (45) um Ósaboтна | 05 |

| Auglýst útboð | Auglýst: | Opnað: |
|--|----------|----------|
| 05-051 Vatnsnesvegur (711), Ósar - Hólaá | 18.07.05 | 02.08.05 |
| 05-049 Upphéraðsvegur (931) um Ormarsstaðaá | 18.07.05 | 02.08.05 |
| 05-040 Holtsvegur (314) og Arnarbælisvegur (375) | 11.07.05 | 26.07.05 |

| Útboð á samningaborði | Auglýst: | Opnað: |
|--|----------|----------|
| 05-033 Yfirlagnir á Norðvestursvæði, malbik | 27.06.05 | 12.07.05 |
| 05-032 Arnarnesvegur (411), hringtorg við Fífuhvamsveg og Bæjarbraut | 06.06.05 | 21.06.05 |
| 05-030 Snæfellsnesvegur (54), um Grundarfjörð, öryggisaðgerðir | 06.06.05 | 21.06.05 |
| 05-029 Hringvegur (1), við Borgarnes, tenging við Digranesgötu | 23.05.05 | 07.06.05 |
| 05-027 Lagfæring axla á Hafnarfjarðarvegi | 23.05.05 | 07.06.05 |
| 04-044 Hringvegur (1), hringtorg við Norðlingavað | 17.05.05 | 31.05.05 |
| 04-031 Ísafjörður skrifstofa, viðbygging og breytingar | 17.05.05 | 30.05.05 |
| 05-002 Yfirlagnir á Suðvestursvæði 2005, malbik | 09.05.05 | 24.05.05 |
| 05-015 Sérmerkingar á Suðvestursvæði 2005 | 04.04.05 | 14.04.05 |



Útnesvegur (574) og Lóndrangar.