

Malbik

31. mars 2016

KYNNINGARBLAÐ Höfði | Brimborg | Malbikun KM | Hlaðbær Colas | Malbikun og völtun

Byggt á fagmennsku og þekkingu

Malbikunarstöðin Höfði hf. hefur þjónað landsmönnum í áratugi með góðum árangri. Fyrirtækið sinnir fjölbreyttum verkefnum víða um land og leggur mikla áherslu á rannsóknir og umhverfisvænar lausnir og býður upp á besta fánlega malbikið á markaðnum.

Síðan á fjórða áratug síðustu aldar hefur Malbikunarstöðin Höfði hf. lagt malbik á vegi landsins af fagmennsku sem bæði byggir á reynslu og þekkingu. Verkefni fyrirtækisins eru fjölbreytt enda er markaðssvæðið stórt, frá Hvammstanga í norðri og til Víkur í Mýrdal í austur-átt að sögn Halldórs Torfasonar, framkvæmdastjóra fyrirtækisins. „Það eru engin verkefni okkur óviðkomandi því við sinnum þeim öllum, bæði stórum og smáum. Stærstu verkefnið vinnum við fyrir Vegagerðina, Reykjavíkurborg og stærstu sveitarfélög landsins en auk þess sinnum við fjölbreyttum verkefnum fyrir fyrirtæki og einstaklinga.“

Malbikunarstöðin framleiðir að sögn Halldórs besta fánlega malbik á markaðnum og er í fararbroddi í gatnagerð og vegalagningu. „Við höfum rekið okkar eigin grjótnámu og vinnum mól í allar gerðir malbiks. Efnið úr grjótnámu okkar uppfyllir kröfur sem gerðar eru í Evrópu varðandi t.d. slitþol, frostþol og styrk. Einnig flytjum við inn steinefni sem standast ströngustu kröfur.“

Slíkir þættir skipta mestu máli við aðstæður eins og ríkja hér á landi að sögn Halldórs enda er nagladekkjaumferð hér mikil auk þess sem sveiflur frá frosti til þíðu eru líklega fleiri hér á landi yfir veturinn en víðast hvar annars staðar.

Umhverfisvænar lausnir

Hann segir malbikunarstöðina vera framarlega í tækniþróun, með það að markmiði að lágmarka mengun. „Við vinnum að umhverfisvænum lausnum og því eru rannsóknir mikilvægur þáttur í starfsemi okkar. Starfsfólk okkar leggur metnað í framleiðslu öruggasta og endingarbesta gatnagerðarefnis sem völ er á. Því fylgja stöðugar rannsóknir og gæðaeftirlit á margvíslegum malbikstegundum ásamt því að þróa nýjar. Það má því segja að fagmennska og góð þjónusta ráði ríkjum í starfsemi fyrirtækisins.“

Mikið hefur verið rætt og ritað í vetur um slæmt ástand gatnakerfis höfuðborgarsvæðisins. Margir gagnrýna þar malbikið en Halldór gefur ekki mikið fyrir þá gagnrýni þótt hann sé sam-mála því að ástandið sé ekki gott. „Á höfuðborgarsvæðinu starfa tvö malbikunarfyrirtæki, við og Hlaðbær-Colas hf. Bæði þessi fyrirtæki hafa verið með vottað gæðakerfi í nokkur ár samkvæmt alþjóðlegum stöðlum (ISO 9001) og framleiðsluvörur beggja fyrirtækjanna eru CE-vottaðar.“ Hann bendir einnig á að Höfði sé með vottað umhverfisstjórnunarkerfi (ISO 14001) auk þess sem bæði fyrirtækin sæti eftirliti frá alþjóðlega vottuðum eftirlitsaðilum.



„Við vinnum að umhverfisvænum lausnum og því eru rannsóknir mikilvægur þáttur í starfsemi okkar. Starfsfólk okkar leggur metnað í framleiðslu öruggasta og endingarbesta gatnagerðarefnis sem völ er á,“ segir Halldór Torfason, framkvæmdastjóri Malbikunarstöðvarinnar Höfða hf. MYNDR/VILHELM

”Efnið úr grjótnámu okkar uppfyllir kröfur sem gerðar eru í Evrópu varðandi t.d. slitþol, frostþol og styrk. Einnig flytjum við inn steinefni sem standast ströngustu kröfur.

Halldór Torfason

Lágar fjárveitingar

Helstu skýringar á slæmu gatnakerfi megi frekar rekja til allt of lágra fjárveitinga undanfarin ár til viðhalds slitlaga. „Veðurfar síðustu tveggja vetra hefur verið mjög erfitt með sífellum frost-þíðusveiflum með tilheyrandi áraun á slitlagið en þar sem er mikil umferð er það oftast slit

sem ræður endingartíma. Þá má benda á vaxandi umferð þungra ökutækja, t.d. aukinn akstur með ferðamenn í rútum og stórum fjallabílum, sem oft eru á negldum hjólbörðum. Veghaldarar hafa þurft að bregðast við í fjársveltinu undanfarin ár með reddingum til skamms tíma. Þegar nýtt slitlag er loks lagt yfir úr úrvals hráefnum er kominn innbyggður galli í vegkroppinn sem mun skila sér upp á yfirborðið, eins og gerst hefur hingað til, og valda skemmdum, því miður oftast fyrr en síðar. Þar sem um umferðarlitlar götur er að ræða er það hins vegar öldrun malbiksins sem ræður endingu og sé viðhaldi ekki sinnt skemmast þær óhjákvæmlega líka.“

Allar nánari upplýsingar um Malbikunarstöðina Höfða má finna á www.malbik.is.



Fyrirtækið ræður yfir fimm útlagnarvélum sem notaðar eru við fjölbreytt verkefni víða um land.



Þeir eru flottir, kadilakkarnir. Þessi fremsti er Cadillac Fleetwood Brougham d'Elegance árgærd 1976. MYNDIR/BJÖRN BLÖNDAL

Strákadraumar í bílakjallara

Cadillac-klúbburinn á Íslandi var stofnaður af rithöfundunum Einari Kárasyni og Ólafi Gunnarssyni árið 2005 en þeir félagar fóru í bílferð á kadilakk eftir Route 66 í Bandaríkjunum. Þeir gáfu út bók um ferðina og á næstunni verður frumsýnd kvikmynd um hana.

Jóhann Vilhjálmsson, Jói byssu-smiður, eins og hann er kallaður, er núverandi formaður klúbbsins. Hann segir að um tuttugu manns séu virkir félagar í klúbbum en margir sem koma að honum. Á þriðjudagskvöldum er fundað og þá eru öllum velkomnið að kíkja í heimsókn. „Ólafur Gunnarsson var formaður fyrstu árin, enda er hann mikill kadilakkadandi eins og Einar. Þessi klúbbur er tengdur ameríska Cadillac-klúbbum sem heitir CLC eða Cadillac La-Salle Club en hann er með deildir um allan heim. Klúbburinn er ekki mjög formlegur hér á landi, engin félagsgjöld og yfirleitt eru kosningar rússneskar,“ útskýrir Jói.



Jóhann, Róbert og Maggi í Texas á 10 ára afmæli íslenska Cadillac-klúbbsins.

Eðalbílar frá gullöldinni

Bílararnir eru geymdir í Cadillac-kjallara í Faxafeni þar sem klúbburinn er til húsa. Þar hafa verið haldin blúskvöld og ýmsir skemmtikraftar troðið upp. „Það eru hátt í tuttugu flottir kadilakkar í kjallaranum núna. Við geymum þá inni á vetrum en förum með þá út á vorin. Fyrirhuguð er vorferð hjá okkur í maí,“ segir Jói og bætir við að kjallarin sé eins og félagsmiðstöð. „Við hittumst einu sinni í viku, menn dytta að bílunum og rabba saman. Elsti bíllinn er frá árinu 1962. Þetta eru eðalbílar frá gullöldinni. Um 1976 kom bensínkreppa og þá hættu Kanarnir að framleiða þessa stóru dreka og fóru í eyðslugrenni bíla. Kadilakkinn er áhugamál hjá okkur og sumir eiga fleiri en einn bíl. Það er hobbí að vinna í bílunum, enda er miklu auðveldara að gera við gamla bíla en þessa nýju tölvu-

stýrðu. Áður fyrr unnu menn viðgerðir í höndunum og mín kynslóð fékkst mikið við að fixa bíla sem er ekki hægt lengur. Þessir bílar eru ekki mikið keyrðir og eiginlega ekkert í snjó. Þess vegna eru þeir enn til. Sumir þeirra hafa verið lengi á Íslandi en aðrir voru fluttir inn á meðan dollarinn var ódýr. Það voru ekki margir Íslendingar sem áttu kadilakk, einna helst forstjórar stórfyrirtækja,“ segir Jói.

Ekið um á skýi

Cadillac-klúbburinn fór í vorferð á Blönduós í fyrra sem var vel heppnuð, að sögn Jóa. Síðan var landsmót á Skógum. „Við erum alltaf við Hörpu á menningar-nótt í Reykjavík með bílana. Þeir eru líka vinsælir fyrir brúðkaup, myndatökur, auglýsingar og annan fagnað. Sumrin eru tíminn okkar,“

segir Jói og bendir á að margt ungt fólk hafi aldrei séð svona dreka áður. „Ég sá þá á mínum yngri árum á götunum en svona bílar sjást ekki lengur. Það er mjög gott að keyra þessa bíla þótt þeir séu komnir til ára sinna, það er í raun engu líkt. Mér finnst ég aka á skýi þegar ég fer á rúntinn,“ segir hann einlægur.

Allir eru bílarinn sjálfskiptir. Eldri bílarinn eru með sjálfskiptinguna í stýrinu. Jói segir að framleiðendur Cad-



Jóhann Vilhjálmsson ásamt stofnfélögum í Cadillac-klúbbum, Svenna í Plús Film, Steina í Svissinum, Einari Kárasyni og Ólafi Gunnarssyni.

illac hafi alltaf verið framarlega í þróun og hönnun. „Nýjungar í bílahönnun komu oft frá þeim,“ segir hann.

Þegar Jói er spurður hvort auðvelt sé að fá varahluti svarar hann að netið hafi gjörbreytt þeirri stöðu. „Ég býði nú ekki í það ef ekki væri eBay.

Jóhann Vilhjálmsson er svolítið blúslægur þar sem hann situr um borð í eðalvagni af gerðinni Cadillac.



Fyrir tuttugu árum fékk maður víftureim í alla bíla á bensinstöðvum. Svo er ekki lengur.“

Smíðar byssur og hnifa

Í síðustu viku var upphafskvöld Blúshátíðar í Reykjavík haldið í Cadillac-kjallaranum. Þar voru um áttatíu gestir, bæði innlendir og frá Bandaríkjunum. „Það eru allir velkomnir að kíkja til okkar á þriðjudagskvöldum. Við erum stundum með kaffi og vöfflur eða pitsur svo það er alltaf eitthvað um að vera.“

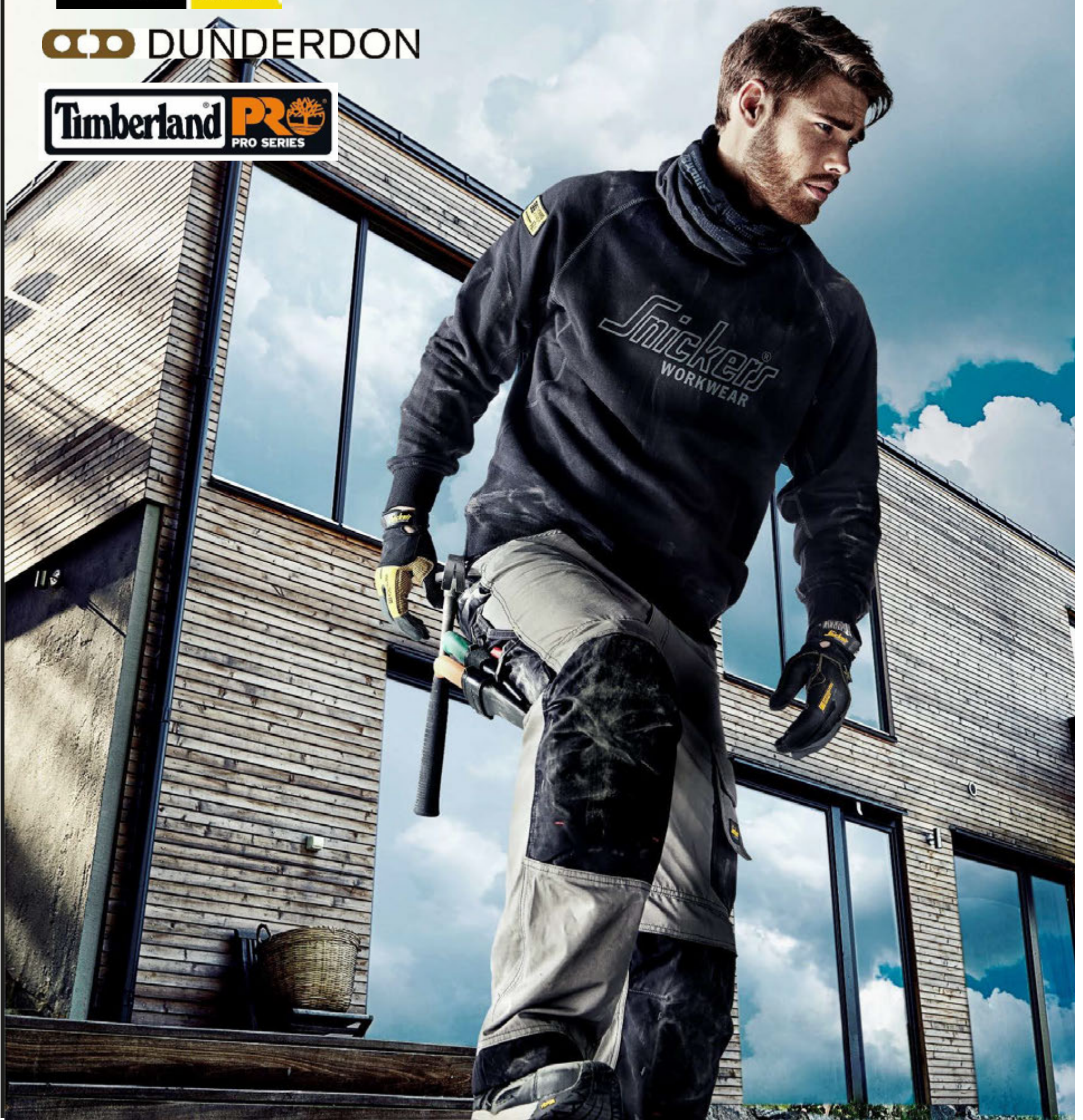
Fyrir utan að vera forfallinn kadilakk-aðdandi er Jói öflugur veiðimaður. Hann smíðar bæði byssur og veiðihnifa. Hægt er að skoða hnífana á heimasíðunni icelandicknives.com. Þá hefur Jói farið með hópa til Póllands í veiðiferðir árlega. „Það eru mjög skemmtilegar ferðir,“ segir hann.

Cadillac-klúbburinn er með Facebook-síðuna Íslenski Cadillac klúbburinn. elin@365.is

Hágæða vinnuföt í miklu úrvali



DUNDERDON



Öryggisvörur

uvex **MILLER** **OTTER** **TOE GUARD**

Timberland PRO **Honeywell** **SOLID GEAR**

Vinnuskór • Heyrnahlífar • Öndunargrímur
Vinnuvettlingar • Eyrnatappar • Gleraugu
Hjálmar • Fallvarnarbúnaður

Tæki og múrfestingar



Lasermælar • Höggborvélar • Skurðar-/Slípivélar
Demantsbor-/skurðarvélar • Batterísvélar
Skot-/Gasbyssur • Brunapéttefni
Skrúfvélar • Múrfestingar • Byggingafrauð

HAGI ehf • Stórhöfða 37 • 110 Reykjavík • S: 414-3700 • hagi@hagi.is

Vanrækslan verður að taka enda

Áralöng vanræksla, fjárskortur og kæruleysi eru skýringarnar á slæmu ástandi gatnakerfis höfuðborgarsvæðisins að mati **Stefáns Ásgrímssonar** hjá FÍB. Hann kallar eftir heildstæðri stefnu fyrir höfuðborgarsvæðið með skilgreindum markmiðum og leiðum.

Gatnakerfi höfuðborgarsvæðisins er í mjög slæmu ástandi sem fyrst og fremst má rekja til áralangrar vanrækslu, fjárskorts og kæruleysis að sögn Stefáns Ásgrímssonar, ritstjóra FÍB blaðsins, sem hefur fjallað mikið um gæði slitlaga á liðnum árum. „Á höfuðborgarsvæðinu hefur viðhaldi og endurbótum verið lítið sinnt um margra ára skeið og samgönguæðarnar fengið að drabbast niður. Víða má finna djúp hjólför sem fyllast af vatni í votviðrum og djúpar og hvassar holur. Þetta veldur umtalsverðri og vaxandi hættu á slysum, meiðslum og mann- og eignatjóni.“

Yfir þessu síversnandi ástandi hafa ráðamenn lengstum yppt öxlum að sögn Stefáns og borið ýmsu við, t.d. fjárskorti eftir hrun eða jafnvel afneitað því að ástandið sé eins slæmt og það er. „Það er eins og þeir vilji sumir ekki skilja að vegna- og gatnakerfið er nokkurs konar æðakerfi samfélagsins. Það er hættulegt fyrir allar tegundir samgangna og mjög dýrkeypt að láta það drabbast niður. Vanrækslan verður að taka enda ef ekki á verr að fara.“

Hann segir það mýtu að aðstæður og veðurfar hér á landi séu á einhvern hátt öðruvísi og erfiðari en annars staðar, að hér ríki séríslenskar aðstæður sem séu einstakar og krefjist séríslenskra lausna. „Svo er hreint ekki. Víða annars staðar eru mjög svipaðar

aðstæður án þess að samgönguæðarnar drabbist niður eins og hér. Víða erlendis er hluti bíla á negldum vetrarhjólbörðum eins og hér. Víða er veðráttá og loftslag svipað og hér án þess að samgönguæðakerfið eyðileggist.“

Parf að nýta þekkinguna

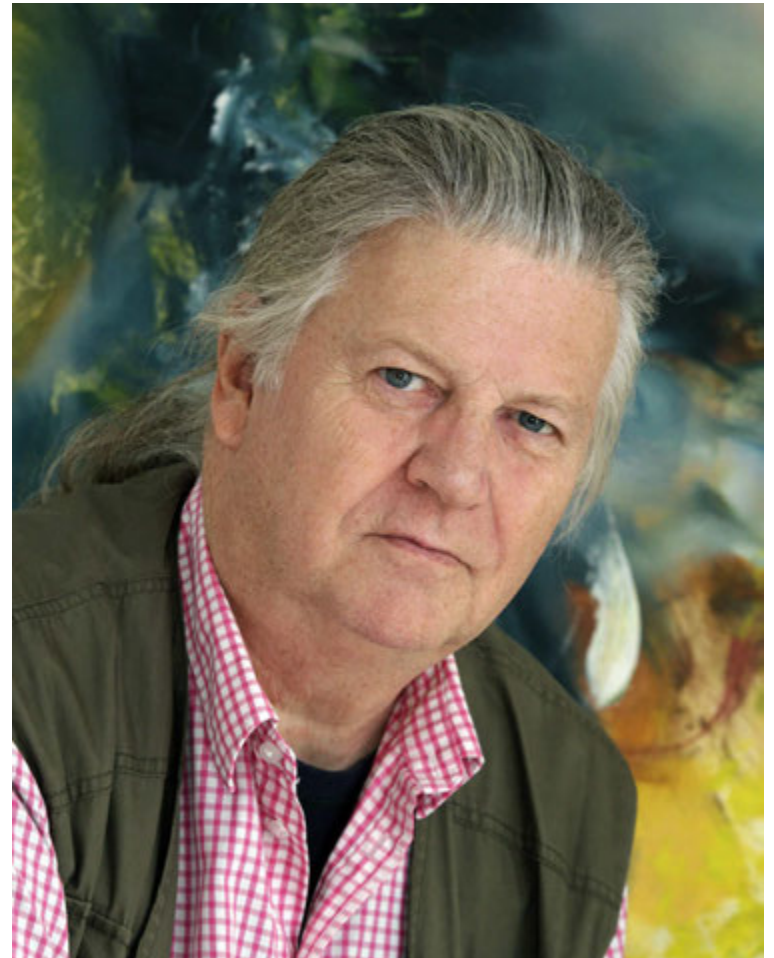
Auðvitað er skýringa að leita í mörgum þáttum að hans sögn, eins og viðhaldi og í sjálfri vegagerðinni. „Ekki er nóg að benda á einn afmarkaðan þátt eins og t.d. neglda vetrarhjólbörða. Spyrja verður líka hvernig undirbygging vega og gatna sé, hvernig er slitlagið og hversu þykkt er það? Einnig hvernig er grjótmulningurinn í því og bindiefnið, hvernig er tjaran sem notuð er og hversu heitt var malbikið þegar það var lagt út? Síðast en ekki síst verður að skoða hversu mikil umferðin er og hversu mikil er umferð þungra ökutækja eins og vöru- og rútubíla.“

Hann segir þá miklu uppsöfnuðu tæknilegu þekkingu í vegagerð, sem er til staðar hér, ekki hafa fengið að njóta sín í höfuðborginni, bæði vegna fjárskorts en einnig vegna þess að margir kjörnir fulltrúar aðhyllast svokallaðan bílausan lífsstíl og vilja veg bílaumferðar sem minnstan. „Gallinn er bara sá að höfuðborg Íslands er afar dreifbýl og með ófullkomið almenningsamgöngukerfi. Bílanotkun verður því ekki útrýmt í einu vetfangi. Slæmt ástand vega og gatna

á svæðinu kemur niður á sérhverjum samgöngumáta.“

Í kjölfar harðrar gagnrýni hafa starfsmenn borgarinnar lagað verstu malbiksholurnar að sögn Stefáns. „Það áttak er því enn ein viðbrögðin við manngerðu vandræðaástandi sem bæði peninga- og hugmyndaskortur og einsýni hafa skapað. Enn þá vantar almenna sátt um heildstæða byggða-, skipulags- og samgöngustefnu fyrir höfuðborgarsvæðið með skilgreindum markmiðum og leiðum. Slík sátt verður að liggja fyrir áður en ráðist er í að framkvæma hugdettur um róttækar breytingar á samgöngum.“

Hann segir einnig að í sparnaði og niðurskurði eftirhrunsáranna hafi veghaldarar leitast við að spara sem mest með því að kaupa síður hágæðamalbik. „Enn fremur hafa þeir reynt að spara með því að leggja malbikið sem þynnst út, jafnvel enn þynnra en staðlar mæla fyrir um. Afleiðingarnar sýna sig fljótt í hjólförum og holu-myndun. Það er því enginn sparnaður af þessu þegar upp er staðið. Verðmunur á ódýrasta og dýrasta malbikinu er um tuttugu prósent en gæðamunurinn er verulegur. Dýra, slitsterka malbikið endist miklu betur en það ódýra. Dæmi um slíkt slitlag er á Hringbraut frá hringtorginu Hagatorgi að Hofsvallagötu. Þrátt fyrir 40 þúsund bíla sólarhringsumferð undanfarin 15 ár sér lítið á malbikinu þar.“



„Á höfuðborgarsvæðinu hefur viðhaldi og endurbótum verið lítið sinnt um margra ára skeið og samgönguæðarnar fengið að drabbast niður,“ segir Stefán Ásgrímsson hjá FÍB. MYND/GVA

Kraftfag býður upp á fyrsta flokks þjónustu varðandi allt sem við kemur malbikun og gatnaframkvæmdum.



Gerum verðtilboð:

- Við bjóðum aðstoð og ráðleggingar varðandi val á lausnum fyrir viðskiptavinum
- Ástandsskoðanir og úttektir
- Malbikun gatna, bílastæða og göngustíga
- Malbiksviðgerðir, sprungufyllingar og aðrar lagfæringar
- Gröftur og uppúrtekt á gömlu malbiki eða steypu
- Jarðvinna, lagnavinna og undirbúningur vegna malbikunar

Tökum að okkur verkefni fyrir einstaklinga, húsfélög, fyrirtæki, verktaka og sveitarfélög.



Volvo P6820C malbikunarvél að leggja út malbik.



Þjónustubifreið Volvo atvinnutækja og Volvo L180H hjólaskófla í Vatnsskarðsnámu.



Volvo SD135B jarðvegsvaltari.



Volvo P6820C malbikunarvél sem Loftorka Reykjavík fær afhenta á næstu dögum.

Malbikunarvélar og valtarafrá Volvo CE hjá Volvo atvinnutækjum

Brimborg fer með umboð Volvo atvinnutækja sem eru í eigu Volvo AB í Svíþjóð. Þar ber að nefna Volvo CE vinnuvélar, Volvo Trucks vörubifreiðar, Volvo Bus hópferðabifreiðar, Volvo Penta bátavélar og Renault Trucks vörubifreiðar. Kristinn Már Emilsson, framkvæmdastjóri atvinnutækjasviðs hjá Brimborg, segir að öll framleiðsla Volvo atvinnutækja sé undir ströngum gæðakröfum þar sem megingildin í hönnun og framleiðslu séu: Quality, safety and environmental care eða: Gæði, öryggi og umhyggja fyrir umhverfinu.

Volvo CE vinnuvélar. Sterkar þegar kemur að malbikunarvélum og völturum

Þegar kemur að malbikunarvélum og völturum þá er Volvo CE með breiða framleiðslulínu. Í dag eru framleiddar margar stærðir malbikunarvéla og með mismunandi undirvögnum frá Volvo CE. Bæði stórar vélar eins og ABG 9820 sem eru hugsuð í stærri verk þar sem hámarks malbikunarbreidd getur verið allt að 16 metrar og einnig minni vélar sem henta í smærri verk. Eins og áður sagði þá eru malbikunarvélarnar frá Volvo fáanlegar með tvenns konar undirvögnum, annars vegar á beltum og hins vegar á hjólum. Hægt er að fá þessar vélar með mismunandi breiddum á útleggjum en „DuoTamp High Density“ útleggjararnir frá Volvo CE þjappa malbikið mjög vel þegar það er lagt sem gerir það að verkum að minna þarf að valta yfirborð malbiks þegar malbikunarvélina hefur unnið sína vinnu.

Brimborg afhendir Volvo P6820C malbikunarvél á næstu dögum til Loftorku Reykjavík ehf.

Loftorka Reykjavík ehf. mun fá afhenta nýja Volvo P6820C malbikunarvél á næstu dögum en vélin er nýlega komin til landsins.

Er hér um að ræða fyrstu Volvo malbikunarvélinu sem Volvo atvinnutækjasvið hefur afhent til þessa.

Hér er á ferðinni Volvo malbikunarvél í millistærð sem hentar mjög vel við krefjandi aðstæður.

Afkastamiklir valtarafrá Volvo CE

Töluvert framboð er af völturum í framleiðslulínu Volvo CE en hún skiptist í jarðvegsvaltara og malbiksvaltara. Eru valtarafrá Volvo CE fáanlegir frá 2,5 tonn upp í allt að 15 tonn að þyngd. Er þeim sem vilja kynna sér framleiðslu Volvo CE betur bent á nýja heimasíðu Volvo vinnuvéla á Íslandi eða www.volvoce.is.

Volvo atvinnutækjasvið á Bauma 2016 í München í apríl

Kristinn vill geta þess að starfsmenn Volvo atvinnutækjasviðs verða á Bauma vinnuvélasýningunni daganna 11.-13. apríl eða mánudag til miðvikudags, en Volvo CE er með stóran bás í höll C4 merktan Stand 327 og jafnframt með stórt útisvæði fyrir utan sýningarhöllina. Mun Volvo CE kynna nýjar stórar og öflugar Volvo vinnuvélar til sögunnar á sýningunni að þessu sinni, sem verður án efa áhugavert að sjá. Allir eru að sjálfsögðu velkomnir á sýningarbás Volvo CE þar sem starfsmenn Volvo atvinnutækjasviðs verða sýningargestum til halds og trausts.

Hádegismótar 7, lóð undir starfsemi Volvo atvinnutækja

Volvo atvinnutækjasvið Brimborg hefur stækkað talsvert í umfangi undanfarið auk þess sem aðrar rekstrareiningar innan Brimborgar hafa gert það líka. Hönnunarvinna í sambandi við

» Starfsmenn Volvo atvinnutækjasviðs verða á Bauma vinnuvélasýningunni dagana 11. til 13. apríl eða mánudag til miðvikudags, en Volvo CE er með stóran bás í höll C4 merktan Stand 327 og jafnframt með stórt útisvæði fyrir utan sýningarhöllina.

nýtt húsnæði undir starfsemi Volvo atvinnutækja er vel á veg komin, en að mörgu þarf að hyggja þegar byggja þarf utan um starfsemi sem þjónusta þarf margvísleg atvinnutæki stór og smá. Eru því án efa spennandi tímar fram undan hjá Volvo atvinnutækjasviði Brimborgar.

Heimasíður Volvo atvinnutækja og samfélagsmiðlar

Heimasíður Volvo atvinnutækja hjá Brimborg hafa verið uppfærðar töluvert upp á síðkastið og eru þær í dag samtals fjórar. Fyrir Volvo vinnuvélar www.volvoce.is, Volvo vörubifreiðarnar www.volvoce.is,

www.volvotrucks.is, fyrir Volvo strætisvagna og rútur www.volvobus.is og fyrir Volvo Penta bátavélar www.volvopenta.is. Jafnframt er haldið úti Facebook-síðu hjá Volvo atvinnutækjum þar sem reynt er að koma á framfæri fréttum og öðru efni er tengist því sem atvinnutækjasviðið er að gera hverju sinni og þeim vörumerkjum sem Volvo atvinnutækjasvið hefur með að gera.

Að lokum vill Kristinn minnst á það að vegna aukinna umsvifa er þörf fyrir góða liðsmenn í hóp fagmanna á Volvo atvinnutækjaverkstæðunum. Nýtt símanúmer Volvo atvinnutækja er 515 7070.

Gæði og reynsla eru einkunnarorðin

Malbikun KM er eina malbikunarfyrirtækið á Norðurlandi sem er með vottun á gæðakerfi sitt frá Samtökum iðnaðarins. Starfsmenn fyrirtækisins búa yfir mikilli reynslu, veita snögga og fagmannlega þjónustu og eru þekktir fyrir vönduð vinnubrögð og góðan frágang.

Malbikun KM ehf. var stofnað árið 1998 af Kristjáni B. Árnasyni og Margréti Stefánsdóttur. „Aðalstarfsemi fyrirtækisins byggist á malbikunarframkvæmdum og verkefnum sem þeim tengjast. Einnig tekur fyrirtækið að sér jarðvinnuverkefni, snjómokstur, fræsingu, málun bílastæða, sópun og fleira,“ segir Jón Smári Sigursteinsson verkefnastjóri.

Jón Smári segir Malbikun KM hafa unnið að stórum sem smáum malbikunarverkefnum víða um land auk þess að sinna öðrum sérhæfðari verkum. Einnig á fyrirtækið eignarhlut í bikgeymslustöðinni Nesbiki og malbikunarstöðinni Norðurbiki. „Ekkert verk er of stórt eða of lítið fyrir Malbikun KM. Fyrirtækið hefur verið hvað þekktast fyrir góðan frágang og vönduð vinnubrögð auk þess að veita snögga og fagmannlega þjónustu.“

Kröfur um vottað gæðakerfi

Starfsmenn Malbikunar KM búa yfir mikilli reynslu í malbikun. Fastráðnir starfsmenn fyrirtækisins eru átta en yfir sumartímann bætast við fjórir til fimm starfsmenn.

Einn stærsti viðskiptavinur Malbikunar KM undanfarin ár er Vegagerðin svo og sveitarfélög á Norður- og Austurlandi. Eitt af stærstu verkum fyrirtækisins er malbikun á Akureyrarflugvelli og



Starfsmenn Malbikunar KM hafa verið hvað þekktastir fyrir góðan frágang og vönduð vinnubrögð auk þess að veita snögga og fagmannlega þjónustu.

Óshlíðargöngum í samvinnu við Hlaðbæ-Colas.

„Sífellt er kallað eftir meiri kröfum frá fyrirtækjum og opinberum aðilum til verktaka um að vinna eftir og vera með vottuð gæðakerfi. Malbikun KM er eina malbikunarfyrirtækið á Norðurlandi sem er með vottun á gæðakerfi sitt frá Samtökum iðnaðarins sem veitir okkur forskot á aðra samkeppnisaðila hér fyrir norðan. Malbikun

KM er eina fyrirtækið hér á Íslandi sem hefur sérhæft sig í flotmalbiki (gussasphalt). Flotmalbik hefur verið lagt á tugi fjósa hér á landi og þá aðallega í mjaltabása og mjólkurhús,“ lýsir Jón Smári.

Sækja verkin víða

Malbikun KM vinnur að mestu út frá starfsstöð sinni á Akureyri en samkvæmt Jóni Smára þarf fyrirtækið einnig að sækja verk sín út

á land til dæmis á Egilsstaði, Ísafjörð, Reykjavík og fleiri staði. „Ein af ástæðum þess að Malbikun KM þarf að sækja verkin sín út á land er að Akureyrarbær kys að framleiða sitt eigið malbik og leggja það á götur sínar og býður aldrei út nein verkefni sem tengjast gatnaviðhaldi eða malbikun. Það er skrítið að þetta skuli viðgangast á svæði þar sem virk samkeppni er ríkjandi í útlögn malbiks, reynd-



Sífellt er kallað eftir meiri kröfum til verktaka um að vinna eftir og vera með vottuð gæðakerfi.

Jón Smári Sigursteinsson, verkefnastjóri hjá Malbikun KM



ar er Akureyri eina sveitarfélagið á Íslandi sem býður ekki út þessi verk, þannig að það má segja að langstærsti kaupandi á malbiki og malbiksvinnu á Akureyri er bæjarfélagið sjálft, eins einkennilega og það hljómar.“



NORÐURBIK

VIÐ LÉTTUM ÞÉR LEIÐINA

Kalt viðgerðarmalbik frá Nordurbiki ehf er notað víða um land með góðum árangri.










Við erum á Facebook Nordurbik

- **NORÐURBIK** hefur tvær færanlegar malbikunarstöðvar sem einfalt er að flytja hvert á land sem er án mikillar fyrirhafnar.
- **NORÐURBIK** býr yfir margra ára reynslu í framleiðslu á malbiki fyrir m.a. flugvelli, götur, bílplön og stíga.
- **NORÐURBIK** framleiðir kalt viðgerðarmalbik sem hefur m.a. reynst m jög vel til holuviðgerða.

Norðurbik ehf · Ægisnesi 2 · 603 Akureyri · nordurbik@simnet.is · 896 1334 · 896 1390

Sprungufyllingar gefa góða raun

Malbikunarstöðin **Hlaðbær Colas (MHC)** að Gullhelli í Hafnarfirði rekur stærstu malbikunarstöð Íslands sem sinnir verkefnum um land allt. MHC vinnur einnig hörðum höndum að því að þróa nýjar leiðir til að auka gæði og endingu vega. Helsta nýjungin er sprungufylling.

MHC var stofnað árið 1987 og er hluti af alþjóðlega verktaka-fyrirtækinu Colas AS sem hefur höfuðstöðvar í Frakklandi. Fyrirtækið er með aðalstöðvar við Gullhelli í Hafnarfirði. „Þar reukum við stærstu malbikunarstöð á Íslandi sem afkastar um 240 tonnum af malbiki á klukkustund,“ segir Gunnar Örn Erlingsson, sviðsstjóri hjá MHC, en jafnframt rekur fyrirtækið biktanka og framleiðir bikþeytu á Óseyrarbraut við Hafnarfjarðarhöfn og rekur biktanka á Akureyri.

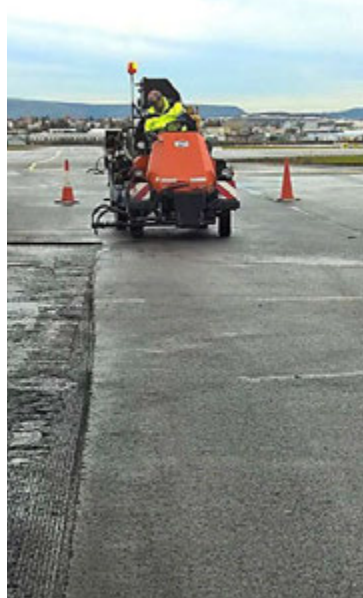
Mikill metnaður ríkir innan fyrirtækisins og árið 2008 var gæðastjórnunarkerfi þess vottað skv. kröfum ISO 9001, fyrst verktakafyrirtækja á Íslandi. „Öll malbiksframleiðsla í Hafnarfirði hefur verið CE-merkt og við stefnum að vottun umhverfisstjórnunarkerfis í júní.“

Áratuga reynsla

MHC sinnir jafnt stórum sem smáum verkefnum. „Sem dæmi hefur fyrirtækið malbikað flest jarðgöng hér á landi og framkvæmt öll stærri verkefni á alþjóðaflugvöllum landsins,“ segir Gunnar, enda hafi MHC yfir að ráða einvala starfsfólki með áratuga reynslu.

Hann segir tækjakostinn afar góðan og hann sé í sífelldri endurnýjun. „Um þessar mundir er til dæmis ný útlagningarvél komin til landsins og verið að bæta við völlum.“

MHC starfar um allt land og



Viðgerð á flugvelli.



Unnið að sprunguviðgerðum á Vesturlandsvegi.

hefur þjónað landsbyggðinni með færanlegum verksmiðjum síðan 1996. „Á þessum tuttugu árum hefur verið ferðast vítt og breytt um landið og einnig hefur tilfallandi verkefnum á Grænlandi verið sinnt,“ lýsir Gunnar.

Vinna að endurbótum

Mikil umræða hefur verið í samfélaginu undanfarin ár um lélegt ástand vegakerfisins. Gunnar segist telja að þar megi um kenna samspili viðhaldsleysis, lélegra ákvarðana, erfiðs veðurfars og óvandaðra vinnubragna.

Eftir hrun var mikill niðurskurður í öllu sem tengdist verktakabransanum og voru malbiksframkvæmdir þar engin undantekning. „Í stað þess að sitja með hendur í skauti á þessum árum fórum við í mikla þróunavinnu sem miðaði að endurnýtingu og endurbótum á vöruflokkum sem fyrirtækið býður upp á,“ segir Gunnar en í samstarfi við háskólana á Íslandi, Colas DK í Danmörku og Colas AS í Frakklandi voru gerðar tilraunir með glermalbik, endurunnið malbik, endurvinnslu í heitt malbik auk þess

sem gerðar voru tilraunir með ný íblöndunarefni í bikhluta malbiksins. „Þróunarstarfið á „hrunárunum“ hefur aukið færni okkar í að meta aðstæður og gert okkur betur í stakk búin til þess að ráðleggja og meta þarfir viðskiptavinarins,“ segir Gunnar.

Góður árangur sprungufyllinga

Ein af hugmyndunum úr þróunavinnunni var að skoða nánar sprungufyllingarefni. „Í mörg ár hefur Hlaðbær Colas flutt inn efni til að fylla í sprungur í vegyfirborði, en gríðarlega mikilvægt er

að loka yfirborði vega þannig að vatn komist ekki í burðarlagið, frjósi þar og þiðni á víxl,“ útskýrir Gunnar en á síðastliðnu ári fjárfesti MHC í sérútbúnu tæki til að sprauta heitu biki og sprunguviðgerðarefnum til að vinna bug á vandamálinu. „Það er von okkar að veghaldarar kveiki á perunni varðandi þessa aðferð,“ segir Gunnar og bendir á að búið sé að gera tilraunir á Vesturlandsvegi með góðum árangri.

Nánari upplýsingar má finna á www.colas.is

Veðurfar á Íslandi reynir til hins ýtrasta á yfirborð vega.

Ástæður eru einkum þessar:

- Mjög tíðar hitasveiflur til skiptis í frosta- og þýðuköflum. Slíkar sveiflur eru mjög slítandi fyrir yfirborð vega, sérstaklega ef raki er mikill í undirlagi.
- Yfirborð vega er oft blautt.
- Mikil notkun á salti til hálkvarna.
- Mikil notkun nagladekkja.
- Þungaflutningar á vanbyggðum vegum.
- Frostlyftingar.

Aðferðafræði:

Þegar gera á við sprungur í vegum þarf að byrja á að hreinsa sprunguna vel, t.d. með því að háþrýstiblása upp úr sprungunum. Þegar búið er að hreinsa, þarf að velja sprungufyllingarefnið eftir dýpt og breidd sprungunnar ásamt tegund yfirborðsefnis. Að því loknu er efninu hellt í sprunguna með þar til gerðum áhöldum. Í sumum tilfellum er fínum sandi dreift yfir bindiefnið.

SPRUNGUVIÐGERÐAREFNI – lengir líftíma gatna

ÖRYGGISMÁL

Efnið eru ekki flokkuð sem hættuleg. Nota skal viðeigandi öryggishlífar þegar heit efni eru meðhöndluð. Sjá nánar um efnið á öryggisblaði fyrir hvert efni.

Allar nánari upplýsingar veita starfsmenn Malbikunarstöðvarinnar Hlaðbæjar-Colas í síma 565 2030 og á heimasíðu okkar www.colas.is

**HLAÐBÆR
COLAS**

Gullhelli 1, 221 Hafnarfjörður
Sími: 565 2030
colas@colas.is, www.colas.is



Sinna allri almenntri malbiksvinnu

Fyrirtækið **Malbik og völtun**, Stórhöfða 35, hefur starfað á sömu kennitölu í 28 ár. Starfsmenn þess hafa margra áratuga reynslu af malbiksvinnu. Fyrirtækið býr yfir góðum tækjakosti og fékk nýverið afhenta tvo nýja malbiksvaltara sem koma að góðum notum í sumar.

„Við sinnum allri almenntri malbiksvinnu og holuviðgerðum á öllu frá bílastæðum og göngustígum til stærri gatna,“ segir Valgarð Einarsson, annar eigenda Malbiks og völtunar. „Þetta eru yfirleitt smærri og meðalstór verkefni sem við tökum að okkur og við komum þangað sem okkar er þörf,“ segir hann glettinn.

Malbik og völtun hefur starfað fyrir fjölmörg sveitarfélög. „Við höfum unnið mikið fyrir Mosfellsbæ, Hafnarfjörð og Kópavog sem dæmi,“ segir Valgarð en starfsemi er að komast í fullan gang þessa dagana enda hefur veður farið skánandi.

Góður tækjakostur

Fyrirtækið býr yfir góðum tækjabúnaði og var til að mynda að fá afhenta tvo nýja malbiksvaltara í síðustu viku, annan stóran og hinn lítinn. Fyrirtækið á einnig hefil og önnur tæki til að gera klárt fyrir malbik. Valgarð minnst líka á umhverfisvænt og skilvirkt tæki. „Þetta er gashitari sem endurnýttir malbikið sem er fyrir,“ segir Valgarð en tækið er keyrt yfir skemmda svæðið og hitar undirlagið upp í 140-160°C á um það bil sjö mínútum. Ef þörf krefur er malbiki bætt ofan í skemmdirnar og svo bræðir tækið í raun saman það malbik sem fyrir er og það sem er bætt við. Þetta gerir það að verkum að viðgerðin er samskeytalaus og er því mun endingarmeiri. „Þetta hentar vel þar sem eru tvö lög af malbiki og engar skemmdir í burðarlagi,“ segir Valgarð.

Slæm staða á vegunum

Jón Bjarni Jónsson, hinn eigandi Malbiks og völtunar, segir stöð-

„Saltpækillinn hefur afar slæm áhrif á göturnar. Þær eru baðaðar upp úr þessum saltþækli allan sólarhringinn og ég tel nauðsynlegt að skipta honum út fyrir annað efni.“

Jón Bjarni Jónsson



Valgarð Einarsson og Jón Bjarni Jónsson við einn af nýjum völturum fyrirtækisins. MYND/HANNA

una á götum landsins slæma, sér í lagi á höfuðborgarsvæðinu. „Það er nauðsynlegt að taka til í þessum málum en það er eins og með annað, að peningana vantar,“ segir

hann og vill meina að helsti skaðvaldurinn sé saltþækillinn. „Göturnar eru baðaðar upp úr þessum þækli allan sólarhringinn og ég tel nauðsynlegt að skipta honum út.“

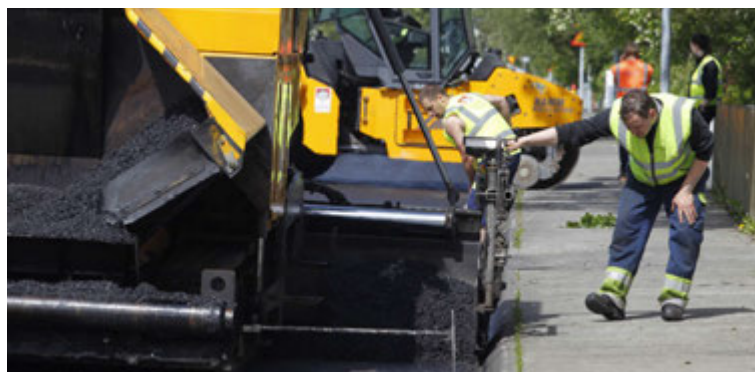
Áratuga reynsla

Malbik og völtun var stofnað árið 1988 og verður því 28 ára gamalt.

„Það hefur verið rekið á sömu kennitölu frá upphafi,“ segir Val-

garð og bendir á að innan fyrirtækisins sé að finna margra áratuga reynslu í malbiksvinnu.

Nánari upplýsingar má fá í síma 587 9033.



Í ár verða tæpir 13 km af malbiki endurnýjaðir á götum borgarinnar.

Malbikað í borginni fyrir 710 milljónir

Kostnaður við malbiksframkvæmdir í Reykjavík í sumar er áætlaður 710 milljónir króna samkvæmt upplýsingum frá umhverfis- og skipulagssviði borgarinnar. Vegagerðin eyðir að auki 450 milljónum í malbikun á stofnbrautum.

Viðgerðir á illa förnum götum eftir veturinn eru þegar hafnar og hefur víða verið fyllt í holur en Reykjavíkurborg áætlað að verja um 150 milljónum króna til malbiksviðgerða í ár.

Malbiksvirlagnir munu kosta borgina 560 milljónir. Alls gerir þetta 710 milljónir króna.

Malbik er víða illa farið eftir umhlepingsasaman vetur. Þá hefur umferð á höfuðborgarsvæðinu aukist mikið auk þess sem sparað hefur verið í viðhaldi á malbiki frá hrúni.

Í ár verða tæpir 13 km af malbiki endurnýjaðir á götum borgarinnar með fræsingu og malbikun.

Malbikslögn yfir eldra slitlag er áætluð rúmum 4 km. Í heild verður því lagt malbik á tæpa 17 km á 65 stöðum í borginni.

Meðal stórra verkefna eru: Bugða frá Kambavaði til Búðartorgs, Suðurlandsbraut og Laugavegur, Norðlingabraut frá Þingtorgi að Helluvaði, Skógarsel frá Árskógum að Ölduseli, Bústaðavegur frá Háaleitisbraut að Grensásvegi, Stóragerði frá Heiðargerði að Smáagerði, Fjallkonuvegur, Víkurvegur, Hofsvallagata, Framnesvegur, Skúlagata.

Rúm 14 þúsund tonn af sjóðandi heitu malbiki fara á göturnar í sumar.

Stofnbrautir, sem eru um 100 km af gatnakerfi höfuðborgarinnar, eru á forræði Vegagerðarinnar. Vegagerðin áætlað að eyða 450 milljónum króna í viðgerðir og malbikun stofnbrauta borgarinnar í ár.

Kannaði slitlag vega

Illugi Þór Gunnarsson varði nýverið MS-ritgerð sína í byggingaverkfræði sem fjallar um viðhaldsaðgerðir klæðingaslitlaga og samanburð á þeim.

Klæðing er sú slitlagsgerð sem mest er notuð á vegum með bundnu slitlagi á Íslandi utan stærstu þéttbýlisstaðanna. Allt frá uppgreftri innihaldsefna að útlögn og gerð slitlagsins losna skaðlegar lofttegundir út í andrúmsloftið, en bindiefnið hefur mest áhrif að sögn Illuga. „Markmið verkefnisins var að bera saman klæðingaslitlög með þrjár mismunandi gerðir bindiefna, þjálbik, bikþeytu og þunnbik, með tiliti til umhverfisáhrifa, kostnaðar og endingar,“ segir Illugi en það gerði hann með því að skoða kol-efnisspor klæðingargerðanna frá uppgreftri efna þar til klæðing var klár til notkunar. Hann kannaði kostnað á fermetra við kaup og flutning hræfnanna og útlagnar-kostnað fyrir hverja gerð.

„Helsta niðurstaðan var sú að klæðing með þjálbiki virðist hentugust. Þetta miðast þó við þær upplýsingar sem ég hafði að vinna úr,“ segir Illugi og setur þann fyrirvara að í þessum niðurstöðum sé ekki tekið inn í það viðhald sem þarf að sinna á yfirlögnunum. „Endingin á yfirlögnunum getur verið mjög breytileg og enn eru ekki til neinar upplýsingar um endingu á klæðingu með bikþeytu á Íslandi,“ segir Illugi sem mun halda áfram að velja fyrir sér vegagerð á næstunni enda hefur hann störf hjá Vegagerðinni á næstunni.



Illugi Þór Gunnarsson kannaði slitlag vega í MS-ritgerð sinni í byggingaverkfræði. MYND/PJETUR



Endurskins- og hlífðar- fatnaður

*Dynjandi býður upp á hlífðar- og öryggis-
fatnað sem uppfyllir ströngustu kröfur.*

*Hafðu samband.
Við veitum þér faglega aðstoð.*



allt fyrir öryggið

Skeifunni 3h | Sími: 588 5080 | dynjandi.is

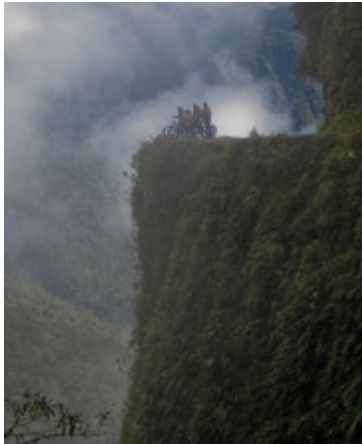
Frægir vegir og þjóðleiðir

Flókið vegakerfi þræðir sig um allan heiminn og spennandi að ferðast um leiðir sem hlotið hafa þann vafasama heiður að teljast hættulegustu leiðir í heimi eða liggja hæst yfir sjávarmáli.

Hættulegustu vegir í heimi

Stelvio Pass í Ölpunum og vegurinn um Yungas í Bólvíu eru sagðir hættulegustu vegir í heimi. Stelvio Pass var gerður 1820 og á honum eru 48 krappar beygjur sem hafa reynst ökumönnum erfiðar.

Á snarbröttum fjallvegnum um Yungas í Bólvíu lætur fjöldi ferðamanna lífið á hverju ári, en vegurinn var gerður á fjórða áratug síðustu aldar og voru paragvæskir stríðsfangar látnir leggja veginn. Vegurinn er varla þriggja metra breiður og einungis um 80 kílómetra langur. Hann hefur fengið það vafasama heiti „Dauðaleiðin“.



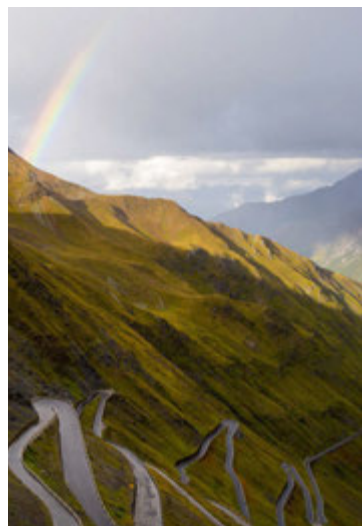
Dauðavegurinn í Bólvíu.



Karakoram er hæsti malbikaði vegur í heimi.



Route 66 er haldið við í nokkrum fylkjum en vegurinn var tekinn út úr þjóðleiðakerfi Bandaríkjanna árið 1985.



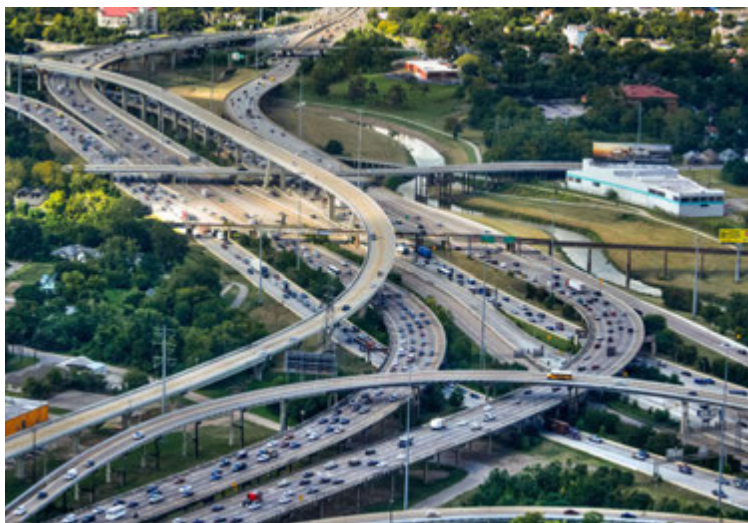
Stelvio Pass, einn hættulegasti vegur í heimi.

Hæsti vegur í heimi

Karakoram-leiðin um Himalaja-fjöll er talin liggja hæst vega í heimi eða 4.876 metra yfir sjávarmáli. Pakistan og Kína gerðu með sér samkomulag árið 1963 um að leggja malbikaðan veg í félagi. Karakoram Highway teygir sig 805 kílómetra. Vegurinn var opnaður almennri umferð árið 1986 og tengir Xinjiang-hérað í Kína við Islamabad, höfuðborg Pakistans.

Breiðasta gata í heimi

Katy Freeway í suðurhluta Bandaríkjanna er talin breiðasta hraðbraut í heimi en á köflum eru 18 akreinar. Hraðbrautin teygir sig 1.420 kílómetra, og liggur meira en einn þriðji hluti hennar um Texas. Hún var lögð árið 1959.



Katy Freeway er breiðasta hraðbraut í heimi.

Frægasta þjóðleið í heimi

Þjóðvegur 66 í Bandaríkjunum er ein af frægustu hraðbrautum í heimi og ein af fyrstu aðalleiðum um Bandaríkin, frá Chicago til Kaliforníu. Vegurinn var 3.945 kílómetra langur og var almenn umferð um hann frá 1926 til ársins 1985 en þá var þjóðvegur 66 tekinn út úr aðalþjóðleiðakerfi Bandaríkjanna. Um þessa leið hafa verið samin dægurlög og á sjöunda áratugnum voru í gangi sjónvarpsþættir í Bandaríkjunum sem kölluðust Route 66. Áratugum saman blómstraði þjónusta við veginn og var lengi barist gegn því að hann færi út úr aðalleiðakerfinu. Nokkur fylki hafa haldið upp á kaf la leiðarinnar undir merkinu „Historic Route 66“.

GSG

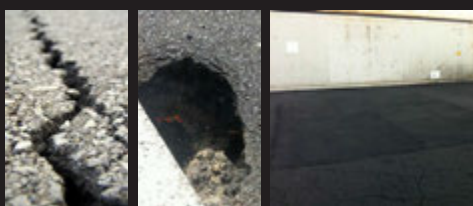
NÚ ER RÉTTI TÍMINN FYRIR MALBIKSVIÐGERÐIR!

➔ **GSG EHF.** BÝÐUR UPP Á SAMSKYTTALAUSAR VIÐGERÐIR Á ÖLLUM HOLUM, SPRUNGUM OG RÖNGUM VATNSHALLA SEM MYNDAST Í MALBIKI.



Til viðgerðanna notum við svokallaðan **gashlemb** en hann gerir okkur kleift að hita upp malbik í kringum skemmdir. Með þessu móti mætir heitt malbik heitu malbiki og náum við þannig að koma í veg fyrir að samskeyti verði sjáanleg. Samskeyti eiga það til að brotna upp mjög fljótt eftir viðgerð ef þessi aðferð er ekki notuð.

Stærð skemmdana skiptir ekki máli þar sem hægt er að hólfa hlemminn niður í hinar ýmsu stærðir. Heildarstærð hlemmsins er 4,5 m² en hægt er að gera hitun við hitun án þess að samskeyti sjáist og er þess vegna hægt að gera við **tugi fermetra** í einu án þess að gæði viðgerðanna rýrni.



Á meðan hitunin á sér stað kveiknar og slökkvar til skiptis á hituninni til að malbikið brenni ekki. Það er mjög mikilvægt að gamla malbikið brenni ekki því þá er ekki hægt að endurnýta það með nýju.

Þegar nýju malbiki hefur verið bætt í er viðgerðin jöfnuð út í **réttu hæð** og að lokum er svo valtað yfir.

➔ Útkoman er samskeyttalaus malbiksviðgerð sem stenst allar kröfur og hefur góðan líftíma.



GSG



GSG BÝÐUR EINNIG UPP Á ANNARSKONAR MALBIKUN. MÁ ÞAR M.A. NEFNA:

- ➔ Malbikun á vegum, heimreiðum og plönnum
- ➔ Malbikun á göngu- og hjólastígum
- ➔ Malbikun á hraðahindrunum og römpum
- ➔ Bráðabirgðaviðgerðir þar sem aðstæður leyfa ekki annað

Ekki hika við að hafa samband við mig til að fá tilboð eða nánari upplýsingar um okkur!

Þorvarður Kristjánsson framkvæmdastjóri
thorvardur@gsg.is ☎ 823 3446

www.gsg.is ☎ 588 4800



Fagverk verktakar

Malbiksverktaki



Tökum að okkur stærri og smærri malbikunarverkefni
Áhugasamir hafi samband við Vilhjálm á villi@malbika.is

Fagverk verktakar

Vegagerðin malbikar fyrir 5.850 milljónir kr.

Vegagerðin áætlað að verja 5.850 milljónum króna í viðhald vegna á landinu í ár en það er sú upphæð sem tiltekin er í samgönguáætlun. Þetta er minni fjárveiting en á síðasta ári. Í ár verður lögð meiri áhersla á viðhald bundinna slitlaga en áður.

Í samgönguáætlun sem lögð er fyrir Alþingi í ár er gert ráð fyrir eftirfarandi fjármunum í viðhald vegna:

2015 - 6.350 mkr.
2016 - 5.850 mkr.
2017 - 7.000 mkr.
2018 - 7.000 mkr.

Skipting fjárveitinga í bundnu slitlagi á svæði er áætluð eftirfarandi:

Suðursvæði 1.200 mkr, þar af 450 á höfuðborgarsvæði

Vestursvæði 650 mkr

Norðursvæði 520 mkr

Austursvæði 340 mkr.

Helstu verkefni á sviði styrkingar og endurbóta á slitlagi eru:

Suðursvæði: Biskupstungna- braut

Vestursvæði: Súðavíkurvegur

Norðursvæði: Hringvegur í Reykjadal

Austursvæði: Hringvegur um Heiðarenda



Jón Þ. Ólafsson íþróttamaður þekkir „malbiksstílinn“ í hástökki. MYND/VÍSIR

Malbiksstílinn

Áhugamenn um frjálsar íþróttir kannast flestir við grúfustílinn í hástökki og Fosbury-stílinn sem nær allir hástökkvarar hafa notast við frá 1970. Við frumstæðar aðstæður frjálsíþróttamanna hérlendis á sjöunda áratug síðustu aldar þurfti íslenskir hástökkvarar stundum að nota hugmyndafluglið.

Í Í.R. blaðinu sem kom út árið 1998 lýsir frjálsíþróttamaðurinn Jón Þ. Ólafsson m.a. „malbiksstílnum“ í hástökki en Jón átti Íslandsmetið frá 1962 (2,11 m) sem stóð til 1984.

Fyrsta útiæfing vorsins 1963 fór fram á Melavelli en völlurinn var eitt drullusvað. Hann fékk þá hugmynd að æfa stökkid á malbikuðum tennissvelli- um en þar voru engar sandgryfjur eða dýnur. Þar kom hann fyrir stökksúlum og bambusrá og hóf að stökkva. Jón notaði grúfustílinn þar sem lent er á bakinu en það gekk eðlilega ekki á hördum malbikinu. Því notaðist hann við nýja aðferð; að hlaupa beint að ránni og lenda á malbikinu á sama fæti og hann stökk upp af. Áður hafði hann reynt stílinn innanhúss með dýnu og sandgryfju en hér var kominn nýr stíll til að nota utanhúss við vissar aðstæður.

VEGALENGDIR STYTTAST Á VESTFJÖRÐUM

Lengi hefur verið kvartað yfir hroðalegum vegum á Vestfjörðum. Nú virðast bjartari tímar fram undan. Tillaga að nýrri samgönguáætlun á Vestfjörðum var lögð fram á Alþingi 18. mars sl.

Í tillögunni er gert ráð fyrir 2,7 milljörðum fram til ársins 2018 til vegagerðar í Gufudalssveit, síðan verður hafist handa við Dýrafjarðargöng. Áformað er að framkvæmdir hefjist við göngin eftir mitt næsta ár og að þeim ljúki árið 2020. Dýrafjarðargöng stytta Vestfjarðavegi um 27 kílómetra. Þá eru fyrirhugaðar lagfæringar á Djúpvegi sem að hluta er mjór og með blindhæðum. Þegar eru hafnar endurbætur á Strandavegi á Ströndum um Bjarnarfjarðarháls, sem mun bæta leiðina þar til muna fyrir heimamenn og gesti.



Seljum öll tæki til malbiksframkvæmda og malbiksviðgerða.



Wendel

Tangarhöfða 1
110 Reykjavík

Sími 551 5464
Fax: 551 4531

wendel@wendel.is
www.wendel.is