



# Framkvæmda- fréttir 14. tbl. / 11



Guðmundur Sigurðsson brúasmíður frá Hvammstanga lagferir stálbita áður en hann er settur niður á undirstöðu við Múlakvísl.

## Gerð bráðabirgðabráur á Múlakvísl

Þegar þetta er skrifað miðvikudaginn 13. júlí eru framkvæmdir við byggingu bráðabirgðabráur yfir Múlakvísl í fullum gangi. Tveir brúarvinnuflokkar eru á staðnum, lokið verður við að reka niður öll 10 stauraokin fyrir morgundaginn ef allt gengur að vonum og verið er að setja upp stálbitana. Brúardekkið er smíðað í einingum sem síðan verða hífð á bitana.



### Fyrstu dagarnir

Það var undir morgun laugardaginn 9. júlí sem jökulhlaup úr Kötlu braust fram í farvegi Múlakvíslar og tók af 130 metra langa brú sem byggð var 1990 á Hringvegi. Sú saga verður ekki

**Viktor Arnar Ingólfsson**  
ritstjóri skrifar

rakin hér en það mun verða rannsakað í þaua hvað þarna átti sér stað svo hægt sé að byggja á þeirri þekkingu til framtíðar.

Um leið og ljóst var að skarð var rofið í Hringveginn hófust starfsmenn Vegagerðarinnar handa við að kanna aðstæður og undirbúa bráðabirgðalausn. Síðdegis á laugardegi var tilbúin teikning af bráðabirgðabrá. Jarðvinnuverktaki var kallaður til og voru flutt á staðinn tæki til að undirbúa brúargerð. Vegagerðin rekur tvo brúarvinnuflokka sem eru ávallt til taks þegar bráðaaðgerða er þörf og voru þeir kallaðir út samdægurs. Annar flokkurinn hafði reyndar farið í kærkomið sumarleyfi á föstudeginum eftir erfiðan vetur og mikið vinnuálag fyrri hluta sumars. Mannskapurinn í hinum flokknum var líka dreifður víða um land í venjulegu helgarleyfi. Allir þessir menn brugðust strax hratt við og hófu flutninga á búnaði sínum á verkstað. Einnig var hafist handa við efnisflutninga. Allt efni í brúna var til á lager en Vegagerðin reynir að eiga alltaf til efni í 200 metra langa brú fyrir tilfelli eins og þetta.

## Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 14. tbl. 19. árg. nr. 570 18. júlí 2011

Ritstjórn  
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.



Á mánudagskvöldi var hafist handa við verkið. Við niðurreksturinn var unnið á vöktum allan sólarhringinn og aðrir starfsmenn vinna hvíldarlítið. Bætt var við mönnum í flokkana fyrir þetta verkefni og eru það aðallega fyrrverandi starfsmenn sem þekkja vel til verka.

#### Gerð brúar

Við hönnun á bráðabirgðabrunni þurfti að horfa til þess að hægt væri að byggja hana í miklum flýti og að hún þyrfti að standa og anna allri umferð í a.m.k. heilt ár. Vegagerðin hefur áður byggt svona bráðabirgðabryr og nýttist sú reynsla við þessa hönnun. Það er einnig kostur að brúavinnu mennirnir þekkja vel til þessara verka og gátu því tafarlaust hafist handa.

Brúin verður 156 m löng, byggð í 9 mislögum höfum en því ráða lengdir stálbitanna sem voru til á lager Vegagerðarinnar. Brúarstöplar eru stauraok (sjá teikningu). Tíu til tólf metra langir rafmagnsstaurar eru reknir niður og eru fjórir staurar í hverju oki. Hæð undir stálbita er um 2,5 m. Brúin er byggð á fyllingu sem síðan verður fjarlægð og ánni beint undir brúna.

#### Hugmyndir að öðrum lausnum

Þegar starfsmenn Vegagerðarinnar stóðu frammi fyrir skaðanum snemma á laugardeginum og þurftu fyrirvaralaust að svara hvenær vegurinn yrði aftur fær, var fyrst áætlað að verkið tæki tvær til þrjár vikur. Þegar myndin fór svo að skýrast glæddust vonir um að hægt væri að flýta verkinu enn frekar og stefnir nú í að verkinu verði lokið á innan við 9 dögum eftir að brúna tók af. Reyndar er óvissa um hvernig muni ganga að hemja ána undir nýju brúna og koma á vegarsambandi.

Það er skiljanlegt að þeim hafi brugðið sem eiga allt sitt undir þessu vegarsambandi. Margir fóru að hugsa um skjótari

lausnir og voru duglegir að koma þeim á framfæri. Verkfræðingar Vegagerðarinnar mátu þessar hugmyndir með opnum huga en treystu sér ekki til að mæla með annarri aðferð við bráðabirgðatengingu en þeirri sem þegar var hafin. Hér á eftir er aðeins farið yfir nokkrar hugmyndir.

#### Nýta stöpla gömlu brúarinnar

Haflengdir gömlu brúarinnar voru 28 m, 36 m, 36 m, 28 m. Brúargólfíð var steyppt og virkaði sem burðarvirki í sniði með stálbitum. Þess vegna gátu haflengdir verið svo miklar. Fyrir bráðabirgðabry gekk þetta ekki. Svo langir stálbitar voru ekki til á lager og þeir hefðu einnig þurft að vera talsvert hærri til að bera brúna yfir svo langt haf. Það hefði verið hægt að bregðast við þessu með því að setja stauraok á milli stöplana og stytta haflengdina þar með um helming. Það var hins vegar ekki talið flýta fyrir verkinu og voru fyrir því ýmsar ástæður. Verkið hefði þurft að vinna austanfrá því ekki var hægt að koma ánni austur fyrir stöplana. Þar með hefðu allir flutningar orðið tímafrekari. Bitalengdir hefðu ekki gengið upp miðað við lengdir á milli stöpla og hönnun því orðið flóknari. Niðurrekstur og gerð hvers stauraoks er tiltölulega fljótleg aðgerð og á meðan er hægt að smíða brúardekkið og undirbúa stálbita. Það var því talið að enginn tímasparnaður væri fólgin í nýtingu gömlu stöplanna.

#### Brúarstöplar úr gámaeiningum

Hugmyndir komu fram um að setja niður í árfarveginn gámaeiningar, fylla þær af möl eða steypu og nýta sem stöpla undir einhverskonar brúarmannvirki. Sá sem þetta skrifar hefur ekki fengið lýsingu á þessari hugmynd frá fyrstu hendi svo hér verður aðeins hægt að fjalla almennt um mannvirki í jökulfljóti. Þegar fyrirstaða kemur þvert á straum í vatni

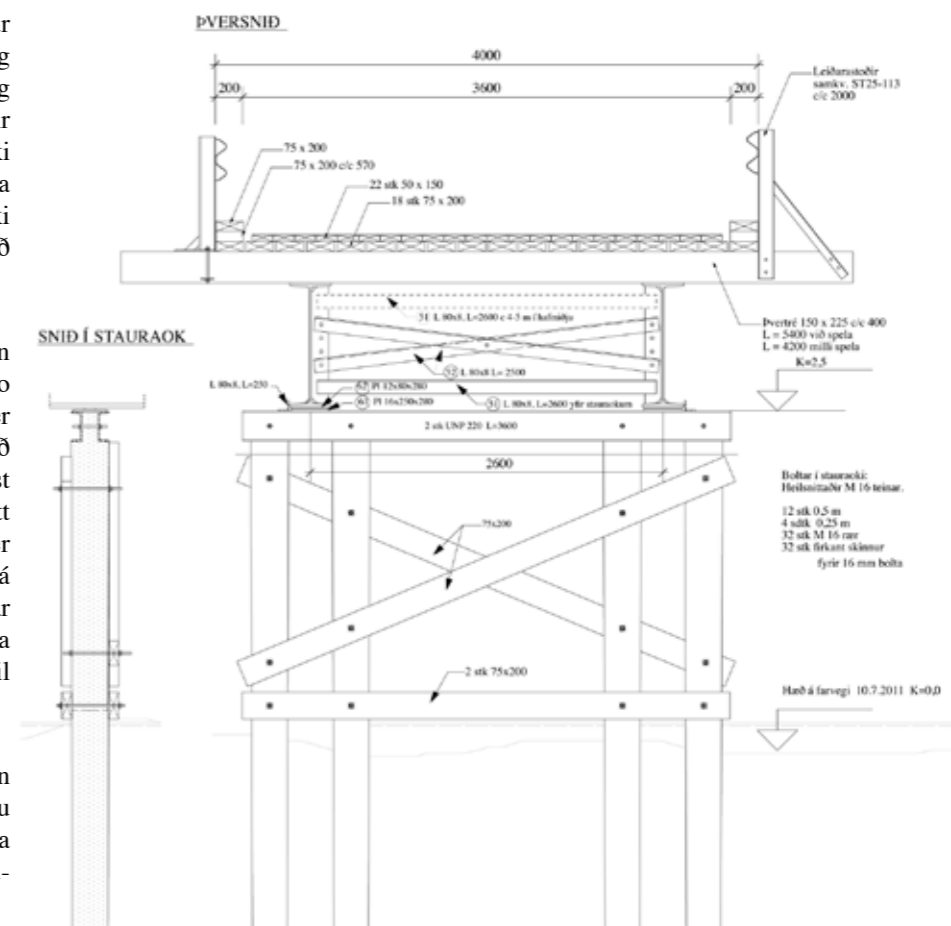
myndast aukinn vatnsþrýstingur fyrir ofan fyrirstöðuna. Vatn þrýstist niður í botninn og óstöðugur aur verður að hluta til fljótandi. Hlémegin við fyrirstöðuna minnkar þrýstingur og þar verður sog. Þetta veldur því að mjög fljótlega getur grafið undan fyrirstöðunni og skiptir þá engu máli hve þung hún er. Margir þeir sem hafa orðið fyrir því að festa ökutæki í jökulám, stór eða lítil, vita hvernig þetta gerist. Það er því ólíklegt að svona mannvirki hefði staðið lengi og það verður einnig að hafa öryggi vegfarenda í huga.

#### Áin sett í rör

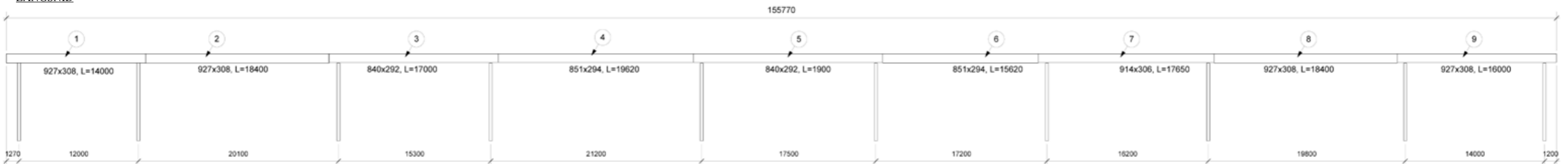
Hugmyndir komu fram um að safna saman rörum og raða í árfarveginn. Veginn átti svo að leggja yfir. Það er erfitt að sjá fyrir sér hvernig þetta getur gengið fyrir sig. Fyrir það fyrsta er mikið flot í stóru röri og því nánast ómögulegt að hemja það í miklu vatni. Erfitt er að slétta botninn undir rörin og hann er alltaf óstöðugur. Vatnið hefur alla möguleika á að grafa sig í gegnum svona mannvirki. Þegar Vegagerðin leggur roraræsi þarf að leggja það á stöðugan botn og grjóttverja botninn til beggja enda. Það gengur ekki í jökulfljóti.

#### Brú frá NATO

Það komu fram fullyrðingar um að innan NATO væru verkfræðingasveitir sem teldu það kærkomið tækifæri til æfinga að leggja svona bráðabirgðabry á örfáum klukku-



#### LANGSNID



stundum. Þessi leið var ekki reynd en líklegt er að fyrsta spurning NATO verkfræðinganna hefði verið „Hvaða efni er til á staðnum?“. Síðan hefðu þeir boðist til að hanna brú úr því efni og þótt það góð æfing. Því verki var hins vegar lokið á hálfum fyrsta degi hjá Vegagerðinni. Efnið sem flutt var austur að Múlakvísl í bráðabirgðabrúna er yfir 180 tonn að þyngd. Það er ekki hægt að sjá fyrir sér léttara mannvirki á þessum stað og enginn hefði flutt þá þyngd með flugi til landsins í æfingaskyni.

#### Flutningar á ökutækjum og fólki yfir ána

Fljótlega komu fram hugmyndir um að flytja fólk og bíla yfir ána á vaði. Framtakssamir einkaaðilar riðu á vaðið og innanríkisráðuneytið fól Vegagerðinni að koma að þessu verkefni. Það var reynt að bregðast við því og samþykkti Vegagerðin að sjá um framkvæmdir í vaðinu, útvega flutningatæki og sjá um greiðslur. Það verður að viðurkennast að þetta verkefni hefur staðið í okkar fólki. Fyrir það fyrsta var um nóg að hugsa þar sem brúargerðin var og líka hitt að hjá Vegagerðinni voru engir starfsmenn tiltækir sem hafa meira en rúmlega leikmannsþekkingu á akstri stórra ökutækja í jökulvatni. Þetta varð því að leysa á sama hátt og ferjusiglingar þar sem skipstjórar ráða siglingu en Vegagerðin sér um bókhaldið. Flutningarnir hófust með góðum gangi þriðjudaginn 12. júní en um kl. 14 varð óhapp þegar fólksflutningabíllinn festist í ánni og hallaði á hliðina. Vörubíll með bíl á palli var skammt undan og tókst giftusamlega að bjarga farþegunum sem voru komnir upp á þak rútunnar. Það var mikil mildi að ekki fór verr og eiga allir sem komu að þessu, bílstjórar og farþegar, hrós skilið fyrir snögg viðbrögð og æðruleysi. Lærdómur Vegagerðarinnar var sá að fylgjast betur með vaðinu og var fengin til þess sérstök jarðýta. Það þurfti einnig að fá annan og öflugri bíl til að flytja fólk og varð nokkur töf á miðvikudeginum á meðan samningar um leiguverð stóðu yfir. Allur þessi útvegur var talsvert á „íslenska“ mátann. Margir brugðust vel við og af mikilli hjálpssemi. Hjálparveitarmenn, almannavarnir og lögregla voru til staðar en það var líklega skortur á markvissri yfirstjórn í fyrstu. Síðar var bætt úr því með þeim hætti að lögreglumaður var stöðugt á vettvangi og starfsmaður Vegagerðar honum til aðstoðar. Er það í takt við hefðbundna stjórn umferðar. Vonandi gengur þetta vel og slysalaust, allt þangað til trúarsamband er komið á og það er öruggt að margir ferðamenn fengu viðbótarævintýri fyrir lítið þótt sumir hafi þurft að bíða hálfu og heilu dagana eftir fari.

#### Margar skoðanir

Eins og áður segir komu fram ýmsar tillögur um lausnir á þessum vanda sem skapaðist þegar vegarsamband rofnaði. Hér að framan hefur verið farið yfir það sem að brúarsmiðinni kom. Fjölmiðlar voru duglegir að koma þessu á framfæri og er það í góðu lagi. Þeir sem vit höfðu á hjá Vegagerðinni voru kannski of uppteknir við sín störf til að svara þessu ítarlega strax en það mun vonandi gefast tími til þess seinna í góðu tómi. En það komu einnig fram nokkrir aðilar sem töldu það árangursríkast í stöðunni að skamma Vegagerðina til verka og var það gert í nokkrum mæli. Nú þegar verkið hefur gengið betur en upphaflega var áætlað telur þetta fólk sjálfsagt að þessi aðferð hafi borið góðan árangur. En því er hér að svara að frá upphafi var unnið eftir sömu áætluninni. Það þurfti engan þrýsting frá utanaðkomandi aðilum til að gengið yrði til verka eins hratt og unnt var. Það er rétt að því sé haldið til haga. Einnig er rétt að geta þess að Vegagerðin hefur fundið fyrir miklum stuðningi ráðuneytis og stjórnvalda í þessu verkefni.

#### Lokaorð

Þessi texti fór í prentsmiðju að morgni fimmtudags 14. júlí. Fram að því hafði verkið gengið vel og slysalaust. Vonandi verður það svo allt til enda. ■



Múlakvísl. Brúin frá 1990 sem jökulhlaupið eyðilagði. Upphaflega var vatnsopið þrjár metrar á hæð en fljótið breytti síðan hegðun sinni og tók að hlaða upp efni í farveginum. Mynd frá 2007.



Vegagerðarmenn halda stöðufund. Frá vinstri: Guðmundur Sigurðsson, Sveinn Þórðarson, Bjarni Jón Finnsson, Þórður Tyrfingsson, Sigurður Hallur Sigurðsson og Rögnvaldur Gunnarsson.



Niðurrekstur staura fyrir undirstöður. Staurinn stilltur af fyrir hamarinn.



Múlakvísl. Einingar af brúardekki settar saman á landi. Smiður tillir nöglunum sem eru síðan reknir niður með loftverkfæri.



Stauranir sagaðir í rétta hæð fyrir stauraokin.



Fólks- og bílaflutningar yfir Múlakvísl á vaði.

## Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Árlega veitir Vegagerðin styrki til rannsóknaverkefna. Styrkirnir eru fjármagnaðir af svonefndu tilraunafé, sem er nú 1,5% af mörkuðum tekjum stofnunarinnar. Veflestum verkefnum lýkur með því að skrifaðar eru skýrslur og eru þær settar á heimasíðu Vegagerðarinnar öllum opnar til skoðunar. Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni nokkurra af þeim skýrslum sem komið hafa út, en nánari upplýsingar má finna á heimasíðu Vegagerðarinnar ([www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)), undir „Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknaskýrslur“.

### Aðreinar og fráreinar – Slysatiðni nóvember 2010

Tilgangur rannsóknarinnar var að kanna hvaða áhrif sérreinar fyrir almenningssamgöngur á Miklubraut milli Skeiðarvogs og Lönguhlíðar hafi haft á tíðni umferðarslysa á að- og fráreinum við Miklubraut. Í niðurstöðum kemur fram að sérreinar hafi að öllum líkindum aukið slysatiðni, þó hópferðabifreiðar hafi ekki verið orsakavaldurinn. Í skýrslunni eru settar fram ráðleggingar um úrbætur á athugunar-kaflanum. Tillögurnar snúast fyrst og fremst að aðreinum, sem eru yfirleitt með hærri slysatiðni en fráreinar.



Gatnamót, Miklubraut - Kringlumýrarbraut.

### Slóðir á hálendi Íslands

#### – Leiðbeiningar í smávegagerð desember 2010

Gerð er grein fyrir aðgerðum og leiðbeiningum til vegabóta á fjallaslóðum og torfærum vegum á hálendinu og öðrum landsvæðum utan byggðar. Með smávegagerð er hér átt við aðgerðir til að leysa staðbundið vandamál á akstursleið, s.s. bleyta, erfitt vað o.s.frv, sem leiðir til að ljótar hjáleir myndast. Smávegagerð eru aðgerðir eins og staðsetning ræsa, stikun, tilfærsla slóða, merkingar eða annað sem koma í veg fyrir myndun nýrra hjáleida. Settur er fram gátlisti við undirbúning smávegagerðar annars vegar og

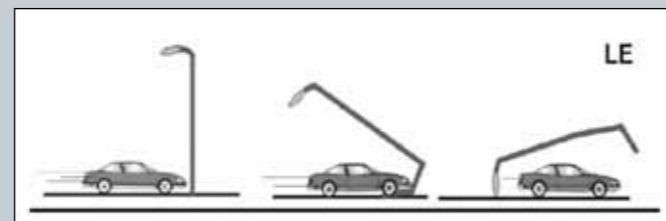


Einfaldar aðgerðir eins og að loka með grjóti getur komið í veg fyrir akstur inn á villuslóðir.

framkvæmd hins vegar og farið yfir ýmsar aðgerðir sem hægt er að grípa til við smávegagerð eins og hún er hér skilgreind. Það er niðurstáða vinnuhópsins sem vann verkefnið, að með markvissum aðgerðum, svo sem þessum, megi koma í veg fyrir utanvegaakstur.

### Vegbúnaður – vegrið, ljósastaurar og stoðir des. 2010

Í skýrslunni eru tegundir og gæði vegriða, ljósastaura og stoða skoðuð miðað við íslenskar og evrópskar staðlaviðurkenningar. Í niðurstöðum kemur fram að kröfur til vegbúnaðar m.t.t. öryggis fari sífellt vaxandi. Bretland er leiðandi á því sviði, en vegna meiri samsvörunar og samstarfs við Norðurlöndin er talið betra fyrir okkur að fylgja þeim, m.a. af sögulegum og veðurfarslegum ástæðum. Fram kemur að Vegagerðin ætti að halda sig við fáar tegundir vegbúnaðar, sem hafa reynt vel hérlandis. Listi yfir vegbúnað sem er viðurkenndur á Íslandi (byggður á sambærilegum norskum lista) er birtur á vef Vegagerðarinnar.



### Fjallabyggð, fyrir Héðinsfjarðargöng – Samgöngur, samfélag og byggðapróun desember 2010

Í skýrslunni, sem skipt er í nokkra hluta, er fjallað um stöðu í samgöngum, búsetu og byggðapróun, efnahagslífi, stjórnsýslu og opinberri þjónustu og samfélögin í Fjallabyggð, fyrir opnun Héðinsfjarðarganga. Rannsóknaverkefnið hófst árið 2008 og er ætlað að standa til ársloka 2012. Í verkefninu á að skoða félagsleg, efnahagsleg og menningarleg áhrif af Héðinsfjarðargöngunum. Skýrslan fjallar því um stöðuna fyrir opnun til samanburðar við það sem kemur fram eftir að göngin voru opnuð haustið 2010.

### Gæðastýringaráætlanir – áfangaskýrsla febrúar 2011

Vegagerðin hefur sett fram kröfu til verktaka að þeir skili inn gæðastýringaráætlunum, en með gæðastýringaráætlunum er átt við áætlun um hvernig verktaki hyggst sýna fram á að hann uppfylli þær kröfur sem gerðar eru í útboðsgögnum. Í framtíðinni er gert ráð fyrir að Vegagerðin leggi fram gæðastýringaráætlun með öllum útboðslýsingum og verktaka verði skylt að fara eftir þeim. Verktakar geta lagt fram sínar eigin áætlanir en þær verða þá að ganga jafn langt eða lengra en fyrirskrifað er í útboðslýsingu. Tilgangur þessa



verkefnið er að búta til eyðublöð fyrir gæðastýringaráætlanir fyrir flesta verkþætti í framkvæmdum vegagerðar. Í þessum áfanga verkefnisins voru unnar gæðastýringaráætlanir fyrir viðhaldsverk og gert ráð fyrir að þau verði notuð í útboðslýsingum 2011.

### Pungaumferð á Þjóðvegum janúar 2011.

Skýrslan fjallar um annan áfanga verkefnisins, sem gengur út á að nýta umferðargreina Vegagerðarinnar og umferðarlíkan til að áætla pungaumferð á Þjóðvegum. Í fyrri áfanga voru gögn frá umferðargreinum leiðrétt m.t.t. samsetningar á íslenski umferð og hafa þau gögn verið notuð sem inngangsgildi í umferðarlíkan. Fram kemur að margt bendir til að líkanið virðist gefa nokkuð trúverðuga niðurstöðu um pungaumferð á umferðarmestu vegum landsins.

### Loftmengun í Reykjavík og notkun lyfja gegn

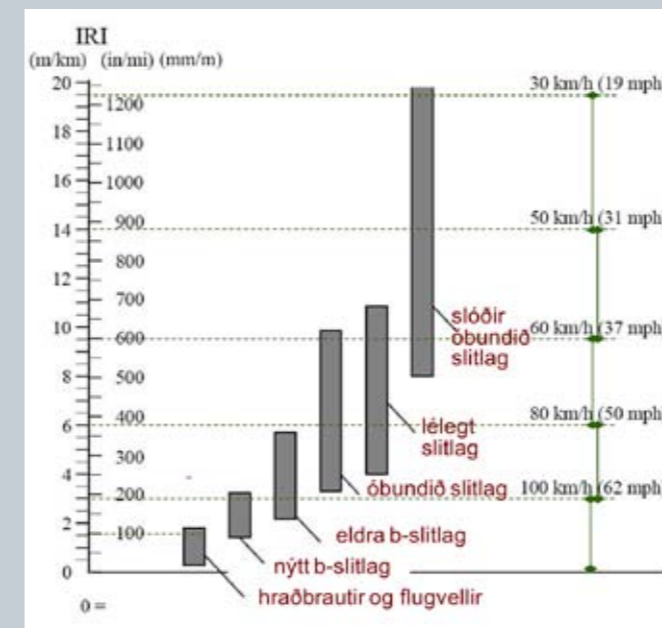
#### teppusjúkdómum í öndunarvegi desember 2009

(ritgerð til meistaraþrófs um verkefnið: Heilsuáhrif loftmengunar í Reykjavík.)

Loftgæði á höfuðborgarsvæðinu eru yfirleitt góð, en brenni- steinsmengun frá jarðhitavirkjunum og svifryk eru áhyggju- efni. Í verkefninu var notuð Poisson aðhvarfsgreining til að kanna samband daglegs mengunarmagns og fjölda einstaklinga (18 ára og eldri) sem leystu út lyf gegn teppusjúkdómi í öndunarvegi. Jákvætt samband reyndist vera þar á milli, með þriggja daga seinkun. Dregin er sú ályktun að aukin loftmengun á höfuðborgarsvæðinu virðist hafa vega en tölfraðilega marktæk áhrif á lyfjanotkun borgarbúa við teppusjúkdómi í öndunarvegi.

### Rannsóknir á þróun hrýfi nýbygginga og styrkinga – Áfangaskýrsla febrúar 2011

Í skýrslunni eru birtar mælingar á sléttleika árin 2007, 2008 og 2010, bæði fyrir nýbyggingar og styrkingar. Nú er búið að mæla alls 130 km í nýbyggingum og 75 km í styrkingar- köflum. Fyrirhugað er að halda mælingum áfram á næstu árum til að fylgjast með þróun sléttleika, tengja það við mat á hrörnun vega og nýta þannig til ákvarðanatöku um viðhald vega.



IRI - International Roughness Index - mælieining m/km eða (in/mi), er uppsafnaður ósléttleiki. Myndin sýnir viðmiðun fyrir „eðlilegan“ hámarkshraða ökutækja miðað við tiltekið IRI-gildi á tilteknu slitlagi og ástandi þess.

## Auglýsingar útboða

### Vetrarþjónusta 2011 - 2014,

#### Pingeyri – Flateyri - Suðureyri 11-020

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í snjómokstur með vörubifreiðum innan ramma ábata-samnings, á eftirtöldum vegum:

Vestfjarðavegur (60) frá Pingeyri að jarðgöngum í Breiðadal, 36 km

Flateyrarvegur (64) frá Vestfjarðavegi að Hafnarstræti á Flateyri, 7 km

Súgandafjarðarvegur (659) frá jarðgöngum í Botnsdal að Aðalstræti á Suðureyri, 11 km

Ingjaldssandsvegur (624) frá Vestfjarðavegi að Alviðru, 8 km

Valþjófsdalsvegur (625) frá Vestfjarðavegi að Innri Hjarðardalsvegi, 7 km

Önundarfjarðarvegur (627) frá Vestfjarðavegi að Vífilsmýri, 5 km

Svalvogavegur (622) frá ytri enda byggðar á Pingeyri að Flugvallarvegi, 3 km

Helstu magntölur á ári eru:

Vörubílar í snjómokstri og hálkuvörn 32.218 km

Verktími er frá 1. október 2011 til og með 30. apríl 2014.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Dagverðardal á Ísafirði og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 18. júlí 2011. Verð útboðsgagna er 2.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 miðvikudaginn 3. ágúst 2011 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

### Vetrarþjónusta 2011 - 2014,

#### Pingeyri - Flateyri - Suðureyri

##### Leið



## 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**

<b>Fyrirhuguð útboð</b>	<b>Auglýst:</b> dagur, mánuður, ár
11-042 Vaðlaheiðargöng bráðabirgðabrá fyrir vinnuumferð	2011
11-039 Hringvegur (1), göngubrú við Krikahverfi í Mosfellsbæ	2011
11-040 Hafnarfjarðarvegur (40), gatnamót í Engidal, endurbætur	2011
11-019 Vetrarþjónusta 2011-2014, Brjánslækur - Bildudalur	2011
11-017 Reykjanesbraut (41) undirgöng við Straumsvík	2011
11-005 Efnisvinnsla á Suðursvæði 2011	2011
<b>Auglýst útboð</b>	<b>Auglýst:</b> <b>Opnað:</b>
11-043 Fáskrúðsfjarðargöng, endurbætur á rafkerfi	18.07.11 30.08.11
11-020 Vetrarþjónusta 2011-2014, Þingeyri - Flateyri - Suðureyri	18.07.11 03.08.11
11-012 Hringvegur (1), Norðausturvegur - Hrúteyjarkvísl, styrking og endurbætur	18.07.11 03.08.11
11-041 Barðastrandarvegur (62), Hrísnesá, Hlaðseyrará og Raknadalsá	11.07.11 26.07.11

<b>Auglýst útboð, framhald</b>	<b>Auglýst:</b>	<b>Opnað:</b>
11-038 Niðurrekstrarstaurar á Vestfjörðum 2011	04.07.11	19.07.11
11-037 Festun og yfirlögn á Vesturlandi og Norðurlandi 2011	04.07.11	19.07.11
<b>Útboð á samningaborði</b>	<b>Auglýst:</b>	<b>Opnað:</b>
11-013 Styrkingar og yfirlögn á Norðaustursvæði 2011	14.06.11	28.06.11
11-036 Breiðadals- og Botnsheiði, endurbætur á rafkerfi ganga	30.05.11	28.06.11
11-030 Vetrarþjónusta 2011-2014, Vegamót - Borgarnes - Brattabrekka	30.05.11	15.06.11
11-021 Ólafsfjarðarvegur (82), snjófóðavarnir við Sauðanes	23.05.11	07.06.11
11-002 Yfirlagnir á Suðursvæði, klæðing 2011	09.05.11	24.05.11
10-057 Hringvegur (1) brú á Ystu - Rjúkandi	04.10.10	26.10.10
<b>Samningum lokið</b>	<b>Opnað:</b>	<b>Samið</b>
11-029 Upphéraðsvegur (931), Skeggjastaðir - Teigaból <i>Ylur ehf. kt. 430497-2199</i>	15.06.11	06.07.11
<b>Forval í vinnslu</b>	<b>Auglýst:</b>	<b>Opnað:</b>
11-018 Vaðlaheiðargöng	28.03.11	03.05.11

## Auglýsingar útboða

### Fáskrúðsfjarðargöng, endurbætur á rafkerfi

11-043

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í endurbætur á rafkerfi Fáskrúðsfjarðarganga. Um er að ræða breytingar á grunnkerfi ganganna og eru helstu verkþættir ídráttur ljósleiðara eftir endilöngum göngum og uppsetning á fjarskiptaskápum, loftnetum og búnaði þeim tengdum.

Helstu magntölur:

Aflstrengir	1.200 m
Ljósleiðari – single mode, 8 leiðari	6.400 m
Ljósleiðari – single mode, 24 leiðari	6.200 m
Fjarskiptaskápar	6 stk.
Varaafli og skápar	5 stk.

Verkið má hefja að loknum samningum og skal því að fullu lokið 15. mars 2012.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Búðareyri 11-13 á Reyðarfirði og Borgartúni 7 Reykjavík (móttaka) frá og með miðvikudeginum 20. júlí 2011. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 30. ágúst 2011 og verða þau opnuð þar kl. 14.15 sama dag.

### Hringvegur (1), Norðausturvegur - Hrúteyjarkvísl, styrking og endurbætur

11-012

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í styrkingu, endurbætur og yfirlögn með klæðingu á 3,08 km kafla á Hringvegi (1), milli Norðausturvegar og Hrúteyjarkvíslar.

Helstu magntölur eru:

Fylling	3.700 m <sup>3</sup>
Fláafleygar	10.400 m <sup>3</sup>
Lenging ræsa	30 m
Neðra burðarlag	3.800 m <sup>3</sup>
Efra burðarlag	2.200 m <sup>3</sup>
Purrfræsun	20.500 m <sup>2</sup>
Tvöföld klæðing	24.500 m <sup>2</sup>

Breikkun upp að núverandi slitlagi skal lokið fyrir 15. nóvember 2011. Verki skal að fullu lokið 12. júlí 2012.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Búðareyri 11-13 á Reyðarfirði, Miðhúsavegi 1 á Akureyri og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með þriðjudeginum 19. júlí 2011. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 miðvikudaginn 3. ágúst 2011 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.