



# Framkvæmda- fréttir 11. tbl. / 15



Brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar frá Vík vinnur nú að viðgerð á brú yfir Elliðaár hjá Höfðabakka. Í framvæmdinni felst að hengja verkpalla undir brú, setja upp mót, taka niður handrið/vegrið, brjóta af núverandi brúkur, bæta við járnnum og steypa nýjar brúkur. Að lokum setja upp nýtt handrið og ganga frá vinnusvæði. Að auki eru veggir á landstöplum illa farnir, sérstaklega norðanmegin. Stefnt er að því að laga þá í leiðinni, þar sem verulega er farið að hrynja úr. Verklök verða í júní 2015.

## Frá ritstjóra til áskrifenda

Hér fyrir neðan er birt ósk okkar um að við verðum látin vita um áskriftir sem nýtast ekki. Fjöldmörg blöð er send í pósti til áskrifenda en mögulegt er að áhuginn hafi dofnað hjá ýmsum lesendum og blaðið fari í endurvinnsluna án þess að því sé flett. Þessa biðjum við um að láta okkur vita að óhætt sé að taka áskriftina af lista. Þeir sem hins vegar fletta blaðinu og hafa ánægju af því eru auðvitað kærkomnir áskrifendur áfram.

**Hjálpíð okkur að spara.  
Látið okkur vita um áskriftir  
sem nýtast ekki**

Sendið tölvupóst á: [askrift@vegagerdin.is](mailto:askrift@vegagerdin.is)  
eða hringið í síma 522 1000

Blaðið er birt á pdf formi á vef Vegagerðarinnar, [vegagerdin.is](http://vegagerdin.is), undir „Framkvæmdir“ og þeir sem kjósa að lesa blaðið þar geta líka afþakkað pappírseintak. ■

## Útboðsvefur.is - Opinber útboð

Vegagerðin auglýsir útboð sín á vefsíðunum Útboðsvefur.is og [vegagerdin.is](http://vegagerdin.is) en ekki í þessu blaði. Verktakar eru minntir á að fylgjast vel með auglýsingum.

## Leiðrétting

Tölublað Framkvæmdafréttar eru númeruð á forsíðu með raðnúmeri frá upphafi útgáfunnar. Síðasta tölublað, 10. tbl. 2015, var ranglega númerað 640. Rétt númer er 650.

## Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 11. tbl. 23. árg. nr. 651 3. júní 2015

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

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

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðs-framkvæmdir fyrir verktökum. Listi yfir fyrirhuguð útboð er birtur, greint er frá niðurstöðum útboða og einnig samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka og annarra lesenda. Útgáfa er óregluleg og nokkrar vikur líða á milli tölublaða. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.

## Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni þriggja rannsóknarskýrslna. Finna má skýrslurnar í heild á [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is) undir „Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknaskýrslur“

### Breikkun vegbrúa með FRP

Mannvit verkfræðistofa, mars 2015

FPR (e. Fiber Reinforced Polymers) eru trefjastyrktar fjölliður og tilgangur verkefnisins var að kanna möguleika á að breikka núverandi þjóðvegabrýr með burðarvirki úr FRP prófílum til að koma fyrir göngu- og hjólareinum. Trefjastyrktar fjölliður hafa á síðustu árum þróast yfir í að vera raunhæfur valkostur fyrir burðarvirki göngubrúa. Helsti kostur FRP efna er hár styrkur, lítil eiginþyngd og gott efna- og veðrunarþol.

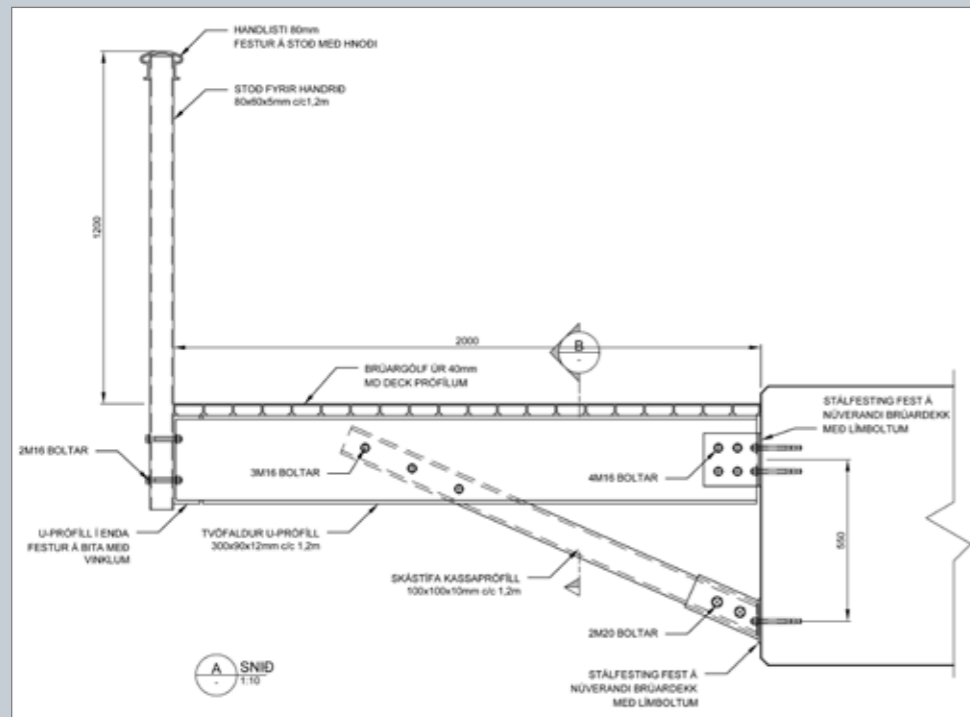
Í skýrslunni er fjallað almennt um trefjastyrktar fjölliður

(FRP), sem eru búnar til úr plastfjölliðum styrktum með trefjum. Plastfjölliðurnar virka sem nokkurskonar límfefni sem umlykur trefjarnar, heldur þeim saman og ver þær fyrir utanaðkomandi áhrifum. Algengast er að nota glertrefjar sem styrkingarefni.

Þá er fjallað um staðla og leiðbeiningar varðandi hönnun FRP prófíla. Fram kemur að samræmda hönnunarstaðla vantar og fyrir vikið eru hönnuðir ekki viljugir til að skoða FRP við hönnun. Það er þó talið standa til bóta. Í skýrslunni er fjallað um atriði sem þarf að hafa í huga við burðarþolshönnun FRP prófíla.

Fram kemur að efniskostnaður FRP brúa er talsvert hærri en brúa úr stáli og timbri. Þó er talið að sá kostnaður vinnist að nokkru leyti upp á líftíma mannvirkisins, m.a. vegna lægri viðhaldskostnaðar. Þá er bent á að kostnaður við að reisa FRP brýr sé lægri en kostnaður við brýr úr hefðbundnu efni, vegna þess að þær eru mun léttari.

Í samantektarkafli skýrslunnar kemur fram að breikkun núverandi vegbrúa fyrir umferð gangandi og hjólandi með FRP prófílum sé fýsilegur kostur sem rétt væri að skoða nánar hér á landi og er lagt til að næstu skref yrðu að fullhanna slíkt mannvirki, framkvæma líftíma kostnaðargreiningu og bera saman við líftíma kostnaðargreiningu hefðbundinnar stálbrúar.



Dæmi um breikkun brúar með FRP göngubrú.



Reitapróf (lappetest). Jeppadekki snúid á reit með vatnsálagi.

### Breytt bindiefni í klæðingar, tilraunalagnir

Pétur Pétursson, PP ráðgjöf, mars 2015

Þessi áfangi verkefnisins um breitt bindiefni í klæðingar, snerist fyrst og fremst um tilraunalagnir á bikþeytuklæðingum, með og án latex fjölliðu.

Í tilraununum voru fyrst lagðir litlir reitir með þeim bikþeytum og steinefnum sem til stóð að nota í tilraunalagnir sumarið 2014, svokallað reitapróf (lappetest), á planinu hjá birgðatönkum MHC. Kannað var hve mikið af steinefni losnaði við sópun, spúlu með köldu vatni og að lokum var jeppadekk stöðvað ofan á miðjum reit og snúid meðan spúlað var. Niðurstöður þessara prófa þóttu sýna að öll steinefni stóðust þau og viðkomandi bikþeyta hentaði fyrir steinefnin.

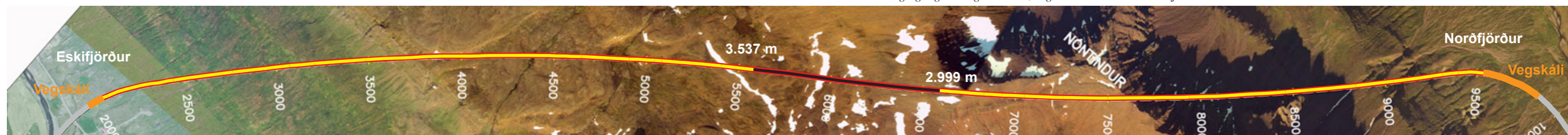
Tilraunalagnirnar sjálfar töfðust fram í júlí vegna veðurfars en síðan tókst að leggja alla kafla sem til stóð að leggja, þó

ekki við bestu aðstæður í öllum tilfellum. Miklar skúrir eftir útlögn í Vatnsskarði ollu því að sanda þurfti yfirborðið að hluta til að varna steinlosi og skemmdum. Einnig komu upp mistök við framleiðslu bikþeytu í einu tilfelli þegar skipt var um bikfarm til framleiðslu bikþeytunnar. Það olli því að brotbraði bikþeytunnar minnkaði verulega og hún rann til undan halla vegar undir steinefninu. Því varð breyting á lengd þess kafla sem er á Hringvegi nálægt Akureyri, en afgangur af gölluðu bikþeytunni var lagður á umferðarminni, hallalausan veg, Skagastrandarveg, og auk þess á stuttan kafla á Hringvegi um Langadal. Í skýrslunni er greint frá þessum tilraunaköflum og helstu atriðum varðandi lögn þeirra auk upplýsinga um fyrstu úttekt á þeim sem voru gerðar stuttu eftir að þeir voru sópaðir.



Vaddlaheiðargöng, gangagröftur liggur niðri á meðan átt er við vatnsleka. Búið er að sprengja samtals 4.170 m sem er 57,8% af heildarlengd.

Heildarlengd ganga í bergi 7.206 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: [www.vadlaheidi.is](http://www.vadlaheidi.is)



Norðfjarðargöng, staða framkvæmda 23. maí 2015. Búið er að sprengja samtals 6.563 m sem er 86,7% af heildarlengd.

Heildarlengd ganga í bergi 7.542 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: [www.austurfrett.is](http://www.austurfrett.is)

Í skýrslunni eru einnig niðurstöður úttekta á eldri tilraunaköflum með og án fjölliða, en fram kemur að bikþeytulagnir þar sem fjölliður voru ekki notaðar voru ver farnar en ef bikþeyta var með latex fjölliðu. Þá er greint frá niðurstöðum rannsókna á prófunarstofu, bæði á steinefnum og bikþeytunni sjálfri. Niðurstöður þeirra eru að steinefnin hafi almennt uppfyllt kröfur sem til þeirra eru gerðar og bikþeyturna voru að mestu innan þeirra viðmiðunarmarka sem sett eru fram af Colas í Danmörku.

Til að meta loftræstipörf með nákvæmari og ítarlegri hætti var fyrra reiknilíkan, í forritinu Excel, fyrir loftræstingu jarðganga endurbætt og uppfært. Með uppfærðu líkani er tekið tillit til ýmissa þátta sem áður var erfitt eða ómögulegt að meta. Niðurstöður eru settar fram á tölulegu og myndrænu formi. Í skýrslunni kemur fram að uppfærða líkanið hjálpi til við nákvæmara mat á loftræstipörf sem getur skilað sér í betri og vandaðri hönnun og stýringu loftræstikerfa og lægri stofn- og rekstrarkostnaði.

Líkanið hefur verið notað við mat á loftræstikerfum í



Óshlíðargöng (Bolungarvíkurgöng)

### Loftræsting jarðganga, uppfært reiknilíkan

Sigurður Páll Steindórsson, Mannvit verkfræðistofa, apríl 2015

Loftræsting jarðganga er annars vegar ætluð til að losa mengun úr göngum og hins vegar til að hafa stjórn á dreifingu reyks og varma í göngum við bruna. Fjallað er um þetta í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins um lágmarksöryggiskröfur fyrir jarðgöng sem var innleidd á Íslandi árið 2007. Ekki eru tilgreindar lágmarkskröfur í reglugerðinni en gert ráð fyrir að kröfur séu leiddar út frá niðurstöðum áhættumats. Studst hefur verið við leiðbeiningar norsku Vegagerðarinnar í þessu sambandi. Í skýrslunni kemur fram að viðmiðanir í handbókinni séu e.t.v. bæði strangar og í sumum tilvikum ófullnægjandi.

norskum veggöngum og hafa niðurstöður útreikninga verið sannreynðar með mælingum. Þetta styrkir niðurstöður verkefnisins og bendir til að leiðbeiningar í norsku handbókinni, sem miðað hefur verið við, séu of strangar.

Í skýrslunni er sýndur hluti af viðmóti reiknilíkansins og dæmi um niðurstöður útreikninga fyrir Óshlíðargöng þegar bruni hefur orðið um 2 km frá Hnífsdalsmunna. ■

### Niðurstöður útboða

#### Endurbygging

#### Dilksnesvegur (9739) 15-035

Tilboð opnuð 12. maí 2015. Endurbygging á 1 km kafla Dilksnesvegur (9739) á Austursvæði.

Helstu magnþölur eru:

Skering	3100 m <sup>3</sup>
-þar af bergskering	140 m <sup>3</sup>
Fylling	500 m <sup>3</sup>
Endurlögn ræsa	70 m
Neðra burðarlag	2.800 m <sup>3</sup>
Efra burðarlag	800 m <sup>3</sup>
Klæðing	5.900 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. september 2015.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
---	Áætlaður verktakakostnaður		
2 Rósaberg ehf., Höfn	14.554.522	82,8	0
1 SG vélar ehf., Djúpavogi	22.619.995	128,7	8.065

#### Búrfellsvegur (351),

#### Pingvallavegur – Búrfell 15-012

Tilboð opnuð 27. maí 2015. Endurgerð 2,3 km hluta Búrfellsvegur í Grímsnes- og Grafingshreppi, frá Pingvallavegi að bænum Búrfelli. Styrkja á veginn og laga plan- og hæðarlegu hans, en á um 0,4 km löngum hluta á að laga krappar beygjur sem eru á veginum og hann þá alveg lagður á nýjum stað. Á nokkrum stöðum þarf að skera til hlíðanna og móta þverhalla að nýju. Leggja skal efra burðarlag og tvöfalt lag klæðingar með tilheyrandi lagfæringum á vegfláum.

Helstu magnþölur eru:

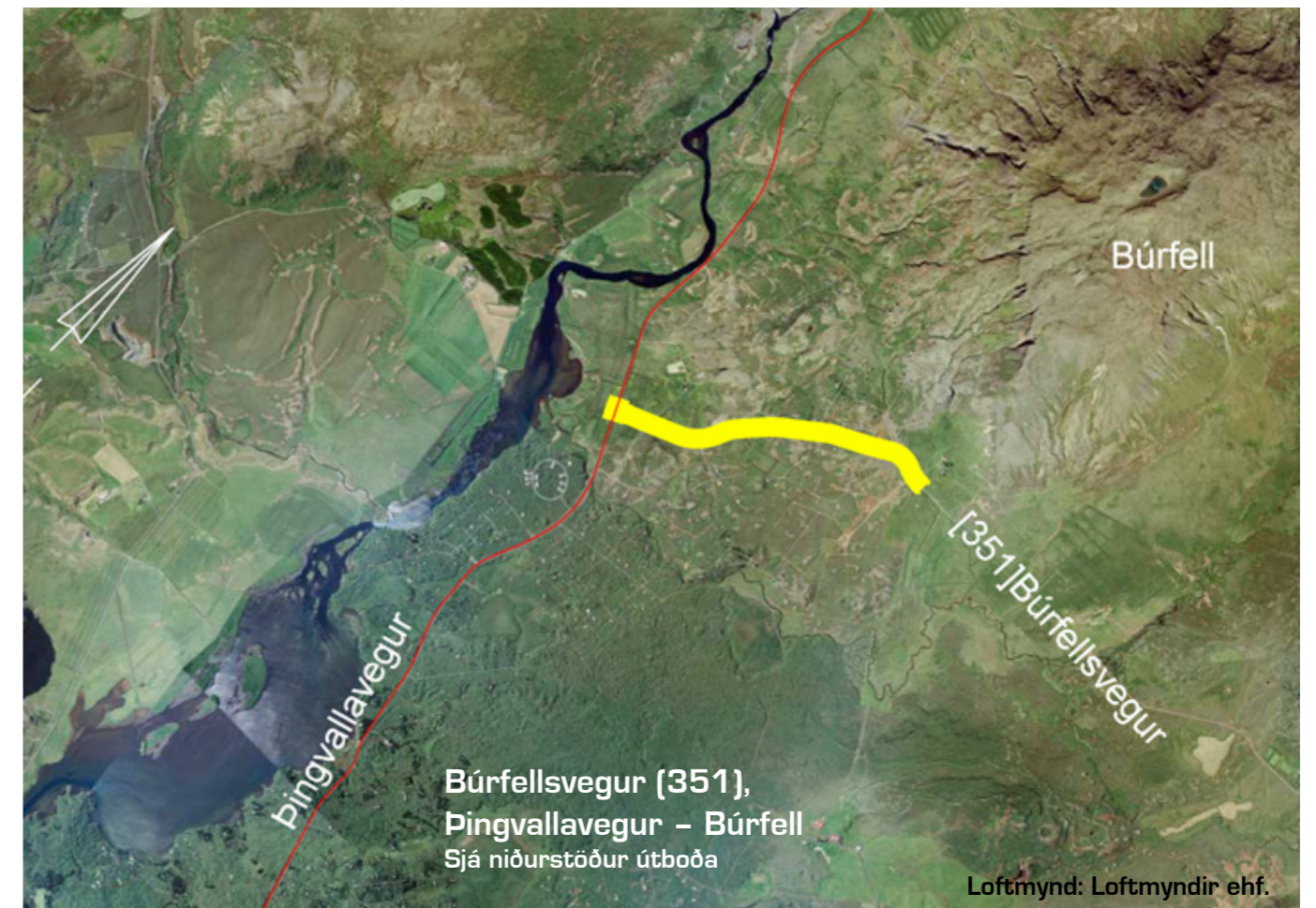
Fláafleygar	4.910 m <sup>3</sup>
Skering	4.795 m <sup>3</sup>
Ræsi	60 m
Fylling	8.715 m <sup>3</sup>
Neðra burðarlag	6.620 m <sup>3</sup>
Efra burðarlag	1.770 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	17.735 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	26.135 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. september 2015.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3 Vörubifreiðastjórárfélagið Mjöllnir, Selfossi	67.789.350	126,5	18.695
2 Arnar Stefánsson, Hellu	63.141.125	117,8	14.047
---	Áætlaður verktakakostnaður		
53.600.000	100,0	4.506	
1 Próttur ehf., Akranesi	49.094.150	91,6	0

Endurbygging Dilksnesvegur Sjá niðurstöður útboða

Loftmynd: Loftmyndir ehf.



Búrfellsvegur (351),  
Pingvallavegur – Búrfell  
Sjá niðurstöður útboða

Loftmynd: Loftmyndir ehf.

## Kristján Guðmundsson frá Indriðastöðum - Um vöð á Hvítá í Borgarfirði

Handskrifadar heimildir um þjóðhætti fyrri tíma geta verið mikil verðmæti og nauðsynlegt er að koma slíkum texta í varanlega geymslu þegar hann finnst. Guðmundur Kristjánsson fv. forstjóri ríkisprentsmiðjunnar Gutenberg hefur haldið til haga stuttum en hnitmiðuðum texta sem faðir hans Kristján Guðmundsson frá Indriðastöðum skrifaði um vöð á Hvítá í Borgarfirði. Textinn var ekki auðlesinn en lækni- og læknismenntaður frændi þeirra feðga, sem var vanur að lesa alls konar rit-hendur, þýddi hann á betra letur.



Kristján Guðmundsson

Kristján Guðmundsson fæddist 1896 og var lengi bóndi að Indriðastöðum í Skorradal. Hann lést 1970.

### Ritgerð Kristjáns

Á árunum eftir 1920 ferðaðist ég mikið um Borgarfjarðar- og Mýrasýslur; átti þá oft leið yfir Hvítá á ýmsum stöðum. Brýr voru þá ekki á ánni nema Kláffossbrú og svo brúin hjá Barnafoss, sem ekki kom oft að liði við þau ferðalög. Oft varð ég því að sæta því að fara yfir ána á vöðum eða sundleggja hestana á ferjustöðunum, Ferjukoti eða Hvítárbakka. Vöð voru nokkur á ánni frá fornu fari, sum frekar góð þegar lítið vatn var í ánni, en öll óreið þegar flug var í henni.

Besta og sennilega fjölfarnasta vaðið [var] Langholtsvaði nokkuð ofan við Stafholtsey. Þar rann áin í tveim kvíslum og var þó suðurkvíslin miklu meiri. Síðastu ferðir sem ég

fór yfir á Langholtsvaði kringum 1935 hafði vaðið breyst mikið. Suðurkvíslin færst neðar og botninn losnað verulega og dýpkað til muna.

Mörg önnur vöð voru á Hvítá, t.d. Hvítárbakkavaði, milli Hvítárbakka og Stafholtseyjar. Djúpt og fremur erfitt vaðið, en botn sléttur og sémilega þétt í botn.

Þá var Fróðastaðavaði nokkuð framan við Fróðastaði. Það vaði fór ég aldrei, hentaði ekki mínum ferðum.

Þá er Bjarnavaði innan við Háafell móti Norðurreykjum, gott vaði þegar áin var lítil, en væri verulegt vatn í henni var það mjög þungt norðuryfir vegna þess hve mikið varð að halda í strauminn þá leiðina. Vaðið var á skábroti, sem þannig liggur. Þetta vaði sem önnur er nú orðið mjög fáfarið, þá losnar botninn og geta slík vöð gersamlega farið af. Engum hefði ég viljað ráða til þessa vaðs norðuryfir á linjuhesti, þegar vöxtur var í Hvítá.

Eitt sumar fór ég yfir Hvítá undan Hvammi í Hvítársíðu. Þar var þá gott yfir að fara, en ekki mun þetta vaði hafa haldist.

Einnig fór ég einu sinni norðuryfir talsvert innan við Bjarnastaði. Þar var talið fært yfir þegar lítið vatn var í ánni. Var þá mjög slæmt vaði, bæði straumþungi mikill og óslétt í botn.

Fleiri vöð þekkti ég ekki í Hvítársíðu nema á leiðinni milli Húsafells og Kalmannstungu [svo], en þar eru árnar orðnar þrjár, Kaldá rétt hjá Húsafelli og svo Geitá og Hvítá norðan Húsafellsskógar, og góð vöð á hverri fyrir sig, nema þá helst Geitá þegar hún var í vexti.

Hvítá var brúuð hjá Ferjukoti sumarið 1928 og brúin tekin í notkun seint það haust. Þangað til varð að fara á ferju, ef maður þurfti að fara þar yfir og sundleggja hesta og aðra

stórgripi, sem þar þurftu yfir að fara. Fáum árum fyrir 1928 frétti ég að einhverjir útlendingar hefðu vaðið yfir ána neðan við Ferjukotsbæinn og þótti mér þá að þar myndi að sjálfsögðu vera reitt á hestum, enda reyndist svo að hér var um gott vaði að ræða, sléttur botn og straumþungi ekki sérlega mikill, hinsvegar var vaðall nokkuð langur þar sem fara varð í odda allmikið niður á við og svo til baka aftur upp á móti

straumi. Dýpi var nokkuð, ca. á miðjar síður þó ekki væri mikið vatn í ánni. Sjávarfalla gættir hér og því varð að hafa gát á því að hér var ekki reitt nema fjara væri í ánni. Eftir að brúin kom á Hvítá þarna rétt hjá býst ég við að enginn hafi leitað þessa vaðs, og svo mun nú orðið um flest vöð á Hvítá að þau séu aflögð eða í það minnsta mjög fáfarið. ■



Brú á Hvítá á Kljáfossi (Kláffossi) Myndin var tekin 1953.



Brú á Hvítá hjá Barnafoss, í Hálsasveit.



Ferja yfir Hvítá hjá Ferjubakka. Þarna hefur kvíga eða naut fengið flutning með ferjunni. Myndin er tekin 1928 þegar verið var að byggja brúna. Hugsanlega hefur mannvirknið á árbakkanum verið kamar brúarsmiðanna.

## Arnarnesvegur (411), Reykjanesbraut – Fífuhammsvegur

Þann 26. maí sl. auglýsti Vegagerðin á Útboðsvefur.is eftir tilboðum í gerð Arnarnesvegur (411), milli Reykjanesbrautar og Fífuhammsvegur. Verkið felst í gerð norður akbrautar Arnarnesvegur á vegkaflanum og verður vegurinn því tveggja akreina vegur fyrst um sinn. Gatnamót

Arnarnesvegur við Gladheimaveg/Hnodraholtsgveg og við Þorrasali verða byggð sem hringtorg og nú verður byggð ytri akrein af framtíðar tveggja akreina hringtorgi. Við Lindarveg verða hægribeygjur leyfðar.

Byggja skal tvönn undirgöngur undir Arnarnesveg. Undir-

göngin verða bæði byggð í fullri lengd m.v. fjögurra akreina veg.

Auk ofangreindra verkhluta eru önnur tilheyrandi verk svo sem veglýsing, stígagerð, landmótun, hljóðvarnir, bráðabirgðavegur og annað nauðsynlegt til að ljúka verkinu.

Um svæðið liggja tveir háspennustrengir. Strengina þarf

að færa til og endurleggja í samvinnu við OR. Einnig skal leggja nýja stofnlögn hitaveitu auk ídráttarröra og strengja.

Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Kópavogs, Garðabæjar og veitufyrirtækja.

Helstu magntölur eru:

Skering í laus jarðlög	83.800 m <sup>3</sup>
Bergskering	32.000 m <sup>3</sup>
Fyllingarefni úr skeringum	21.100 m <sup>3</sup>
Neðra burðarlag	11.700 m <sup>3</sup>
Efra burðarlag	5.600 m <sup>3</sup>
Malbik	22.800 m <sup>2</sup>
Gangstígar	5.600 m <sup>2</sup>
Fláafleygar og landmótun	4.800 m <sup>3</sup>
Hljóðdeyfigarðar	31.000 m <sup>3</sup>
Efni flutt á losunarstað	62.600 m <sup>3</sup>
Frágangur fláa	93.500 m <sup>2</sup>
Hljóðveggur	1.074 m
Lagnaskurðir	7.500 m
Mótafletir	1.340 m <sup>2</sup>
Járnalögn	40.500 kg
Steinsteypa	384 m <sup>3</sup>

Opnun tilboða verður þriðjudaginn 16. júní 2015.

Verkinu skal að fullu lokið fyrir 1. september 2016. ■



**Útboðsvefur.is** - Opinber útboð

Útboð þessarar framkvæmdar er auglýst á vefsíðunum Útboðsvefur.is og vegagerdin.is. en ekki í þessu blaði. Verktakar eru minntir á að fylgjast vel með auglýsingum.

Loftmynd: Loftmyndir ehf.

## Niðurstöður útboða

### Endurbætur á Hringvegi (1)

á Svalbarðsströnd 15-043

Tilboð opnuð 27. maí 2015. Styrking og endurbætur á 1,8 km kafla á Hringvegi (1). Kaflinn hefst um 135 m sunnan við Sveinbjarnargerðisveg (8555) með endastöð um 400 m sunnan við gatnamót Hringvegjar og Greni-víkurvegar (83). Auk styrkingar skal breikka veginn lítils-háttar beggja megin vegar auk þess sem vegóxl skal breikkuð fyrir uppsetningu vegriðs á 790 m löngum kafla. Fimm ræsi þarfnast lengingar við breikkun vegar og tvö samliggjandi ristarlið skulu aðlöguð að nýrri hæðarlegu. Siginn vegkantur hækkar töluvert við styrkingu vegarins og felst í útboðinu lagfæring á hæðarlegu níu túntenginga Sveinbjarnargerðis og Garðsvíkur, lagfæring hæðarlegu heimreiða bæjanna austan við veg auk tveggja tenginga við keðjunarstað. Þurrfræsa skal núverandi slitlag og bikfestun og rétta veginn af. Í útboðinu felst að lokum lagning tvöfaldrar klæðingar á vegkaflann.

Helstu magntölur eru:

Fylling	850 m <sup>3</sup>
Skering	1.400 m <sup>3</sup>
Fláafleygar	1.400 m <sup>3</sup>
Burðarlag 0/22 mm (efni og vinna)	750 m <sup>3</sup>
Styrktarlag 0/63 mm (efni og vinna)	1.250 m <sup>3</sup>
Þurrfræsing	13.000 m <sup>2</sup>
Tvöföld klæðing (vinna)	14.000 m <sup>2</sup>
Lenging ræsa	10,5 m
Endafrágangur ræsa	5 stk.
Frágangur fláa	21.000 m <sup>2</sup>

1. áfangi: Verktaki skal ljúka breikkun vegar, lengingu ræsa og frágangi fláa eigi síðar en 25. júlí 2015.

2. áfangi: Verktaki skal vinna við þurrfræsun, afréttingu burðarlags og lagningu tvöfaldrar klæðingar á tímabilinu 10. ágúst - 1. september 2015. Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. september 2015.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1 G.V. Gröfur ehf., Akureyri	34.419.800	124,8	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	27.575.000	100,0	-6.845

### Endurbætur á Skálholtsvegi (31),

Iðubru - Helgastaðir 15-032

Tilboð opnuð 27. maí 2015. Endurbætur og endurmótun á 2,6 km Skálholtsvegjar austan Iðubúar við Laugarás, ásamt útlögn klæðingar og frágangi. Veglínan breytist ekki né heldur breiddin að heitið geti. Slitlag vegarins skal þurrfræst og veghallinn mótaður að nýju með aðkeyrðu efra burðarlagi. Hæðarlega breytist lítið. Aka þarf að fláaefni sem nemur mestu hækkunum.

Helstu magntölur eru:

Fláafleygar	2.150 m <sup>3</sup>
Þurrfræsun	15.900 m <sup>2</sup>
Ræsi	18 m
Efra burðarlag	1.985 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	17.550 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	13.685 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið 1. september 2015.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1 Vörubifreiðastjórafélagið Mjöllnir, Selfossi	38.515.850	101,1	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	38.100.000	100,0	-416

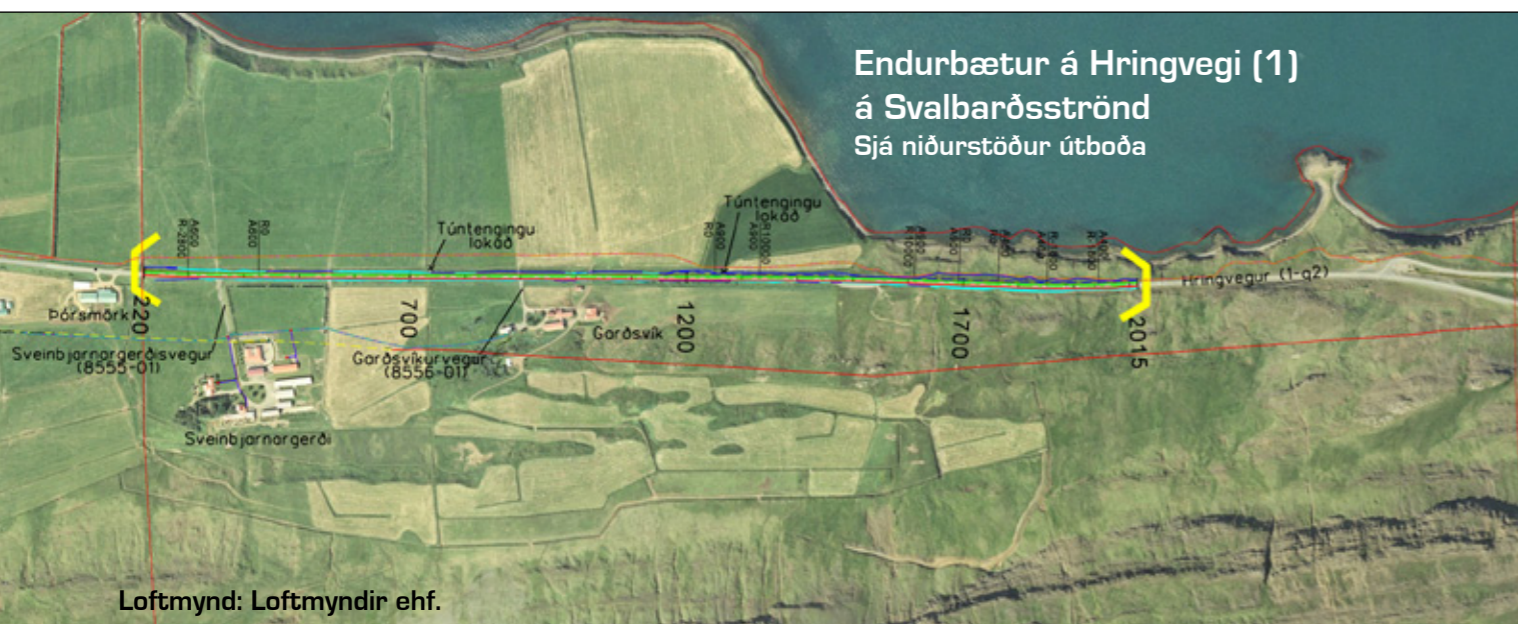
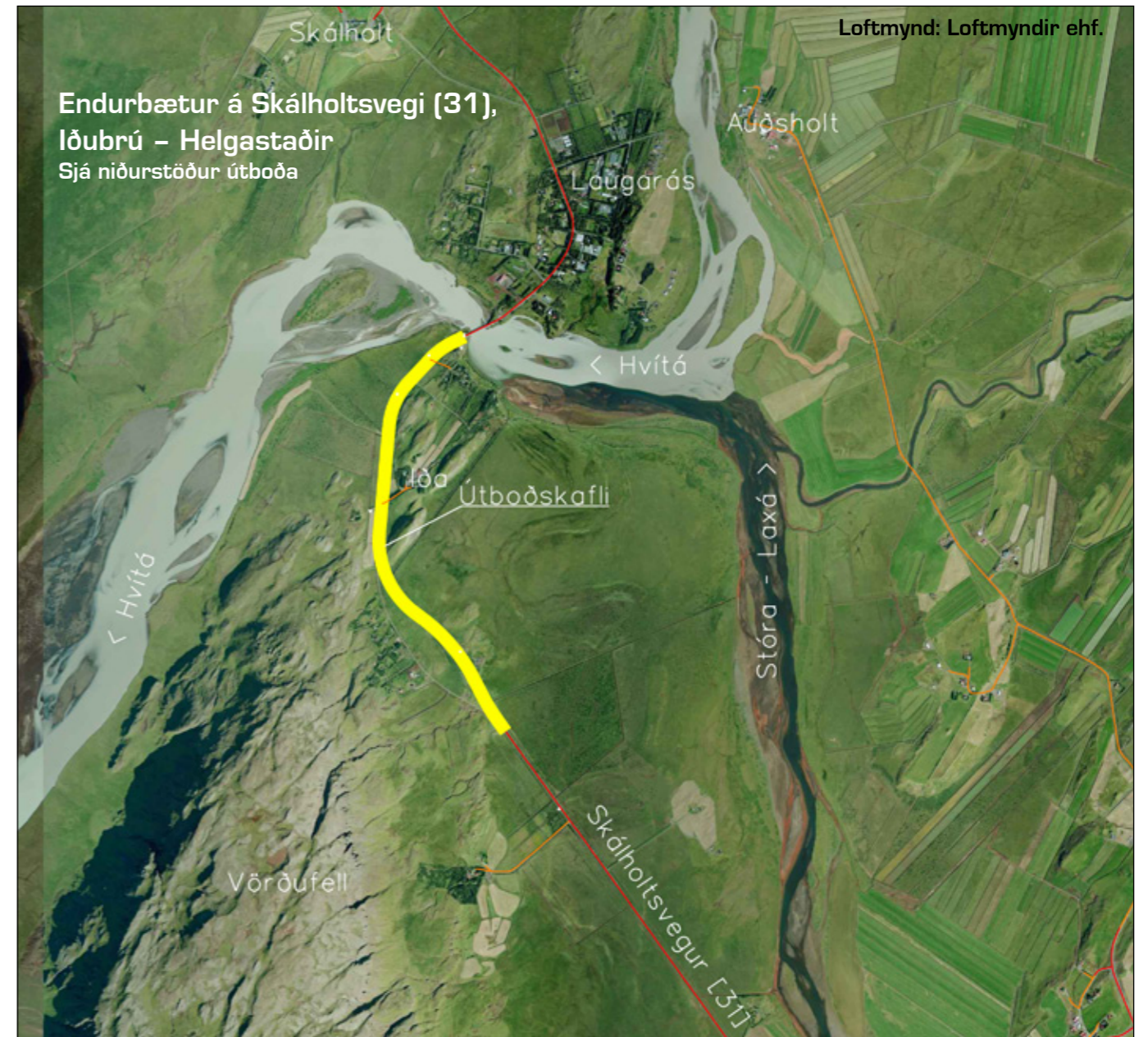
### Flotbryggjur 2015

15-042

Tilboð opnuð 12. maí 2015. Vegagerðin, fyrir hönd Vesturbýggðar, Árneshrepps, Strandabýggðar og Djúpvogshrepps, óskaði eftir tilboðum í ofangreint verk. Helstu verkþættir eru: Útvegur og uppsetning á steinsteyptum flotbryggjum með landgangi, botnfestum og tilheyrandi búnaði fyrir fimm hafnir.

Verkið er áfangaskipt og skal fyrri áfanga lokið 1. júlí 2015 og þeim síðari eigi síðar en 1. september 2015.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2 Esju-Einingar ehf., Reykjavík	99.375.000	117,8	10.734
1 Króli hf., Garðabæ	88.641.446	105,1	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	84.338.000	100,0	-4.303



### Hornafjörður, viðhaldsdýpkun

2015-18 15-047

Tilboð opnuð 19. maí 2015. Hafnarstjórn Hornafjarðar óskaði eftir tilboðum í viðhaldsdýpkun sem vinna á árin 2015 og 2017 með möguleika á allt að tveggja ára fram-lengingu á samningstíma. Svæðin sem dýpka á eru innan hafnar.

Helstu magntölur:

Dýpkun á lausu efni 50.000 m<sup>3</sup> annað hvert ár.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2 Dýpkunarfélagið Tröllli ehf., Hornafirði*	222.000.000	188,3	79.500
1 Hagtak ehf., Hafnarfirði	142.500.000	120,9	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	117.900.000	100,0	-24.600

\* Dýpkunarfélagið Tröllli skilaði jafnframt inn frávikstilboði

### Yfirlagnir á Norðursvæði

og Austursvæði 2015, malbik 15-008

Tilboð opnuð 12. maí 2015. Yfirlagnir með malbiki á Norðursvæði og Austursvæði árið 2015.

Helstu magntölur:

Útlögn malbiks	3.330 m <sup>2</sup>
Hjólfarafylling	9.600 m <sup>2</sup>
Fræsing	1.510 m <sup>2</sup>

Verki skal að fullu lokið 15. ágúst 2015.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2 Malbikunarstöðin Hlaðbær-Colas ehf., Hafnarfirði	48.975.025	113,9	508
1 Malbikun K-M ehf., Akureyri	48.467.138	112,7	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	43.000.000	100,0	-5.467

## Vegur um Teigsskóg í mat á umhverfisáhrifum

### Skipulagsstofnun fellst á beiðni um endurupptöku á fyrri úrskurði um veglína um Teigsskóg

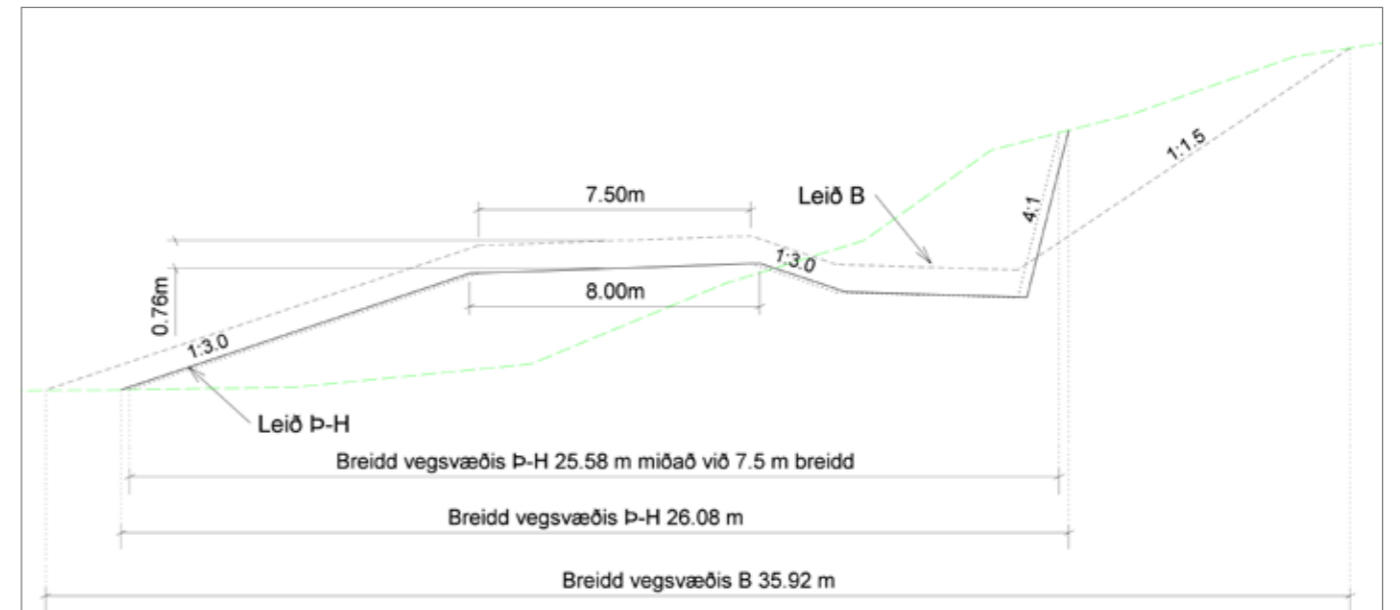
Áður birt á vegagerdin.is 27.05.2015

Vegagerðin hefur á undanföllum árum unnið að mati á umhverfisáhrifum fyrir Vestfjarðaveg (60) um Reykhólahrepp sem er síðasti hluti vegarins um sunnanverða Vestfirði. Einn af þeim kostum sem hafa verið til skoðunar er veglína sem liggur um Teigsskóg, en henni var hafnað í mati á umhverfisáhrifum 2006. Vegagerðin óskaði eftir því við Skipulagsstofnun í lok síðasta árs að sú ákvörðun yrði tekin til endurskoðunar þar eð hönnuð hefði verið ný veglína um þennan kafla með mun minni umhverfisáhrifum en sú fyrri. Skipulagsstofnun hefur nú fallist á að verða við beiðni um endurupptöku á fyrri úrskurði og heimilað að leiðin um Teigsskóg verði tekin með í nýju mati á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar um Reykhólahrepp ásamt fleiri valkostum.

Ákvörðun Skipulagsstofnunar byggist fyrst og fremst á þeirri niðurstöðu stofnunarinnar að þær breytingar sem hafa verið gerðar á legu vegarins og þar með áhrifum á skóglendi, breytingar á fyrirkomulagi efnistöku, breytar hönnunarforsendur og breytt hönnun á þverunum yfir Djúpaþfjörð og Gufufjörð, feli allt í sér veigamiklar breytingar sem

skapi forsendur til að endurskoða mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Sem dæmi er nefnt að skóglendi skerðist um 16 ha í stað 26 ha vegna legu vegarins auk þess sem dragi úr skerðingu um 17 ha með því að falla frá efnistöku í Teigsskógi. Jafnframt er fyrirhugað að græða upp 9 ha raskaðs skóglendis meðfram veginum með kjarri.

Vegagerðin mun nú í framhaldinu leggja fram tillögu að matsáætlun fyrir endurskoðað mat á umhverfisáhrifum og verður það gert samkvæmt gildandi lögum um mat á umhverfisáhrifum frá árinu 2000 með síðari breytingum. Í matsáætluninni verður gerð grein fyrir nokkrum valkostum sem lagðir verða fram til samanburðar m.t.t. umhverfisáhrifa, þ. á m. leiðinni um Teigsskóg. Samkvæmt matsferlinu fylgir síðan frummatsskýrsla og loks matsskýrsla. Ekki er á þessu stigi hægt að segja til um það með neinni nákvæmni hvaða tíma þetta ferli tekur, en safna þarf upplýsingum og útbúa margskonar gögn fyrir hvern þátt ferlisins. Vegagerðin vonast þó til að niðurstöður liggja fyrir og unnt verði að sækja um framkvæmdaleyfi til sveitarstjórnar á fyrri hluta næsta árs. ■



Teikning hér að ofan sýnir mismunandi kennisnið vega á eldri leið B og nýrri leið P-H. Vegsvæði á leið B var 35,92 m á breidd en 26,08 á leið P-H.

Loftmyndin hér að neðan sýnir leiðir B og P-H.



Loftmynd: Loftmyndir ehf.

## Skipulagsstofnun

### Vestfjarðavegur um Reykhólahrepp

#### Ákvörðun endurskoðun mats á umhverfisáhrifum

Skjalið í heild má sjá á vef Skipulagsstofnunar, skipulagsstofnun.is. Hér á eftir fer lokakafla skjalsins.

#### 10 Niðurstaða

Vegagerðin hefur óskað eftir því við Skipulagsstofnun að fá heimild til að leggja fram nýtt umhverfismat fyrir vegagerð á leið sem áður var kölluð B, sem er 15,5 km vegur frá Þórisstöðum við Þorskaðfjörð, um Hallsteinsnes, yfir Djúpaþfjörð og Gufufjörð og vestan Gufufjarðar frá Melanesi og vestur fyrir Kraká. Í beiðni um endurupptöku leggur Vegagerðin fram tillögu að leið P-H. Vegagerðin telur breytingar sem gerðar hafa verið frá leið B til leiðar P-H ásamt tilgreindum breytingum á umhverfi, lagaumgjörð og stefnu stjórnvalda geri að verkum að tilefni sé til að endurskoða umhverfismat framkvæmdarinnar. Erindi Vegagerðarinnar er lagt fram á grundvelli 24. gr. stjórnisýslulaga auk ólögfesta heimilda um endurupptöku.

Eins og fjallað var um í 2. kafla að framan þurfa tiltekin skilyrði að vera uppfyllt til að unnt sé að taka ákvörðun um að endurupptaka mál á grundvelli 24. gr. stjórnisýslulaga. Í köflum 3-9 hefur verið farið yfir framlagðar upplýsingar með tilliti til hugsanlegra annmarka fyrri ákvörðunar, sbr. 1. tl. 1. mgr. 24. gr. stjórnisýslulaga. Einnig hvort nýjar upplýsingar fela í sér að atvik hafi breyst verulega frá fyrri ákvörðun, sbr. 2. tl. 1. mgr. 24. gr. stjórnisýslulaga. Varðandi síðarnefnda atriðið telur Skipulagsstofnun einnig mega horfa til þeirra sjónarmiða sem tilgreind eru í 2. mgr. 12. gr. laga nr. 160/2000, þ.e. hvort nýjar upplýsingar sýni að forsendur hafi breyst verulega frá því umhverfismat fór fram, svo sem vegna breytinga á náttúruferli eða landnotkun á áhrifsvæði framkvæmdarinnar, breytinga á löggjöf um umhverfismál, breytinga á alþjóðlegum skuldbindingum eða vegna tæknipróunar varðandi framkvæmdina. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar í 2. kafla að framan um skilyrði 24. gr. stjórnisýslulaga fyrir endurupptöku.

Greining Skipulagsstofnunar á framlögðum gögnum sýnir að leið P-H er í aðalatriðum sambærileg veglína og leið B sem lögð var fram til umhverfismats í matsferlinu 2003-2009. Mesta einstaka frávik á legu vegarins er á um 2,6 km kafla þar sem fylgt er leið sem lögð var fram til samanburðar í umhverfismatinu 2003-2009. Þegar allt er talið felur leið P-H í sér breytta veglínu frá leið B sem nemur allt að rúmlega þriðjungu alls vegarins og rúmlega helmingi þess kafla sem liggur um Teigsskóg. Breytingar sem gerðar hafa verið á vegsníði og veghæð eru óverulegar að mati Skipulagsstofnunar gagnvart spurningum um endurupptöku umhverfismats.

Hvað varðar efnistöku, hafa framkvæmdaáformin tekið verulegum breytingum. Horfið hefur verið frá efnistöku í Teigsskógi með tilheyrandi vegslóðum og einnig hefur verið dregið úr efnistöku á Grónesi.

Framangreindar breytingar á veglínu og efnistöku hafa í för með sér að skerðing á Teigsskógi verður talsvert minni. Þannig er gert ráð fyrir að leið P-H skerði skógar svæði um 16 ha, í stað 26 ha vegna vegar samkvæmt leið B og 17 ha vegna efnistöku fyrir leið B. Einnig mun leið P-H liggja utan skógarins á um 2,6 km kafla, en leið B lá eftir skóginum endilöngum. Jafnframt er nú fyrirhugað að græða upp um 9 ha raskaðs skógar meðfram veginum með kjarri.

Skipulagsstofnun telur að breytingar á legu vegar um Teigsskóg og áformum um efnistöku innan hans séu það veigamiklar að þær skapi forsendur til að endurskoða mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Að sama skapi fellst stofnunin á að þær breytingar sem gerðar hafa verið á hönnunarforsendum og hönnun þverana yfir Djúpafjörð og Gufufjörð gefi tilefni til að endurskoða umhverfismat þess hluta framkvæmdarinnar.

Skipulagsstofnun fellst hinsvegar ekki á það sem fram er fært í erindi Vegagerðarinnar um meint ósamræmi í úrskurðum og álitum stofnunarinnar, eða að breytt lög eða stefna stjórnvalda gefi tilefni til endurskoðunar umhverfismatsins. Þá telur stofnunin að nýjar upplýsingar um umhverfisaðstæður á svæðinu hafi einar og sér ekki gefið tilefni til endurskoðunar umhverfismatsins.

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að Vegagerðin hafi ekki sýnt fram á að annmarkar hafi verið á úrskurði

Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar um Reykhólahrepp, sbr. 1. tl. 1. mgr. 24. gr. stjórnsýslulaga.

Þá er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að þær breytingar sem gerðar hafa verið á legu vegarins út úr Teigsskógi að hluta, auk breyttra hönnunarforsendna og hönnunar á þverunum yfir Djúpafjörð og Gufufjörð og breytingar á fyrirkomulagi efnistöku feli í sér verulegar breytingar á forsendum umhverfismats sem gefi tilefni til endurskoðunar umhverfismatsins, þar sem umræddar breytingar séu líklegar til að hafa áhrif á umhverfismat framkvæmdarinnar hvað varðar áhrif á skóglendi, landslag og leirur og fjörur. Því er að mati stofnunarinnar skilyrði 2. tl. 1. mgr. 24. gr. stjórnsýslulaga uppfyllt sem og skilyrði um vegamiklar ástæður í 2. ml. 2. mgr. sömu greinar laganna.

Það er því niðurstaða Skipulagsstofnunar að fallist er á beiðni Vegagerðarinnar um endurupptöku á þeim hluta úrskurðar stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum Vestfjarðavegar um Reykhólahrepp er varðar leið B í 2. áfanga. Ákvörðun Skipulagsstofnunar er kærlega til umhverfis- og auðlindaráðherra sbr. 1. mgr. 27. gr. stjórnsýslulaga. Kæra skal borin fram innan þriggja mánaða frá því að aðila máls var tilkynnt um ákvörðunina.

Þessi niðurstaða hefur í för með sér að Vegagerðin getur lagt fram tillögu að matsáætlun samkvæmt 8. gr. laga nr. 106/2000 með áorðnum breytingum. Í matsáætlun fyrir endurskoðað umhverfismat verður tekin afstaða til þess hvaða valkostir verða skoðaðir og á hvaða gögnum umhverfismatið skal byggja og hvert umfang þess skuli vera. Þrátt fyrir þær breytingar sem gerðar hafa verið á framkvæmdinni og sem leitt hafa til þess að fallist er á endurskoðun umhverfismatsins, þá liggur fyrir að sú framkvæmd sem hér um ræðir felur í sér inngríp inn í lítt snortna landslagsheild og svæði með viðkvæmri náttúru sem fellur undir ýmis verndarákvæði í lögum og stefnu stjórnvalda. Það er því mikilvægt að í endurskoðuðu umhverfismati verði lagðar fram ítarlegar upplýsingar um umhverfisaðstæður, vandað til umhverfismats og lagt mat á umhverfisáhrif mögulegra valkosta til að bæta samgöngur á Vestfjarðavegi um Reykhólahrepp.

Reykjavík 26. maí 2015. ■

## Niðurstöður útboða

### Efnisvinnsla á Norðursvæði 2015, austurhluti 15-045

Tilboð opnuð 27. maí 2015. Efnisvinnsla á Norðursvæði 2015, austurhluti.

Helstu magnþölur eru:

Malarslitlag..... 17.000 m<sup>3</sup>

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	G.V. Gröfur ehf., Akureyri	64.605.250	130,1	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	49.656.000	100,0	-14.949

### Fræsing og afrétting vega

#### á Austursvæði 2015 15-031

Tilboð opnuð 27. maí 2015. Fræsing og afrétting vega á Austursvæði á árinu 2015.

Helstu magnþölur eru:

Purrfræsing ..... 23.00 m<sup>2</sup>  
 Efra burðarlág ..... 1.000 m<sup>3</sup>  
 Tvöföld klæðing ..... 23.000 m<sup>2</sup>  
 Klæðing, flutningur malar..... 700 m<sup>3</sup>  
 Flutningur bindi- og viðloðunarefna... 79 tonn

Verki skal að fullu lokið 1. september 2015.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
---	Áætlaður verktakakostnaður	24.066.000	100,0	340
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	23.726.000	98,6	0

Þá ...



... og nú



Grafará í Skagafirði, rétt sunnan við Hofsó. Í gögnum Vegagerðarinnar eru heimildir um brúargerð á þessum stað 1936 og er gamla myndin væntanlega af þeirri framkvæmd. Myndin er úr safni Geirs G. Zoëga vegamálastjóra. Ekki fundust heimildir um eldri brúna sem þarna er verið að leggja af. Árið 1979 var byggð brú á ána ofar í landinu og liggur nú Sigluffjarðarvegur (76) þar um. Sú brú var rifin 2001 þegar stokkur var settur í ána. Yngri myndin var tekin í lok ágúst 2014.



## 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: dagur, mánuður, ár
15-058 Vopnafjörður, dýpkun 2015	2015
15-057 Siglufjörður, endurbuygging Bæjarbyggju, stálþilsrekstur	2015
15-056 Álftanes, sjóvörn 2015	2015
15-054 Húsavík, lenging Bökubakka, stálþilsrekstur	2015
15-055 Húsavík, dýpkun við Bökubakka og Norðurgarð	2015
15-059 Norðfjörður, grjótagarður 2015	2015
15-051 Landeyjahöfn, viðhaldsdýpkun 2016-17	2015
15-052 Dalvíkurbyggð og Svalbarðsstrandarhreppur, sjóvörn 2015	2015
15-053 Harðviður 2015	2015
15-049 Norðfjörður, tunna á garðsenda	2015
15-050 Landeyjahöfn, dælulögn og dæla,	2015
15-048 Þorlákshöfn, viðhalds- og stofndýpkun 2015	2015
15-029 Endurbætur á Hringvegi (1) um Heiðarenda Jökulsá - Heiðarsel	2015
15-033 Endurbætur á Biskupstungnabraut (35) sunnan Reykjavegar	2015
15-030 Sementsfestun á Vestursvæði	2015
15-028 Endurbætur á Hringvegi (1) í Reykjadal 2. áfangi, Daðastaðir - Reykjadal	2015
15-027 Arnarnesvegur (411), Reykjanesbraut - Fifuhvamsvegur, eftirlit	2015
15-018 Örylgshafnarvegur (612), Skápadalur - Rauðasandsvegur	2015
13-067 Sjóvarnir Vestmannaeyjar 2013	2015
Auglýst útboð	Auglýst: Opnað:
15-046 Hólavegur (826), Hrísar - Grænahlið	01.06.15 16.06.15
15-045 Efnisvinnsla á Norðurlandi, vesturhluti	01.06.15 16.06.15
15-026 Arnarnesvegur (411), Reykjanesbraut - Fifuhvamsvegur	26.05.15 16.06.15
Útboð í forvalsferli	Auglýst: Opnað:
14-042 Bakkavegur Húsavík, Bökugarður - Bakki, forval jarðgöng og vegagerð	02.06.14 15.07.14
Útboð á samningaborði	Auglýst: Opnað:
15-044 Efnisvinnsla á Norðurlandi, austurhluti	11.05.15 27.05.15
15-043 Endurbætur á Hringvegi (1) á Svalbarðsströnd	11.05.15 27.05.15
15-047 Hornafjörður, viðhaldsdýpkun 2015-18 (útboð fyrst auglýst í dagblaði)	04.05.15 19.05.15
15-032 Endurbætur á Skálholtsvegi (31), lðubru - Helgastaðir	11.05.15 27.05.15
15-012 Búrfellsvegur (351) Þingvallavegur - Búrfell	11.05.15 27.05.15

Útboð á samningaborði, framh.	Auglýst: Opnað:
15-031 Fræsun og afrétting vega á Austursvæði 2015	11.05.15 27.05.15
15-042 Flotbyggjur 2015 (útboð fyrst auglýst í dagblaði)	18.04.15 12.05.15
15-035 Endurbuygging Dilksnesvegur (9739)	27.04.15 12.05.15
15-008 Yfirlagnir á Norðursvæði og Austursvæði 2015, malbik	27.04.15 12.05.15
15-039 Strákagöng (76), endurbætur á rafkerfi	20.04.15 05.05.15
15-040 Víravegrið á Reykjanesbraut 2015	20.04.15 05.05.15
15-010 Kókkálsvíkurhöfn, endurbuygging furubryggju	20.04.15 05.05.15
15-034 Hjólafarafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði og Norðursvæði 2015	20.04.15 05.05.15
15-041 Vitaferð 2015 (útboð auglýst í dagblaði)	13.04.15 28.04.15
15-038 Vesturlandsvegur, undirgöng við Aðaltún (útboð auglýst í dagblaði)	30.03.15 21.04.15
15-006 Yfirlangir á Suðursvæði og Austursvæði 2015, blettanir með klæðingu	03.03.15 17.03.15
15-013 Húsavík, sjóvörn 2015	12.01.15 27.01.15
Samningum lokið	Opnað: Samið:
15-015 Norðfjarðarvegur (92), brú á Eskifjarðará <i>Vélaverkstæði Hjaltá Einarssonar ehf., kt. 531295-2189</i>	14.04.15 26.05.15
15-003 Yfirlagnir á Suðursvæði 2015, klæðing <i>Borgarverk ehf., kt. 540674-0279</i>	31.03.15 15.05.15
15-023 Viðhald malarvega á Suðursvæði 2015-2016, vegheflun <i>Þjótandi ehf., kt. 500901-2410</i>	17.03.15 15.04.15
15-004 Yfirlagnir á Vestursvæði 2015, klæðing <i>Borgarverk ehf., kt. 540674-0279</i>	31.03.15 22.05.15
15-017 Hvítársíðuvegur (523) um Bjarnastaði <i>Borgarverk ehf., kt. 540674-0279</i>	05.05.15 22.05.15
15-036 Yfirlagnir á Suðursvæði 2015, malbik <i>Malbikunarstöðin Hlaðbær-Colas kt. 420187-1499</i>	14.04.15 18.05.15
15-007 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2015, malbik <i>Malbikunarstöðin Höfði hf. kt. 581096-2919</i>	14.04.15 13.05.15
15-025 Miðfjarðarvegur (704), Hringvegur - Staðarbakki <i>Vörubifreiðastjórafélagið Mjöllnir kt. 470269-2869</i>	08.04.15 19.05.15
15-002 Yfirlagnir á Norðursvæði 2015, klæðing <i>Borgarverk ehf., kt. 540674-0279</i>	17.03.15 08.05.15
15-001 Yfirlagnir á Austursvæði 2015, klæðing <i>Borgarverk ehf., kt. 540674-0279</i>	17.03.15 13.05.15
15-005 Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2015, blettanir með klæðingu <i>Blettur ehf., kt. 630304-3180</i>	24.02.15 13.05.15