



Framkvæmda- fréttir 10. tbl. / 16



Þátttakendur á rannsóknaráðstefnu Vegagerðarinnar í Hörpu, Kaldalóni, í október 2014.

Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar 2016, Harpa, Kaldalón, 28. október

Vegagerðin heldur árlega rannsóknaráðstefnu sína föstudaginn 28. október 2016 í Hörpu í Reykjavík, salur Kaldalón. Þessi ráðstefna er sú 15. í röðinni.

Kveðið er á í vegalögum um að 1,5% af mörkuðum tekjum til vegamála skuli renna til rannsókn- og þróunarstarfs og er ráðstefnunni ætlað að endurspeglar afrakstur hluta þess starfs.

Eftir 10. október verður hægt sjá dagskrána og skrá sig á ráðstefnuna á www.vegagerdin.is.

Þátttökugjald er 15.000 kr. og 4.000 kr. fyrir nema og eftirlaunaþega. Innifalið er hádegisverður og kaffi-veitingar.

Ráðstefnan hefst kl. 9 (innskráning 8-9) og lýkur kl. 17 en eftir það eru léttar veitingar í boðið Vegagerðarinnar. ■

Útboðsvefur.is - Opinber útboð

Vegagerðin auglýsir útboð sín á vefsíðunum Útboðsvefur.is og vegagerdin.is en ekki í þessu blaði. Verktakar eru minntir á að fylgjast vel með auglýsingum.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 10. tbl. 24. árg. nr. 667 10. okt. 2016

Ritstjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
G. Pétur Matthíasson
Prentun: Oddi

Ösk um áskrift sendist til:
Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík
eða með tölvupósti til:
askrift@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. Blaðið kemur út einu sinni í mánuði að jafnaði. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.

Niðurstöður útboða

Hraðútboð

Djúpvegur (61),

Súðavíkurlíð - hrunvarnir 16-073

Tilboð opnuð 20. september 2016. Gröftur og uppsetning stálþils á 110 m kafla á Djúpvegi á Súðavíkurlíð.

Helstu magnþölur eru:

Skeringar með vegi	390 m ³
Fyllingar	380 m ³
Uppsetning á stálþili	110 m

Verkinu skal vera lokið eigi síðar en 15. nóvember 2016.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5 Kubbur ehf., Ísafirði	12.877.067	109,2	4.570
4 Jarðlist ehf., Reykjavík	11.955.000	101,3	3.648
--- Áætlaður verktakakostnaður	11.796.975	100,0	3.489
2 Urð og grjót ehf., Reykjavík	9.413.000	79,8	1.106
1 Tígur ehf., Súðavík	8.307.500	70,4	0

Patreksfjörður, styrking grjótvarnar við Oddann 2016 16-070

Tilboð opnuð 20. september 2016. Hafnarsjóður Vesturbyggðar óskaði eftir tilboðum í ofangreint verk. Helstu magnþölur:

Útlögn grjóts og kjarna úr námu um 4.280 m³
 Útlögn grjóts sem lagerað er á staðnum um 200 m³
 Verkinu skal lokið eigi síðar en 20. desember 2016.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4 Borgarverk ehf., Borgarnesi	33.985.000	176,3	15.579
3 Skering ehf., Hvalskeri	21.481.650	111,4	3.076
2 Norðurtak ehf., Sauðárkróki	19.884.900	103,1	1.479
--- Áætlaður verktakakostnaður	19.280.600	100,0	874
1 Allt í járnum ehf., Tálknafirði	18.406.102	95,5	0



Framkvæmdir í Súðavíkurlíð 27. september 2016. Sjá niðurstöður útboðs.



Vaðlaheiðargöng, staða framkvæmda 3. október 2016. Búið er að sprengja samtals 6.095 m sem er 84,6% af heildarlengd.



Patreksfjörður, grjótvörn við Oddann og flotbryggju. Sjá niðurstöður útboðs.



Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Gunnar Einarsson bæjarstjóri í Gardabæ búa sig undir að afhjúpa hjólastígskilti.

Hjólastígar á höfuðborgarsvæðinu verða merktir með skiltum

Áður birt á vegagerdin.is 20.09.2016

Um leið og nýr samgöngustígur yfir Arnarnesháls var formlega opnaður 20. september var nýtt merki afhjúpað sem sýnir að stígurinn er hluti af rauðri lykilleið. Hjólréiðastígar, eða stofnnet slíkra stíga, verður merkt á höfuðborgarsvæðinu og er þetta liður í því.

Það var bæjarstjóriinn í Gardabæ Gunnar Einarsson sem opnaði stíginn með aðstoð nemenda úr 7. bekk í Sjálandsskóla en Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og bæjarstjóriinn afhjúpuðu hið nýja skilti sem sýnir hjólastíginn. Þar sem stígar á höfuðborgarsvæðinu skerast verða frekari merkingar eða skilti sem sýna hvert hver stígur liggur ásamt fleiri upplýsingum. Leiðirnar verða litamerktar en ekki merktar með númeri líkt og tíðkast á vegakerfinu.

Stígurinn yfir Arnarnesháls, sem var samstarfsverkefni Gardabæjar og Vegagerðarinnar, er hluti af rauðu lykilleiðinni sem nær allt frá miðbæ Hafnarfjarðar að Borgartúni í Reykjavík. Alls verða leiðirnar fimm, gul, rauð, græn, blá og fjólublá.

Litamerking lykilleiða er samstarfsverkefni sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og var það unnið í samráði við Vegagerðina.

Þá er þetta ein af þeim aðgerðum sem lögð er áhersla á í Hjólréiðaáætlun Reykjavíkur 2015-2020 sem eru betri leiðarvísar á hjóla-

► leiðum. Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 er einnig lögð áhersla á að sveitarfélögin á svæðinu samræmi merkingar á lykilleiðum hjólréiða sem tengja sveitarfélögin.

Það var starfshópur sveitarfélaganna, með aðstoð ráðgjafa og Vegagerðarinnar, sem ákvað hvaða hjólréiðir á að merkja með samræmdum hætti, sem hannaði kerfi merkinga að erlendra fyrirmynd og gaf út leiðbeiningar um merkingar lykilleiða fyrir tæknimenn sveitarfélaga og hönnuði.

Unnið verður að því næstu mánuði og misseri að koma fleiri skiltum upp á hjólréiðastígum á svæðinu. ■



Nýr samgöngustígur yfir Arnarnesháls formlega opnaður.



Skilti sem vísar á rauðu lykilleiðina sem nær allt frá miðbæ Hafnarfjarðar að Borgartúni í Reykjavík.



Töfluvegvisir hjólastíga.



Námskeið í merkingu vinnusvæða hjá Opna háskólanum í HR, 25. og 26. október

Merking vinnusvæða er 16 klst. námskeið fyrir verkkaupa, hönnuði og eftirlitsmenn sem á einn eða annan hátt koma að undirbúningi og framkvæmd veg- og gatnagerðarmannvirkja.

Árið 2009 kom út reglugerð nr. 492/2009 með stöð í umferðarlögum um merkingu og aðrar öryggisráðstafanir vegna framkvæmda á og við vegi. Þar var m.a. kveðið á um að Vegagerðinni væri falið að skrifa nánari reglur um útfærslu og framkvæmd vinnusvæðamerkinga. Í reglunum eru strangar kröfur um þekkingu og réttindi þeirra sem koma að þessum málum. Þar kemur fram að allir sem koma að þessum málum frá Vegagerðinni og Reykjavíkurborg og þeir verktakar, hönnuðir og eftirlitsmenn sem tengjast verkefnum á þeirra vegum þurfa að hafa sótt námskeiðið „Merking vinnusvæða“ og lokið prófi eins og gerðar eru kröfur um í umræddum reglum.

Námskeiðslýsing:

- Á námskeiðinu verður farið yfir eftirfarandi efnisþætti:
1. Lög og reglugerðir, flokkun vegna og gatna, umferðarmerki, flokkun og tegundir, umferðarstjórn.
 2. Vinnusvæðið, umgengnisreglur, framkvæmd, ábyrgð og eftirlit.
 3. Rammareglur um merkingar vinnusvæðis/framkvæmdasvæðis.
 4. Varnar- og merkingarbúnaður, ljósabúnaður, merkjavagnar, vinnutæki og öryggisbúnaður.
 5. Lagnavinna o.fl., leyfisskyldar framkvæmdir á vegsvæðum.
 6. Vinnustaðamerkingar á tveggja til sex akreina vegum og við staðbundna/hreyfanlega vinnu.
 7. Magntaka, kostnaðaráætlanir, gæðaúttektir og féviti.
- Í lok námskeiðs þreyta þátttakendur próf til réttinda.

Markmið:

Markmið námskeiðsins er að kenna nemendum hönnun og útfærslu á merkingu fyrir almenna umferð í dreifbýli og þéttbýli vegna framkvæmda, þannig að merkingar þessar séu samræmdar, bæði gagnvart starfsmönnum á vinnustað og vegfarendum.

Fyrir hverja?

Námskeiðið er ætlað þeim verkkaupum, hönnuðum, verktökum og eftirlitsmönnum sem á einn eða annan

hátt koma að undirbúningi og framkvæmd veg- og gatnagerðarmannvirkja svo og öðrum þeim stofnunum og fyrirtækjum sem vinna að framkvæmdum á eða við vegsvæði.



Björn

Leiðbeinendur:

Leiðbeinendur námskeiðsins eru Björn Ólafsson stundakennari við tækni- og verkfræðideild HR, fyrrverandi forstöðumaður þjónustudeildar Vegagerðarinnar og Ingvi Árnason svæðisstjóri Vegagerðarinnar á Vestursvæði.

Kennslufyrirkomulag:

Staður: Námskeiðið verður haldið í Opna háskólanum í Háskólanum í Reykjavík, Menntavegi 1, 101 Reykjavík.

Stund: Kennsla fer fram þriðjudaginn 25. og miðvikudaginn 26. október 2016 milli kl. 8:30 og 16:30.

Lengd: Námskeiðið er samtals 16 klukkustundir (2x8 klst.).

Verð: 79.000 kr. (Innifalið í námskeiðsgjaldi er morgunkaffi, hádegisverður og síðdegiskaffi báða dagana)



Ingvi

Nánari upplýsingar veitir:

Lýdía Huld Grímsdóttir
verkefnastjóri Opna háskólans í HR
Sími: 599 6348
Tölvupóstur: lydiahuld@ru.is

Skráning fer fram í gegnum heimasíðu námskeiðsins:
<http://www.ru.is/opnihaskolinn/merking-vinnusvæða>





Guðmundur

Guðmundur Valur Guðmundsson og Aron Bjarnason

Brú á Skjálfandafljót hjá Skriðuvaði

Brúin á Skjálfandafljót á Norðaustur-vegi (85) hjá Skriðuvaði var byggð árið 1935 og er 196 m steipt bitabrá í 9 höfum. Brúin er svokölluð Gerber-bitabrá þar sem hafskiptingin er 17,5 m + 7x 23 m + 17,5 m. Brúin er með liðum í öðru hverju hafi og eru þar frítt undirstuddir bitar. Heildarbreidd brúarinnar var upprunalega 2,80 m en eftir að bríkur voru brotnar af og vegrið boltað utan á bríkurkantinn er heildarbreiddin 3,33 m.

Lengi hafa verið uppi áætlanir um endurnýjun brúarinnar. Árið 1991 var gerð athugun á valkostum vegna viðgerða ásamt því að metið var hvort leyfa ætti aukinn umferðarþunga um brúna. Á þeim tíma var ný brú fyrirhuguð á 3. tímabili langtímaáætlunar í vegagerð, þ.e. á árunum 1999-2002. Nú árið 2016 er ný brú á Skjálfandafljót ennþá á 3. tímabili samgönguáætlunar og er því ekki fyrirhuguð fyrr en eftir 8-12 ár.

Aron

Í upphafi árs 2016 voru fyrirhugaðir verulegir þungaflutningar um brúna vegna framkvæmda við Bakka á Húsavík. Stór hluti steypuefnis sem notað er við framkvæmdir á Bakka er úr farvegi Skjálfandafljóts og þurfti að flytja um brúna. Niðurstöður athugana á burðarþoli brúarinnar sýndu að brúin þoldi ekki 40 tonna álagslest með ásættanlegu öryggi. Án allra álagsstuðla var áraun vegna umferðar 40 tonna vagnlestar um 30% meiri en reikningsleg burðargeta. Brýr af þessari gerð hafa sýnt sig hafa nokkuð meiri burðargetu en reikningslega burðargetu en þá er jafnframt orðin veruleg hætta á skemmdum og slit. Við meiri áraun verður svörum burðarvirkisins ekki

línuleg og flot kemur fram í járnnum í neðri brún. Sé litið framhjá öllum álags- og öryggisstuðlum eru kritísk þversnið brúarinnar um og yfir reiknaðri burðargetu. Með hliðsjón af fyrirhuguðum auknum þungaflutningum um brúna og hversu langt er í að ný brú yrði byggð var gerð athugun á möguleikum til þess að styrkja brúna. Að öðrum kosti hefði verið mælt með því að setja takmörkun á burðargetu brúarinnar við 27 tonna vagnlest.

Styrkingar brúarinnar

Skodaðir voru nokkrir valkostir við styrkingar brúarinnar en ákveðið var að nota koltrefjaplötur til að auka við togjárnbandingu í neðri brún bita brúarinnar. Þetta er í fyrsta skipti sem koltrefjaplötur eru notaðir við styrkingar á brúm hér á landi. Áður hafa nokkrar brýr verið styrktar með álímdum stálplötum. Kostir þess að nota koltrefjaplötur eru að þær eru mun léttari en stálplötur með samsvarandi togstyrk. Þær eru því auðveldari í meðhöndlun, ekki þarf að styðja undir þær með umfangsmiklum verkpöllum á meðan límið er að harðna og þá er hægt er að skera þær í lengd á staðnum. Allt þetta gerir það að verkum að uppsetningin er fljótlegri heldur en styrkingar með stálplötum og veldur því mun minni truflun fyrir umferð.

Styrkingar brúarinnar

Við brúna á Skjálfandafljót voru öll 9 höf brúarinnar styrkt og reyndist mögulegt að auka reikningslega burðargetu hennar um rúmlega 30% með álímdum plötum í neðri brún.

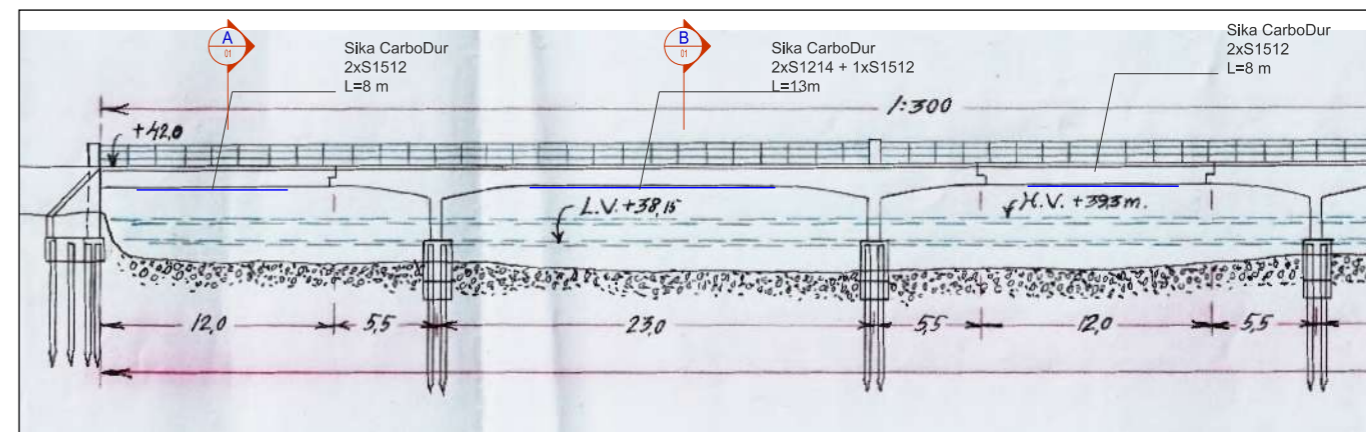
Við brúna á Skjálfandafljót voru öll 9 höf brúarinnar styrkt og reyndist mögulegt að auka reikningslega burðargetu hennar um rúmlega 30% með álímdum plötum í neðri brún.



Koltrefjaplötur.



Brúin á Skjálfandafljót á Norðausturvegi (85) hjá Skriðuvaði. Verkpallar vegna styrkingar.



Skjálfandafljót, hluti langsniðs með leiðbeiningum um styrkingar.



Prófanir á togstyrk steypunnar.

Ekki reyndist þörf á því að styrkja togsvæði í efri brún yfir millistöplum brúarinnar. Plötur sem notaðar voru eru annars vegar 1,2 mm þykkar og 150 mm breiðar og 1,4 mm þykkar og 120 mm breiðar. Við hönnun styrkinganna var stuðst við hönnunarleiðbeiningar breska Steinsteypufélagsins (Concrete Society), TR55: Design guidance for strengthening concrete structures using fibre composite materials, sem gefin var út árið 2000, ásamt skýrslu alþjóðlega steinsteypufélagsins (fib), Externally bonded FRP reinforcement for RC structures frá 2001.

Notast var við efni, koltrefjaplötur og lím, frá Sika sem ber heitir Sika® CarboDur®. Í lausum höfum brúarinnar voru límdar 8 m langar plötur í tveimur lögum, en í öðrum höfum voru límdar 13 m langar plötur í þremur lögum.

Brúarvinnuflokkur Vegagerðarinnar á Hvammstanga undir stjórn Sigurðar Halls Sigurðssonar vann verkið og hófst það 20. júní. Byrja þurfti á því að setja upp verkpalla sem hengdir voru neðan í brúna. Nauðsynlegt var að loka brúnni á ákveðnum tímum þegar koltrefjaplötur voru límdar svo og þegar verkpallar voru fluttir. Unnið var að degi til þar sem aðstæður þurftu að vera góðar til að límið gæti fengið sem bestar aðstæður til að þorna. Mikilvægt var jafnframt að koma í veg fyrir titring á brúnni vegna umferðar fyrst eftir að límt var.

Verklagið fólst í því að fara yfir yfirborð eldri steypu sem líma átti á, fjarlægja allt laust efni og fylla upp í stærri holur með viðgerðarefni. Þá var yfirborð steypunnar slípað og hreinsað þannig að það væri laust við allt ryk. Áður en fyrstu plöturnar voru límdar á í fyrsta hafinu voru gerðar prófanir á því hvort að steypa hefði nægilegan styrk. Gerðar voru togprófanir á steypustyrk samkvæmt staðlinum EN 1542. Gerðar voru þrjár prófanir á togstyrk steypunnar sem sjá má á mynd. Reyndist togstyrkurinn úr þessum þremur prófunum vera á bilinu 4,5-6,1 MPa, meðaltalsgildið var 5,3 MPa. Lágmarkskröfur sem gerðar eru samkvæmt leiðbeiningum



Límið borið á koltrefjarenninga.

sem miðað var við eru 2,0 MPa og var því togstyrkur steypunnar vel yfir þeim kröfum sem gerðar voru.

Þá voru einnig gerðar prófanir á viðlodunareiginleikum á þann hátt að samhliða endanlegum styrkingum voru límdir tilraunaborðar, þ.e. 0,8 m langir borðar af sömu gerð og endanlegar styrkingar. Tilraunaborðarnir hördnuðu við sömu aðstæður og endanlegar styrkingar. Borðar voru kjarnar í gegnum tilraunaborðana, prófstykki límd á kjarnann og togstyrkur styrkingarinnar staðfestur. Alls voru gerð 7 próf og reyndust öll vera í lagi. Brotformið reyndist alltaf vera í steypunni en ekki í líminu milli steypu og koltrefjaplatna eða milli koltrefjaplatna.

Framkvæmdir hófust þann 20. júní og lauk 20. júlí. Líming á styrkingum í 1. hafi var gerð 27. júní og síðasta líming í hafi 9 var þann 18. júlí. Að jafnaði var unnið í tveimur höfum í einu með þriggja daga lotu, þ.e. einn dagur í uppsetningu verkpalla, ►

► einn dagur við undirbúning yfirborðs með viðgerðum, slípun og hreinsun og þriðja daginn var styrkingin límd upp. Veðurfarsaðstæður reyndust vera ágætar en lágmarkshiti þurfti að vera 8°C til að geta límt.

Heildarkostnaður við styrkingarnar var um 25 m.kr. sem var í samræmi við þær áætlanir sem gerðar voru. Þessi aðferðarfræði við styrkingar eldri brúa hefur sýnt að gefi góða raun og er ekki ólíklegt að fleiri brýr verði styrktar á þennan hátt.

3. október 2016 ■



Uppsetning koltrefjarenninga.

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni tveggja rannsóknarskýrslna. Finna má skýrslurnar í heild á www.vegagerdin.is undir „Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknaskýrslur“

Ending steypu í sjávarumhverfi

Einar Hafliðason, júní 2016

Brú á Borgarfjörð var byggð á árunum 1975-1979. Brúin var byggð við erfiðar aðstæður og er í mjög ágengu sjávarumhverfi. Fljótlega eftir að stöplar brúarinnar höfðu verið steypfir komu í ljós skemmdir á einum stöpli og nokkrum árum síðar fór að bera á skemmdum í fleiri stöplum.

Vel var fylgst með þróun skemmda og árið 1994 var stofnaður vinnuhópur, sem meðal annars hafði það hlutverk að finna orsakir steypuskemmdanna þannig að hægt væri að segja fyrir um endingu steypu við sambærilegar aðstæður og í Borgarfirði. Einnig átti vinnuhópurinn að hanna viðgerðir á stöplum og gera kostnaðar og tímaáætlanir um viðgerðirnar. Viðamiklar rannsóknir voru gerðar í þessu samhengi og komu margir að málum. Í framhaldi af þessu var svo sett af stað verkefni um steinsteypu í ágengu umhverfi, þar sem markmiðið var að gera steypublöndu sem stæðist áraun sjávarins, væri jafnframt frostþolin og auðveld í útlögn. Niðurstaðan var þó sú að ekki tókst að framleiða nægilega einsleita steypu með tillit til styrks, þjálni og góðs loftkerfis.

Eftir þetta tóku við tilraunir með sjálfútleggjandi steypu sem er með mjög virkum íblöndunarefnum, sem tryggðu auðvelda útlögn, styrk og þéttleika án hárrar vatns/sements-tölu.



Viðgerð á stöpli 2 frá árinu 1979. Mynd tekin í mars 1980.

Í tengslum við allar tilraunirnar var gert við stöpla á mismunandi tímum. Í skýrslunni eru teknar saman allar upplýsingar, rannsóknir og greinargerðir um viðgerðir á Borgarfjarðarbrúnni og hvernig rannsóknirnar hafa verið nýttar í því sambandi. Með þessari samantekt er eru allar upplýsingar um efnið á sama stað og þannig lagður nauðsynlegur grunnur að því að fylgjast með endingu mismunandi steypublanda sem notaðar voru og draga þannig lærdóm af því sem gert var.

Líkan um 85%-hraða á tveggja akreina vegum

MS-ritgerð, Helga Þórhallsdóttir, júlí 2016

Stíkkinn 85%-hraði lýsir því hvernig ökumenn nota veg. Hann er sá hraði sem 85% fólksbifreiða í frjálsu flæði á blautri akbraut er ekið á eða innan við. Mörg lönd, m.a. Ísland, hafa sett kröfur um 85%-hraða í veghönnunarreglum, til að tryggja samkvæmni í vegferli. Í nýjustu útgáfum af þýskum og norskum hönnunarreglum hefur 85%-hraðinn þó verið tekinn út en í stað þess settir fram hönnunarflokkar.

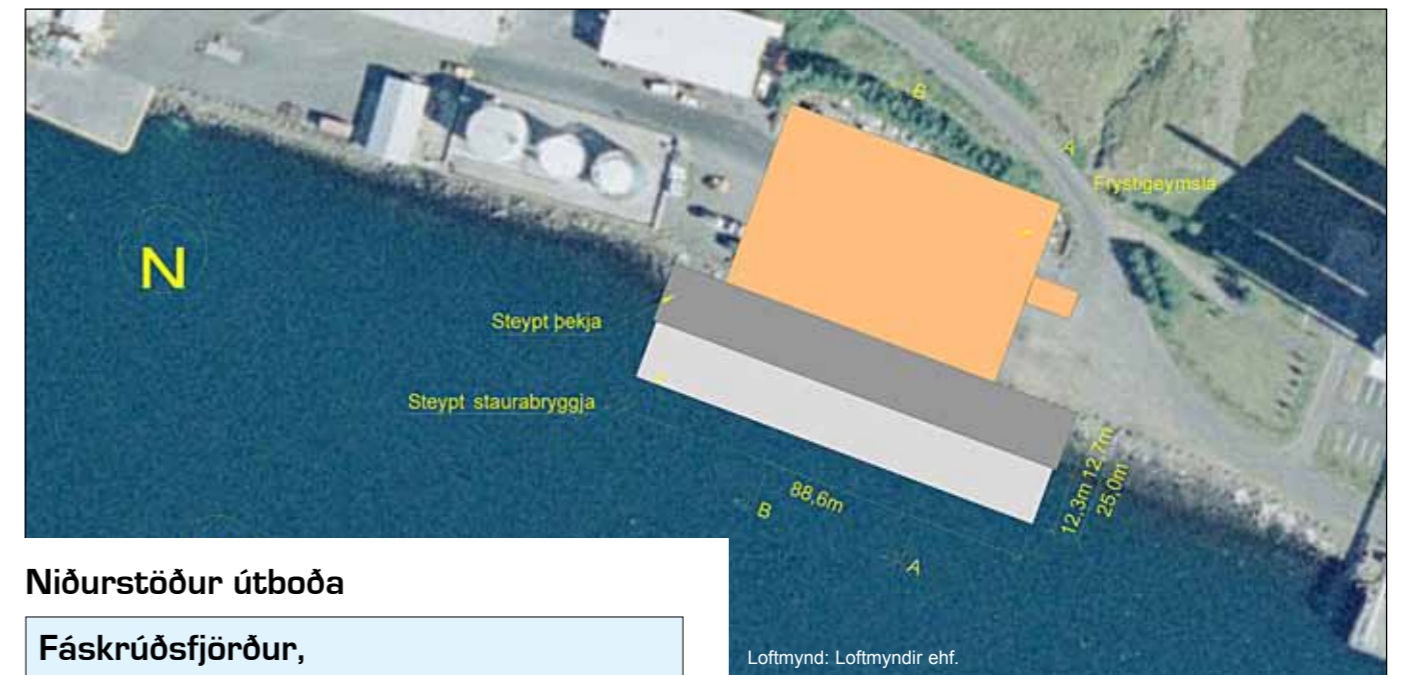
Markmið með þessu verkefni voru meðal annars að skoða stíkkinn 85%-hraða og hvernig hann er notaður við hönnun vegferils. Jafnframt að skoða hvernig safna má gögnum um ökuhraða og hvaða skilyrði þau þurfa að uppfylla. Í skýrslunni er þannig nokkuð ítarlega fjallað um undirstöðuatriði hönnunar vegferils, skilgreiningu hugtaka, fjallað um ökuhraða, tölfraðilega framsetningu hraðamælinga og um hraða sem hönnunarstíka. Þá er sögulegt yfirlit yfir rannsóknir og kröfur hvað varðar jafnan ökuhraða og samkvæmni í vegferli. Sagt er frá erlendum líkönum fyrir 85% hraða og aðferðarfræði líkanagerðarinnar.

Fleiri en ein ódýr aðferð voru notaðar til að mæla hraða á nokkrum stöðum í nágrenni Reykjavíkur og 85%-hraði reiknaður út frá því. Þessi gögn voru síðan notuð til að gera drög að líkani fyrir 85%-hraða á Íslandi. Beitt var margfaldrí línulegri aðhvarfsgreiningu og óháðu breytur voru ýmis einkennandi gildi fyrir vegferil og aðstæður þar sem mælingar voru gerðar.

Í lokaorðum skýrslunnar kemur fram að vert sé að huga að því hvaða kröfur eigi að gera til 85%-hraða í íslenskum veghönnunarreglum í framtíðinni. Ef niðurstaðan er að gera áfram kröfur til þessa stíka þá er ástæða til að gera áreiðanlegt líkan um 85%-hraða og mætti þá byggja á þeim grunni sem lagður er í þessu verkefni. ■



Fáskrúðsfjörður. Samkvæmt útbóði skal byggja bryggju framán við nýja frystigeymslu. Bryggjan er úr forsteyptum einingum sem komið er fyrir á stálstaurum. Sjá niðurstöður útbóðs.



Loftmynd: Loftmyndir ehf.

Strandarbryggja á Fáskrúðsfirði, steyp staurabryggja.

Niðurstöður útbóða

Fáskrúðsfjörður,

Strandarbryggja 16-072

Tilboð opnuð þann 27. september 2016.

Hafnasjóður Fjarðabyggðar óskaði eftir tilboðum í ofangreint verk.

Helstu verkþættir og magntölur eru:

Rekstur á 66 stálstaurum og 68 stálpilspötum

Koma fyrir 22 ankerisstögum

Jarðvinna, fylling og grjót

Slá upp fyrir og steypa landvegg

Framleiða og koma fyrir;

22 forsteyptum ankerisplötum

22 forsteyptum bitum

189 forsteyptum holplötum

21 forsteyptum þybbueiningum

Steypa ásteypulag um 265 m²

Kanttré, þybbur, stigar og pollar

Lagnir og lagnahús

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. maí 2017.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1 Hagtak hf. Hafnarfirði	296.825.000	147,4	0
- Áætlaður verktakakostnaður	201.341.950	100,0	-95.483

Stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins - umferðargreining 2016 16-058

Vegagerðin og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu auglýstu eftir þátttakendum í forvali vegna greiningar umferðarástands á stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins, eins og það er í september til október árið 2016. Greiningunni er ætlað að varpa ljósi á umferðaraðstæður á annatímum á 37 gatnamótum og götuköflum þeim tengdum. Á opunarfundi 6. september 2016 voru lesin upp nöfn þeirra umsækjenda sem óskuðu eftir þátttöku í forvalinu. Á síðari opunarfundi, 20. september 2016, voru lesin upp tilboð þeirra bjóðenda sem skiluðu inn verðtilboði:

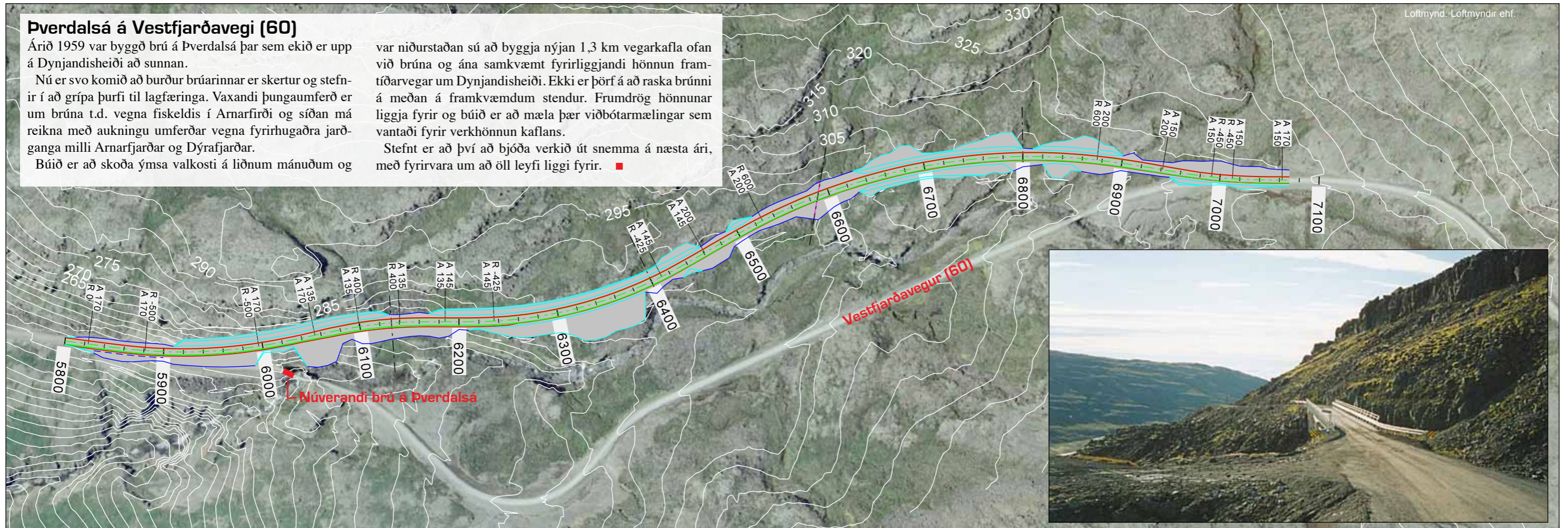
nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Frávik (þús.kr.)
3 Mannvit ehf., Reykjavík	10.936.800	2.494
2 VSÓ ráðgjöf ehf., Reykjavík	8.800.000	356
1 Verkís hf., Reykjavík	8.443.160	0



Vestfjarðavegur (60), Þverdalsá 1960. Myndasafn Jóns J. Víðis.



Þverdalsá september 2016. Það er athyglisvert að sjá hvernig áin hefur hreinsað grjótið úr farveginum sem nú er á hreinni klöpp.



Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. Það eru auglýsingar útboða á Útboðsvefur.is sem gefa endanlegar upplýsingar. Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdaedeildar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
16-077 Yfirlagnir á Suðursvæði og Austursvæði 2017-2018, blettanir með klæðingu	2016
16-077 Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2017-2018, blettanir með klæðingu	2016
16-023 Langholtsvegur (341)	2016
16-027 Hringvegur (1) um Berufjarðarbotn	2016
16-022 Endurbætur á Þingvallavegi (36)	2016
15-056 Álftanes, sjónvörn 2015	2016
15-053 Harðviður 2015	2016
15-050 Landeyjahöfn, dælulögn og dæla,	2016
13-067 Sjóvarnir Vestmannaeyjar 2013	2016

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
16-040 Dýrafjarðargöng, forval	09.05.16	28.06.16

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
16-071 Skarðsstöð, dýpkun og grjótvörn	16.09.16	03.10.16
16-072 Fáskrúðsfjörður Strandarbryggja	12.09.16	20.09.16
16-073 Djúpvegur (61) Súðavíkurlíð, hrunvarnir	12.09.16	20.09.16
16-070 Patreksfjörður, styrking grjótvagnar við Oddann 2016	05.09.16	20.09.16
16-065 Vetrarþjónusta 2016-2019, Reykhólasveit	22.08.16	13.09.16
16-058 Stofnvegakerfi höfuðborgarsvæðisins, umferðargreining 2016	02.08.16	06.09.16

Útboð á samningaborði, framh.	Auglýst:	Opnað:
16-057 Vetrarþjónusta 2016-2021 uppsveitir Árnessýslu	18.07.16	16.08.16
16-056 Vetrarþjónusta 2016-2021 vegir á svæði Selfoss – Reykjavík	18.07.16	16.08.16
16-069 Borgarfjörður eystri, endurbygging brimvarnar við Hafnarhólma	22.08.16	13.09.16
16-068 Norðfjörður Netagerðarbryggja, stálþil	22.08.16	13.09.16
16-069 Siglufjörður raflagnir í Bæjarbryggju	18.07.16	03.08.16
16-051 Eskifjörður, styrking grjótvagna	06.06.16	21.06.16
15-085 Norðfjarðargöng: Stjórnkerfi	09.05.16	07.06.16

Niðurstöður útboða

Skarðsstöð,

dýpkun og grjótvörn 16-071

Tilboð opnuð 4. október 2016.

Dalabyggð óskaði eftir tilboðum í ofangreint verk.

Helstu verkþættir og magntölur eru:

Dýpkun í smábátahöfn í -2 m, magn um 240 m³

Fylling og grjótvörn við steinbryggju, magn um 1.200 m³

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. desember 2016.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
---	Áætlaður verktakakostnaður	16.320.000	100,0	2.321
1	Urð og grjót ehf. Reykjavík	13.999.500	85,8	0



Skarðsstöð á Skarðsströnd í Dalabyggð 11. júní 2015.