



Framkvæmda- fréttir 9. tbl. /17

Sjá yfirlitskort framkvæmda
á sigling sviði bls. 7-8



Vinna við sandfangara framan við byggðina í Vík í Mýrdal 9. janúar 2017. Reynisdrangar í baksýn.



Jón Gunnarsson samgönguráðherra sprengir í Dýrafjarðargöngum.

Hátíðarsprenging Dýrafjarðarganga

Jón Gunnarsson samgönguráðherra sprengdi þann 14. september hátíðarsprengingu Dýrafjarðarganga með aðstoð Hreins Haraldssonar vegamálastjóra. Eru þá framkvæmdir komnar á fullt og verður sprengt næstu misseri. Unnið hefur verið að undirbúningi þess að koma gangagreftrinum af stað síðustu mánuði. Verktakarnir Suðurverk og Metrostav frá Tékklandi vinna verkið.

Þegar Jón Gunnarsson þrýsti á hnappinn sem kom sprengingunni af stað varð honum að orði að nú rynnu ekki eingöngu öll vötn til Dýrafjarðar heldur líka fullt af peningum. Enda kosta göng mikið fé, samningar við verktaka hljóða upp á um 9 milljarða króna og heildarkostnaður verður þó nokkuð meiri en það.

Það tekur líka langan tíma að koma verkefni sem þessu af stað og nefndi Hreinn Haraldsson vegamálastjóri að eitt að hans fyrstu verkum hjá Vegagerðinni hafi verið að kanna aðstæður fyrir Dýrafjarðargöng og hvar best væri að fara, það hefði verið árið 1981 eða fyrir 36 árum. Þrjú ár tekur að klára verkið og því líða 39 ár frá því hann kannaði aðstæður á svæðinu. Þannig gætu sum verk tekið heila kynslóð. Hreinn nefndi einnig að 14. september væri orlagarík dagsetning í samgöngumálum Vestfjarða, því Vestfjarðagöngin hefðu verið

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 9. tbl. 25. árg. nr. 677 29. sept. 2017

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

Ósk 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.

► vígð 14. sept. 1996 og verkið Eiði-Þverá á sunnanverðum Vestfjörðum hefði verið opnað formlega þann dag 2015 og hugsanlega yrðu svo Dýrafjarðargöng opnuð 14. september 2020.

Jón Gunnarsson samgönguráðherra nefndi það í sínu ávarpi að nú væri mikill uppgangur á svæðinu, þetta verk væri langþráður áfangi og fólk væri aftur farið að brosa. Sem væri mikið fagnaðarefni. Gísli Halldórsson bæjarstjóri Ísafjarðarbæjar nefndi að biðin eftir þessari framkvæmd hefði verið löng en nú væri verkið hafið og af fullum heilindum, hann nefndi einnig vegaframkvæmdir á sunnanverðum Vestfjörðum og sagði það ekki ganga að fólk væri látið mæta afgangi og kallaði eftir lagasetningu vegna vegagerðar í Gufudalssveit.

Ales Gothard talaði fyrir hönd verktaka en hann fer fyrir verkefnum Metrostav á Norðurlöndum og hefur unnið hér á landi áður en Metrostav hefur unnið hvortveggja við Héðinsfjarðargöng og Norðfjarðargöng. Hann sagði að þegar þessu verki yrði lokið hefði Metrostav grafið 23 km af göngum á Íslandi og hann hét því að ljúka verkinu á réttum tíma.

Grafið verður úr Arnarfirði langleiðina og afgangurinn síðan Dýrafjarðarmegin. Metrostav flutti hingað nýjan borvagn til verksins. **GPM** ■



Heilög Barbara er verndardýrlingur gangagerðarmanna og verður stytta hennar í skáp við gangamunnann á meðan verk stendur yfir.



Efri mynd: Starfsmenn verktaka við Barböruhátíð.

Nedri mynd: Nýr borvagn sem var keyptur fyrir verkið.



Dýrafjarðargöng

Samningur við verktaka, Metrostav a.s. og Suðurverk hf., undirritaður 20. apríl 2017. Samningsupphæð er kr. 8.687.208.000. Samningur við eftirlit, Geotek ehf. og Efla hf., var undirritaður 17. maí 2017. Samningsupphæð er kr. 342.994.000.

Lengd ganga í bergi er áætluð 5.301 m, vegskálar 144 m og 156 m eða samtals 300 m. Heildarlengd ganga með vegskálum er áætluð 5.601 m.

Hæð vegskálaenda er 35 m y.s. í Arnarfirði og 67 m y.s. í Dýrafirði. Gólf í göngum fer mest í 90 m y.s. í miðjum göngunum og er mesti lengdarhalli 1,5%. Þversnið er samkvæmt norskum reglum og nefnist T8, breidd þess er um 8,0 m í veghæð, þverskurðarflatarmál 53 m².

Í göngum eru 10 útskot, þar af fjögur snúningsútskot. Inni í göngunum eru fjögur steipt tæknirými og tvö lítill fjarskiptahús utan ganga. Göngin eru malbikuð með steiptum upphækkuðum öxlum.

Nýr vegur verður byggður beggja vegna gangamunna. Nýir vegir eru u.þ.b. 3 km Arnarfjarðarmegin og 4,8 km Dýrafjarðarmegin, samtals um 7,8 km auk tenginga. Vegurinn verður 8 m breiður með 7 m akbraut.

Rafmagnsbúnaður og öryggisbúnaður er fjölpættur, mest af búnaðinum er í fjórum tæknirýmum meðal annars fjórar spennistöðvar. Símaskápar eru einu skáparnir sem festir eru á vegg ganga, allir aðrir rafbúnaðarskápar eru í tæknirýmum. Loftræsiblásarar 1 m í þvermál, eru 16 og eru tveir og tveir saman á fjórum svæðum við tæknirýmin inni í göngunum.

Í göngin skal leggja háspennukapla, þrjú einleiðara fyrir 132 kV spennu. Þetta er gert fyrir Landsnet, en Vegagerðin kemur sem verkkaupi fram fyrir hönd Landsnets í verkinu.

Í tengslum við vegagerð að göngum þarf að byggja nýjar brýr á Mjólká (14 m) og Hófsá (16 m).

Einnig þarf að byggja bráðabirgðabrá á Hófsá.

Helstu magntölur verksins eru:

Gröftur í göngum	312.000 m ³
Fylling	580.000 m ³
Burðarlag	90.000 m ³
Rofvörn	13.000 m ³
Boltar	28.000 stk.
Sprautusteypa	14.000 m ³
Einangrunarklæðing	50.000 m ²
Steypa	3.200 m ³
Jarðvatns- og ofanvatnslagnir	18.400 m
Ídráttarrör	45.000 m
Rafstrengir	74.000 m
Ljósleiðandi strengir	12.400 m
Upplýst umferðarmerki	83 stk.

Verkinu skal að fullu og öllu lokið eigi síðar en 1. september 2020.

Vinna á verkstað hófst um miðjan júní, fyrst aðstöðusköpun og upp úr því vinna við forskeringu.

Umhverfismat er frá árinu 2013.

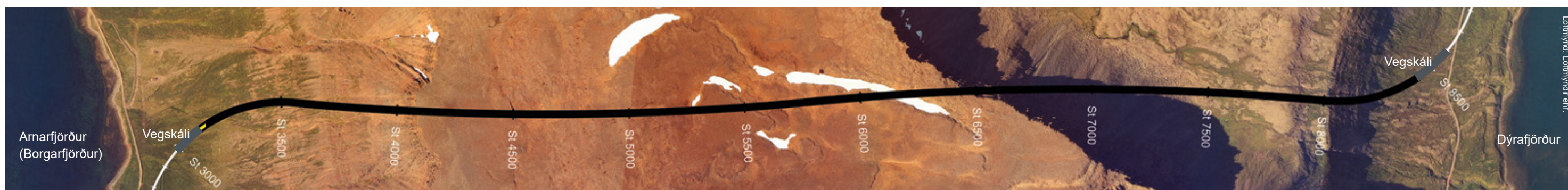
[Frekari upplýsingar, myndir og teikningar birtust í 2. tbl. þessa árs.](#)



Hlaðið í hátíðarsprengingu.



Stafinn eftir hátíðarsprenginguna.



Dýrafjarðargöng, staða framkvæmda 18. september 2017. Búið er að sprengja samtals 16 m.

Heildarlengd ganga í bergi 5,3 km, vegskálar ekki meðtaldir.

Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni fimm rannsóknarskýrslna. Finna má allar skýrslur á www.vegagerdin.is undir „Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknarskýrslur“

Öryggi hjólandi vegfarenda á þjóðvegum landsins

Anna Guðrún Stefánsdóttir, Berglind Hallgrímsdóttir og Hallbjörn R. Hallbjörnsson, Verkis, maí 2017

Hjólréiðar hafa aukist mjög á síðustu árum á Íslandi og má meðal annars rekja það til lífsstílsbreytinga Íslendinga sem og fjölgun ferðamanna. Með þessum lífsstílsbreytingum hafa komið fram hjólréiðakeppnir sem fram fara á þjóðvegum. Þessum keppnum hafa svo fylgt æfingar sem líka fara að sumu leyti fram á þjóðvegum.

Markmið þessarar rannsóknar var að skoða umferðaröryggi í stærri hjólréiðakeppnum sem fram fara á þjóðvegum landsins. Aðferðin sem beitt var, var að leggja spurningalista fyrir keppendur í stærri hjólréiðakeppnum á Íslandi.

Ýmsar niðurstöður koma fram í skýrslunni. Meiri hluti svarenda (60%) fannst vörubílar og rútur vera þeir þættir sem sköpuðu hættu meðan hjólréiðakeppni fór fram. Þá fannst 40% svarenda að yfirborð vega og lausamöl skapaði einnig hættu. Um 6% svarenda höfðu lent í slysi eða óhappi meðan á keppni stóð, en flest voru þau vegna samstuðs við anað hjólréiðafólk. Um 41% svarenda töldu að aðstandendur hjólréiðakeppnanna hefðu getað gert meira til að bæta öryggi meðan á keppni stóð, til dæmis með betri kynningu fyrir almenna umferð og lokanir meðan á keppni stendur. Höfundar skýrslunnar benda einnig á að setja þyrfti strangari reglur varðandi skiptingar meðal keppnismanna og hvar þær mega fara fram.

Þátttakendur voru einnig spurðir um reynslu þeirra af hjólréiðum í dreifbýli almennt. Meðal þess sem fram kemur er að fleiri telja hjólréiðar í dreifbýli hættulegri en í þéttbýli. Eins og fyrir hjólréiðakeppnir voru flestir og reyndar enn fleiri (88%) á því að vörubílar og rútur sköpuðu mesta hættu í almennum hjólréiðum í dreifbýli. Þegar spurt var hvað gæti bætt aðstæður fyrir hjólréiðar í dreifbýli, svöruðu flestir (68%) að vegaxlir og breiðari vegir skiptu þar mestu máli. Þegar spurt var um slysi, kom fram að fallslysi séu algengust þegar hjólað er í dreifbýli utan keppni.



Rannsókn á notkun koltrefja í sementsbundnum efnunum

Sunna Ólafsdóttir Wallevik, Kristján Friðrik Alexandersson, Marion Coffigniez, Kristján Egill Karlsson og Anita Hauksdóttir, Nýsköpunarmiðstöð Íslands, maí 2017

Margt bendir til þess að notkun koltrefja muni halda áfram að aukast í byggingariðnaði á komandi árum. Aðal einkenni koltrefja eru mjög hátt togþol, en þær hafa einnig mjög háa varma- og rafleiðni, en þessa samblöndu eiginleika er ekki að finna hjá neinum öðrum trefjategundum. Vegna þessara

eiginleika gætu verið möguleikar á að nýta koltrefjar á tvenns konar hátt í steypu, annars vegar til að auka styrk og hins vegar að nýta rafeiginleika koltrefjanna til að hanna steypu sem gefur frá sér merki þegar sprungur eða annars konar skaði myndast í steypunni.

Í skýrslunni eru teknar saman almennar upplýsingar um koltrefjar, eftir heimildakönnun, en sumt af því var einnig birt í fyrri skýrslu um verkefnið, sem kom út í september 2013. Þá eru í þessari skýrslu dregnar saman niðurstöður rannsókna á koltrefjum í hefðbundnum sementsbundnum efnunum sem voru gerðar hér, en útbúnar voru staðlaðar múrblöndur með mismiklu magni af stuttum óhúðuðum 3 mm koltrefjum.



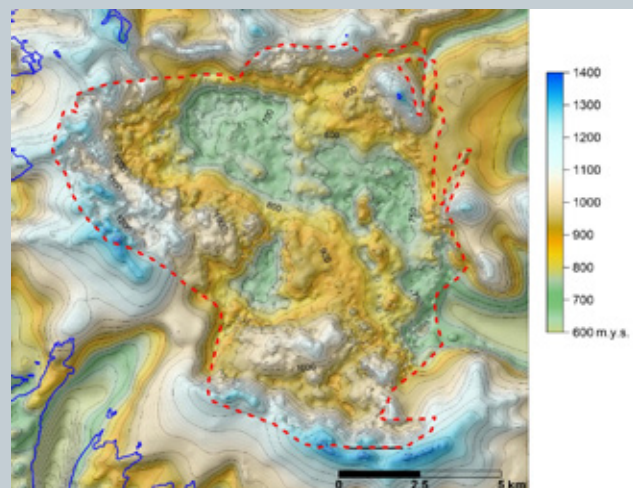
Stuttu koltrefjarnar sem notaðar voru í rannsókninni.

Í skýrslunni kemur fram að vegna mikils umfangs og flók-ins uppsetningar búnaðar var ekki gerlegt að hanna ástands-greiningamæliaðferðir fyrir sementsbundnar byggingaeiningar í þessu verkefni, en vonast er til að það geti orðið síðar. Af niðurstöðum mælinga sem gerðar voru, virðast koltrefjar hafa jákvæð áhrif á beygjutogþol og togþolsstyrk, sérstaklega fyrir blöndur með veikri sementsefju (vatnssementstala = 0,6). Hins vegar virtust þær hafa áhrif til lækkunar þrýstibroþþols, sem að hluta er skýrt með að því að eðlisþyngd blandanna lækkaði við íblöndun trefja, líklega vegna aukins lofts í efjunni. Bent er á að ýmsar aðferðir eru til, svo sporna megi við auknu loftinnihaldi og rétt að hafa það í huga í framtíðarrannsóknum í þessu sambandi.

Hvað sýna íssjarmælingar undir sigkötlum Mýrdalsjökuls?

Eyjólfur Magnússon, Finnur Pálsson, Magnús T. Guðmundsson, Joaquín M.C. Belart og Þórdís Högnadóttir, Jarðvísindastofnun Háskóla Íslands, maí 2017

Í ágrípi skýrslunnar kemur eftirfarandi fram: „Jarðvísindastofnun Háskólans hefur frá árinu 2012 gert tilraunir með notkun íssjár (ratsjá sem horfir niður í ísinn) við eftirlit með



Bráðabirgðahæðarkort reiknað út frá nýjum íssjarmælingum.

vatnssöfnun undir sigkötlum í Mýrdalsjökli. Snögg hlaup úr kötlum Mýrdalsjökuls hafa valdið skemmdum á umferðarmannvirkjum á Mýrdalssandi og geta ógnað öryggi vegfarenda. Frumkönnun þeirra gagna sem aflað hefur verið með íssjárniðmælingum yfir sigkötlunum hefur leitt í ljós að túlkun þessara mælinga er engan vegin einföld.

Í þessari skýrslu er greint frá frekari úrvinnslu mælinganna og því hvað sú vinna leiðir í ljós. Einnig er skoðað hverjir eru annmarkar þeirrar mæliaðferðar sem jafnan hefur verið beitt og hvað ítarlegri mælingar geta leitt í ljós.

Meginniðurstöður eru að sú vöktun gerð hefur verið með íssjár frá 2012 er mjög gagnleg til að greina hvort stórra hlaupa sé að vænta undan sigkötlum Mýrdalsjökuls. Hún er hins vegar ekki fullnægjandi til að meta magn vatns sem er finna undir kötlunum hverju sinni við venjulegar kringumstæður, þegar vatnsmagnnið er ekki meira en svo að óveruleg hætta stafar af. Þannig hafa aðstæður verið allt frá hlaupinu í júlí 2011 sem tók af brúna yfir Múlakvísl.

Framhald þessa verkefnis verður unnið með styrk frá Rannsóknasjóði Rannís í verkefninu „Katla kalda“, sem hófst vorið 2016.

Greining kostnaðar við vetrarþjónustu með hliðsjón af veðurlagi

Einar Sveinbjörnsson, Veðurvaktin, Sveinn Gauti Einarsson, Veðurvaktin og Einar Pálsson, Vegagerðin, júní 2017

Vegagerðin hefur stuðst við svo kallaðan VetrarIndeX við deilingu fjármuna til vetrarþjónustu milli svæða. VetrarIndeX tekur mið af lofthita, lofthitasveiflum kringum 0°C, loftraka og daggarmarki ásamt vindhraða. Annmarkar á þessu eru að samband þjónustustigs og veðurs þar sem þjónustustig er hátt með tilheyrandi kostnaði eins og raunin er t.d. suðvestanlands í éljaveðri, kemur illa fram. Í þessu verkefni var beitt annarri aðferðarfræði og er tilgangurinn að eiga í handraðanum aðra mælistiku til að meta tengsl veðurs og kostnaðar við vetrarþjónustu Vegagerðarinnar. Gert er ráð fyrir að nota þetta nýja töl samhliða VetrarIndeX.

Nýja aðferðin var fólgin í því að greina dagleg kostnaðargögn Vegagerðarinnar á Suðvestursvæði á tímabilinu janúar 2011 til desember 2015 og bera þau saman við veðurgögn með nýjum hætti. Veðurgögnin voru fengin með því að endurgreina veður aftur til ársins 1961 með svokallaðri aðferð Hovmöllers. Hún byggir á greiningu þriggja veðurþátta í 500 hPa þrýstifletinum í námunda við landið. Út frá því er veðurfarinu skipt í 6 veðurklasa samanber neðanskraða tölflu.

- 1 Kalt og þurrt
- 2 Leysingar og vetrarblotar
- 3 A- og NA-átt, lægðir fyrir sunnan land
- 4 Umhleytingar og stormasamt
- 5 Útsynningur
- 6 N-átt með snjó

Tilgangur með verkefninu var að skoða hvernig aðferðin kæmi út og meta jafnframt gagnsemi hennar. Meginniðurstaðan er sú að með aðferðinni fæst hagnýtt greiningartól sem tengir kostnað og veður saman í klösum 6, viku í senn. Hvort sem litið er til kostnaðar eða ekinna kílómetra þjónustutækja er umfang mismunandi og er til dæmis í báðum tilvikum 6 falt meiri fyrir klasa 5 (útsynningur) miðað við klasa 1 (kalt og þurrt).

Aðferðin kemur að notum við að skýra betur fjárútlát til þjónustu milli ára og getur gagnast við áætlanagerð og mat á þjónustukostnaði út frá hinni stóru breytni sem veður

er í þessum efnunum. Bent er á að þessi athugun miðast við Suðvesturland, þar sem hálfuvarnir eru uppstaðan í vetrarþjónustu, en einnig mætti þróa hana áfram og skoða staði t.d. þar sem snjómokstur er meginþáttur vetrarþjónustunnar.

Styrkingarmöguleikar burðarlags í vegum, áfangaskýrsla 2016

Þorbjörg Sævarsdóttir, Efla, Jón Magnússon, Vegagerðin, Bergþóra Kristinsdóttir, Efla, júní 2017

Í áfangaskýrslu um fyrsta áfanga þessa verkefnis kom fram að athuganir gæfu til kynna að sementsbinding burðarlags skilaði bestum árangri miðað við óbundið eða bikbundið burðarlag, en þessir þrjú styrkingarmöguleikar voru til skoðunar. Í þessum áfanga var ætlunin að skoðað þetta nánar og fjallar skýrslan um það. Í skýrslunni er einnig fjallað um leiðbeiningar og rit sem aðrar þjóðir hafa sett fram um styrkingarmöguleika og val á aðferðum í því sambandi. Litið er til Noregs, Bretlands, Nýja Sjálands og Bandaríkjanna. Þá er fjallað um festun á Íslandi, sem hófst með tilraunum í upphafi 10. áratugar síðustu aldar.

Í verkefninu voru sex kaflar, þar sem burðarlag var endurnýjað, skoðaðir sérstaklega. Þrjú með sementsfestun, einn með bikfestun og einn þar sem burðarlag var ómeðhöndlað. Einnig voru falllódsmælingar fyrir aðra kafla skoðaðar, til að meta árangur styrkinga á þeim stöðum.

Niðurstöður athugana sem gerðar voru í þessum áfanga staðfesta það sem fram kom í fyrri áfangaskýrslu. Festun burðarlags skilar auknum styrk, borið saman bið óbundið burðarlag. Sementsfestun gefur stífa vegbyggingu, en bikfestun sveigjanlega. Einnig virðist sementsfestun gefa jafnari niðurstöður. Meiri stöðugleiki er í bikfestum köflum þar sem bikþeyta hefur verið notuð, samanborið við froðubik. Taka þarf tillit til þessara mismunandi eiginleika þegar aðferð til styrkingar er valin. Almenn þarf að skoða staðhætti vel og finna þarf rót vandans til að geta lagað hann.

Verkefnið mun halda áfram. Staðhættir á þeim köflum sem til skoðunar eru verða kortlagðir frekar og upplýsingum um undirbyggingu og undirlag þeirra safnað. Þá verða falllódsmælingar bakreiknaðar til að geta greint betur hvar veikleikar uppbygginganna eru, fyrir og eftir endurbætur. Leitað er svara við spurningunni, hvenær og hvernig er heppilegt að festa burðarlag og hvenær er nægilegt að nota óbundið burðarlag.



Blöndun sements við steinefnið

Hringvegur (1) um Berufjarðarbotn 11. september 2017

Yfirlitsmyndir og lýsing verks birtist í 7. tbl.



Unnið við fyllingu yfir fjörðinn.



Náma í vegstæði.



Náma í árfarvegi.



Fylling yfir fjörðinn.



Endurmenntun Lbhi

Endurheimt staðargróðurs á framkvæmdasvæðum

Á námskeiðinu verður fjallað um helstu aðferðir sem hægt er að beita við endurheimt staðargróðurs á framkvæmdasvæðum, auk þess sem rætt verður um undirbúning, áætlanagerð, framkvæmd, viðhald og eftirfylgni slíkra verka.

Tími: Fimmtudagur 12. október, kl. 8:30-17:20 hjá Landbúnaðarháskóla Íslands á Keldnaholti í Reykjavík og vettvangsferð. Verð: 18.900 kr.

Skráning er í netfanginu endurmenntun@lbhi.is fyrir 5. október.

Í grófum dráttum má skipta aðferðum við endurheimt staðargróðurs í tvo meginflokk: annars vegar aðferðir sem byggja á nýtingu gróðursvarðar úr vegstæði og öðrum svæðum er verða fyrir raski (dreifing á svarðlagi, heilum gróðurtorfum og mosum); og hins vegar nýting á efniviði úr nágrenni framkvæmdasvæða (fræslægju, fræi af staðargróðri og græðlingum). Þar til viðbótar má telja „hefðbundna uppgræðslu“ með grasfræi og áburði, sem er sú aðferð sem hingað til hefur verið mest notuð við uppgræðslu vegna vegagerðar. Á námskeiðinu verður gerð grein fyrir þessum aðferðum og möguleikum á að innleiða þær aðferð á mismunandi framkvæmdasvæðum. Einnig verður farið í vettvangsferð þar sem útfærslur á mismunandi aðferðum verða skoðaðar.

kl. 8:30 - 8:40 **Velkomin**

kl. 8:40 - 9:10 Hversvegna staðargróður? *Matthildur B. Stefánsdóttir deildarstjóri umhverfisstjórnunar hjá Vegagerðinni*

kl. 9:10 - 9:40 Verklýsingar. *Óskar Örn Jónsson forstöðumaður framkvæmdadeildar Vegagerðarinnar og Gísli Gíslason verkefnastjóri á framkvæmdadeild.*

kl. 9:40 - 10:00 **Kaffi**

kl. 10:00 - 11:40 Aðferðir við endurheimt staðargróðurs. *Ása L. Aradóttir prófessor við Lbhi*

kl. 11:40 - 12:00 Fræslægja. *Járngerður Grétarsdóttir lektor við Lbhi*

kl. 12:00 - 12:30 **Matur**

kl. 12:30 - 15:30 Vettvangsferð. *Magnea Magnúsdóttir umhverfis- og landgræðslustjóri Orku náttúrunnar, Ása L. Aradóttir og Matthildur B. Stefánsdóttir*

kl. 15:30 - 15:50 **Kaffi**

kl. 15:50 - 16:50 Undirbúningur og framkvæmd endurheimtarverkefna. *Ása L. Aradóttir*

kl. 16:50 - 17:20 Samantekt og umræður. *Matthildur B. Stefánsdóttir*

kl. 17:20 **Námskeiðsslit.**



Lbhi í samstarfi við Vegagerðina



www.lbhi.is/namskeid • endurmenntun@lbhi.is • 433 5000



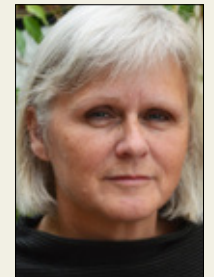
Matthildur



Óskar



Gísli



Ása



Járngerður



Magnea

Framkvæmdir 2017

Helstu verk á siglingasviði



19.09.2017 VA
— Framkvæmdir 2017



Dettifossvegur (862), ræsi rúmlega 90 m langt lagt undir vegfyllingu 12. september 2017.



Hringvegur (1) á Hellisheiði, yfirlögn malbiks 17. ágúst 2017. Mynd: Karl Óskarsson.



Niðurstöður útboða

Vestfjarðavegur (60) um Hvolsdal - breikkun og endurbætur 17-060

Tilboð opnuð 19. september 2017. Breikkun og endurbýgging 5,7 km kafla Vestfjarðavegar í Hvolsdal frá Brekkurétt og út fyrir Skriðuland, ásamt útlögn klæðingar og ræsagerð.

Helstu magntölur eru:

Fyllingar og fláafleygar	62.200 m ³
Skeringar	64.100 m ³
Styrktarlag	20.000 m ³
Burðarlag	13.400 m ³
Tvöföld klæðing	46.500 m ²
Frágangur fláa	84.200 m ²

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. september 2018.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5	Þróttur ehf., Akranesi	430.500.128	277,8	252.800
4	Norðurtak ehf., Sauðárkróki	225.000.000	145,2	47.300
3	Víðimelsbræður, Sauðárkróki	199.988.500	129,0	22.289
2	Suðurtak ehf., Selfossi	194.864.000	125,7	17.164
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	177.700.000	114,7	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	154.983.000	100,0	-22.717



Vestfjarðavegur (60) um Hvolsdal í Saurbæ í Dalasýslu. Þessi 5,7 km vegarkafli verður breikkaður og endurbættur skv. útboði.



Niðurstöður útboða

Hringvegur (1) um Hornafjörð, Hólmur – Djúpá 17-058

Tilboð opnuð 19. september 2017, Undirbyggingu nýs Hringvegar um Hornafjörð, nánar tiltekið milli Hólms og Djúpár. Alls 4,3 km með ræsagerð, ásamt tengingu við núverandi Hringveg. Ennfremur gerð undirbyggingar á 200 m kafla Brunnhólsvegar og 70 m kafla nýs Einhótsvegar. Jafnframt skal skipt um ræsi í núverandi vegi í ánni Míganda.

Helstu magntölur eru:

Fyllingar, sig og yfirhæð innifalin 150.000 m³
Ræsalögn 357 m
Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. júní 2018.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4 ÍAV hf., Reykjavík	222.891.712	148,0	109.184
3 Þ.S. verktakar ehf., Egilsstöðum	179.986.905	119,5	66.279
2 Ístak hf., Mosfellsbæ	177.400.315	117,8	63.693
--- Áætlaður verktakakostnaður	150.561.000	100,0	36.853
1 Jökulfell ehf., Höfn	113.707.600	75,5	0

Strandavegur (643), brú á Bjarnarfjarðará 17-059

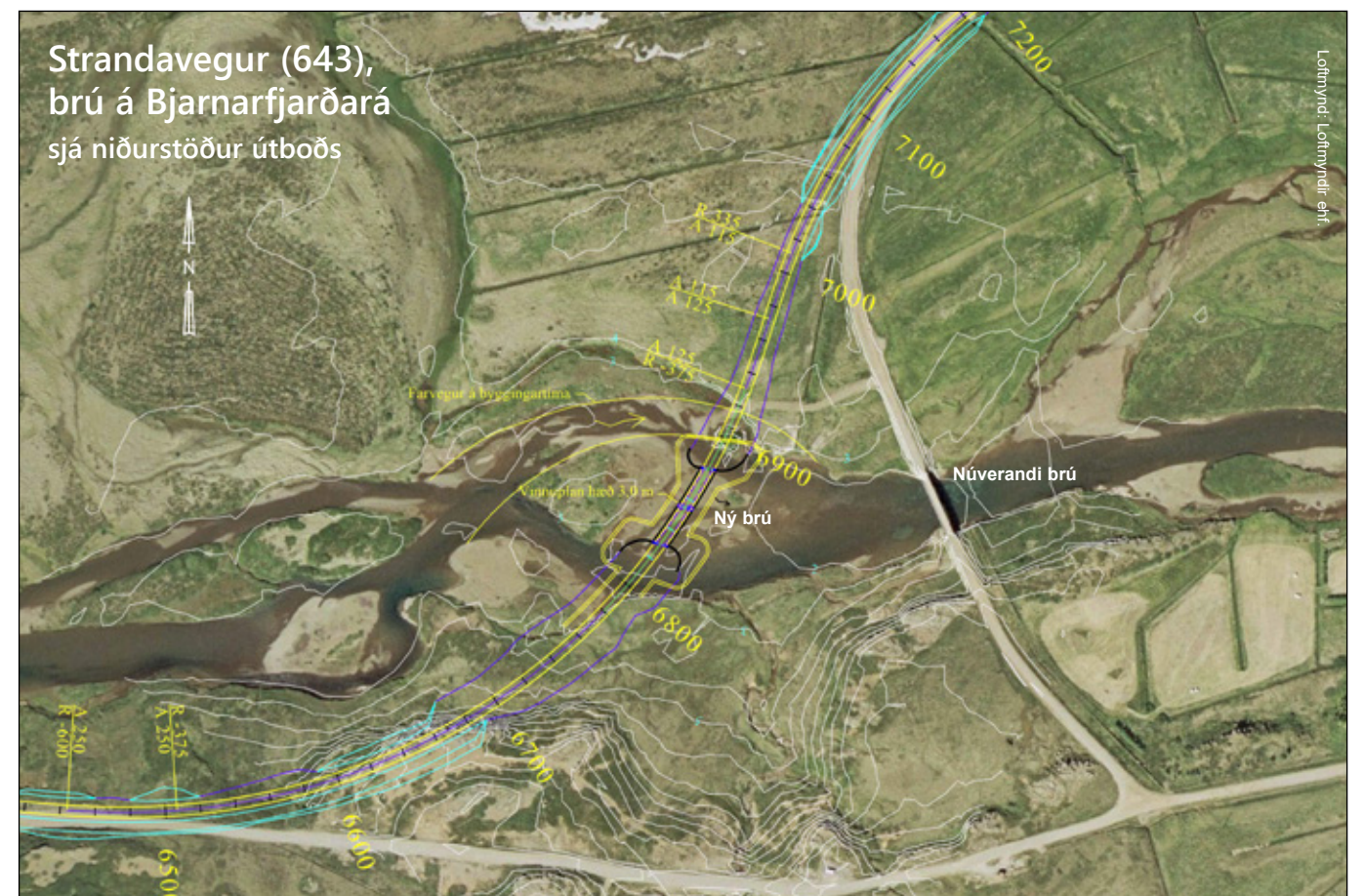
Tilboð opnuð 12. september 2017. Smíði nýrrar brúar á Bjarnarfjarðará á Strandavegi í Strandasýslu. Brúin er 140 m vestan núverandi brúar á Bjarnarfjarðará. Brúin verður 50 m löng steypst eftirspennt bitabrá í tveimur höfum 25 m löngum. Hún verður með 8,0 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum bríkum. Heildarbreidd brúarinnar er 9,0 m.

Helstu magntölur eru:

Rofvörn 500 m²
Gröftur 925 m³
Fylling við steypst mannvirki 3.500 m³
Skurður niðurrekstrarstaura 66 stk.
Mótaflétir 1.572 m²
Steypustyrktarjárn 53.370 kg
Spennstáljárn 9.986 kg
Steypa 604 m³
Vegrið á brú 102 m

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. júlí 2018.

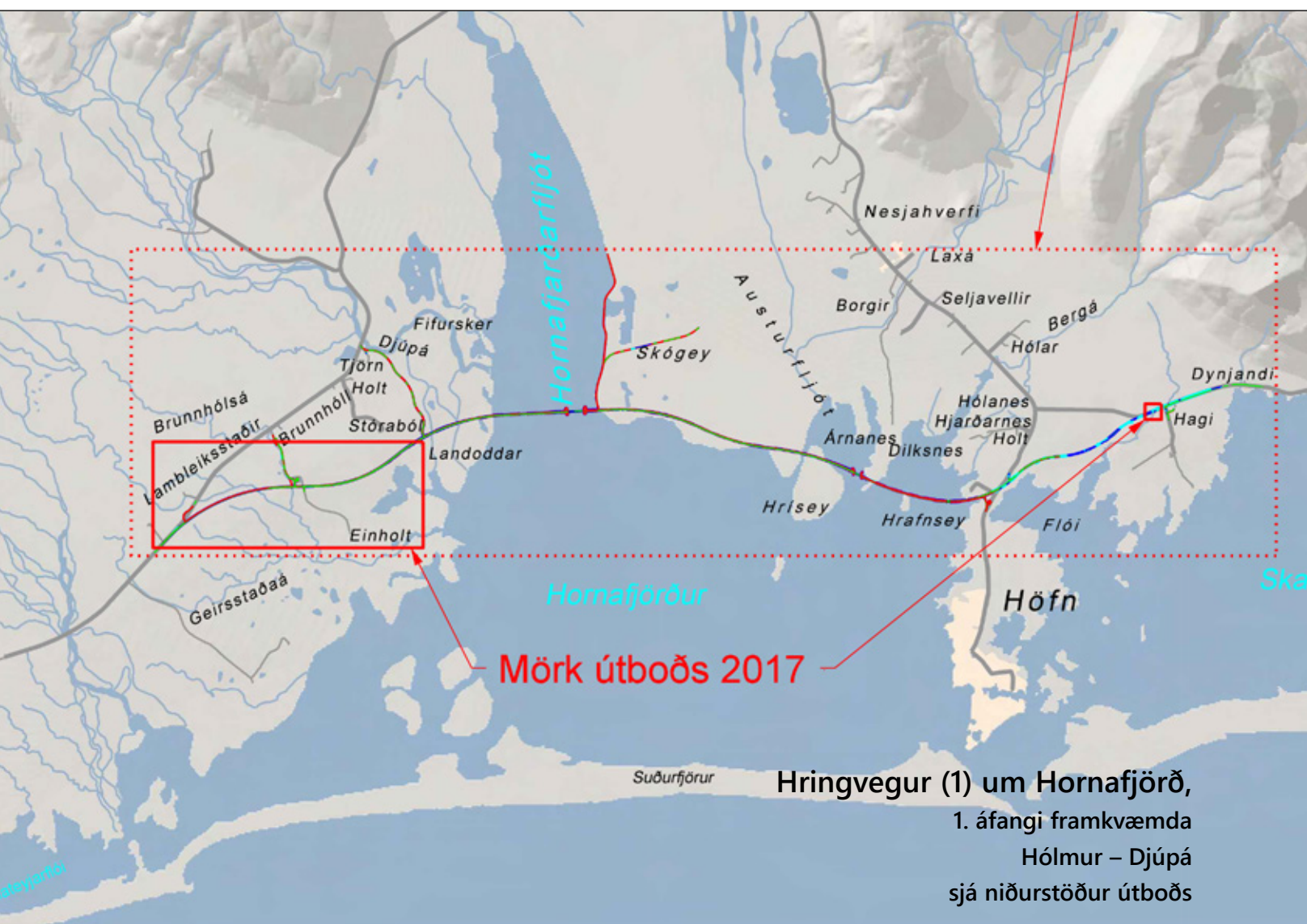
nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1 Vestfirskir verktakar ehf., Ísafirði	179.599.100	122,6	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	146.507.000	100,0	-33.092



Ný brú á Bjarnarfjarðará, tölvuteikning.



Núverandi brú á Bjarnarfjarðará er orðin lúin og hafa stálundirstöður verið settar framan við endastöpla.

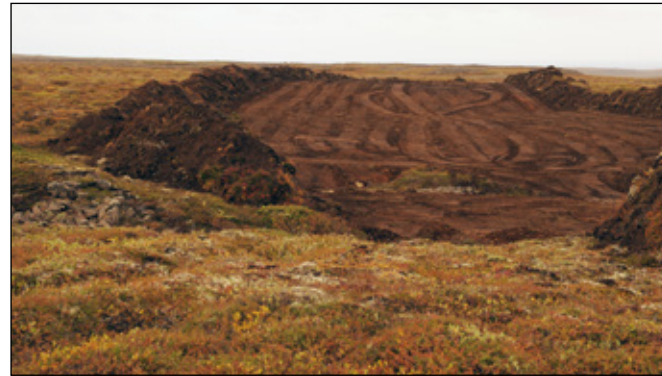


Hringvegur (1) um Hornafjörð, 1. áfangi framkvæmda Hólmur – Djúpá sjá niðurstöður útboðs

Dettifossvegur, notkun svarðlags til að endurheimta staðargróður



Hefðbundin uppgræðsla við nýjan veg á Vopnafjarðarheiði haustið 2010. Þróttmikill nýgræðingurinn fellur hreindýrunum greinilega vel í geð. Mynd: Hafðís Eygló Jónsdóttir. Aðrar myndir VAI.



Upphaf vegagerðar á Dettifossvegi, svarðlagi hefur verið ýtt upp í hrauka sitthvoru megin við vegstæðið.



Fyllingarefni ekið úr námu. Til hliðar við veg eru hraukar af svarðlagi sem bíða þess að verða settir á vegfláa.



Svæðið fremst á myndinni hefur verið gróðurlaust við upphaf vegagerðarinnar en síðan tekur við svæði þar sem svarðlag hefur verið varðveitt og lagt út að nýju. Það er gert eins fljótt og hægt er eftir að mynd er komin á veginn. Eftir er að leggja út burðarlag vegarins og bundið slitlag.

Mörg undanfarin ár hefur Vegagerðin leita leiða til að græða upp ný vegsvæði þannig að þau falli vel að umhverfinu og gróðurþekjan sé í samræmi við það. Gerðar hafa verið ýmsar tilraunir með fræblöndur og áburðargjöf í þeim tilgangi. Það er ókostur ef nýr gróður verður of þróttmikill, það dregur að skepnur og svo getur þurft að slá vegfláa á hverju ári til að snjó safnist ekki í hávaxna sinu og myndi skafla inn á veg.

Við nýjan Dettifossveg er farin sú leið að varðveita gróður-torfuna, svonefnt svarðlag í þeim tilgangi að leggja hana aftur í vegfláa og endurheimta þannig staðargróðurinn. Í verklýs-ingunni segir í kafla 13, lið 8:

c) Að lokinni uppteikt svarðlags skal það notað sem fyrst við frágang og skal skipuleggja verkið í samræmi við það. Verði svarðlagsefni ekki notað jöfnum höndum skal það geymt í haugum eða gördum í námum og skeringum meðfram vegi. Leyfð hámarkshæð hauga eða garða er 2 m. Útlagt svarðlag skal vera 100 mm þykkt og innan vegsvæðis skal yfirborð þess vera í hönnunarhæð. Á vegfláa skeringarsvæða frá öxl og niður að innri skurðbotni skal ekki setja moldarlag undir svarðlag. Í skeringarfláum og skurðbotni skal svarðlagið ekki þjappað. Þar skal sléttleiki og yfirborð líkjast aðliggjandi landi og skil raskaðs og óraskaðs lands gerð eins ógreinileg og kostur er.

Það verður mjög athyglisvert að fylgjast með því næstu árin hvernig til tekst. Viðbúið er að þessi aðferð sé hægivirkari en hefðbundin sáning og að umhverfið beri þess lengi merki að þarna hafi verið framkvæmdir. En ef allt fer samkvæmt áætlun mun að lokum verða eftir gróðurþekja sem er í engu frábrugðin nágrenninu. ■



Nýrsti hluti Dettifossvegar. Frágengið svarðlag við veg sem byggður var árin 2014 til 2016.



Nýgræðingur virðist vera farinn að lifna við í svarðlaginu.



Djúpivogur og Búlandstindur. Húsin Langabúð (1764) og Faktorshús (1848) sjást á báðum myndum hægra megin við miðju. Húsið Geysir (1898) er vinstra megin. Gamla myndin fannst í safni Vegagerðarinnar, frekar slitin pappírskópia. Hún er birt hér talsvert hreinsuð í tölvu. Ljósmyndari er óþekktur. Erfitt er að geta til um aldur myndarinnar en líklega er hún tekin stuttu eftir þarsíðustu aldamót. Heimildir húsanafna og aldur fundust á vefnum djupivogur.is. Þar er einnig að finna mjög gott myndasafn, m.a. myndir frá brúargerð í Berufirði 1957 sem skemmtilegt er að skoða nú þegar framkvæmdir við nýjan veg eru komnar af stað. Nýja myndin var tekin 11. september 2017.

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 framkvæmdaeldar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð		Auglýst:	
		dagur, mánuður, ár	
17-044	Skaftártunguvegur (208) um Eldvatn	2017	
16-088	Langavatnsvegur (553), Hringvegur - Þjónustuhús löju	2017	
16-022	Endurbætur á Þingvallavegi (36)	2017	
Auglýst útboð		Auglýst: Opnað:	
17-063	Hríseyjarferja 2018-2021	18.09.17	03.10.17
17-064	Grimseyjarferja 2018-2021	18.09.17	03.10.17
17-062	Kjósarskarðsvegur (48), Vidás - Fremri Háls	11.09.17	26.09.17
17-061	Vaðlaheiðargöng, stjórnkerfi	28.08.17	26.09.17
Útboð á samningaborði		Auglýst: Opnað:	
17-058	Hringvegur (1) um Hornafjörð Djúpa - Hólmur	04.09.17	19.09.17
17-060	Vestfjarðavegur (60) um Hvoltsdal, breikkun og endurbætur	04.09.17	19.09.17
17-059	Strandavegur (643), brú á Bjarnafjarðará	28.08.17	12.09.17

Útboð á samningaborði, framh.		Auglýst: Opnað:	
17-053	Niðurrekstrarstaurar undir brú í Berufjarðarbotni	17.07.17	15.08.17
17-057	Yfirlagnir á Hornafirði og Djúpavogi 2017, malbik	25.07.17	09.08.17
17-055	Vetrarþjónusta 2017-2020 Akrafjallshringur (hraðútboð)	20.07.17	01.08.17
17-052	Fræsing og afgrétting vega á Austursvæði og Suðursvæði 2017	10.07.17	25.07.17
17-039	Skarðsvegur (793) í Skarðsdal	17.07.17	01.08.17
17-047	Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2017-2019, höfuðborgarsvæðið	19.06.17	04.07.17
17-010	Ísafjörður, Mávagarður - viðlegustöpull	16.01.17	31.01.17
Samningum lokið		Opnað: Samið:	
17-032	Semetsfestun og þurrfræsing á Vestursvæði og Norðursvæði 2017 Borgarverk ehf., kt. 540667-0279	18.07.17	28.07.17
17-056	Vetrarþjónusta 2017-2020 Ólafsvík - Vatnaleið (hraðútboð) Balatá ehf., 640806-0360	01.08.17	18.08.17
16-087	Uxahryggjavegur (52), Borgarfjarðarbraut - Gröf Borgarverk ehf., kt. 540667-0279	25.07.17	28.07.17



Gamla Skeiðarárbrúin, lengsta brú landsins, hefur nú verið tekin úr notkun og ný brú yfir Morsá hefur tekið við hlutverki hennar. Trégólf Skeiðarárbrúar var orðið lélegt og slitmottur úr stáli voru farnar að brotna þegar timbrið undir þeim gaf eftir. Undanfarnin misseri hafa því margar af þessum mottum verið endurnýjaðar. Nú þegar umferð er farin af brúnni, notaði brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar í Vík tækifærið og sótti það sem er nýjast og nothæft af þessum mottum. Þær á svo að nota á brúna yfir Jökulsá í Lóni en vinna við endurnýjun á trédekki hennar hefur stadið yfir að undanförmu. Það er talsverður sparnaður við þessa endurnýtingu. Hvað svo verður um sjálfa Skeiðarárbrúna er efni til að rökræða næstu árin.