



Vegagerðin

# Framkvæmdafréttir

22. júní 2021 – nr. 712  
4. tölublað – 29. árgangur



Framkvæmdir við tvöföldun Suðurlandsvegur (1) milli Selfoss og Hveragerðis.

**02 Austasti kafli tekinn í notkun í haust / 06 List að vera hefilstjóri / 14 Ástand spennikapla í steiptum brúm / 16 Nýr Herjólfur stórbætir nýtingu á Landeyjahöfn / 18 Íslenskt malbik – er það öðruvísi en í útlöndum? / 19 1717 – Veitir mikilvægar upplýsingar til vegfarenda / 20 Gagnvirk hraðahindrun á Ennisbraut í Ólafsvík / 22 Ólíkar skoðanir á framtíð þjóðvega á hálendinu / 25 Yfirlit yfir útborðsverk / 27 Niðurstöður útboða / 32 Vegagerðin í nærmynd**

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift  
[www.vegagerdin.is/  
framkvæmdafréttir](http://www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir)

Ritstjórn og umsjón  
Sólveig Gísladóttir

Ábyrgðarmaður  
G. Pétur Matthíasson

Hönnun  
Kolofon

Umbrot  
Elín E. Magnúsdóttir

Forsíðumynd:  
Vilhelm Gunnarsson

Prentun  
Prentmet Oddi

Leturgerð  
Vegagerðin FK Grotesk

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir 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 talið er að eigi erindi til lesenda.

Blaðið kemur út á tveggja mánaða fresti að jafnaði og er áskrift endurgjaldslaus.



# Austasti kaflinn tekinn í notkun í haust



Framkvæmdirnar hafa ekki haft mikil áhrif á umferðina. Tafir eru litlar og umferðin flæðir nokkuð vel.

Framkvæmdir við 2. áfanga Hringvegur (1) milli Hveragerðis og Selfoss eru á áætlun. Brúarsmiði er í fullum gangi en þrjár brýr, tvö undirgöng og tvö reiðgöng eru hluti verksins. Vinnu við nýlagnir veitufyrirtækja er að ljúka og næsta skref er að byggja upp Ölfusveg svo beina megi umferð um hann meðan Hringvegur er byggður upp, en austasti hluti hans við Selfoss verður tekinn í notkun í haust.

Verkið heitir Hringvegur (1) Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá. Útboðskaflinn liggur um land sveitarfélaganna Árborgar og Ölfuss og skiptist í Hringveg (um 7,2 km), Ölfusveg (um 6,6 km), Þórustaðaveg (um 0,4 km) og Biskupstungnabraut (um 0,7 km). Tvö stærri vegamót eru í framkvæmdinni, hringtorg við Biskupstungnabraut og nýjan Hringveg og svo hliðfærð T-vegamót á Hringvegi við Hvammsveg eystri og Kirkjuferjuveg. Til framkvæmdanna teljast einnig bygging þriggja brúarmannvirkja, tveggja undirganga og tveggja reiðganga auk breytinga á lagnakerfum veitufyrirtækja. Hringvegur verður byggður upp sem 2+2 vegur en gengið verður frá yfirborði hans sem 2+1 vegar.

ÍAV - Íslenskir aðalverktakar áttu lægsta tilboð í verkið, 5.069 m.kr. og var skrifað undir samning í apríl 2020 en framkvæmdir hófust strax að því loknu. Ágúst Jakob Ólafsson verkstjóri ÍAV segir verkið ganga mjög vel.

„Fyrsti fasi verkefnisins fór í að setja farg á austasta hluta af Hringveginum sjálfum frá Ingólfsfjalli austur að Selfossi og hliðarveg, svokallaðan Ölfusveg á sama svæði, framhjá Kögunarhóli og austur með Ingólfsfjalli,“ lýsir Ágúst en laus jarðlög eru á svæðinu, sérstaklega mýrarjarðvegur sem er allt að 8 m þykkur. Fergja þarf slík svæði í ákveðinn tíma áður en hægt er að hefja eiginlega vegagerð. „Við settum um 440 þúsund rúmmetra farg á þessi tvö svæði í fyrrasumar og erum byrjaðir að aflétta því í dag og byrjaðir að byggja vegina í sinni endanlegu mynd.“

Af þremur brúm er búið að steypa upp brú á Gljúfurholtsá um Ölfusveg og verið að byggja aðra brú á Gljúfurholtsá á Hringvegi. „Við erum einnig að byggja undirgöng um Kotströnd þar sem Ölfusvegur fer undir Hringveginn og búið er að gera ein reiðgöng undir Hringveginn nær Selfossi.“

Verkið er afar viðamikíð enda með stærri verkefnum sem Vegagerðin hefur boðið út. Eitt af flækjustigunum er að samþætta breytingar á lagnakerfum veitufyrirtækja en ÍAV sér um jarðvinnu og nýlagnir fyrir Veitur, Mílu, Gagnaveitu Reykjavíkur, Ölfus, Árborg, Árbæjarhverfi og Rarik. Ágúst segir þessa vinnu hafa gengið vel og henni sé nánast lokið.

„Næstu verkefni er að byggja upp Ölfusveg til að færa umferð á hann af Hringvegi svo hægt sé að byggja upp Hringveginn. Síðan á að byggja upp austasta hluta Hringvegarins, næst Selfossi. Það eru hingtorg við Biskupstungnabraut og austasta hluta af Hringvegi,“ lýsir Ágúst en þennan hluta af Hringvegi á að taka í notkun í haust.



## Óska eftir meiri tillitsemi ökumanna

Í dag starfa 44 við framkvæmdina, bæði starfsmenn ÍAV og undirverktakar sem eru um 12 talsins. Stórvirkar vinnuvélar spila stóran þátt en að sögn Ágústs eru í verkinu 5 beltagröfvar, 3 jarðýtur, 2 valtarar, 3 búkollur, 5 fjögurra öxla bílar og 4 trailerar, byggingakranar og ýmislegt fleira. Starfsmenn vinna í mikilli nálægð við þunga umferð en samkvæmt umferðartölum frá 2018 var umferðin milli Hveragerðis og Selfoss um 12.700 bílar á sólarhring yfir sumartímamann. „Framkvæmdirnar hafa ekki haft mikil áhrif á umferðina. Tafir eru litlar og umferðin flæðir nokkuð vel. Við erum hins vegar í smá basli með umferðarhraðann, menn sýna okkur litla tillitsemi,“ segir Ágúst og bendir á að reynt sé að taka hraðann ekki of mikið niður til að halda umferðarflæði. „Það myndi muna miklu ef fólk færi eftir þessum vægu hraðatak mörkunum svo ekki þurfi að taka hraðann meira niður.“

Vinnusvæðamerkingar er mikilvægur hluti af framkvæmdinni. „Það liggur mikil vinna í að viðhalda merkingum, ætli það sé ekki heilt stöðugildi sem fer í það,“ segir Ágúst og bendir á að þar sem hraðinn sé tekinn niður í 50 km/klst. sé það aðeins gert á vinnutíma. Þær merkingar séu teknar niður á kvöldin og um helgar og hækkar þá hraðinn í 70.

Að öðru leiti hafa framkvæmdir gengið vel að sögn Ágústs. „Við höfum verið heppnir með covid, höfum ekki fengið neitt smit enda haldið okkur í hálfgerðri bólu. Við erum vel á áætlun, aðeins á undan ef eitthvað er, en verklok eru ekki fyrr en í september 2023 svo ýmislegt getur gerst.“

Segja má að orðatiltækið „fall er fararheill“ eigi ágætlega við um framkvæmdina þar sem eldhússkáli í vinnubúðum ÍAV brann til kaldra kola áður en hann var tekinn í notkun. „Það hafði þó engin áhrif á verkið sjálft og við höldum bara áfram að njóta góðrar þjónustu á Hjarðarbóli þar sem við erum í fæði. Þar erum við ekki á kot settir,“ segir Ágúst og er bjartsýnn á framhaldið.



Tölvuteiknaðar myndir sem sýna hvernig vegirnir munu liggja.



## Nánar um verkið

Slitlag á Hringvegi, Biskupstungnabraut og hringtorgi verður tvöfalt malbik, samtals 110 mm þykkt. Á Ölfusvegi og Þórustaðavegi verður tvöföld klæðing með flokkaðri mól úr möluðu bergi, samtals 30 mm þykk.

### Inn í verkinu eru eftirfarandi vegaf framkvæmdir:

- Breikkun Hringvegar í 2+1
- Hringtorg við Biskupstungnabraut
- Ný vegamót og tengingar við Kirkjuferjuveg og Hvammsveg eystri
- Að- og fráreinar við Þórustaðaveg
- Ölfusvegur með hjólareinum
- Þórustaðavegur
- Biskupstungnabraut
- Heimreiðar að Mæri, Hvoli og Þórustöðum
- Eftirlitsstaðir við Hringveg
- Áningarstaður við Ölfusveg

### Vegir

- Hringvegur verður 22 m að heildarbreidd.
- Ölfusvegur verður með hjólareinum og engum öxlum, heildarbreidd 9 m.
- Þórustaðavegur verður 7 m breiður.
- Biskupstungnabraut verður 10 m breið.
- Hringvegur (Biskupstungnabraut) frá hringtorgi að Selfossi verður 9,5 m breiður.



Ágúst Jakob Ólafsson verkstjóri ÍAV ræðir málin við Guðmund Þór Björnsson frá Hnit sem hefur eftirlit með framkvæmdum á verkstað.



Breytingar á lagnakerfum veitufyrirtækja eru hluti af verkinu en þeim hluta er nánast lokið.



### Brúarmannvirki, undirgöng og reiðgöng

- Brú yfir Gljúfurholtsá á Hringvegi. Núverandi brú var byggð árið 1967. Hana á að rífa og farga og byggja nýja lengri og breiðari brú á sama stað. Ný brú verður úr steinsteypu með eitt 12 m langt haf milli hliðarveggja. Brúarplatan er eftirspennt. Breidd brúarinnar er 23 m.
- Brú yfir Gljúfurholtsá á Ölfusvegi, Byggja á nýja brú yfir Gljúfurholtsá vegna nýs Ölfusvegar. 10 m löng og 20,5 m breið.
- Brú við Kotströnd á Hringvegi. Undirgöng fyrir akandi og hjólandi þar sem Ölfusvegur fer undir nýjan Hringveg. Brúin er mótuð þannig að rýmið undir henni virki rúmt og bjart. Veggjunum er hallað svo rýmið er víðara upp undir lofti en við jörð. Stöðveggir ganga út frá brúnni og mæta jarðvegsfláum frá vegöxlum svo mannvirkið fellur að landinu með látlausum hætti.
- Brú yfir Bakkárhóltsá á Hringvegi. Byggja á nýja brú yfir Bakkárhóltsá vegna Hringvegar í nýju vegstæði. Auk þess að brúa ána eiga að liggja undir brúna vegslóðar sitt hvoru megin við ána.
- Reiðgöng við Kögunarhól undir Hringveg (stálgöng). Stálplöturæsið er 37,7 m langt neðst og eru fláar á því beggja megin. Rjúfa þarf núverandi Hringveg og grafa fyrir göngunum. Göngin ná stutt út úr vegfyllingunni beggja vegna.
- Undirgöng fyrir bílaumferð við Þórustaðaveg undir Hringveg. Göngin verða úr slakbentri steinsteypu og eru 6,5 m milli hliðarveggja. Lengd ganganna er 26,5 m.
- Reiðgöng við Árbæ undir Hringveg (stálgöng).

Einnig er um að ræða breytingar á lagnakerfum veitufyrirtækja. Um er að ræða lagnir Veitna, Milu, Gagnaveitu Reykjavíkur, Ölfus, Árborgar, Árbæjarhverfis og Rarik.

Verkinu á að ljúka í lok september 2023. ■



Vinnusvæðamerkingar er mikilvægur hluti af framkvæmdinni. Ökumenn eru beðnir að virða merkingar um hámarkshraða.



Eldhússkáli ÍAV brann til kaldra kola áður en verkið hófst en það hafði engin áhrif á framkvæmdatímann.





## List að vera hefilstjóri



Þann 21. maí 2021 voru akkúrat 50 ár síðan Jóhann stein sín fyrstu spor sem Vegagerðarmaður.

Jóhann B. Skúlason yfirverkstjóri á þjónustustöð Vegagerðarinnar í Hafnarfirði lét af störfum 21. maí síðastliðinn en þá voru upp á dag fimmtíu ár síðan hann steig sín fyrstu skref sem Vegagerðarmaður.

„Það eru þrjár ástæður fyrir því að ég ákvað að hætta núna. Ég er að verða 67 ára í júní, 21. maí eru akkúrat 50 ár síðan ég byrjaði hjá Vegagerðinni og í þriðja lagi eru tímamót hjá Vegagerðinni núna með sameiningu þriggja starfsstöðva á einn stað í Garðabæ. Mér fannst flott að nýr maður tæki við á nýjum stað,“ segir Jóhann eða Jói eins og hann er ávallt kallaður og leggur á borð marmaraköku og funheitt kaffi á kaffistofunni á þjónustustöðinni í Hafnarfirði.

Við byrjum á að rifja upp æskuna. Foreldrar Jóa voru Skúli Bjarnason og Kristbjörg Guðmundsdóttir, verkafólk á Drangnesi en Jói er fæddur og upp alinn á Drangnesi og bjó þar með foreldrum sínum og eldri systur, Margréti. „Það var yndislegt að alast upp á Drangnesi þar sem maður lék sér úti alla daga,“ segir Jói sem fór frá fimm, sex ára aldri í sveit á sumrin. „Ég var alltaf í sveit hjá afa og ömmu á bænum Bæ II um 5 km frá Drangnesi. Mér leið svakalega vel í sveitinni enda hafði ég mikinn áhuga á sveitastörfum og hefði vel getað hugsað mér að verða bóndi. Það var varla hægt að láta mig lesa fyrir próf og klára skólann á vorin því hugurinn var kominn í sauðburðinn hjá afa og ömmu í Bæ. Tækjadella kom fljótlega í ljós og aðeins sex eða sjö ára var Jói farinn að reyna sig við dráttarvélina á bænum og um tíu ára gamall var hann farinn að aka afa sínum inn á Drangnes enda var sá ekki með bílpróf. „Reyndar lögðum við bílnum alltaf við bæjarmörkin og löbбуðum þaðan. Afí vildi ekki láta fréttast að afabarnið væri að aka með hann,“ segir Jói glettinn.

## Dráttarvélareynslan kom að góðu gagni

Þegar Jói var sextán ára losnaði sumarstarf hjá Vegagerðinni. „Frændi minn hafði verið í þessu starfi en hann var að flytja með fjölskyldunni suður í Garð. Magnús Guðmundsson var þá rekstrarstjóri hjá Vegagerðinni á Drangsnesi. Pabbi vildi að ég sækti um starfið en þeir Magnús voru vinir og hann vissi að þar færi ábyrgur og góður maður. Ég sótti um en starfið var eftirsótt af strákunum í bænum.“ Það fór svo að Jói fékk starfið en síðar spurði hann Magnús hvað hefði orðið til þess. „Hann sagðist þá hafa séð til mín á dráttarvélinni í sveitinni og taldi að það kæmi sér vel í þessu starfi tippara,“ rifjar Jói upp.

En hvað gerir tippari? „Starfið fólst í að segja vörubílunum hvar þeir ættu að sturta, hreinsa grjót úr malarefninu og moka úr hlössunum því ekki var alltaf hefill á tipp. Þá var mikil vinna við að leggja ræsi sem oftast var unnin í höndum en þá voru notuð steinrör en ekki stálhólkar eins og nú er gert. Stikuvinnan var þó nokkur hluti af vinnunni en vegstikurnar voru úr tré og brotnuðu auðveldlega,“ segir Jói sem man vel sinn fyrsta vinnudag. „Vegurinn um Bassastaðabekki við bæinn Bassastaði var varla fær fyrir drulluslörkum og þennan dag átti að bera ofan í hann og gera veginn færan. Við Magnús fórum snemma morguns inn í Steingrímsfjörð að Selá en þar voru nokkrir vörubílar til að keyra efni í slörkin. Hefill á tipp átti að slétta úr hlössunum en hefilstjórinn forfallaðist svo það kom í minn hlut að handmoka úr hlössunum og ofan í hjólförin. Ég vildi standa mig þennan fyrsta dag í vinnunni og mokaði og mokaði. Ég man þetta svo vel,“ segir hann og hlær að minningunni.



Jóhann við Aveling Barford  
Super 700 veghefil.



Keðjað við Sunnudalsá í  
desember 1983.



Hefilstjóranámskeið í júní  
1998. Jói í skottinu og við hlið  
hans Guðmundur Finnur.



Vinnuskúrarnir voru fluttir á  
verkstað og oft þurfti að fara  
um vonda vegi og óbrúaðar ár.



Hjónin Magnús Guðmundsson og  
Sigurmunda Guðmundsdóttir árið 1970 á  
leiðinni á ball í Trékyllisvík.





## Gamalt handbragð gleymist

Á þessum tímum var að hefjast mikil uppbygging á vegum á Ströndum. „Þeir voru gamlir, hlykkjóttir og niðurgrafnir með litlum burði. Það þótti mikið atriði að hækka þá upp úr landinu svo þeir væru betur færir yfir vetrarmánuðina. Svæðið sem við unnum á náði yfir mest alla Strandasýslu, frá Brú í Hrutafirði og norður í Árneshrepp. Í byrjun hafði Magnús aðstöðu á Drangnesi þar til nýtt Vegagerðarhús var byggt á Hólmavík. Á vorin byrjuðum við á því að mála skúrana. Magnús vildi hafa þá vel málaða og snyrtilega þegar farið var með þá út í mörkina. Þetta voru eldhússkúr á hjólum og búr, hreinlætisskúr og fjórir, fimm svefnskúrar fyrir starfsfólk, og ekki má gleyma ljósavélarskúrnum,“ lýsir Jói og segir skúralífið hafa verið frábært. „Við fórum um alla sýsluna. Byrjuðum oft syðst í Hrutafirði, fórum í Bitrufjörð, Kollafjörð, Tungusveit og norður í Bjarnarfjörð en það var alltaf mest gaman að vera norður í Árneshreppi. Fólk var svo ánægt að sjá okkur og þakklátt fyrir að fá vegabætur. Svo myndaðist sérstök stemning í hópnum þegar við vorum þar fyrir norðan,“ segir Jói og bætir við að það hafi líka verið gaman að fara í fyrsta snjómoksturinn í Árneshrepp á vorin.

Jói og samstarfsmenn voru yfirleitt í burtu viku í senn en fóru heim um helgar. Ef hópurinn var langt að heiman var stundum farið heim hálfsmánaðarlega. „Orð fór af því að óregla væri í skúrunum hjá sumum flokkum, en í skúrunum hjá Magnúsi var það alls ekki, þar viðgekkst ekkert fylleri.“

Allir voru starfsmennirnir karlar fyrir utan ráðskonurnar en ráðskonan í flokki Magnúsar var eiginkona hans, Sigurmunda Guðmundsdóttir, en dóttir þeirra hjóna, Sigríður Birna, var henni til aðstoðar. „Sigurmunda var mjög góð ráðskona og í minningunni var alltaf veislumatur hjá henni. Kaffi og smurt brauð var á borðum klukkan sjö og um níu var hafragrautur og slátur og góður heimilismatur í hádeginu. Ég man sérstaklega eftir kjöthring með bræddu smjöri og kartöflumús sem mér fannst svo góður. Síðan miðdegiskaffi og sætabrauð, kvöldmatur og loks kaffisopi fyrir háttinn,“ lýsir Jói. Ef unnið var langt frá skúrunum útbjó Simma, eins og hún var alltaf kölluð, nestiskassa sem Magnús kom með færandi hendi út í mörkina.

„Ég og Guðmundur Björgvin, sonur Magnúsar, vorum góðir félagar og unnum mikið saman á tímabili til dæmis við stikuvinnu og að leggja ræsi í nýbyggingar. Á þessum tíma voru engir verktakar í veglagningum heldur aðeins starfsmenn Vegagerðarinnar, vörubílstjórar og vélamenn en auðvitað má segja að vörubílstjórar, ýtumenn og gröfumenn hafi verið verktakar. Eitt af verkefnum okkar Guðmundar var að hlaða svokallaða sniddukanta meðfram ræsisendum. Það snýst um að fara út í mýri með sérstaka skóflu og stinga snidduna á sérstakan hátt sem síðan var raðað við ræsisstútana og einnig við brúarvengi á nýjum brúm. Við Gummi vorum mjög góðir í þessu og vönduðum okkur því það var eftir því tekið ef sniddukantur var vel hlaðinn. Í dag er að mestu hlaðið grjóti í kringum ræsisenda og líklegt að handbragðið við snidduskurðinn sé að gleymast.“



## Ekki hættulaust að moka snjó

Jói var í sumarvinnu hjá Vegagerðinni fyrstu árin en á veturna var hann í Reykjavík og vann hjá bílaumboði og í byggingarvinnu. Hann var einnig vélstjóri á rækjubáti frá Drangnesi einn vetur. Hann fékk fasta vinnu hjá Vegagerðinni tvítugur að aldri og vann meðal annars við það á veturna að búa til vegstikur úr rekavið sem Magnús lét sækja norður í Kolbeinsvík. „Við þetta vann ég á Drangnesi en fékk svo boð um að verða aðstoðarmaður Sigurðar Vilhjálmssonar, heflistjóra á Hólmavík, við snjómokstur. Daginn fyrir mokstur fór ég til Hólmavíkur, oft á báti. Siggí Villa var frábær snjómokstursmaður og ég lærði mikið af honum. Þetta voru oft langir dagar en við mokuðum alveg inn í Hrótafjörð og einnig norður í Bjarnarfjörð og í Drangnes.“

Eftir þetta, eða um 1975, fór Jói að taka í heflinn á sumrin líka. „Það er mikil list að vera góður heflistjóri og alls ekki fyrir alla. Þú þarft útsjónarsemi, vera flinkur og góður vélamaður,“ segir Jói sem fannst aðfarir heflistjóra stundum skrítnar. „Það var rifinn upp sitthvor kanturinn og sett í röst á miðjum vegi og síðan var dreift úr röstinni með þverri tönn og þá urðu eftir grjótrastir á báðum köntum sem varð til þess að bílar sem voru að mætast lentu á þessu grjóti og skemmdust. Mér fannst þetta ekki gott og byrjaði því á að hreinsa grjótið út fyrir veginn á báðum köntum og fékk mjög góð viðbrögð við því enda er slík grjóthreinsun viðtekin venja í dag.“



Jói í fullum skúða við Suðurlandsveg.



Jóhann og Kristen stunda hestamennsku og hlakka til að eiga meiri tíma í sportið nú þegar Jói er hættur að vinna.



Jói var vel liðinn heflistjóri og vann sem slíkur næstu árin og mokaði snjó á veturna. „Fyrstu heflarnir voru litlir og þá var yfirleitt alltaf jarðýta með við snjómoksturinn. Svo fengum við stóran hefl, Aveling Barford Super 700, og það breytti öllu. Auk venjulegs afturhjóladrifs var hann með framhjóladrifi, yfir 20 tonn að þyngd með öllum græjum, alkeðjaður og mokaði allt. Þá þurfti aðeins jarðýtu á alerfiðustu köflunum,“ lýsir Jói. Hann segir það ekki hættulaust verk að moka snjó en vanir menn læri hratt hvar vegurinn liggur þó varla móti fyrir honum undir hvítri snjóbreyðunni. „Maður fær líka tilfinningu í gegnum heflinn og finnur þegar tönnin eða framhjólin fara út af veginum.“

Nýtt Vegagerðarhús reis á Hólmavík og Jói gerðist nú flokksstjóri en hélt samt áfram að sinna heflistjórastörfum. Á þessum tíma, 1984, var akvegur yfir Steingrímsfjarðarheiði tekinn í notkun, og mikilvægt verkefni að moka heiðina. Fyrst í stað var farinn tengivegur frá Steingrímsfjarðarheiði og yfir á Þorskafjarðarheiði og niður í Langadal í Djúpi. Það var oft erfitt enda vegurinn niðurgrafinn og stundum þurfti að draga flutningabílana sem voru á leið til Ísafjarðar á ruðningum yfir heiðina. Jói minnst sérstaklega einnar svaðilfarar.

„Ég var á heflinum og einnig var Pétur Halldórsson frá Hrófbergi með mér á jarðýtu við útmokstur en hann var mjög duglegur og seigur ýtumaður. Við vorum búnir að koma öllum flutningabílunum vestur af og niður í Langadal. Kristinn frá Dröngum hafði komið frá Ísafirði kvöldið áður á Willys jeppa og gist á Kirkjubóli og vildi fylgja mér eftir yfir heiðina. Veðrið versnaði til muna og þegar við komum upp að Högná var skollin á blindhríð svo ég sá ekki nema rétt fram á miðja grind á heflinum og alls ekki framtönnina á honum. Ég fór út og setti spotta í bílinn hjá Kristni því ég vildi ekki týna honum. Hann sagðist ekki sjá heflinn þó að hann væri nánast upp við hann. Ég dólaði áfram ruðningana sem voru orðnir harðir eftir fyrri mokstra og hægt að keyra eftir þeim, horfði út um hliðargluggann á heflinum en í skjóli af vængnum myndaðist glufa í dimmuna þannig að ég sá hjólförin og þannig komumst við Kristinn í rólegheitunum yfir heiðina. Ég hoppaði stundum út til að tala við Kristinn en honum leist ekkert á þetta. „Heldurðu að við höfum þetta yfir“ sagði hann og ég fullvissaði hann um að við myndum gera það. Loks komumst við yfir heiðina en þar beið Pétur eftir okkur því hann vildi ekki fara niður fyrr en við Kristinn værum komnir á hreinan sjó, það tók okkur um fjóra tíma að fara þrjá kílómetra.“

Síðar var farið að moka Steingrímsfjarðarheiði með snjóblásara. „Blásarinn var á hjólaskóflu frá Strandaverki sem þeir Aðalbjörn Sverrisson og Ingimundur Pálsson frá Hólmavík áttu og var Allí eins og hann er kallaður aðal blásaramaðurinn á þessum árum, frábær vélamaður í alla staði og með þeim betri sem þekkjast. Við lentum oft í mjög slæmum veðrum á heiðinni og hægt að segja margar sögur af því en alltaf fór þetta nú vel hjá okkur.“



Á níunda áratugnum var farinn tengivegur frá Steingrímsfjarðarheiði og yfir á Þorskafjarðarheiði og niður í Langadal í Djúpi. Það var oft erfitt enda vegurinn niðurgrafinn og stundum þurfti að draga flutningabílana sem voru á leið til Ísafjarðar á ruðningum yfir heiðina.



Jói kynnir heimsókn sína til Ameríku á svæðisfundi Suðursvæðis 2017.

## Með slitlagsflokknum

Á tíunda áratugnum var gert átak í því að leggja bundið slitlag á vegi. Þá fór Jói að hefja undir slitlag fyrir slitlagsflokkinn frá Reykjavík sem fór um allt land. Jói fór um alla Vestfirði, Dalina, Snæfellsnes, Borgarfjörð og suður í Hvalfjörð með slitlagsflokknum sem Eiður Sveinsson stjórnaði og síðar Páll Halldórsson á Selfossi. Í byrjun fékk hann skrifaðar leiðbeiningar á blöðum um ris og beygjuhalla og fleira. Jói sá strax að þetta fyrirkomulag var ómögulegt. „Það var engin leið að aka heflinum og lesa um leið af einhverjum blöðum. Ég kom með þá tillögu að settar yrðu upp merkingar á krossviðarplötur í vegkantinn með upplýsingum til hefistjóra um halla. Þetta var gert og er ennþá þannig í dag.“

## Ertu að gera grín?

Vegagerðin greiddi á þessum tíma starfsmönnum eftir afköstum að hluta. Þá voru stundaðar svokallaðar uppmælingar eða premíukerfi. Sigvaldi Fjeldsted í Búðardal var einn af þeim sem fór til að mæla menn út í mörkinni, hversu langan tíma tók að hefja hvern kílómetra. „Þegar Sigvaldi kom til að mæla mig var ég að hefja undir slitlag á Barðaströnd á tölvuhefli Vegagerðarinnar. Ég hafði það lag á að hefja mjög rólega og halda tönninni kyrri því ef of hratt var farið ruglaðist tölvan og tönnin fór að hoppa. Þegar ég var komin hálfu fyrstu ferðina stoppaði hann mig og spurði hvor ég væri að gera grín í honum, ég færi svo hægt. Ég sagði svo ekki vera, svona gerði ég þetta. Hann komst að því á endanum að ég var jafnvel fljótari með kílómetrann en hinir, því ég fór helmingi færri ferðir.“



## Kynntist ástinni á Steingrímsfjarðarheiði

Jói varði ófáum stundum við að sjá um snjómokstur á Steingrímsfjarðarheiði. Einn snjómokstursdagur er honum þó minnisstæðastur. „Þetta var árið 1993. Magnús kallaði í mig frá Hólmavík, þá hafði kona stoppað hjá honum í áhaldahúsinu á Hólmavík og spurt hvort hún kæmist yfir heiðina. Við Alli vorum þá á leiðinni niður og ég sagði að hún kæmist yfir ef hún flýtti sér. Við vorum búnir að ganga frá vélunum og komnir niður í miðjan Staðardal þegar við mættum henni. Við heilsuðumst og hún spurði hvort hún kæmist yfir. Ég sagði; „já, ef þú tollir á veginum“, sem henni hefur líklega þótt heldur karlrembulegt tilsvár. Ég var svo kominn heim að borða kvöldmat þegar Ísafjarðarradíó hringdi og tilkynnti mér að hringt hafi verið úr sæluhúsinu á Steingrímsfjarðarheiði, en í þetta sæluhús fór ég í nánast hverjum snjómokstri og hringdi á Ísafjörð til að athuga hvort ekki væri í lagi með línuna, svo þau þekktu mig vel hjá Ísafjarðarradíói.“

Þarna voru björgunarsveitir ekki farnar að bjarga fólki í þessum aðstæðum og því var hringt í Vegagerðina. „Ég dreif mig í gallann og hélt af stað á sæmilega duglegum jeppa. Rétt áður en ég kom á háheiðina sá ég að bíll hafði farið út af en konan og unglingsstrákur sem var með í för höfðu beðið í bílnum eftir að hafa hringt úr sæluhúsinu. Þegar ég kom þarna að kom hún út, faðmaði mig og sagði þessa fallegu setningu; „Þú kemur eins og engill að bjarga mér.““

Jói dró bílinn upp á veg og fylgdi honum yfir heiðina. Eftir þetta veifuðu þau hvoru öðru þegar þau mættust á heiðinni og smám saman jukust kynnin. Þau voru þá bæði að skilja við fyrri maka og neisti hafði kviknað.

Það fór svo að Jói elti Kristen Mary Swenson til Reykjavíkur og síðar giftust þau og eignuðust tvö börn, Daniel Frey sem nú er 26 ára og Karen Elizabeth 22 ára. Fyrir átti hann dótturina Hörpu sem hann ættleiddi frá fyrra sambandi og þá Ragnar Hafstein og Skúla. Kristen átti einnig strák, Jakob Mía, frá fyrra sambandi svo í allt eru börnin sex og barnabörnin orðin sjö.

## Miðlað af reynslunni

Jói flutti í bæinn haustið 1994. „Ég hélt ég myndi deyja, það var svo erfitt að þú getur ekki trúað því,“ segir Jói dramatískur en hann hafði þá átt heima á Hólmavík í tvo áratugi í húsi sem hann byggði sjálfur 22 ára gamall. „Þar þekkti ég hverja þúfu og alla vinina og vinnufélagana.“ Hann ákvað að slá varnagla ef honum yrði vistin óbærileg fyrir sunnan og gerði húsaskipti við vélstjóra á skipinu Hólmadrangi og fékk íbúðina hans í Hafnarfirði.

Ekki var vistin verri en það að Jói býr enn hér fyrir sunnan aldarfjórðungi síðar.

Lengi hafði gott orð farið af Jóa sem heflstjóra og hafði hann meðal annars verið sendur vestur á firði að kenna mönnum að hefla. „Mér leist nú ekkert á að segja reyndum heflstjórum til en lét mig hafa það,“ segir Jói glettinn en eftir að hann flutti í bæinn fékk hann það verkefni frá Birni Ólafssyni forstöðumanni þjónustudeildar að skrifa upp nýjar reglur varðandi heflun. „Ég notaði tækifærið þegar ég var sendur vestur á Patreksfjörð til að leiðbeina nýjum heflstjórum sem var að taka við heflinum þar, ég tók myndir af öllum aðferðum í heflun.“



Heiðursmennirnir Jói Skúla og Arnar E. Ragnarsson við vígslu Reykjanesbrautar 2008. Á milli þeirra er dóttir Jóa, Karen Elizabeth skæravörður.



Kristen og Jói á árs hátíð Vegagerðarinnar 2007.

„Við Guðmundur Finnur Guðmundsson í Borgarnesi skrifuðum þessar reglur saman. Gummi hringdi til dæmis í flest alla heflstjóra Vegagerðarinnar um allt land til að afla upplýsinga og svo þjuggum við til mjög góðan glærupakka sem við notuðum í mörg ár á heflstjóranámskeiðum.“

Í febrúar 1995 gerðist Jóhann verkstjóri hjá Eyvindi Jónassyni rekstrarstjóra Reykjanesumdæmis með aðsetur í Grafarvoginum og sá um merkjaflokkinn sem samanstóð af tveimur eldri mönnum á merkjabíl, þeim Jóhanni Sæmundssyni og Þorgrími Guðmundssyni. Í Grafarvoginum voru líka margir aðrir vinnuflokkar Vegagerðarinnar sem og birgðadeildin. Jói tók einnig vetrarþjónustuvaktir og má segja að það hafi verið vísur að fyrstu vaktstöð Vegagerðarinnar.



## Á hestabúgarði í Bandaríkjunum

Árið 1999 fékk Jói ársleyfi frá Vegagerðinni til að flytjast til Bandaríkjanna með eiginkonu og börnum á búgarð tengdamóður sinnar en þar var hún með um 130 íslenska hesta. „Tengdamamma var að stofna nýjan búgarð og það okkur að vera hjá sér meðan hún væri að koma öllu af stað. Við fórum út í september með fjögur börn og komum okkur fyrir í Goldendale í Washingtonríki á sveitabænum Alfa Saga farm.“ Kristen kona Jóa tamdi hesta alla daga og Jói var í girðinga- og byggingarvinnu á búgarðinum, passaði börnin og ók í skólann. „Þegar leið á vorið 2000 fórum við á sýningar um öll Bandaríkin og kynntum íslenska hestinn. Við seldum um þrjátíu hesta fyrir tengdamömmu þetta ár en fólk kom hvaðanæva að til að prófa og kaupa. „Ég bauð alltaf fólki inn í kaffi eins er venjan á íslenskum sveitabæ, en það tíðkaðist nú ekki þarna úti.“ Fjölskyldunni líkaði lífið vel og var farin að huga að því að festa rætur í Bandaríkjunum en hættu við því Íslandið togaði í þau.



Afréttning undir klæðingu í Ísafjarðardjúpi 25. 7. 1998. Í vegöxl má sjá krossviðsplötu með upplýsingum til heflistjórans um þverhallann eins og Jóhann lýsir.

## Mikilvægast að allir komi heilir heim

Jói hélt áfram sínum störfum eftir að heim var komið en árið 2004 flutti Vegagerðin í Hafnarfjörð og urðu þá talsverðar breytingar. Nokkru áður hafði mörgum verið sagt upp enda ætlunin að bjóða út ýmsa vinnu sem áður hafði verið unnin hjá Vegagerðinni.

Það er svo árið 2010 sem Jóhann er gerður yfirverkstjóri á þjónustustöðinni en við það jókst skrifinnskan og ábyrgðin til muna. Nóg var að gera enda var hann á sama tíma gerður yfirmaður vaktstöðvarinnar sem var í Hafnarfirði þar til hún var flutt í Borgartún nokkrum árum síðar. „Árið 2011 fengum við allt höfuðborgarsvæðið í okkar þjónustu sem áður var á ábyrgð sveitarfélaga. Við sinntum þá þjónustu á öllum stofnæðum, sem eru ófáar; Miklabraut, Hringbraut, Sæbraut, Kringlumýrarbraut, Nýbýlavegur, Breiðholtsbraut, Hafnarfjarðarvegur, Stekkjabakki, Höfðabakki, Gullinbrú, Hallsvegur, Arnarnesvegur, Strandgata í Hafnarfirði og Vífilsstaðavegur. Árið 2018 bættust svo Hvalfjarðargöng við.“

Öryggi starfsmanna hefur verið Jóhanni hugleikið alla tíð, ekki síst eftir að hann varð yfirverkstjóri með mikil mannaforráð. „Ég hef verið að berjast fyrir bættum öryggisbúnaði í langan tíma, og finnst aldrei nóg gert í þeim málum. Það er mikil áskorun að allir komi heilir heim eftir vinnudaginn enda oft unnið í mikilli nálægð við hraða umferð. Sem betur fer hefur ekkert komið fyrir hjá okkur, og ég þakka fyrir það.“





## Aftur til USA

Þegar Kristen ákvað að skella sér í nám til Bandaríkjanna haustið 2016 greip Jói það fegins hendi og fékk leyfi frá Vegagerðinni til að kynna sér Vegagerðina í Bandaríkjunum í þrjá mánuði en samtals dvaldi hann úti í sjö mánuði. Hann komst fyrst í samband við mann hjá Vegagerðinni í Olympia og var afar vel tekið. Hann hélt erindi um Vegagerðina á Íslandi og kynntist því hvernig Bandaríkjamenn fara að í vetrarþjónustu. Einna merkilegast fannst honum að sjá hvernig notaðir voru skriðdrekar til að skjóta í brekkur til að framkalla snjóflóð sem síðan var mokað burt af vegunum á nóttunni. „Síðan færði ég mig til Vancouver, syðst í Washingtonríki, og með vegagerðarmönnum þar fór ég út á vegina og lærði margt. Helst þó það að vandamálin eru þau sömu og á Íslandi bara stærri og meiri; það vantar alltaf pening og mannskap.“

Jói sagði skemmtilegt og lærdómsríkt að fylgjast með vinnulaginu. „Þegar þeir voru í verkefnum merktu þeir mjög vel, voru með nokkra púðabíla (öryggisbíla til að verja vinnusvæðið). Síðan mættu þeir með mikinn mannskap, kláruðu í hvelli og létu sig svo hverfa.“

Jói hélt tvö erindi hjá þeim í Vancouver, annað um vetrarþjónustu og hitt um sumarstarfsemi Vegagerðarinnar. „Þeim fannst ýmislegt merkilegt að sjá og þá helst hvað við höfðum duglega snjósmokstursbíla og einnig stikuvinnuna, hvernig við rekum niður stikufæturna og merkjarörin með glussahamri. Þeir aftur á móti nota staurabor, grafa holu, setja vinkiljárn ofaní og steypa síðan í holuna með hraðsteypu,“ lýsir Jói en stikupvottavélin sem er notuð á Íslandi vakti einnig mikla athygli. Jói var mjög ánægður með dvölinu hjá Vegagerðinni í Bandaríkjunum og þakklátur fyrir hvað þeir tóku honum vel.



Með samstarfsfélögum sínum á þjónustustöðinni í Hafnarfirði.

Að Bandaríkjadvölinni lokinni kom Jói heim eins og nýsleginn túskildingur. „Nú fannst mér þessi verkefni hér heima ekkert mál miðað við það sem þeir voru að eiga við þarna úti.“

En nú er komið að kveðjustund. Þá er við hæfi að spyrja hvað hafi nú verið mest til bóta í vegagerð á þessari hálfu öld. „Það er öll þessi uppbygging á nýjum vegum, að losna við malarvegina og fá bundið slitlag á þá. Að auka malbikið á stærri vegina út frá höfuðborginni. Aukin og betri vetrarþjónusta, uppbygging jarðganga aukin tækni og ekki síst meiri vakning um öryggi starfsmanna á vegum úti,“ segir Jói sem hefur þótt gaman og lærdómsríkt að vinna með starfsmönnum Vegagerðarinnar bæði á Ströndum og fyrir sunnan. „Ég hef einnig átt mjög góð samskipti við verktakana hér á svæðinu sem og starfsfólk sveitarfélagana hér á stór höfuðborgarsvæðinu. Ég vil þakka sérstaklega samstarfsmönnum mínum í þjónustustöðinni í Hafnarfirði fyrir ánægjulegt samstarf á liðnum árum.“

En hvað tekur nú við?

„Ég ætla að demba mér í hestamennskuna og gera það sem mig langar til. Ég á hlut í jörð á Ströndum, Bæ II, rétt hjá Drangnesi og nokkur prósent í Grímsey á Steingrímsfirði. Þar á ég frændfólk sem gaman væri að heimsækja meira,“ segir Jói sem hlakkar einna mest til hestaferða sumarsins. ■

# Ástand spennikapla í steyptum brúm



Brú á Hornafjarðarfjöti.  
Brú með forspenntum bitum, byggð 1960-61.

Ástand spennikapla í steyptum brúm – verklýsingar og gátlistar, er yfirskrift nýjustu áfangaskýrslu verkefnis eftir Baldvin Einarsson hjá Eflu verkfræðistofu sem styrkt var af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar. Tillaga að breytingum á almennum verklýsingum fyrir tvo verkþætti sem tengjast spenntri járnalögn og uppspennu og grautun verða innleiddar í verklýsingar Vegagerðarinnar.



Í íslenska vegakerfinu eru samtals í kringum 1.200 brýr og samanlögð lengd þeirra er yfir 30 km. Margar af þessum brúm eru svokallaðar eftirspenntar brýr, þ.e. í steyptri yfirbyggingu þeirra eru ídráttarrör með spenniköplum úr stáli. Þessir kaplar eru spenntir upp og þjóna þeim tilgangi að minnka togspennur í steypunni. Á Íslandi hefur eftirlit með spenniköplum ekki verið til staðar og nú eru margar eftirspenntar brýr í íslenska vegakerfinu komnar á þann aldur að nauðsynlegt er að gefa þessum málaflokki aukinn gaum.

Áfangaskýrslan er sú þriðja í röðinni í verkefninu en sú fyrsta kom út 2015 og veitti hún yfirlit yfir algengar aðferðir sem beitt hefur verið við eftirlit á eftirspenntum brúm. Í áfangaskýrslu 2 frá 2017 voru 12 brýr á íslenska vegakerfinu valdar, þær metnar út frá breskum matslykli fyrir ástand eftirspenntra brúa sem staðfærður er á íslenskar aðstæður og þrjár þeirra tiltekna sem brýr sem henta vel til nánari skoðunar með þeim aðferðum sem lýst er í fyrstu áfangaskýrslu verkefnisins. Einnig er gerður samanburður á breskri verklýsingu fyrir uppspennu og grautun, Alverki '95 frá Vegagerðinni og nýrri verklýsingu sem er í vinnslu hjá Vegagerðinni.



Fyrsta brúin á Íslandi úr eftirspenntri steypu var brú á Blöndu hjá Blönduósi sem byggð var árið 1963



Eyðublað fyrir uppspennuskýrslu sem verður notað hér eftir.

Í áfangaskýrslu 3 er fyrst fjallað um eftirspenntar brýr á Íslandi almennt og hvernig staðið var að uppspennu þeirra og grautun. Þá er farið lauslega yfir ástandskönnun á spenniköplum í brúnum á Blöndu og tveimur brúm yfir gjána í Kópavogi, en það voru tveir Finnar frá Rambøll sem gegnumlýstu brýrnar í leit að holrýmum í kapalrörum.

Eftir samanburð á breskum og íslenskum verklýsingum, sem gerður var í síðustu skýrslu, er gerð tillaga að breytingum á almennum verklýsingum fyrir tvo verkþætti í verklýsingum Vegagerðarinnar. Í fyrsta lagi verkþátt 84.36, Spennt járnalögn og í öðru lagi verkþátt 84.37, Uppspenna og grautun. Þá er sett fram tillaga að sniðmáti fyrir uppspennu- og grautunarskýrslu. Markmiðið með staðlaðri skýrslu er að sjá til þess að öllum gögnum um framkvæmd eftirspenntrar járnalagnar sé haldið til haga. Loks eru sett fram drög að gátlistum fyrir allt sem lýtur að eftirspenntum brúm. Þar er fyrst gátlisti fyrir hönnuði, þá eru gátlistar fyrir eftirlit með útfærslu vinnunnar á verkstað. Loks eru settar fram hugleiðingar varðandi verklýsingarnar til umræðu meðal hönnuða og eftirlitsaðila og hverju væri ástæða til að breyta þegar fram líða stundir. Að lokum eru svo talin upp atriði sem eftir er að skoða frekar varðandi endingu og ástand eftirspenntra brúa.

Rannsókn þessi er dæmi um hagnýtt gildi verkefna sem styrkt eru af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar en niðurstöður rannsóknarinnar verða inleiddar í starf Vegagerðarinnar. ■

Gæðastýring verks										Útgáfa 02 - feb. 2021		bls. 1	
Uppspennuskýrsla										Verkþættir nr.		0	
Helti verks:										Verktaki:			
Ábyrgðam. verktaka:										Verktjófari:			
Vinnsla hófst:										Vinnu lauk:			
Efnisupplýsingar													
Spennivír	Framleiðandi:	Pvermál [mm]:											
		Rúlla Nr.	Þyngd kg	Hitastyrkur MPa	Brústyrkur MPa	Brútlengd %	Tegund MPa	Spennutur %	Fylgjiskj. Nr.				
		Kröfur:		1600	1660	>3,5		<2,5					
		Vírúlla											
Spennikerfi				Framleiðandi:						Gerð akkeris:			
				Gerð akkeris:						Fjöldi víra í kapli:			
Ídráttarrör				Framleiðandi:						Gerð ídráttarröra:			
				Pvermál róra:						Þykkt róra:			
Grautur				Framleiðandi:						Gerð grauts:			
Verksmiðjuframléiddur		Cl	SO <sub>2</sub>	S <sub>2</sub>	Vatn								
Kröfur:		<0,1%	<4,5%	<0,01%	Drykkjarh.								
Innihald:													
blandaður á staðnum							Blöndunarhlutf.:						
		Cl	SO <sub>2</sub>	S <sub>2</sub>	Vatn		Sement:						
Kröfur:		<0,1%	<4,5%	<0,01%	Drykkjarh.		Iblandi:						
Innihald:					laukar:								
Blöndun grauts													
Forprófanir á graut:													
Sigtípróf:													
Flæðípróf:													
Vatnsskilnaðarpróf:													
Rúmmálsbreyting:													
Styrkur:													
Rúmpyngd:													



# Nýr Herjólfur stórbætir nýtingu á Landeyjahöfn



Nýi Herjólfur hefur siglt til Landeyjahafnar í 73 prósentum tilvika frá því hann byrjaði siglingar í ágúst 2019.

Nýting nýja Herjólfur á Landeyjahöfn síðasta vetur var um 90 prósent, ef með eru taldir dagar þar sem siglt er hálfan daginn. Þetta er svipuð nýtni og var gert ráð fyrir þegar höfnin var byggð.

Nýi Herjólfur hefur siglt til Landeyjahafnar í 73 prósentum tilvika frá því hann byrjaði siglingar í ágúst 2019. Fyrirrennari hans, Herjólfur III, sigldi til Landeyjahafnar í 51,4 prósentum tilvika frá því Landeyjahöfn var opnuð árið 2010 og þar til nýtt skip tók við.

Nýi Herjólfur hefur bætt nýtingu sína á Landeyjahöfn töluvert með aukinni reynslu skipstjórnenda á skipinu. Þannig var nýting skipsins á Landeyjahöfn 70 prósent veturinn 2019 til 2020 en 80 prósent veturinn 2020-2021. Ef hálfir dagar eru einnig teknir með í jöfnuna er nýtingin komin rétt yfir 90 prósent.

↓ **Tafla 1:** Samanburður milli Herjólfur III og nýja Herjólfur frá upphafi siglinga til Landeyjahafnar. Tímabil Herjólfur III er 2010-2019. Tímabil á nýja Herjólfur er 2019 (ágúst) – 2021 (maí).

	Herjólfur III		Herjólfur IV	
	Fjöldi daga	Hlutfall	Fjöldi daga	Hlutfall
Landeyjahöfn	1.523	51,4%	469	73,1%
Þorlákshöfn	1.165	39,3%	88	13,7%
LAH og THOR	93	3,1%	53	8,3%
LAH (1/2 dagur)	65	2,2%	12	1,9%
THOR (1/2 dagur)	67	2,3%	12	1,9%
Engar ferðir (veður)	38	1,3%	6	0,9%
Engar ferðir (annað)	14	0,5%	2	0,3%
<b>Samtals</b>	<b>2.965</b>		<b>642</b>	

Skýringar:

LAH og THOR = Siglir bæði til LH og Þorlákshöfn þann dag

LAH (1/2 dagur) = Siglir hálfan dag til LAH

Thor (1/2) = Siglir hálfan dag til THOR



Siglingar með nýja Herjólfri hófust í ágúst 2019. Upp komu ýmsir hnökrar á skipinu sem voru lagfærðir haustið 2019. Einnig tók það skipstjóra tíma að öðlast reynslu við stjórn skipsins og að læra á takmörk þess. Í töflu 2 má sjá hvernig nýting skipsins á Landeyjahöfn eykst milli ára.

**Tafla 2:** Veturinn 2019-2020 borinn saman við veturinn 2020-2021. Tímabilið er 1. maí – 30. apríl hvert ár.

	2019-2020		2020-2021	
	Fjöldi daga	Hlutfall af fjölda	Fjöldi daga	Hlutfall af fjölda
Landeyjahöfn	257	70,20%	291	80,60%
LAH (1/2 dagur)	4	1,10%	11	3,00%
LAH og THOR	30	8,20%	22	6,10%
Þorlákshöfn	61	16,90%	30	8,30%
THOR (1/2 dagur)	10	2,70%	2	0,60%
Engar ferðir (veður)	3	0,80%	3	0,80%
Engar ferðir (verkfall)			2	0,60%
<b>Samtals</b>	<b>365</b>	<b>100%</b>	<b>361</b>	

↓  
Nýlega er lokið uppsetningu á nýjum fenderum í Landeyjahöfn en fenderar verja bæði skip og bryggju fyrir hnjaski.

## Minna mál að dýpka höfnina

Minna hefur þurft að dýpka Landeyjahöfn í vetur en veturna á undan. Veturinn 2020-2021 (september til maí) var dýpkun 236.000 m<sup>3</sup> og ólíklegt að dýpka þurfi meira fyrr en í haust. Á meðalvetri árin á undan hefur meðaldýpkun verið um 350.000 m<sup>3</sup>.

Töluvert einfaldara er að dýpka höfnina núna eftir að nýi Herjólfur hóf siglingar. Herjólfur III ristir dýpra og því þurfti einnig að dýpka meira framan við höfnina, neðar en náttúrulegt dýpi sem varð til þess að fljótt fylltist upp í það sem dýpkað var.

Þess má geta að sama ár og Landeyjahöfn opnaði árið 2010 varð eldgos í Eyjafjallajökli. Það hafði mikil áhrif á aðstæður í höfninni. Við gosið færðist ströndin utar enda bættust við 100.000.000 m<sup>3</sup> af efni við og náttúrulegt dýpi í kringum höfnina varð grynna en áður og í meira ójafnvægi. Nú standa vonir til að sandflutningur á svæðinu sé kominn í meira jafnvægi.

## Rýnt í gögn um Landeyjahöfn

Vegagerðin vinnur að því að taka saman öll gögn sem til eru um Landeyjahöfn og greina þau. Þetta eru fyrstu skrefin sem eru farin eftir leiðarvísi sem varð til við óháða úttekt Vatnaskila/Mannvits á Landeyjahöfn. Reiknað er með að þeirri vinnu ljúki vorið 2022. Þá verður einnig komin reynsla af öðrum vetri og meiri vísbendingar um hvort nýting hafnarinnar verði jafn góð til frambúðar. Í framhaldi verður velt upp möguleikum á að auka enn frekar nýtingu Landeyjahafnar. ■



# Íslenskt malbik

## – er það öðruvísi en í öðrum löndum?

Segja má að þegar íslenskt malbik var hannað í miklu átaki á áttunda áratug síðustu aldar, hafi sú hönnun verið til fyrirmyndað miðað við umferð og aðstæður. Þyngstu bílar voru þá tiltölulega léttir miðað við þunga bíla nútímans og því þurfti ekki að hafa áhyggjur af formbreytingum í malbiki undan þungaumferð. Því var leitast við að hanna malbik sem þéttast, til þess að hindra að vatn kæmist ofan í það.

„ ... nú er ekki vandamál að framleiða malbik sem er fyllilega sambærilegt að gæðum og malbik sem framleitt er í nágrannalöndunum.“

Höfundar:



Birkir Hrafn  
Jóakímsson  
forstjórnari  
stoðþjónustu  
Vegagerðarinnar



Pétur Pétursson  
sérfræðingur í  
stoðþjónustu  
Vegagerðarinnar

Breytt samsetning umferðar hérlendis undanfarinn einn til tvo áratugi og aukið álag af völdum þyngri ökutækja, hefur kallað á stífari kröfur til malbiks, ekki síst til að auka viðnám gegn formbreytingum og sliti af völdum negldra hjólbarða.

Segja má að viss straumhvörf hafi orðið árið 2007, þegar keypt voru ný tæki til landsins til hönnunar og prófana á malbiksblöndum. Annars vegar er um að ræða tæki til að mæla formbreytingar í malbiki undan hjólbörðum þungra bíla á heitum sumardögum (hjólfaratæki) og hins vegar tæki til að mæla slitþol malbiks gagnvart nagladekkjum, en Nýsköpunarmiðstöð Íslands (NMÍ) hefur annast þessar prófanir.

Til að byrja með kom íslenskt malbik mun lakar út úr prófunum með þessum tækjabúnaði en malbik í nágrannalöndunum, ekki síst hvað varðar skriðeiginleika. Því var ráðist í viðamiklar rannsóknir og þróun á íslensku malbiki í samstarfi Vegagerðarinnar, helstu malbikunarstöðva og NMÍ. Þessi þróunarvinna fólst meðal annars í því að auka notkun á hörðu biki með mismunandi íblöndunarefnum sem auka stífni malbiks. Þessi vinna skilaði sér í því að nú er ekki vandamál að framleiða malbik sem er fyllilega sambærilegt að gæðum og malbik sem framleitt er í nágrannalöndunum. Þó má benda á að samanburður á endingu malbiks á milli landa getur verið ónákvæmur vegna breytileika í ytri aðstæðum, svo sem samsetningu umferðar, veðurfari, vetrarviðhaldi og fleiri þáttum.

Í dag setur Vegagerðin fram mjög strangar kröfur til þeirra efna sem notuð eru í malbik á íslenskum vegum. Öll efni í malbiki, sem Vegagerðin kaupir, eru innflutt hágæðaefni, steinefni, bindiefni og íblöndunarefni. Auk þess eru gerðar verulega stífar kröfur til malbiksblöndunnar sjálfar, ekki síst til viðnáms gegn formbreytingum og nagladekkjaslits, til að tryggja hámarksendingu malbiksins. ■



# 1777

## – Veitir mikilvægar upplýsingar til vegfarenda

Færð og veður á íslenskum þjóðvegum geta verið viðsjárverð. Þegar aka á milli landshluta, sér í lagi á veturna, er gott að vera vel undirbúinn. Margir hafa sem reglu að skoða færðarkortið á vef Vegagerðarinnar en einnig eru fjölmargir sem nýta sér umferðarþjónustu Vegagerðarinnar í símanúmerinu 1777.

Umferðarþjónustan er starfrækt á Ísafirði og þar starfa sjö manns sem hafa mikla reynslu í upplýsingagjöf til vegfarenda. Starfsmenn svara spurningum vegfarenda í síma 1777 en hafa einnig umsjón með svörun skilaboða í gegnum tölvupóst og á samfélagsmiðlum. Meðal annarra verkefna þjónustunnar má nefna tilkynningar og samskipti við fjölmiðla, ferðarþjónustu og flutningsaðila, upplýsingagjöf um Loftbrú (lægri flugfargjöld fyrir íbúa landsbyggðarinnar) auk þess sem sendar eru tilkynningar til ákveðinna hópa til að vara við snjóflóðahættu á vegum.

Viðfangsefni umferðarþjónustunnar eru ólík að sumri og vetri. Á veturna, frá 15. október til 30. apríl, er vakt milli klukkan 6:30 og 22:00 á kvöldin. Á þessum tíma er mest spurt um færð og veður og vegfarendur hringja inn með ábendingar um það sem betur megi fara í vetrarþjónustu. Á sumrin, frá 1. maí til 14. október, er vakt milli klukkan 8 og 16. Þá hringir fólk til að skipuleggja ferðalög, spyr út í vegalengdir og í hvernig ástandi veginir eru á hálandinu. Einnig er hringt til að óska eftir þjónustu á borð við rykbindingu og heflun vega auk þess sem fólk forvitnast um þær framkvæmdir sem eru í gangi og hvort af þeim geti hlotist tafir.

Oft getur verið mikið að gera hjá umferðarþjónustunni, sérstaklega á veturna þegar vond veður geysa. Á annasömum degi svarar starfsfólk umferðarþjónustunnar allt að 2.000 símtölum og sendir út í kringum 150 upplýsingatíst á twitter, sem birtast einnig á heimasíðu Vegagerðarinnar.

Umferðarþjónustan fær oft mjög gagnlegar upplýsingar frá vegfarendum um ástand vega og miðlar þeim áfram til þjónustustöðva Vegagerðarinnar sem sjá um viðhald vega og til vaktstöðva Vegagerðarinnar þar sem tekin er ákvörðun um snjóflóðahættu á vegum. ■





# Gagnvirk hraðahindrun á Ennisbraut í Ólafsvík

Til stendur að setja niður gagnvirka hraðahindrun af gerðinni Actibump frá sænska fyrirtækinu Edeva á Ennisbraut í Ólafsvík á næstu vikum. Gagnvirkar hraðahindranir eru kerfi sem virka á þann veg að hleri fellur niður um nokkra sentímetra ef ökutæki er ekið of hratt miðað við leyfilegan hámarkshraða götunnar.



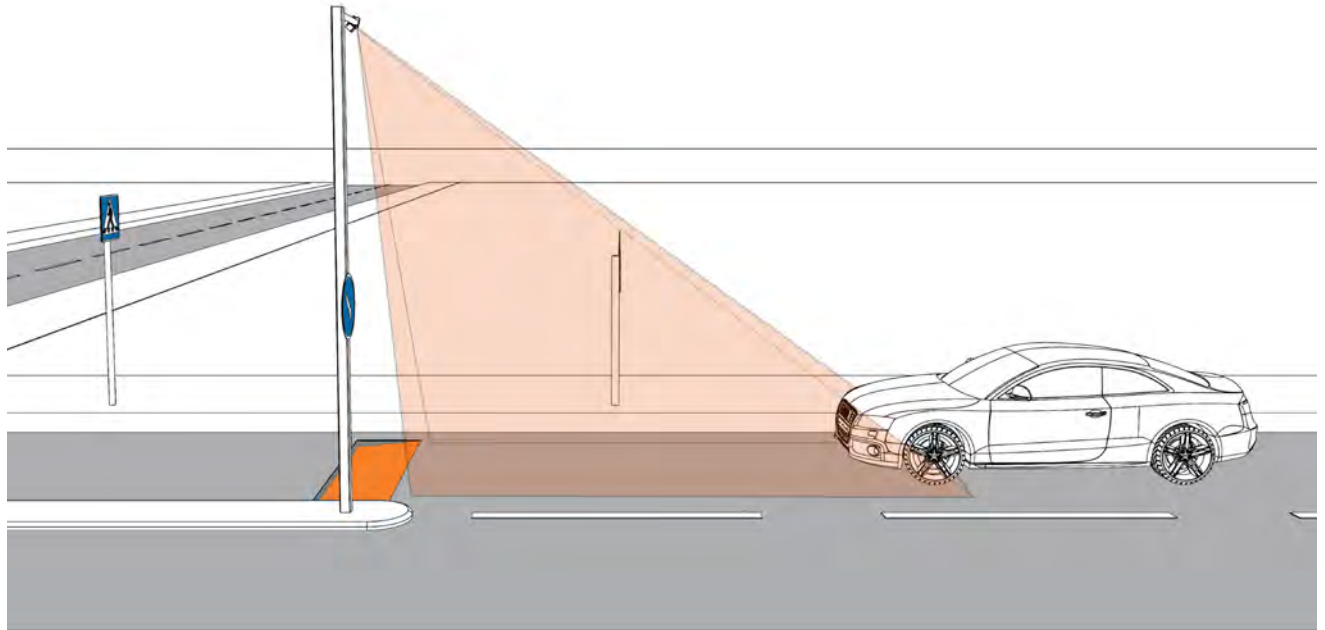
Gagnvirk hraðahindrun af gerðinni Actibump frá sænska fyrirtækinu Edeva. Hleri fellur niður um nokkra sentímetra sé ökutæki ekið of hratt miðað við leyfilegan hámarkshraða götunnar.



Til stendur að setja gagnvirka hraðahindrun og útfæra gangbrautir á Ennisbraut í Ólafsvík, nálægt grunnskóla, íþróttahúsi og sundlaug.

Fyrstu virku hraðahindranir þessarar tegundar voru settar upp árið 2010 í Linköping í Svíþjóð. Í dag eru þessar hraðahindranir alþjóðleg lausn sem hefur verið komið fyrir í löndum víðs vegar um heiminn. Stærsti munurinn á hefðbundnum hraðahindrunum og virkum hraðahindrunum er sá að ökutæki þurfa ekki að hægja á sér áður en ekið er yfir hraðahindrunina og því hægt að viðhalda jöfnum umferðarhraða innan leyfilegra marka.





Skynjari mælir hraða ökutækja og virkjar hraðahindrunina sé ökutæki ekið of hratt.

Búnaðurinn virkar þannig að skynjari, yfirleitt radarmælir, mælir hraða ökutækja og virkjar hraðahindrunina sé ökutæki ekið of hratt. Þegar hraðahindrunin er virkjuð fellur hleri, sem búið er að koma fyrir í yfirborði vegarins, niður um nokkra sentímetra, við það fá ökumenn óþægilegt högg á ökutækið.

#### **Gagnvirkar hraðahindranir eiga sérstaklega vel við á stöðum þar sem að:**

- Mikilvægt er að útfæra öruggt umhverfi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur
- Þar sem að hraðakstur er vandamál
- Þar sem þarf að viðhalda fullu aðgengi fyrir allar gerðir ökutækja

Ávinningur gagnvirkra hraðahindrana er fyrst og fremst að hraðakstur minnkar á svæðum þar sem þeim hefur verið komið fyrir. Áhrif gagnvirkra hraðahindrana á umferðaröryggi er svipaður og við sjálfvirkar hraðamyndavélar. Með jöfnu umferðarflæði hefur búnaðurinn jákvæð áhrif á loftgæði, hljóðmengun og loftmengun.

Á næstu vikum hefjast framkvæmdir við uppsetningu gagnvirkra hraðahindrana á Ennisbraut í Ólafsvík. Þjóðvegurinn liggur nokkuð greitt í gegnum Ólafsvík, vegurinn er breiður og á honum er ekið hratt. Við Ennisbraut er grunnskóli, íþróttahús og sundlaug og handan vegarins er þjónusta á borð við matvöruverslun. Töluverð umferð gangandi- og hjólandi vegfarenda er á þessu svæði sem þverar Ennisbraut. Um Ennisbraut fara þungaflutningar og stærri gerðir ökutækja sem er m.a. ástæða þess að ekki er vilji til þess að setja upp hefðbundna hraðahindrun. Ákveðið var að útfæra gangbraut á tveimur stöðum nálægt grunnskóla, íþróttahúsi og sundlaug ásamt gagnvirkum hraðahindrunum til þess að stuðla að auknu umferðaröryggi án þess að hafa neikvæð áhrif á þungaflutninga.

Áætlað er að gagnvirka hraðahindrunin á Ennisbraut í Ólafsvík verði tilbúin í lok júní. Um er að ræða tilraunarverkefni til eins árs þar sem að Vegagerðin leigir búnaðinn frá fyrirtækinu Edeva. Ef vel til tekst stendur til að kaupa búnaðinn að ári. ■



# Ólíkar skoðanir á framtíð þjóðvega á hálendinu

Hátt í 300 manns fylgdust með beinu streymi af málþingi Vegagerðarinnar um framtíð þjóðvega á hálendinu sem haldið var þriðjudaginn 11. maí. Málþingið er upphafsstef í vinnu Vegagerðarinnar við að móta stefnu um hönnun vega á hálendi Íslands í samræmi við áherslur í landsskipulagsstefnu. Mjög góð umræða skapaðist á þinginu. Þó sjónarmiðin væru ólík voru allir sammála um að vernda náttúruna eftir fremsta megni.

Málþingið var haldið á Hilton Reykjavík Nordica. Allir fyrirlesarar mættu á staðinn en áhorfendur fylgdust með í beinu streymi. Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar opnaði málþingið og bauð fólk velkomið.

**Sigurður Ingi Jóhannsson** samgönguráðherra ávarpaði þingið. Hann sagði augu fólks hafa opnast fyrir nauðsyn uppbyggingar á hálendinu með auknum ferðalögum fólks og fjölgun ferðamanna. Hann taldi mikilvægt að gera grein fyrir mismunandi vegakerfum og ákveða þyrfti hvaða vegir skyldu vera greiðfærir og hverjir aðeins færir vel búnum bílum.

## Guðmundur Valur Guðmundsson

framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar steig næstur í pontu og fór yfir stöðu vega á hálendinu í dag. Hann renndi yfir flokkun vega en stofnvegir á hálendinu eru fjórir; Kjalvegur (35), Sprengisandsleið (26), Fjallabaksleið nyrðri (F208) og Kaldidalur (550), samtals 480 km. Hann greindi frá því að ekki væru áætlanir um framkvæmdir við hálendisvegi næstu 15 árin samkvæmt samgöngúætlun.

Guðmundur tók sérstaklega fyrir Kjalveg og Sprengisandsleið og hvaða hugmyndir hafa verið um uppbyggingu þeirra en umræðan um uppbyggingu á hálendinu er ekki ný af nálinni.

Að lokum áréttaði hann að Vegagerðin hefði mikinn metnað til að hanna vegi sem falla vel inn í náttúruna og sama eigi við um framkvæmdaaðila sem vanda sig við að ganga vel frá vegum.



Málþingið var í beinu steymi en einungis fyrirlesarar voru á staðnum.

**Páll Gíslason** staðarhaldari í Kerlingarfjöllum hefur í gegnum tíðina mótmælt langtímalokunum á stofnvegum og telur þær stangast á við lög. Hans skoðun er að byggja þurfi upp veginn á Kili enda eigi hálendið að vera fyrir alla. Hann er þó fylgjandi hóflega uppbyggðum vegi þar sem snjór safnast ekki fyrir. Hann sýndi máli sínu til stuðnings myndir af Kjalvegi í afar mismunandi ástandi og taldi ótrúlegt ef menn vildu halda honum í slíku horfi til að halda í einhverja „upplifun“ sem oft fælist í illa skemmdum bílum.

**Ásdís Hlökk Theodórsdóttir** forstjóri

Skipulagsstofnunar fjallaði um skipulagsforsendur vegakerfis og veghönnunar á hálendinu. Hún ræddi um landsskipulagsstefnu og mikilvægi þess að standa vörð um náttúru og landslag miðhálandisins vegna náttúruverndargildis og mikilvægis fyrir útivist. Hún taldi málþingið góðan upptakt að samvinnu Skipulagsstofnunar við Vegagerðina um greiningu á kostum varðandi þróun samgöngukerfis og útfærslu vega á miðhálandinu.

**Helgi Kjartansson** oddviti Bláskógabyggðar vill hóflega uppbyggingu stofnvega, sér í lagi Kjalveggar. Hann telur ekki þörf á uppbyggingu slóða en hins vegar eigi að viðhalda þeim. Hann segir mikið álag á vegunum eins og þeir eru í dag enda mikill áhugi á að fara um þá. Með því að byggja vegina upp væri komið í veg fyrir utanvegaakstur, skemmdir á bílum og rykmengun. Með uppbyggðum vegi fengju fleiri tækifæri til að skoða hálendið og njóta þess.

**Njáll Trausti Friðbertsson** alþingismaður er mikill áhugamaður um Kjalveg. Hann benti á að 70 til 80 prósent allra ferðamanna sem sækja Ísland heim skoði Gullfoss og Geysi. Með heilsársvegi yfir Kjöl væri mögulegt að stytta til muna leiðina landshorna á milli og auðvelda ferðamönnum að komast til Norðurlands. Hann vill tengja Gullfoss og Mývatn en með Kjalvegi verði aðeins 300 km þar á milli.

Hann sagði uppbyggingu Kjalveggar stórt hagsmunamál fyrir landsbyggðina en hann hefur lagt til að Kjalvegur verði einkaframkvæmd.



Fjallabaksleið nyrðri.

**Gunnar Valur Sveinsson** verkefnastjóri hjá SAF, Samtökum ferðapjónustunnar sagði helstu áskoranir SAF tengdum hálendisvegum vera opnun veganna að vori, viðhald vega og heflun, utanvegaakstur, tjónuð ökutækni, viðhald hópbifreiða og takmarkað aðgengi vegna ástands vega.

Afstaða SAF sé að bæta þurfi akstursskilyrði á þjóðvegum á hálendinu með lítillega uppbyggðum vegum þannig að þeir losi auðveldlega af sér vatn og haldist lengur opnir miðað við það sem nú er. Þeir vegir sem ekki séu F vegir; Kjalvegur, Kaldidalur og Fjallabaksleið nyrðri, verði gerðir að uppbyggðum ferðamannavegum að mestu í núverandi vegstæði. Aðrir vegir á hálendinu verði skilgreindir í samræmi við akstursskilyrði.

Gunnar Valur telur að með því að bæta akstursskilyrði verði til betri dreifing ferðamanna, fleiri hringleiðir og það dragi úr álagi á þjóðvegi 1. Einnig muni það draga úr utanvegaakstri. Með bættum vegum geti ný kynslóð ökutækja og ökumanna komist á hálendið og umferðaröryggið verði meira.

**Snorri Ingimarsson** og **Hafliði Sigtryggur Magnússon** komu fram fyrir hönd Ferðaklúbbs 4x4. Þeir sögðu skiptar skoðanir innan klúbbsins um framtíð vega á hálendinu en samhljómur væri um að vernda náttúruna.

Ferðaklúbbur 4x4 vill standa vörð um öræfastemninguna og ferðamenningu. Torfarnar slóðir eigi að vera til áfram og ekki eigi að setja kerfislæga þröskulda fyrir ungt fólk sem vilji fara inn á hálendið, eins og námskeið eða gjald til að komast inn á hálendið. Þeir telja ferðaleiðirnar menningarminjar og leggja áherslu á að miðhálendið megi ekki verða yfirfall massatúrisma. Miðhálendið eigi að vera fyrir þá sem vilji njóta sérstöðu þess.

**Páll Guðmundsson** framkvæmdastjóri Ferðafélags Íslands sagði uppbyggingu innviða ævarandi verkefni FÍ. Hann var ánægður að heyra á málþinginu að þrátt fyrir ólík sjónarmið væru allir sammála um að standa vörð um náttúruna.

Helstu áherslur FÍ eru að endurbætur vega tryggja aðgengi að hálendinu, auki öryggi og komi í veg fyrir akstur utan vega, en að alltaf verði tekið tillit til umhverfissjónarmiða. Enda sé náttúran stærsta aðdráttaraflíð fyrir ferðamenn.

Hann telur mikilvægt að bæta aðgengi en stýra fjölda því massatúrismi á hálendinu sé alls ekki æskilegur.

**Tryggvi Felixson** formaður Landverndar var sammála því að þvottabretti og ryk væru leiðinda ferðafélagar. En hinsvegar yrði að sýna hálendinu umburðarlyndi og láta sig hafa slík leiðindi.

Hann taldi að ef aðgengið að hálendinu verði bætt of mikið með betri vegum þurfi að takmarka það með öðrum hætti.

Að mati Landverndar eiga hálendisvegir ekki að vera þjóðleið milli landshluta. Þá eigi að varast uppbyggða vegi á hálendinu nema fyrir því ríki miklir þjóðhagslegir hagsmunir. Takmarka eigi gerð nýrra vega og slóða og merkja vel þar sem aka má.

Tryggvi hvatti fólk til að nýta reynslu erlendis frá og hafði trú á því að Íslendingar gætu vel náð utan um þessi mál.

**Jóhanna Katrín Þórhallsdóttir** verkefnastjóri hjá Vatnajökulsþjóðgarði fjallaði um þjóðgarðinn, þær áskoranir sem þar er glímt við og ferli ákvarðanatataka. Hún segir mikilvægt að huga að fleiri innviðum en vegum og bílastæðum. Einnig þurfi að huga að stígum og útsýnispöllum sem dæmi. Hún telur mikilvægt að kynna fyrir fólki muninn á vegtegundum og einnig hvað þau merki þýði sem sett eru upp.

Jóhanna fjallaði sérstaklega um ár og vöð sem hún segir skipta miklu í upplifun gesta. Þau séu í raun öflugar náttúrulegar hindranir en með því að brúa allar ár verði að beita öðrum fjöldatakmörkunum sem gæti orðið umdeilt. ■



## 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 framkvæmdadeildar.

### Fyrirhuguð útboð

Verknr.	Verk	Auglýst
21-097	Snæfellsnesvegur (54): Ketilstaðir - Gunnarsstaðir	2021
21-096	Örlygshafnarvegur (612): Hvalsker - Sauðlauksdalur	2021
21-091	Yfirlagnir á Suðursvæði 2021, repave	2021
21-090	Yfirlagnir á Suðursvæði 2021, malbik viðbót	2021
21-085	Jökuldalsvegur (923), Gilsá - Arnórsstaðir	2021
21-084	Borgarfjarðarvegur (94), Eiðar-Laufás	2021
21-086	Upphéraðsvegur (931) um Ásklif	2021
21-080	Yfirlagnir á Vestursvæði 2021, malbik á Snæfellsnesi	2021
21-072	Þverárfjallsvegur (73) í Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá, eftirlit	2021
21-064	Eyjafjarðarbraut vestri (821) um Hrafnagil	2021
21-063	Reykjastrandarvegur (748) Þverárfjallsvegur-Fagranes	2021
21-065	Hringvegur (1) um Skjálfafljót	2021
21-059	Áætlunarflug á Íslandi: Akureyri - Vopnafjörður - Þórshöfn - Akureyri	2021
21-058	Áætlunarflug á Íslandi: Akureyri - Grimsey - Akureyri	2021
21-050	Vatnsnesvegur (711) um Vesturhópshólaá	2021
21-048	Skriðdals- og Beiðdalsvegur (95) - Um Gilsá á Völlum	2021
21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá - Hvalfjörður (EES)	2021
21-022	Hringvegur austan Klifanda og Dyrhólavegur	2021
21-004	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut	2021
20-097	Þverárfjallsvegur (73), Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá	2021
20-074	Norðausturvegur (85), Köldukvíslargil	2021
20-035	Snæfellsnesvegur(54): Ketilstaðir Dunkárbakki	2021
20-032	Hringvegur (1): Umferðarstýring Borgarnesi	2021

### Engin tilboð bárust

Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-026	Tálknafjarðarvegur (617): Endurbætur		

### Auglýst útboð

Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-029	Vetrarþjónusta Rangarvallasýsla - Flói 2021	18.6.21	20.7.21
21-092	Hringvegur (1), Fossvellir-Lögbergsbrekka	11.6.21	13.7.21
21-083	Hringvegur (1) Fossvellir - Lögbergsbrekka, eftirlit	11.6.21	13.7.21
21-056	Hringvegur (1) um Hverfisfljót og Núpsvötn	11.6.21	13.7.21
21-030	Vetrarþjónusta Uppsveitir Árnessýslu 2021	11.6.21	13.7.21
21-026	Vetrarþjónusta: Reykjanesbraut - Suðurnes 2021 - 2024 (EES)	10.6.21	13.7.21
21-077	Hringvegur um Hornafjörð	5.6.21	6.7.21
21-094	Þrengslavegur (39-01) og Eyrarbakkavegur (34-02), malbikun	15.6.21	29.6.21
21-073	Dyrhólavegur (218-02) um Háey	14.6.21	29.6.21
21-082	Rangárvallavegur (264), Gunnarsholt - Hróarslækur	14.6.21	29.6.21
21-066	Hringvegur (1) Laugaland - Ólafsfjarðarvegur, þurrfræsing og malbik	14.6.21	29.6.21
21-093	Uppsetning vegriða á Austursvæði 2021	14.6.21	29.6.21
21-069	Vetrarþjónusta 2021-2024, Vestur Ísafjarðarsýsla	28.5.21	29.6.21
21-068	Vetrarþjónusta 2021-2024, Barðastrandarsýslur	28.5.21	29.6.21
21-027	Vetrarþjónusta Höfuðborgarsvæðið 2021	28.5.21	29.6.21
21-095	RFI for two domestic flight routes in Iceland	17.6.21	27.6.21
21-057	Hringvegur (1) um Hverfisfljót og Núpsvötn, eftirlit	27.5.21	25.6.21
21-089	Reykjanesbraut og Sæbraut, lenging vinstribeygjuvasa	9.6.21	22.6.21
21-079	Bústaðavegur (418) Breytingar á aksturs-, hjóla og gönguleiðum við Kringlumýrarbraut	9.6.21	22.6.21
21-087	Svalbarðseyri - Sjövörn 2021	8.6.21	22.6.21
21-078	Holtavegur (206), Hunkubakkar - Fjaðurárgljúfur	7.6.21	22.6.21
21-088	Tálknafjarðarvegur (617) - Endurbygging	7.6.21	22.6.21
21-075	Vetrarþjónusta Selfoss - Litla Kaffistofan 2021 -2024	21.5.21	22.6.21

## Útboð á samningaborði

Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-054	Yfirlagnir á Austursvæði 2021, malbik	3.6.21	15.6.21
21-049	Hringvegur um Þvottaskriður, hrunvarnir 2021	31.5.21	15.6.21
21-081	Vestmannaeyjahöfn: Skipalyftukantur, þekja og lagnir 2021	25.5.21	8.6.21
21-076	Þorlákshafnarvegur (38), Þrengslavegur - Eyrarbaklavegur	25.5.21	8.6.21
21-013	Yfirlagnir á Vestursvæði, malbik 2021	25.5.21	8.6.21
21-060	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2021, Fossamelar	30.4.21	1.6.21
21-071	Bildudalshöfn - Steypt þekja, lagnir og raforkuvirki 2021	10.5.21	25.5.21
21-067	Oddavegur (266), Oddi-Ártúnsvegur	10.5.21	25.5.21
21-062	Melasveitavegur(505): Bakkí - Svinabú	3.5.21	18.5.21
21-025	Þverárhliðarvegur (522): Gunnlaugstaðir - Högnastaðir	18.5.21	3.5.21
21-018	Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2021	20.4.21	4.5.21
21-052	Yfirlagnir á Austursvæði 2021, klæðing	19.4.21	4.5.21
21-051	Yfirlagnir á Austursvæði 2021, blettanir með klæðingu	19.4.21	4.5.21
21-040	Niðurrekstarstaurar fyrir brú á Núp svötn	22.3.21	6.4.21
21-039	Sauðárkrókur – Strandvegur, sjövn 2021	9.3.21	23.3.21
20-017	Grindavík, sjóvarnir 2021	21.1.20	9.2.21

## Öllum tilboðum hafnað

Verknr.	Verk
21-074	Jökulsá hjá Merkigili (758) - Sandblástur og málun

## Útboð fellt af lista

Verknr.	Verk
21-034	Vetrarþjónusta 2021-2024, Barðastrandarsýslur (Boðið út undir útboðsnúmerinu 21-068)
21-035	Vetrarþjónusta 2021-2024, Vestur- Ísafjarðarsýsla (Boðið út undir útboðsnúmerinu 21-069)
21-031	Vetrarþjónusta Selfoss - Reykjavík 2021 (Boðið út undir útboðsnúmerinu 21-075)

## Samningum lokið

Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
21-023	Gaulverjabæjarvegur (33), Hringvegur - Holtsvegur Verk og Tækni ehf., kt. 700112-1280	15.3.21	30.3.21
21-021	Laugarvatnsvegur (37), Reykjavegur - Brekka Malbikunarst. Hlaðbær-Colas hf., kt. 420187-1499	22.2.21	9.3.21
21-012	Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2021, blettanir með klæðingu Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	1.3.21	16.3.21
21-011	Hjólafarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2021 Arnardalur s.f., kt. 540678-0309	1.3.21	16.3.21
21-036	Efnisvinnsla á Austursvæði 2021, malarslitleg Myllan ehf., kt. 460494-2309	6.3.21	6.4.21
21-005	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut. For- og verkhönnun Verkis hf., kt. 611276-0289	13.3.21	13.4.21
21-043	Snæfellsbær, sjóvarnir 2021 Grjóttverk ehf., kt. 531014-0140	15.3.21	30.3.21
21-019	Hringvegur (1) um Jökulsá á Breiða-merkursandi, rofvörn farvegur 2021 Þ.S. verktakar ehf. Egilsstöðum, kt. 410200-3250	23.3.21	6.4.21
21-042	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá - Hvalfjörður, eftirlit (EES) Efla hf., kt. 621079-0189	24.3.21	23.4.21
21-046	Efnisvinnsla á Suðursvæði 2021, malarslitleg Snilldarverk ehf., kt. 571297-2809	26.3.21	27.4.21
21-045	Hringvegur milli Skóga og Dyrhólavegar; 2 styrkingarkaflar Framrás ehf., kt. 591289-0559	29.3.21	20.4.21
21-037	Efnisvinnsla á Austursvæði 2021-2022, klæðing og burðarlög (EES) Myllan ehf., kt. 460494-2309	30.3.21	29.4.21
21-055	Ísafjörður: Lenging Sundabakka 2021 Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	20.4.21	4.5.21
20-036	Örtygshafnarvegur(612): Um Hvallátur Þróttur ehf., kt. 420369-3879	31.3.21	20.4.20
21-044	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2021, malarslitleg Hólaskarð ehf., kt. 531093-2409	27.4.21	25.5.21
21-015	Efnisvinnsla á Norðursvæði 2021 útboð B Skútaberg ehf., kt. 510108-0350	21.3.21	20.4.21
21-014	Efnisvinnsla á Norðursvæði 2021 útboð A Króksverk ehf., kt. 1570215-0270	21.3.21	20.4.21
21-047	Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2021 Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	19.4.21	4.5.21
21-053	Yfirlagnir á Norðursvæði 2021, malbik Malbikun Akureyri ehf., kt. 690598-2059	3.4.21	18.5.21

## Niðurstöður útboða

### Vestmannaeyjahöfn: Skipalyftukantur, þekja og lagnir 2021

21-081

Opnun tilboða 8. júní 2021. Vestmannaeyjahöfn óskaði eftir tilboðum í verkið " Vestmannaeyjahöfn: Skipalyftukantur, þekja og lagnir 2021".

Helstu verkþættir eru:

Rífa rafbúnaðarhús, taka upp malbik og steypa þekju.

Leggja regnvatnslagnir, niðurföll, brunn, vatnslagnir og ídráttarrör fyrir rafmagn.

Grófjafna yfirborð og þjappa, finjafna undir steypa þekju og malbik 1900 m<sup>2</sup>.

Steypa undirstöður fyrir ljósamastur og spil.

Slá upp mótum, járnbinda og steypa þekju, alls um 1100 m<sup>2</sup>.

Koma fyrir rafmagnskössum og vatnsbrunnum á bryggjunni.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. október 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Stálborg ehf., Hafnarfirði	66.452.600	109,3	5.664
-	Áætl. verktakakostnaður	60.788.600	100,0	0

### Þorlákshafnarvegur (38) Þrengslavegur - Eyrarbaklavegur

21-076

Opnun tilboða 8. maí 2021. Endurmótun á hluta Þorlákshafnarvegur (38-02/03) og lagfæringar gatnamótanna við Eyrarbaklaveg ásamt gerð áningarstaðar, alls um 3,3 km.

Helstu magntölur eru:

Skeringar	4.760 m <sup>3</sup>
Fláafleygar	2.110 m <sup>3</sup>
Styrktarlag 0/63	3.255 m <sup>3</sup>
Burðarlag 0/22	4.825 m <sup>3</sup>
Malbik 60 mm	27.315 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	31.170 m <sup>2</sup>
Fræsing	23.600 m <sup>2</sup>
Hellulögn	28 m <sup>2</sup>
Umferðarmerki	12 stk.
Málun	8.465 m

Verklok eru 15. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	261.689.000	128,7	17.332
1	Óskatak ehf., Kópavogi	244.356.800	120,1	0
-	Áætl. verktakakostnaður	203.400.000	100,0	-40.957

### Hrunavegur (344), Skeiða- og Hrunamannavegur að Kaldbaksvegi

21-070

Opnun tilboða 25. maí 2021. Endurbygging 3,6 km kafla Hrunavegur (344) frá Skeiða- og Hrunamannavegi.

Helstu magntölur eru:

Skeringar	10.000 m <sup>3</sup>
Lögn stálræsa	36 m
Fyllingar	5.600 m <sup>3</sup>
Styrktarlag 0/90	11.0000 m <sup>3</sup>
Burðarlag 0/22	4.300 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	26.700 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	36.700 m <sup>2</sup>

Verklok eru 1. október 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Suðurtak ehf., Brjársstöðum	128.699.470	117,7	9.821
2	Vörubifreiðastjórafélagið Mjöllnir, Selfossi	121.500.000	111,2	2.621
1	Steyprudrangur ehf., Vík	118.878.510	108,8	0
-	Áætl. verktakakostnaður	109.300.000	100,0	-9.579

### Efnisvinnsla á Vestursvæði 2021, Fossamelar (EES)

21-060

Opnun tilboða 4. júní 2021. Efnisnám og vinnsla steinefna í námunni Fossamelar í Borgarbyggð.

Helstu magntölur eru:

Klæðingarefni 8/16 mm	5.000 m <sup>3</sup>
Klæðingarefni 4/8 mm	3.000 m <sup>3</sup>
Úrharp 0/4 mm	3.000 m <sup>3</sup>
Burðarlagsefni 0/22 mm	1.500 m <sup>3</sup>
Berglosun	14.000 m <sup>3</sup>
Flutningur efnis	20.000 m <sup>3</sup>

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætl. verktakakostnaður	87.714.150	100,0	17.114
3	Verk og tæki ehf., Selfossi	85.500.000	97,5	14.900
2	Hólaskarð ehf., Hafnarfirði	79.880.000	91,1	9.280
1	Þróttur ehf., Akranesi	70.600.000	80,5	0

## Yfirlagnir á Norðursvæði 2021, malbik

21-053

Opnun tilboða 18. maí 2021. Yfirlagnir með malbiki á Norðursvæði árið 2021.

### Helstu magntölur:

Yfirlögn:	68.254 m <sup>2</sup>
Viðgerðir:	930 m <sup>2</sup>
Fræsing:	21.393 m <sup>2</sup>

Verki skal að fullu lokið 15. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Hlaðbær-Colas hf., Hafnarfirði	381.693.020	104,5	23.849
2	Malbikun Norðurlands, Akureyri	370.780.750	101,5	12.937
-	Áætl. verktakakostnaður	365.237.703	100,0	7.394
1	Malbikun Akureyrar, Akureyri	357.844.000	98,0	0

## Yfirlagnir á Vestursvæði, malbik 2021

21-013

Opnun tilboða 8. júní 2021. Yfirlagnir með malbiki á Vestursvæði árið 2021.

### Helstu magntölur:

Yfirlögn:	59.300 m <sup>2</sup>
-----------	-----------------------

Verki skal að fullu lokið 15. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætl. verktakakostnaður	373.778.871	100,0	58.625
2	Malbikun Akureyrar, Akureyri	364.647.000	97,6	49.493
1	Hlaðbær-Colas hf., Hafnarfirði	315.154.310	84,3	0

## Hringvegur um Þvottárskríður, hrunvarnir 2021

21-054

Opnun tilboða 15. júní 2021. Hrunvarnir í Þvottárskríðum, norðan Hvalness í Lóni. Um er að ræða uppsetningu á um 385 m af stálþili og 190 m af forsteyptum vegriðseiningum, hreinsun vegrásna og gerð skeringa.

### Helstu magntölur eru:

Skeringar með vegi	7.600 m <sup>3</sup>
Fylling	2.150 m <sup>3</sup>
Uppsetning á stálþili	385 m
Forsteyptar vegriðseiningar	190 m

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. október 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Hellur og lagnir ehf.,	73.390.000	150,7	29.944
-	Áætl. verktakakostnaður	48.688.238	100,0	5.242
2	SG Vélar ehf.,	44.965.925	92,4	1.520
1	Jarðlist ehf., Reykjavík	43.446.200	89,2	0

## Bíldudalshöfn – Steypt þekja, lagnir og raforkuvirki 2021

21-071

Opnun tilboða 25. maí 2021. Hafnarsjóður Vesturbyggðar óskaði eftir tilboðum í verkið „Bíldudalshöfn – Steypt þekja, lagnir og raforkuvirki 2021“.

### Helstu verkþættir eru:

Saga og brjóta eldri þekju.

Steypa upp vatns- rafbúnaðarhús.

Leggja ídráttarrör.

Leggja vatns- og frárennslislagnir.

Grófjafna yfirborð og þjappa, finjafna undir steypu.

Slá upp mótum, járnbinda og steypa þekju, alls um 3150 m<sup>2</sup>.

Raforkuvirki.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Úlfsstaðir ehf., Reykjavík	323.071.937	202,1	120.701
1	Geirnaglenn ehf., Ísafirði	202.370.717	126,6	0
-	Áætl. verktakakostnaður	159.876.400	100,0	-42.494

## Vestmannaeyjahöfn: Skipalyftukantur, þekja og lagnir 2021

21-061

Opnun tilboða 18. maí 2021. Vestmannaeyjahöfn óskaði eftir tilboðum í verkið „Vestmannaeyjahöfn: Skipalyftukantur, þekja og lagnir 2021“.

### Helstu verkþættir og magntölur eru:

Rífa rafbúnaðarhús, taka upp malbik og steypa þekju.

Leggja regnvatnslagnir, niðurföll, brunn, vatnslagnir og ídráttarrör fyrir rafmagn.

Grófjafna yfirborð og þjappa, finjafna undir steypa þekju og malbik 1900 m<sup>2</sup>.

Steypa undirstöður fyrir ljósamastur og spil.

Slá upp mótum, járnbinda og steypa þekju, alls um 1100 m<sup>2</sup>.

Malbika um 800 m<sup>2</sup>.

Koma fyrir rafmagnskössum og vatnsbrunnum á bryggjuni.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. september 2021.

Engin tilboð bárust.

## Efnisvinnsla á Vestursvæði 2021, malarslitlag (EES)

21-044

Opnun tilboða 25. maí 2021. Efnisvinnsla á Vestursvæði 2021, malarslitlag

### Helstu magntölur á ári eru:

Vinnsla á malarslitlagi í 6 námum:	19.000 m <sup>3</sup>
------------------------------------	-----------------------

Verki skal að fullu lokið 15. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Bjartur ehf., Hólmavík	91.848.192	133,9	32.852
-	Áætl. verktakakostnaður	68.600.000	100,0	9.604
2	Skútabergh ehf., Akureyri	61.880.000	90,2	2.884
1	Hólaskarð ehf., Hafnarfirði	58.995.800	86,0	0

## Oddavegur (266) Oddi – Ártúnsvegur

21-067

Opnun tilboða 25. maí 2021. Endurmótun 2,8 km Oddavegar (266-01), frá Odda að Ártúnsvegi (2699-01).

Helstu magnþölur eru:

Skeringar	7.770 m <sup>3</sup>
Fyllingar og fláafleygar	7.770 m <sup>3</sup>
Burðarlag	4.675 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	19.880 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	37.155 m <sup>2</sup>

Verklök eru 1. október 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Suðurtak ehf., Brjánsstöðum	97.035.650	122,4	19.801
3	Vörubifreiðastjórafélagið Mjólnir, Selfossi	89.300.000	112,6	12.065
2	Steypudrangur ehf., Vík	80.272.000	101,2	3.037
-	Áætl. verktakakostnaður	79.300.000	100,0	2.065
1	Þjóðandi ehf., Helli	77.234.776	97,4	0

## Melasveitarvegur (505): Bakki – Svínabú

21-062

Opnun tilboða 18. maí 2021. Endurbýgging, breikkun, styrking og lögn bundins slitlags á um 4,9 km kafla á Melasveitarvegi (505): Bakki – Svínabú

Helstu magnþölur eru:

Fyllingar og fláafleygar	27.300 m <sup>3</sup>
Ræsalögn	160 m
Styrktarlag	27.900 m <sup>3</sup>
Burðarlag	5.500 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	31.300 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 30. júní 2022.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætl. verktakakostnaður	222.018.017	100,0	34.049
4	Þróttur ehf., Akranesi	215.369.340	97,0	27.400
3	Vörubifreiðastjórafélagið Mjólnir, Selfossi	204.731.450	92,2	16.762
2	Steypudrangur ehf., Vík	194.193.550	87,5	6.225
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	187.969.000	84,7	0

## Austurdalsvegur(758), Jökulsá hjá Merkgili – Sandblástur og málun

21-074

Opnun tilboða 1. júní 2021. Sandblástur og málning á stálvirki brúar yfir Jökulsá hjá Merkgili, ásamt endurnýjun timburgólfs og handriðs.

Helstu magnþölur eru:

Handrið	80 stk.
Þvertré	100 stk.
Plankar	660 m
Slitgólf	780 m
Sandblástur	304 m <sup>2</sup>
Málun	304 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið fyrir 15 september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Verkvík-Sandtak ehf., Hafnarfirði	33.333.333	163,4	0
-	Áætl. verktakakostnaður	20.397.057	100,0	-12.936

## Hringvegur um Þvottárskriður, hrunvarnir 2021

21-049

Opnun tilboða 15. júní 2021. Hrunvarnir í Þvottárskriðum, norðan Hvalness í Lóni. Um er að ræða uppsetningu á um 385 m af stálþili og 190 m af forsteyptum vegriðseiningum, hreinsun vegrásra og gerð skeringa.

Helstu magnþölur eru:

Skeringar með vegi	7.600 m <sup>3</sup>
Fylling	2.150 m <sup>3</sup>
Uppsetning á stálþili	385 m
Forsteyptar vegriðseiningar	190 m

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. október 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Hellur og lagnir ehf.,	73.390.000	150,7	29.944
-	Áætl. verktakakostnaður	48.688.238	100,0	5.242
2	SG Vélar ehf.,	44.965.925	92,4	1.520
1	Jarðlist ehf., Reykjavík	43.446.200	89,2	0

## Tálknafjarðarvegur (617) - 21-026

### Endurbygging

Opnun tilboða 18. maí 2021. Endurbygging vegkafla ásamt gerð grjótvarnar og lagnavinnu á Tálknafjarðarvegi (617-02) um þéttbýlið á Tálknafirði. Verkefnið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar og Tálknafjarðarhrepps.

Helstu magnþölur í verkinu eru:

Rif vegyfirborðs	12.200 m <sup>2</sup>
Fyllingar og fláafleygar	8.500 m <sup>3</sup>
Styrktarlag	7.000 m <sup>3</sup>
Burðarlag	1.370 m <sup>3</sup>
Malbik	12.000 m <sup>2</sup>
Steypt gangstétt	700 m <sup>2</sup>
Staðsteyptir kantsteinar	690 m <sup>2</sup>
Regnvatnslagnir	530 m
Grjót í rofvörn	6.800 m <sup>3</sup>
Frágangur hliðarsvæða	4.100 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. nóvember 2021.

Engin tilboð bárust.

## Þverárhliðarvegur (522): 21-025

### Borgarfjarðarbraut - Högnastaðir

Opnun tilboða 18. maí 2021. Endurbygging, breikkun, styrking og lögn bundins slitlags á um 8,5 km kafla á Þverárhliðarvegi (522): Borgarfjarðarbraut – Högnastaðir

Helstu magnþölur eru:

Bergskeringar	56.900 m <sup>3</sup>
Fyllingar og fláafleygar	44.300 m <sup>3</sup>
Ræsalögn	216 m
Styrktarlag	22.500 m <sup>3</sup>
Burðarlag	9.300 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	55.00 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	85.000 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. júlí 2022.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Þróttur ehf., Akranesi	302.256.440	103,6	36.980
3	Vörubifreiðastjórnunarsélagið Mjöltnir, Selfossi	302.000.000	103,5	36.724
-	Áætl. verktakakostnaður	291.717.866	100,0	26.442
2	JG vélar ehf., Reykjavík	278.114.000	95,3	12.838
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	265.276.000	90,9	0

## Ísafjörður: 21-055

### Lenging Sundabakka 2021

Opnun tilboða 4. maí 2021. Hafnir Ísafjarðarbæjar óskuðu eftir tilboðum í lengingu Sundabakka. Verkið felur í sér byggingu 380 m stálþilskants ásamt kantbita, pollum og stigum.

Helstu magnþölur:

Reka niður 254 tvöfaldar stálþilspötur af gerð AZ28-750 og ganga frá stagbitum og stögum.

Steypa 99 akkerissplötur

Steypa um 380 m langan kantbita með pollum, kanttré og stigum.

Jarðvinna, fylla upp fyrir innan þil um 28.200 m<sup>3</sup>.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 31. júlí 2022.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Hagtak ehf., Hafnarfirði	444.250.000	120,2	50.467
2	Ísar ehf., Kópavogi	396.001.000	107,2	2.218
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	393.783.000	106,6	0
-	Áætl. verktakakostnaður	369.489.300	100,0	-24.294

## Yfirlagnir á Austursvæði 2021, klæðing 21-052

Opnun tilboða 4. maí 2021. Yfirlagnir á Austursvæði 2021, klæðing

Helstu magnþölur eru:

Yfirlögn með einföldu lagi klæðingar:	406.000 m <sup>2</sup>
Yfirlögn með kilingu:	44.000 m <sup>2</sup>
Flutningur steinefna:	6.100 m <sup>3</sup>
Flutningur bindiefna:	540 m <sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. september.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætl. verktakakostnaður	131.340.238	100,0	-11.329
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	142.669.000	108,6	0

## Yfirlagnir á Austursvæði 2021, blettanir með klæðingu 21-051

Opnun tilboða 4. maí 2021. Yfirlagnir á Austursvæði 2021, blettanir með klæðingu

Helstu magnþölur á ári eru:

Blettanir á Austursvæði:	80.000 m <sup>2</sup>
Flutningur steinefna:	880 m <sup>3</sup>
Flutningur bindiefna:	88 m <sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	48.482.000	112,5	0
-	Áætl. verktakakostnaður	43.084.000	100,0	-5.398

## Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2021

21-047

Opnun tilboða 4. maí 2021. Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2021.

Áætlaðar magnbólur:

Festun með sementi	70.326 m <sup>2</sup>
Þurrfræsing og jöfnun	28.205 m <sup>2</sup>
Tvöföld klæðing	98.531 m <sup>2</sup>
Efra burðarlag afrétting	2.866 m <sup>3</sup>

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostnaður	253.002.149	100,0	7.921
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	245.081.000	96,9	0

## Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2021

21-018

Opnun tilboða 4. maí 2021. Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2021.

Áætlaðar magnbólur:

Festun með sementi	48.700 m <sup>2</sup>
Þurrfræsing og jöfnun	2.800 m <sup>2</sup>
Tvöföld klæðing	51.500 m <sup>2</sup>
Efra burðarlag afrétting	1.540 m <sup>3</sup>

Verkinu skal lokið að fullu 1. september 2021.

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
–	Áætlaður verktakakostnaður	180.339.170	100,0	27.003
	Borgarverk ehf., Borgarnesi	153.336.000	85,0	0

## Efnisvinnsla á Austursvæði 2021-2022, klæðing og burðarlag

21-037

Opnun tilboða 29. apríl 2021. Efnisvinnsla í 7 námum á Austurlandi 2021-2022.

Helstu magnbólur eru:

Burðarlag	17.500 m <sup>3</sup>
Klæðingarefni	25.100 m <sup>3</sup>
Sandur/úrharp	9.340 m <sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. september 2022

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Jökulfell ehf., Svínafelli	230.350.000	139,5	40.410
1	Myllan ehf., Egilsstöðum	189.939.900	115,0	0
–	Áætl. verktakakostnaður	165.125.000	100,0	-24.815

## Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá - Hvalfjörður. Eftirlit og ráðgjöf (EES)

21-042

Vegagerðin óskaði eftir tilboðum í eftirlit og ráðgjöf með breikkun Hringvegur (1) um Kjalarnes í 2+1 veg frá Vallá að Hvalfirði. Um er að ræða um 5,5 km langan vegkafla með hringtorgum við Móa og Dalsmynni, nýjum undirgöngum við Grundarhverfi og Arnarhamar, lengingu á undirgöngum við Vallá, nýtt stálpöturæsi/brú yfir Ártúnsá við Bakkaveg, lengingu á stálpöturæsi/brú yfir Ártúnsá við Hringveg auk hliðarvega, stíga og veitukerfa. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar, Veitna og Gagnaveitu Reykjavíkur.

Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfismats og verðs og ber bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfi bjóðanda og verðtilboð.

Eftir lok tilboðsfrests, 23. apríl 2021, var bjóðendum tilkynnt um nöfn bjóðenda í útboðinu. Þann 28. apríl 2021 var verðtilboð hæfra bjóðenda opnað. Allir bjóðendur uppfylltu hæfisskilyrði útboðsins og stóðust hæfnimat.

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Mannvit, Reykjavík	51.000.000	116,7	8.518
–	Áætl. verktakakostnaður	43.700.000	100,0	1.218
2	Hnit, verkfræðistofa hf., Reykjavík	42.935.000	98,2	453
1	Efla hf., Reykjavík	42.482.150	97,2	0

## Efnisvinnsla á Suðurlandi 2021, malarlitlag (EES)

21-046

Opnun tilboða 27. apríl 2021. Efnisvinnsla á Suðursvæði 2021, malarlitlag.

Helstu magnbólur eru:

Efnisvinnsla í 2 námum á Suðurlandi, samtals 8.000 m<sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 8. ágúst 2021.

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostnaður	24.000.000	100,0	14.600
6	Þjótandi ehf., Hellu	17.760.000	74,0	8.360
5	Bjartur ehf., Kópavogi	16.910.760	70,5	7.511
4	Fossvélar ehf., Selfossi	14.750.000	61,5	5.350
3	Nesey ehf., Árnesi	12.800.000	53,3	3.400
2	Suðurtak ehf., Selfossi	12.500.000	52,1	3.100
1	Snilldarverk ehf., Hellu	9.400.000	39,2	0

## Vegagerðin í nærmynd

Yfir 300 manns starfa hjá Vegagerðinni og störfín eru bæði fjölmörg og fjölbreytt á láði, legi og í lofti. Í þessum greinaflokki verður skyggst inn í hin ólíku störf sem unnin eru hjá stofnuninni.



# Útívinna skemmtilegust



Höskuldur Búi með samstarfsfélaganum sínum Sverri Örvari Sverrissyni við jarðtæknibor Vegagerðarinnar í Álftafirði.

Höskuldur Búi Jónsson er jarðfræðingur í stoðdeild mannvirkjasviðs Vegagerðarinnar.

### Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?

Ég hef unnið hjá Vegagerðinni samfelld frá árinu 2008, en áður hafði ég starfað fyrir Vegagerðina sumrin 1998 til 2000, en þá var ég nýútskrifaður úr jarðfræðinámi. Afí minn, Höskuldur Bjarnason, vann við vegagerð á fyrri hluta síðustu aldar sem honum þótti mjög skemmtilegt. Það hefur örugglega haft áhrif á hve auðvelt var að segja já þegar kallið kom, þótt vegagerð í dag sé vissulega allt öðruvísi en það sem afí lýsti.

### Hvað gerðir þú áður en þú komst til Vegagerðarinnar?

Áður en ég byrjaði fyrst hjá Vegagerðinni vann ég mest á sjó, en svo vann ég í nokkur ár hjá Náttúrufræðistofnun Íslands, mest við rannsóknir á skriðuföllum og hefur það enn þau áhrif á mig að ég er sífellt að góna upp í fjöll og athuga hvort einhver skriðuföll eða grjóthrun hafa fallið.

### Í hverju felst starfið þitt?

Stór hluti af starfi mínu fellst í að undirbúa verk fyrir útboð og þá kanna efnistökuástandi, hvort heldur það eru skeringar eða námur. Ég á einnig oft aðkomu fyrir í ferlinu og skrifa jarðræðikafla í mati á umhverfisáhrifum framkvæmda, auk þess sem ég er einnig fenginn til ráðgjafar eftir útboð fyrir eftirlit framkvæmda.

### Hvernig er hefðbundinn vinnudagur?

Vinnudagar mínir eru fjölbreyttir, en þar skiptast á annars vegar útívinna og hins vegar skrifstofustörf.

Útívinna felst oft í að undirbúa útboð, kanna þá námur og skeringar. Þær kannanir geta snúist um að taka sýni úr þeim jarðefnum sem við viljum nota í veginn. Fæ ég þá annað hvort gröfu til að grafa fyrir mig í laus jarðlög eða bor til að bora í klappir. Einnig geng ég veglínur og undirbý verk fyrir mat á umhverfisáhrifum og skoða

þá væntanlegt framkvæmdasvæði með það að markmiði að kortleggja áhugaverðar jarðmyndanir.

Á skrifstofunni er það síðan úrvinnsla og skrif útboðsgagna sem tekur mestan tíma, en einnig ýmiskonar skýrslugerð í sambandi við t.d. mat á umhverfisáhrifum framkvæmda.



Höskuldur Búi Jónsson.

### Hvað er skemmtilegast?

Útívinna er skemmtilegust, enda fæ ég að fara um fjölbreytt svæði en tvö svæði eru á minni könnu, þ.e. Vestur- og Sudursvæði, en þau svæði eru mjög fjölbreytileg jarðfræðilega séð.

### Hvað er mest krefjandi við starfið?

Líklega er mest krefjandi þegar tíminn er ekki nægur fyrir öll þau verk sem eru framundan, en það virðist þó oftast reddast. Þó það sé krefjandi er ákveðinn sjarmi sem fylgir því og hálfgerð vertíðarstemning, þ.e. mikilvægt að klára alls konar undirbúning svo hægt sé að bjóða verk út.

### Hvað gerir þú utan vinnu?

Áhugamálín eru fjölbreytt og reyni ég að finna tíma til þess að fara í skotveiði og á sjóinn, en ég og annar starfsmaður hjá Vegagerðinni eigum bát saman sem við erum að reyna að standsetja svo við getum farið á sjóstöng og í krabbaveiði. Þá höfum við hug á að veiða hákarl, en hvort af því verði einhvern tíma kemur í ljós.

Ég hef mikinn áhuga á loftslagsmálum og er annar ritstjóra loftslag.is. Ég hendi líka stundum saman vísun þegar andinn kemur yfir mig. Svo er jarðfræðin alltaf krefjandi áhugamál utan vinnunnar líka. ■