

Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

29. apríl 2022 — nr. 718
3. tölublað — 30. árgangur



Suðurlandsvegur (1). Framkvæmdir við brú og undirgöng á nýjum vegarkafla Hringvegur við Kotströnd.

**02 Göngu- og hjólabrú yfir Elliðaár við Dimmu / 04 Víkurfjara
hörfar í vetrarstormum / 06 Samgöngur á hjólum / 09 Þjórsárdals-
vegur (32), Hallslaut – Fossá / 10 Framkvæmdir á Suðurlandsvegi
á áætlun / 14 Vatnsnesvegur (711) um Vesturhópshólaá /
16 Frábært að fá að vinna við raunverulegt verkefni /
18 Kortleggja varasama hviðustaði / 21 Yfirlit yfir útboðsverk /
23 Niðurstöður útboða / 28 Vegagerðin í nærmynd**

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift
www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir
Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrot
Elín E. Magnúsdóttir

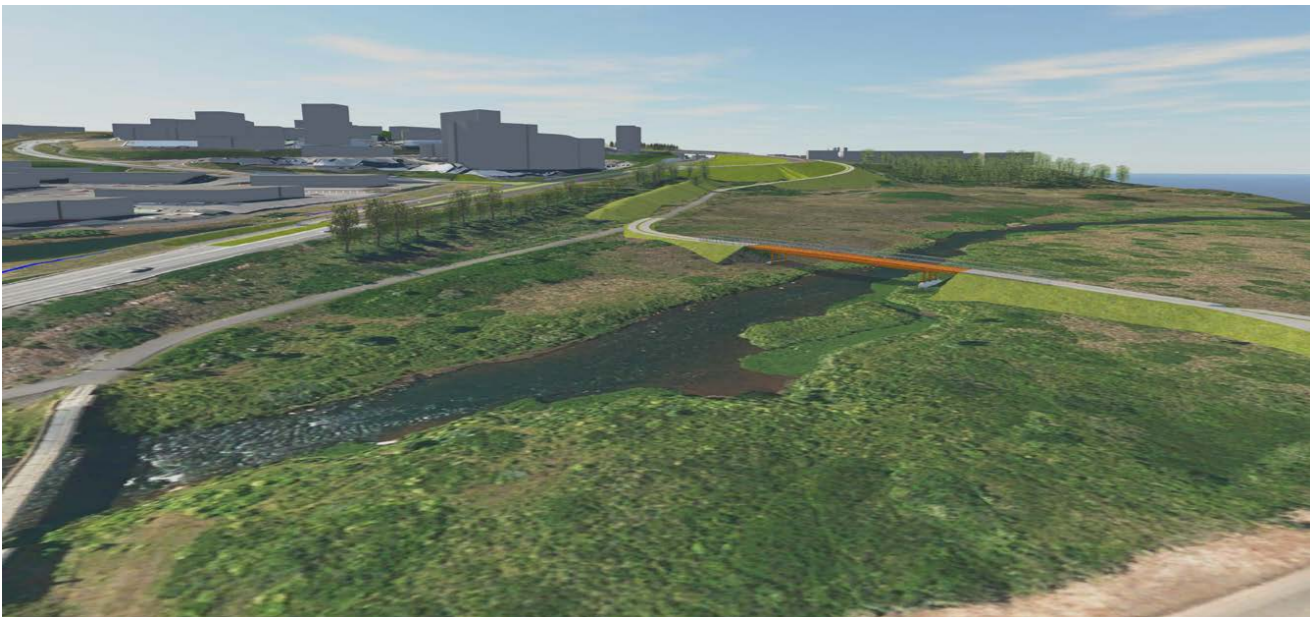
Forsíðumynd:
ÍAV

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 fréttafæni sem talið er að eigi erindi til lesenda.

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



Göngu- og hjólabrú yfir Elliðaár við Dimmu



Nýja brúin stendur aðeins neðar en sú gamla. Gert er ráð fyrir lágreistri brú með aðskildum stígum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.



Núverandi brú yfir Dimmu er barn síns tíma og orðin fremur illa farin.

Hluti framkvæmda við nýjan Arnarnesveg felst í gerð göngustíga og nýrrar brúar yfir Elliðaár við Dimmu. Um er ræða mikla samgöngubót fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Forhönnun brúarinnar gerir ráð fyrir timburbrú í þremur höfum og þess er sérstaklega gætt að hún falli vel að umhverfinu. Nýir göngu- og hjólastígar eru hluti af stofnstígakerfi höfuðborgarsvæðisins og verða aðskildir fyrir gangandi og hjólandi.

Elliðaárnar koma úr Elliðavatni og renna um land Kópavogs og Reykjavíkur. Þær hafa löngum talist ein af helstu perlum höfuðborgarsvæðisins, ekki síst vegna þess að í árnar gengur lax en það þykir einstakt á heimsvísu í miðri borg. Sá hluti Elliðaáa sem rennur vestan Víðivalla heitir Dimma, en áin ber Dimmunafnið allt frá Selásfossi ofan við Vatnsveitubrú að Elliðavatnsstíflu.

Núverandi brú yfir Dimmu er barn síns tíma. Um er að ræða gamla lagnabrú fyrir vatns- og hitaveitu og sitt hvoru megin við hana þarf að ganga upp þröngar og nokkuð brattar tröppur sem reynst hafa mörgum farartálmi. Yfir vetrartímann hefur fólk átt í erfiðleikum með að fara um brúna, ekki síst með vagna, kerrur eða hjól og því löngu orðið tímabært að byggja nýja brú sem stenst nútímakröfur.

Við forhönnun nýrrar brúar er gert ráð fyrir lágreistri brú með aðskildum stígum fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Tekið er mið af viðkvæmri staðsetningu yfir Elliðaárnar og sérstaklega hugað að því að brúin falli vel inn í landslagið. Við hönnunina er tekið tillit til þeirra sem nota Elliðaárdalinn til útivistar og afþreyingar, sem og þeirra sem veiða í ánum og því er aðgengi undir brúna tryggt. Gerðar verða kröfur til verktaka sem koma að byggingu brúarinnar varðandi verklag við byggingu hennar og umgengni við ána.

Timburbrú í þremur höfum

Samkvæmt forhönnun verður brúin í þremur höfum og tré verður aðalbyggingarefni hennar. Vegna þýðingu og sérstöðu Elliðaáanna er mikilvægt að brúin sé opin, aðlaðandi og falleg. Notkun á tré í brúna hefur kosti í loftslags- og umhverfissamhengi, þar sem hún bindur koltvíoxíð, auk þess sem brúin verður létt með lítilli eiginþyngd.

Brúargólfíð mun samanstanda af þverspenntri límtréspötu, 225 mm þykkri. Brúarplatan spannar um 46 m milli landstöpla og er studd á legum í landstöplum og þverbitum á um 8 m millibili. Ystu þverbitar eru studdir á súlum og aðrir þverbitar eru stuttir af límtrésbogum sem brúa Elliðaárnar með um 32 m haflengd. Gert er ráð fyrir fjórum 810 mm háum límtrésbogum.

Brúin verður um 46 m að lengd, 5,7 m að breidd en þar af verða 2,5 m fyrir gangandi vegfarendur og 3 m fyrir hjólandi. Brúin verður fær þjónustubifreiðum í tengslum við viðhald og snjóruðning.

Handrið á brúnni er létt stál eða ál, 1,4 m hátt með lóðréttum rimlum. Framkvæmdin veitir sjónrænt útsýni frá brúnni yfir umhverfið. Gert er ráð fyrir að klæða burðarbita brúarinnar til að verja þá fyrir sól, veðri og vindum. Ýmsar útfærslur koma til greina í því sambandi, svo sem íslenskt lerki.



Rekstur, viðhald og ending

Brúin er samkvæmt forhönnun með þverhalla og langhalla til að tryggja afvötnun. Hún verður nothæf allt árið. Allt stál í brúnni verður ryðfrítt eða galvanhúðað innandyra fyrir uppsetningu til að tryggja lágmarksviðhald og langan líftíma. Timburbrúardekk verður með rakavarnarlagi sem hæfir timburbrú og malbiki. Allar tengingar í timbri verða hannaðar með tilliti til loftunar, auk þess sem tryggt verður að gróður liggi ekki að timbrinu. Brúin er hönnuð fyrir 100 ára líftíma með hæfilegu viðhaldi. Íhlutum og útbúnaði, sem verða fyrir skaða eða skemmdum innan hönnunarlíftíma, verður hægt að skipta út með auðveldum hætti.

Við brúarsmiðina verður þess gætt að lágmarka allt rask á gróðri og vernda lífríki árinna svo náttúrulegt ferli truflist ekki um of vegna verkefnisins. Setja má þær kröfur á verktaka að halda öllu raski í lágmarki og halda til haga þeim gróðri og gróðurtorfum sem þarf að fjarlægja af verkstað. Nýta má gróður sem þarf að fjarlægja til að græða upp önnur svæði í Elliðaárdalnum eða við frágang vegna framkvæmdarinnar sjálfar.

Gert er ráð fyrir nýjum og endurbættum aðskildum göngu- og hjólastígum sem munu liggja frá brúnni sunnan við Elliðaár til að byrja með en þvera þær svo við Grænugróf og tengjast inn á stíginn norðan megin. Eins og áður hefur komið fram er nýja brúin á Dimmu hluti af framkvæmdum við nýjan Arnarnesveg. Framkvæmdir hefjast að öllum líkindum á næsta ári þegar nauðsynleg leyfi frá Fiskistofu og veiðiréttarhöfum liggja fyrir.

Úti Inni Arkitektar og Verkis verkfræðistofa unnu forhönnun brúarinnar í samstarfi við Vegagerðina og Reykjavíkurborg. Baldur Ólafur Svavarsson hjá Úti Inni Arkitektum er arkitekt brúarinnar. ■





Víkurfjara hörfar í vetrarstormum



Mikill sandur lagðist yfir þorpið í verstu veðrunum í vetur. Mikið rof hefur orðið í Víkurfjöru og Fagradalsfjöru.

Mikið landbrot hefur orðið í fjörunni við Vík í Mýrdal frá áramótum og er rofið sums staðar yfir fimmtíu metrar. Vegagerðin stefnir á að hækka flóðvarnargarða sem liggja meðfram þorpinu.

Stormasamt hefur verið við Vík í vetur og mikið gengið á í Víkurfjöru og Fagradalsfjöru. Rof er sums staðar yfir fimmtíu metrar og hefur ekki verið meira í langan tíma að því er segir í skýrslu Jóhannesar Marteins Jóhannessonar hjá Kötlusetri sem hann vann fyrir Mýrdalshrepp og LavaConcept Iceland ehf.

Sigurður Sigurðarson strandverkfræðingur á hafnadeild Vegagerðarinnar segir ástæðu rofsins vera þrálátar og sterkar suðvestanáttir sem geislað hafi síðan um áramót. „Suðvestanáttin étur úr þessari fjöru. Það kemur reyndar efni fyrir Reynisfjall úr fjörunum fyrir vestan fjallið en rofmátturinn er meiri en aðfærslan af efninu og þess vegna verður rof,“ útskýrir hann og bætir við að ekki hafi mælst hærrí öldur á svæðinu áratugum saman. „Ástandið nú er afar ólíkt því sem var síðasta vetur. Þá voru suðaustanáttir ráðandi og sandur hlóðst að austanverðu á sandfangara. Á tímabili héldu heimamenn að sá sandur væri kominn til að vera en hann var mjög fljótur að fara strax í haust.“

Í skýrslunni kemur fram að mikið rof sé við flest svæði sem mæld hafa verið og þá hefur Kötlugarður einnig skemmst mikið. Fjaran er víða orðin stutt og brött. Í skýrslunni er því haldið fram að rof af þessari stærðargráðu geti varla talist annað en náttúruhamfarir. Fjölmörg svæði við ströndina séu með rauða og svarta merkingu, en rauð merking þýðir að svæðið hafi orðið fyrir miklum, langvarandi og endurteknum breytingum, en svört að óviðunandi breytingar hafi orðið þar sem rúmmál og breidd fjöru minnkar mikið milli mánaða, tvo mánuði í röð. Ef veðrið verður áfram með sama sniði eru líkur á áframhaldandi landbroti því ekkert ver fjörुकambana lengur fyrir öldum.

Sigurður segir vert að muna að ströndin við Vík er ekki stöðugt fyrirbæri heldur mjög breytilegt. „Þessi fjara var ekki til fyrir Kötlugosið 1918 og meira að segja fyrir þann tíma var ströndin líka í rofi,“ lýsir hann en til eru mælingar frá árunum 1903 og 1920 sem sýna þetta. „Ef við förum enn lengra aftur í tímann þá náði sjórinn upp að klettunum ofan við Vík og til austurs. Fjaran fór ekki að myndast þar fyrr en á 17. öld en það eru Kötlugosin sem bera fram þennan mikla sand til sjávar sem byggir upp ströndina.“



Rof er sums staðar yfir fimmtíu metrar.
Mynd: Þórir Niels Kjartansson

Flóðvarnargarður hækkaður

Ýmislegt hefur verið gert til að hefta rof við ströndina. „Vegagerðin hefur byggt tvo sandfangara, þann fyrri 2011 og þann seinni 2018. Þeir verja núverandi byggð fyrir rofi. Annar sandfangarinn hefur safnað miklum sandi en hinn litlum.“ Sigurður bendir á mikilvægi þess að græða upp þann sand sem safnast við sandfangarana. „Þegar vindur blæs af hafi feykir hann sandinum sem hefur safnast fyrir yfir bæinn. Ég veit að heimamenn hafa verið í sambandi við Landgræðsluna og reyndar hefur verið í gangi uppgræðsla í gegnum árin en nú þarf að gera meira þegar komin er góð fjara milli Reynisfjalls og fyrri sandfangarans.“



Mikill sandur lagðist yfir þorpið og gerði útsýnið heldur dökkt.



Sjór flæddi langt upp á land.



Stefnt er að því að hækka flóðvarnargarð sem liggur meðfram öllu þorpinu og var byggður á tíunda áratugnum. „Við hækkuðum garðinn um 50 til 70 cm á þeim svæðum sem flætt hefur yfir hann til að minnka hættuna á flóði á landi,“ segir Sigurður en í vetur fór sjór ósjaldan yfir flóðvarnargarðinn og honum fylgdi mikill sandur. „Til að mynda fylltist lóð Vegagerðarinnar af sandi. En með þessari aðgerð ætti að vera hægt að koma í veg fyrir slíkt.“

Mýrdalshreppur hefur óskað eftir því við Vegagerðina að byggður verði nýr sandfangari austan við þann nýrri. Sigurður segir að það verði sett inn á samgönguáætlun á næstunni. „Síðan er umræða í gangi um aðrar lausnir en við höfum ekki talið nauðsynlegt að ganga lengra en þetta í bili.“



Samgöngur á hjólum

↓
Hér sést aðskilinn stígur fyrir hjólandi og gangandi vegfarendur við Eiðsgranda.

Á kortinu er yfirlit yfir hjólaleiðir sem verða byggðar upp á árunum 2020-2024.

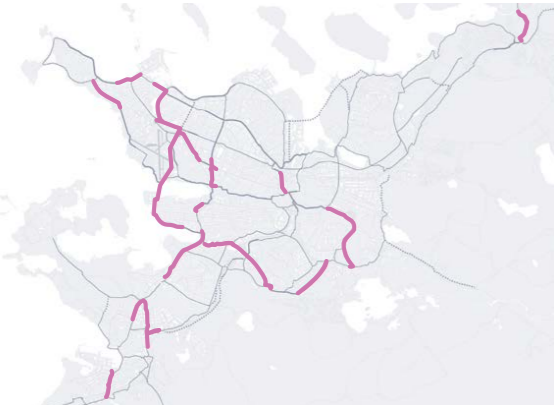
Hjólreiðar hafa marga kosti. Þær sameina hreyfingu og útvist og stuðla þannig að bættri heilsu. Sem ferðamáti eru hjólreiðar bæði skemmtilegar og hagkvæmar, enda njóta þær sífellt meiri vinsælda meðal fólks á öllum aldri. Liður í því að auðvelda fólki að komast leiðar sinnar á hjóli um höfuðborgarsvæðið er að fjölga góðum hjólaleiðum, þar sem öryggi vegfarenda er í fyrirrúmi.

Vinnuhópur á vegum Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna hefur unnið að því að forgangsraða uppbyggingu á stofnhjólaleiðum á höfuðborgarsvæðinu sem heyra undir Samgöngusáttmálann, sem íslenska ríkið og sveitarfélögin sex á höfuðborgarsvæðinu undirrituðu haustið 2019. Markmið Samgöngusáttmálans er m.a. að stuðla að greiðari samgöngum og fjölbreyttum ferðamátum, með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta.

Markmiðið með stofnhjólaleiðum er að útfæra hjólaleiðir sem ná yfir sem stærstan hluta höfuðborgarsvæðisins og tengja saman sveitarfélögin, helstu hverfi og atvinnusvæði.

Sérstaklega var horft til samgönguhjólreiða við skipulagningu stofnhjólaleiðanna. Þær eiga að uppfylla viss skilyrði um hönnun og til að tryggja öryggi er hönnun hjólaleiðanna sett í umferðaröryggisrýni. Árið 2019 komu út hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólreiðar sem notast er við í hönnun stofnhjólaleiðanna. Með verklaginu er hönnun hjólaleiðanna samræmd sem tryggir ákveðin gæði á öllum stígum sem gerðir eru á vegum Samgöngusáttmálans.

Talningar á hjólandi og gangandi vegfarendum voru gerðar til að hægt væri að meta hvar mesta þörfin væri á að aðskilja hjólandi og gangandi umferð. Í kjölfarið voru umferðarmestu staðirnir settir í forgang. Einnig var horft til þess hvar Borgarlínan kemur til með að liggja en gert er ráð fyrir að meðfram henni verði góðar göngu- og hjólaleiðir.



ÚTI INNI
ARKITEKTAR

↑
Fyrirhuguð Arnarnesgöng.

Framkvæmdir á stofnhjólaleiðum

Framkvæmdir við stofnhjólaleiðirnar hófust árið 2019 og nokkrum áföngum er lokið. Búið er að leggja stíga á alls um 5,3 km langa kafla, og á þessu ári er gert ráð fyrir að hefja framkvæmdir sem ná yfir um 5 km í viðbót, ásamt því að farið verður í mislægar lausnir á borð við undirgöng og brýr. Í lok samningstímabilsins árið 2033 er áætlað að búið verði að leggja um 46 km af hjólastígum á höfuðborgarsvæðinu með fjármögnun Samgöngusáttmálans, auk þess að byggja undirgöng og brýr sem hluta af hjólaleiðum.

Eins og fyrr segir þá er markmiðið að leggja aðskilda göngu- og hjólastíga eftir lengri leiðum sem tengja saman hverfi og sveitarfélög. Nú þegar er það verk hafið:

- Nýlega var gerður nýr hjólastígur við Eiðsgranda í Reykjavík og til stendur að halda áfram með þann stíg að Mýrargötu í sumar. Þegar því er lokið verða komnir aðskildir göngu- og hjólastígar sem ná frá Granda að Gróttu á Seltjarnarnesi.
- Framkvæmdum vegna undirganga við Litluhlíð lýkur senn. Til stendur að halda áfram með hjólaleið meðfram Bústaðavegi um undirgöng Litluhlíðar og eftir Skógarhlíð í sumar. Þegar þeim áfanga lýkur verða komnir góðir aðskildir göngu- og hjólastígar meðfram öllum Bústaðavegi.

- Framkvæmdir við Sprengisandssvæðið standa yfir. Verið er að útfæra undirgöng við Bústaðaveg fyrir gangandi- og hjólandi vegfarendur og nýir stígar verða lagðir sem tengja saman stígakerfi sem liggur um Elliðaárdal, Fossvogsdal, Bústaðaveg og norður fyrir Bústaðaveg.
- Seint á síðasta ári hófust framkvæmdir við gerð hjólastígs um Elliðaárdal frá Höfðabakka að Vatnsveitubru. Til stendur að halda áfram framkvæmdum á þeirri leið sem nær suður eftir Elliðaárdalnum, á þessu ári. Einnig stendur til að hefja framkvæmdir við nýja brú yfir Dimmu í haust. Að endingu mun leiðin ná að Breiðholtsbraut og tengjast stígakerfi við nýjan Arnarnesveg um mislæga lausn yfir Breiðholtsbraut.
- Í Kópavogi er kominn nýr hjólastígur meðfram hluta Fífhvammsvegar.
- Framkvæmdum er að ljúka í Ævintýragarði í Mosfellsbæ en þar er nýr aðskilinn stígur fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, sem tengir gamalgróin hverfi við Leirvogstungu.

Áætlanir næstu ára

Í ár hefjast framkvæmdir á uppbyggingu aðskildra göngu- og hjólaleiða sem mynda norður-suður ás þvert á sveitarfélög höfuðborgarsvæðisins sem verður vestan Hafnarfjarðarveggar, vestan Reykjavíkurvegar og meðfram Strandgötu í Hafnarfirði.

→ Við Strandgötu verða settir nýir aðskildir göngu- og hjólastígar sem ná frá hringtorgi Strandgötu og Hvaleyrarbrautar að mislægum gatnamótum Strandgötu og Reykjanesbrautar. Framkvæmdir hefjast í ár.

→ Framkvæmdir á undirgöngum við Arnarneshæð fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur munu hefjast í ár. Lögð er áhersla á að útfæra göngin á aðlaðandi máta, þar spilar breidd ganganna og lofthæð miklu máli til þess að þau verði sem björtust.

→ Í ár stendur til að hefja hönnun á stígum sem liggja vestan Reykjavíkurvegar frá Hjallabraut að gatnamótum Álftanesveggar og Reykjavíkurvegar, vestan Hafnarfjarðarveggar frá Hegranesi að gatnamótum Vífilsstaðavegar og Hafnarfjarðarveggar, vestan Hafnarfjarðarveggar frá Súlunesi að Borgarholtsbraut. Fyrirhugað er að hefja framkvæmdir næstkomandi haust eða í byrjun næsta árs.

Hönnun á nýju stígakerfi við Ásbraut og að Hamratorgi er langt á veg komin. Stefnt er að framkvæmdum í haust. Uppbygging á aðskildum göngu- og hjólaleiðum sem mynda helstu stofnleiðir á höfuðborgarsvæðinu eru hafnar og mörg spennandi verkefni eru framundan sem miða að því að gera fólki auðveldara að nota hjól sem samgöngutæki.

Með frekari uppbyggingu góðra hjólaleiða má búast við að fleiri hjóli, sem er gott fyrir samfélagið, umhverfið og síðast en síst einstaklinginn sem kys að hjóla!

Katrín Halldórsdóttir er samgönguverkfræðingur hjá Vegagerðinni. ■

↓
Fyrirhuguð Arnarnesgöng.



Þjórsárdalsvegur (32), Hallslaut – Fossá



Þjórsárdalur er fagur og þar ekur um fjöldi ferðamanna árlega.

Samið hefur verið við Steypudranga ehf. í Vik um endurbyggingu Þjórsárdalsveggar (32-03), frá Hallslaut að Fossá.

Verkið felst í endurbyggingu Þjórsárdalsveggar, frá Hallslaut í vestri að Fossá í austri. Vegurinn er fremur illa farinn, klæðingin sprungin og skemmdir á köntum. Fræsa þarf núverandi klæðingu, styrkja veginn og klæða aftur með bundnu slitlagi. Vegkaflinn sem um ræðir er 2,6 km að lengd og að jafnaði 6,5 m breiður. Verktaki mun vinna í vegfláum jafnóðum eftir því sem verkinu vindur fram.

Umferðin á Þjórsárdalsvegi er nokkur, en meðalumferð á dag yfir árið (ÁDU) er 457 bílar en mest er umferðin á sumrin þegar 693 bílar fara um veginn á dag yfir sumarmánuðina (SDU). Umferðin verður um framkvæmdasvæðið og hraðinn tekinn niður meðan á þeim stendur.

Tilboð Steypudrangs hljóðar upp á 55,8 milljónir króna og er 7,4% yfir kostnaðaráætlun Vegagerðarinnar, sem er 52 milljónir króna. Þrjár aðrir verktakar buðu í verkið. Þjótandi á Hellu bauð 56 milljónir, Mjöltnir á Selfossi 59,6 milljónir og Borgarverk ehf. 64,3 milljónir króna.



Gert er ráð fyrir að framkvæmdir hefjist í byrjun sumars og að verkinu verði að fullu lokið í ágúst á þessu ári. ■



Framkvæmdir á Suðurlandsvegi á áætlun

→ Unnið er að því að steypa undirstöðuveggi brúar og undirganga við Kotströnd.

Umferð verður hleypt á fjögurra kílómetra kafla nýs Suðurlandsvegjar frá Selfossi í átt að Hveragerði í sumar. Framkvæmdir við annan áfanga Suðurlandsvegjar er á áætlun en verkinu á að ljúka á næsta ári. Samhliða er unnið að því að klára Ölfusveg við Hveragerði með byggingu brúar yfir Varmá.

Verkið Hringvegur (1), Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá er annar áfangi breikkunar Suðurlandsvegjar milli Selfoss og Hveragerðis. ÍAV er aðalverktaki framkvæmdanna sem hófust í apríl 2020.

„Framkvæmdir hafa gengið nokkuð vel og við erum heldur á undan áætlun þrátt fyrir erfiðan vetur. Þannig ætlum við okkur að hleypa umferð á helminginn af veginum, frá Kirkjuferjuvegi og austur á Selfoss í byrjun júlí,“ segir Ágúst Jakob Ólafsson, verkstjóri hjá ÍAV en kaflinn er um fjögurra kílómetra langur.

Útboðskaflinn allur 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 fjögurra 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.

Búið er að ljúka fjölmörgum verkþáttum. Til dæmis er hringtorgið við Biskupstungnabraut að mestu tilbúið að sögn Ágústar. Þá er búið að malbika einn fjórða af veginum frá Þórustaðanámu og að hringtorginu. Verið er að steypa undirgöng við Þórustaðanámu og unnið að veginum frá Ingólfsfjalli vestur að Kirkjuferjuvegi.

„Við erum líka að steypa undirstöðuveggi brúar og undirganga við Kotströnd og erum búnir að steypa báðar brýrnar yfir Gljúfurholtsána bæði á Hringveginum og á Ölfusveginum. Hjáleiðin við Gljúfurholtsá á Hringveginum verður stytta um miðjan maí, þá malbikum við þar yfir og breytum umferðinni. Þá minnkar ónæði vegfarenda aðeins.“

← Tölvugerð mynd af hinni nýju veglinu.

→ Unnið að undirgöngum og brú við Kotströnd.



Búið er að setja flest ræsi í nýja veginn og báðum reiðgöngum hefur verið komið fyrir. Nú er unnið að því að setja á styrktarlög og undirbúa burðarlög svo hægt sé að leggja malbik. Búið er að ganga frá flestum lögnum og leiðslum en eitt af flækjustigum verksins var að samþætta breytingar á lagnakerfum veitufyrirtækja.

„Þetta er nefnilega ekki bara einföld vegagerð heldur heilmikil færsla á hitaveitu, vatnsveitu og háspennustrengjum. Við höfum þurft að taka niður loftlínu og setja háspennustrengi í staðinn, færa ljósleiðara og slíkt. Einnig þurft að setja reiðgöng og reiðstíga. Þetta er því talsvert mikil framkvæmd önnur en hefðbundin vegagerð sem venjulega er í dreifbýlinu,“ segir Ágúst.



Stór partur af framkvæmdinni fyrstu mánuðina var að setja farg á vegsvæðið, enda eru laus jarðlög á svæðinu, sérstaklega mýrarjarðvegur sem er allt að 8 m þykkur. Fergja þurfti slík svæði í ákveðinn tíma áður en hægt var að hefja eiginlega vegagerð. Allt sig er nú búið og verktakinn hefur fjarlæggt mestan hluta fargsins. „Við höfum flutt um 70 þúsund rúmmetra af farginu austur í Hellismýri sem er byrjun á framkvæmd við nýja Ölfusárbrú. Þar er því nú verið að vinna í sigi og leggja farg þar á,“ lýsir Ágúst en allt umframmagn efnis í framkvæmdinni á Suðurlandsvegi fer í fyllingar að vegi fyrir nýja Ölfusárbrú.

Ágúst segir ekkert óvænt hafa komið uppá í framkvæmdinni. Veturinn hafi haft óveruleg áhrif á verkframvinduna svo og covid. „Við sluppum alveg við flensuna þangað til í vetur og nú hafa allir nema tveir veikst en flestir fengu væg einkenni og því hefur þetta ekki haft meiri áhrif en hefðbundin flensa.“

Ágúst segist finna fyrir miklum velvilja, sérstaklega frá íbúum í Ölfusi og á Selfossi. „Eini vandi okkar, sem raunar allir verktakar eiga við að etja, er þessi hraðakstur í gegnum vinnusvæðin þar sem við þurfum að taka hraðann niður. Þetta getur verið hættulegt fyrir okkur og vegfarendur mættu alveg gefa okkur þessar tuttugu, þrjátíu sekúndur sem þeir spara með þessum hraðakstri.“

Ölfusvegur um Varmá

Í nóvember á síðasta ári var boðið út verkið Hringvegur (1), Biskupstungnabraut - Hveragerði: Ölfusvegur um Varmá. Það er nýbygging um 780 metra langs vegar frá gatnamótum Sunnumerkur og Dalsbrúnar í Hveragerði að gatnamótum Ölfusvegur við Ölfusborgir austan Varmár. Stærsti þáttur í því verki er bygging nýrrar brúar á Varmá norðan Suðurlandsvegur. Einnig verður lagður reiðstígur undir brúna. Loftorka Reykjavík sér um framkvæmd verksins. Áætlað er að verkinu ljúki í haust.

→
Verið er að steypa undirgöng við Þórustaðanámu og unnið að veginum frá Ingólfsfjalli vestur að Kirkjuferjuvegi.



Nánar um verkið Hringvegur (1), Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá

Inni í verkinu eru eftirfarandi vegafamkvæmdir:

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



Vinna við verkið Hringvegur (1), Biskupstungnabraut - Hveragerði: Ölfusvegur um Varmá sem boðið var út í nóvember. Það er nýbygging um 780 metra langs vegar og bygging nýrrar brúar á Varmá.

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 eftirspenn. Breidd brúarinnar er 23 m.
- Brú yfir Gljúfurholtsá á Ölfusvegi. Byggja á nýja brú yfir Gljúfurholtsá vegna nýs Ölfusvegur. 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. Stoðveggir ganga út frá brúnni og mæta jarðvegsfláum frá vegöxlum svo mannvirkið fellur að landinu með látlusum hætti.
- Brú yfir Bakkárhóltsá á Hringvegi. Byggja á nýja brú yfir Bakkárhóltsá vegna Hringvegur 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 um 37,7 m langt neðst og eru fláar á því beggja vegna. 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). ■



Vatnsnesvegur (711) um Vesturhópshólaá



Brúin yfir Vesturhópshólaá.
Eins og sést getur vegurinn
orðið slæmur yfirferðar.

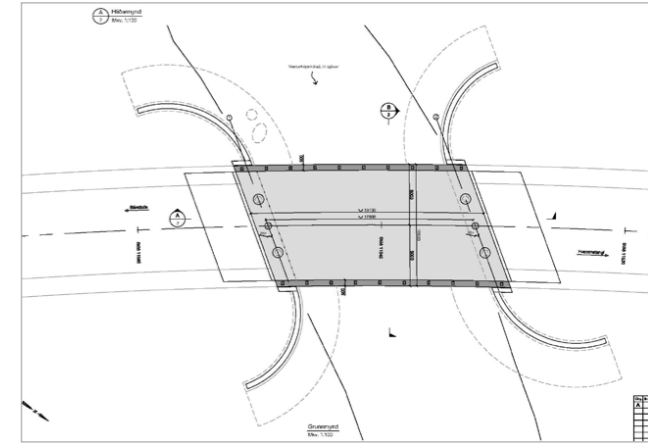
Brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar mun byggja brú yfir Vesturhópshólaá þar sem engin tilboð bárust í verkefnið „Vatnsnesvegur (711) um Vesturhópshólaá“ í febrúar. Verkefnið felst í byggingu 17 m langrar brúar, nýbyggingu og endurbyggingu Vatnsnesvegur á 2,2 km kafla og byggingu heimreiða og tenginga. Stefnt er að því að bjóða út vegagerðina í vor.

Vatnsnesvegur er 70 kílómetra malarvegur frá Hvammstanga og út fyrir Vatnsnes. Vegurinn hefur verið til umfjöllunar síðustu ár enda ástand hans oft slæmt, ekki síst í vætutíð. Nokkur umferð er um veginn, íbúar á Vatnsnesi fara um hann daglega, meðal annars skólabíll, og ferðamenn aka hann til að skoða til dæmis Hvítserk og seli. Samkvæmt talningu árið 2019 aka 186 bílar veginn á sólarhring yfir árið (ÁDU) en meðalumferð á sumrin (SDU) er 343 bílar.

Þegar opna átti tilboð í verkið „Vatnsnesvegur (711) um Vesturhópshólaá“ í byrjun febrúar kom í ljós að engin tilboð höfðu borist. „Við höfum því ákveðið að skipta verkinu í tvennt. Vegagerðin verður boðin út sér en brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar á Hvammstanga mun taka að sér smíði brúarinnar,“ segir Gunnar Helgi Guðmundsson svæðisstjóri Norðursvæðis Vegagerðarinnar.



Brúin verður 20 til 24 metrum sunnan við núverandi brú sem er einbreið og í lélegu ástandi.

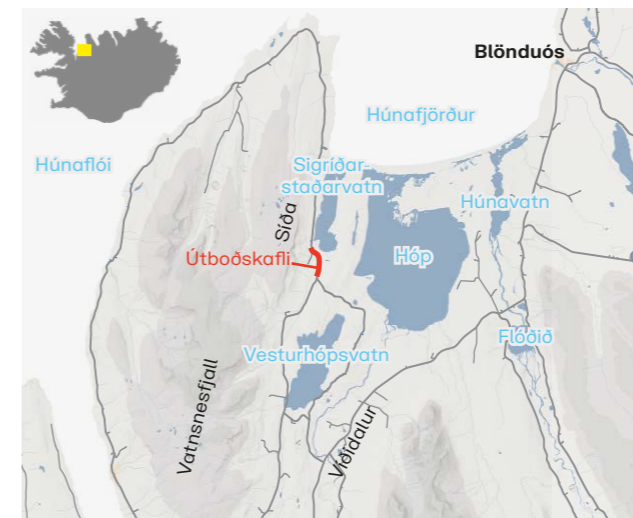


Brúin verður eftirspennt plötubrú í einu hafi, 17 m löng.

Inntur eftir því af hverju þessi hluti Vatnsnesvegur hafi orðið fyrir valinu svarar Gunnar að ástand brúarinnar hafi spilað þar stærsta hlutverkið. „Brúin var orðin mikill flöskuháls og farartálmi fyrir flutninga vegna þyngdartakmarkana.“

Gunnar bætir við að sex kílómetra kafla á vestanverðu nesinu, frá Kárastöðum og út að Skarði, verði boðinn út í apríl en samanlagt munu þessar tvær framkvæmdir kosta hátt í einn milljarð króna.

Þegar báðum þessum framkvæmdum er lokið eru eftir um 60 kílómetrar um nesið. Vegurinn er á samgönguáætlun en ekki gert ráð fyrir framkvæmdum fyrr en á síðasta tímabili áætlunarinnar, eftir árið 2030. Gunnar telur líklegt að þessir 60 kílómetrar verði boðnir út í þremur eða fjórum áföngum en getur ekki slegið föstu hvenær það verður.



Nánar um framkvæmdina

Brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar á Hvammstanga mun sjá um brúarsmíðina yfir Vesturhópshólaá og hefst handa í haust þegar öðrum verkefnum sumarsins lýkur. Brúin verður eftirspennt plötubrú í einu hafi, 17 m löng, heildarlengd 19,13 m. Brúin verður með 9 m breiðri akbraut og með 0,5 m breiðum kantbitum, alls um 10 metra breið. Brúin er grunduð í lausu efni á steiptum staurum.

Brúin verður 20 til 24 metrum sunnan við núverandi brú sem er einbreið og í lélegu ástandi. Gamla brúin verður fjarlægð að framkvæmdum loknum nema landeigandi eða sveitarfélag óski eftir að taka við umsjón brúarinnar til annarra nota.

Vegagerðin verður boðin út að nýju. Í verkinu felst nýbygging Vatnsnesvegur á um eins kílómetra kafla, bygging nýrra heimreiða eða tenginga sem eru samtals um 400 m og endurbygging á um 1,2 km kafla milli Vesturhópshóla og Þorfinnsstaða á Vatnsnesi í Húnapiingi vestra. Þar sem brúin færir breytist veglínar lítillaga, þó aðallega að austanverðu. Vegurinn verður 6,5 m breiður og lagður bundnu slitlagi. Heimreiðar og tengingar verða með malarslitlagi.

Vonast er til að bæði vegagerðin og brúarsmíðin klárast síðla á næsta ári, 2023. ■





Frábært að fá að vinna við raunverulegt verkefni

↑ Franz Sigurjónsson með Þorbirnu Mýrdal Björgvinsdóttur í vitaflakki Vegagerðarinnar sem hefur aðstoðað Franz við framkvæmdina

Meistaraverkefni við umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóla Íslands unnið í samstarfi við Vegagerðina

Franz Sigurjónsson meistaraneemi í umhverfis- og byggingarverkfræði við Háskóla Íslands vann að meistaraverkefni sínu í húsakynnum Vegagerðarinnar í Garðabæ í byrjun árs. Markmið verkefnisins er þróa nýja tengingu milli forsteypts stöpulveggjar og staðsteypts sökkuls til að lágmarka og stytta framkvæmdartímann á byggingarstað. Verkefnið er unnið sem meistaraverkefni í byggingarverkfræði við Háskóla Íslands í samstarfi við Vegagerðina, BM Vallá og Vistu verkfræðistofu.

„Það er frábært að fá að vinna að svona raunverulegu verkefni og komast upp úr skólabókunum,“ segir Franz sem vann að meistaraverkefni sínu í vinnusal Vegagerðarinnar í Suðurhrauni 3 í Garðabæ í nokkrar vikur í byrjun árs. „Hér er gott að vera, frábær mannskapur, góð aðstoð og fullt af fólki sem hefur aðstoðað mig,“ lýsir hann.

Franz hefur smíðað tvö prófstykki í 62% skala og naut hann ráðgjafar og aðstoðar frá bæði brúarvinnuflokkum og vitaflakki Vegagerðarinnar. „Þau sem hafa aðstoðað mig mest eru Fjölur Már Geirsson, Sveinn Þórðarson, Ingvar Hreinsson, Þorgeir Ingi Haraldsson og Þorbirna Mýrdal Björgvinsdóttir,“ segir Franz en meistaraverkefni hans er unnið undir handleiðslu Bjarna Bessasonar prófessors við umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóla Íslands, og Ólafs Sveins Haraldssonar forstöðumanns rannsóknadeildar Vegagerðarinnar. „Það var einmitt Ólafur sem bauð mér að vinna að þessu verkefni hér hjá Vegagerðinni en hann hefur kennt mér upp í HÍ.“



↑ Markmið verkefnisins er þróa nýja tengingu milli forsteypts stöpulveggjar og staðsteypts sökkuls til að lágmarka og stytta framkvæmdartímann á byggingarstað.



↑ Steypuvinna undirbúin.



↑ Franz og Þorbirna í steypuvinnu í BM Vallá.



↑ Prófstykkin voru steypit í BM Vallá.

Prófstykkin voru flutt til BM Vallá þar sem þau voru steypit og síðan verða þau prófuð á spennigólfi í VR-III byggingu Háskóla Íslands sem hýsir rannsóknnaaðstöðu umhverfis- og byggingarverkfræðideildar Háskóla Íslands. Gert er ráð fyrir að prófin fari fram í maí. Fyrri prófstykkið er útfært eins og um staðsteypta útfærslu sé að ræða en það síðara með nýju tengingunni. Prófstykkin verða svo borin saman til að athuga hvort nýja tengingin sé jafn góð eða betri en staðsteypt útfærsla sem notuð er í dag.

„Og hvað tekur við hjá Franz? „Svo taka við skrif, gagnavinnsla og vörn á verkefni á næstu önn,“ svarar hann en Franz segir þó ekki skilið við Vegagerðina því hann hefur ráðið sig í sumarvinnu á hönnunardeild Vegagerðarinnar í Garðabæ. ■

→ Franz með Ólafi Sveini forstöðumanni rannsókna Vegagerðarinnar.





Kortleggja varasama hviðustaði

Gerð vindhviðu kortaþekju fyrir helstu þjóðvegi er yfirskrift lokaskýrslu eftir Einar Sveinbjörnsson og Svein Gauta Einarsson hjá Veðurvaktinni ehf. Verkefnið var styrkt af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar.

Markmið rannsóknarinnar var að útbúa hnitsett kerfi upplýsinga um varasama hviðustaði. Fyrir um 10 árum voru skráðar lýsingar á vindafari og veðurastæðum á þekktum hviðustöðum ásamt því að staðirnir voru hnitsettir með hjálp starfsmanna Vegagerðarinnar. Í þessu rannsóknarverkefni var kortlagning tekin áfram, stöðum bætt við og lýsing á staðhättum og veðri endurskoðuð fyrir fyrri staði.

Samtals voru 86 hviðustaðir kortlagðir. Við skráninguna var gerð sú krafa að á viðkomandi stað væri þekkt að ökutæki eða vagnar hefðu fokið út af eða lent í öðrum vandræðum vegna vinds. Í sumum tilvikum er klæðing að flettast af að auki. Stundum á hálka eða skafrenningur hlut að máli. Gerð var rík krafa um að vandræði skapist vegna þess að vindurinn sé byljóttur. Nokkrum köflum er sleppt þar sem hvasst verður í tiltekinni vindátt, en jafnvindi einkennandi. Reykjanesbraut í hvassri SA-átt er dæmi um slíkan kafla.

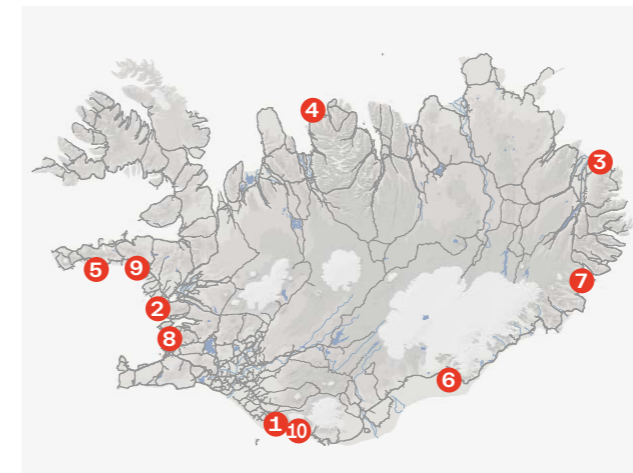
Með hviðuþekjunni er til reiðu hnitsett kerfi upplýsinga fyrir 86 skilgreinda varasama hviðustaði eða vegkafla. Með hverjum þeirra fylgir lýsing og einkennandi vindátt eða vindáttir í lofti. Í raun er afrakstur þessarar rannsóknar kortaþekja sem getur hæglega gagnast með öðrum kortum eða stafrænum upplýsingakerfum fyrir þjóðvegi landsins.

Verið er að þróa hviðuspár fyrir þessa staði út frá spám um grunnvind og þekktum hviðustuðlum. Óvissubíl verður því minna þar sem byggt er á vindmælingum, en vindmælar eru til staðar á 29 þessara 86 hviðustaða.

10 algengustu vindhviðustaðirnir

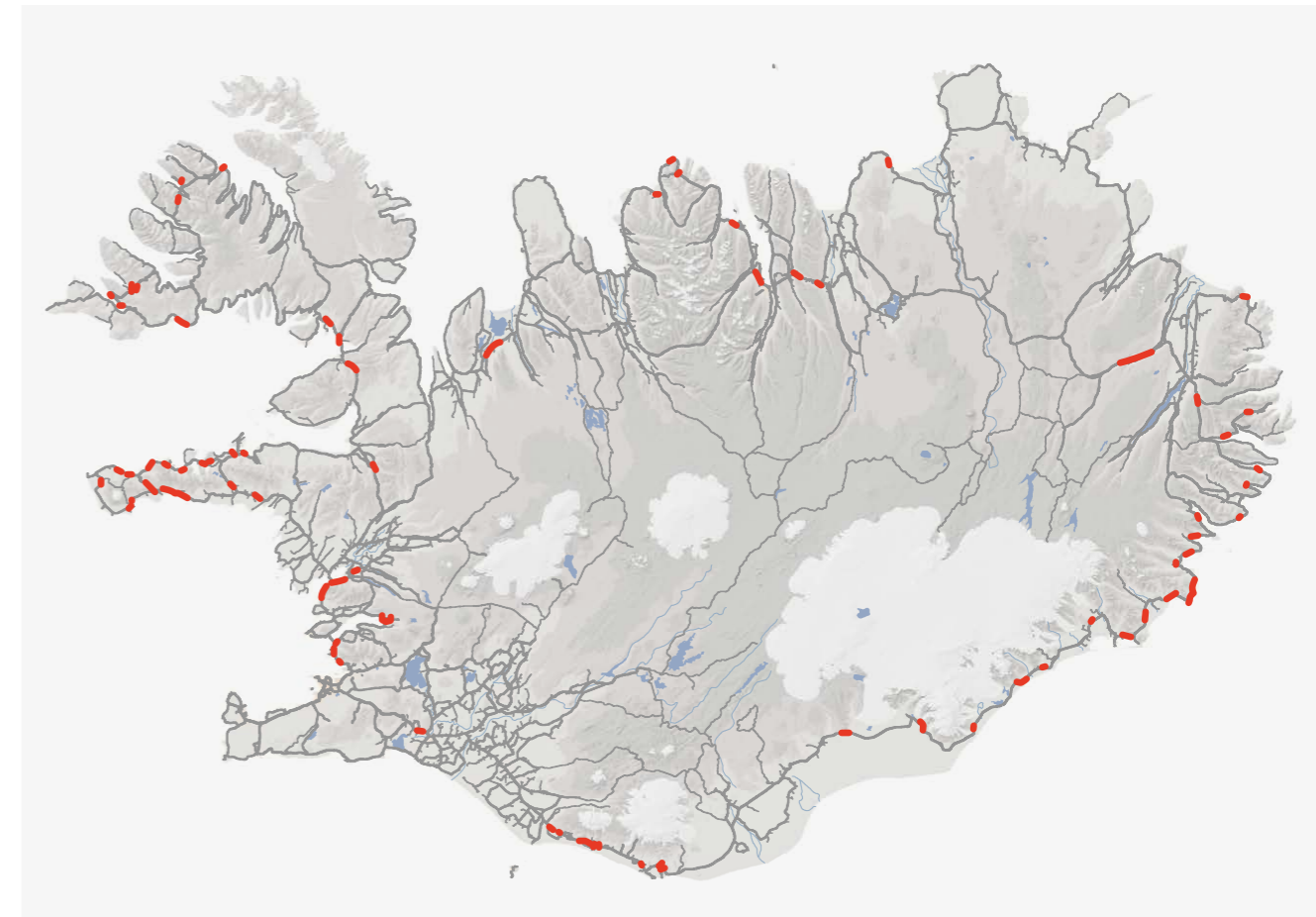
Hér á eftir kemur listi yfir þá tíu staði þar sem hviður eru algengastar yfir allt árið miðað við þröskuldinn 35,0 m/s. Unnið var út frá öllum mælingum frá 2011-2020. Tíðnin er jafndreifð niður á mánuði, en eðlilega er hún alla jafna hæst yfir vetrarmánuðina.

- Hvammur 1,39% ¹
- Hafnarfjall 1,38% ²
- Vatnsskarð eystra 1,22% ³
- Stafá 1,22% ⁴
- Hraunsmúli 1,22% ⁵
- Sandfell 1,14% ⁶
- Hamarsfjörður 1,11% ⁷
- Kjalarnes 1,02% ⁸
- Hafursfell 0,91% ⁹
- Steinar 0,78% ¹⁰



Kort sem sýnir tíu verstu hviðustaði á vegum.

Samtals voru 86 hviðustaðir kortlagðir.



Hvammur (1)**A og ASA-átt**

Vindur verður afar byljóttur á stuttum kafla, verst þó rétt framan við bæinn Hvamm. Vindáttin er skáhalt eða nokkuð samsíða veginum, en sviptivindar geta komið beggja vegna á hlið eftir akstursstefnunni. Hvergi mælist hærri tíðni hviðuveðurs en á þessum stað.

Grundarhverfi/Blikdalsá (Hafnarfjall) (1)**SA- og A-átt**

Kaflí á utanverðu Kjalarnesi frá Grundarhverfi og að Blikdalsá, þar sem veðurstöðin stendur. Þarna magnast vindur af skörpum fjallsbrúnum vestanvert við Blikdalinn. Bílar hafa fokið út af á nokkrum stöðum, einkum í hvassri SA-átt. Fylgir oft Hafnarfjalli, en hviðuveður er ekki eins algengt og þar. Utantil á Kjalarnesi virðist sem að vindhraði í lofti þurfi að komast yfir hærri þröskuld svo af hjótist verulegt misvindi.

Vatnsskarð eystra (94)**ANA-átt / VNV-átt**

Á Vatnsskarði eystra er einn alræmdasti hviðustaður landsins. Vindurinn er þvingaður um skarðið ýmist úr ANA eða úr VNV. ANA-vindáttin er algengari og mun skeinuhættari. Hviðurnar fylgja stormum og eru algengari að vetrarlagi. Kemur þó fyrir á sumrin, einkum V-áttin.

Stafá (76)**S- og SV-átt**

Stuttur kaflí á Siglufjarðarvegi beggja vegna við ræsi þar sem Stafá rennur undir veginn. Brattur múlinn vestan við Stafárdal magnar upp harða hnúta. Í hvassri SV-átt, hefur klæðing ítrekað fokið af veginum. Algengt og hviður eru einna tíðastar við Stafá.

Staðarsveit (Hraunsmúli) (54)**N-átt**

Langur kaflí, um 12-15 km í Staðarsveit þar sem hnútarnir standa af fjöllunum víðast þvert á veg. Mjög þekktur fokstaður og hviðuveður tíð á öllum árstímum. Versti kaflinn frá því skammt austan Hraunsmúla vestur fyrir vegamót Útnesvegar.

Sandfell og Hof (1)**A- og ANA-átt**

Mikill óveðurskaflí, einkum í A- og ANA-átt. Einnig þegar vindurinn er NA-stæður í verstu veðrum. Hviðurnar koma oftast þvert á veginn hjá Sandfelli og þar eru glögg skil á milli gróins lands og örfoka sands. Kaflinn er nánast samfelldur austur fyrir Hof. Þar er skýlla, en upp brekkuna og beygjuna til austurs koma hnútar og getur þá tekið nokkuð snögglega í stýri ökumanna.



↑ Undir Hafnarfjalli verður oft vindasamt.

Hamarsfjörður (1)**NV-átt**

Um 4 km kaflí frá botni og um norðanverðan Hamarsfjörð. Á honum mest öllum verður snarvitlaust veður í N- og NV-átt og bílar hafa oft fokið út af veginum. Mikil fjallaköst og koma hnútarnir ekki síður af hafi eða úr suðvestri. Þarna mælast einna hæstu gildi vindhviða við vegi landsins.

Kjalarnes (1)**N-og NNA-átt**

Einn versti hviðustaður landsins þar sem fok er algengt. Í N- og NNA-átt koma miklir hnútar ofan Kerhólakambs. Mest kveður að hviðum á veginum í beygjunni upp úr Kollafirði á um 900 m kafla. Vindurinn stendur nokkurn veginn þvert á akstursstefnu. Aðeins utar, þ.e. til móts við Esjuberg ber einnig á hviðum í N-átt, en sjaldan eins slæmt, þó fok ökutækja og aftanívagna þekkist þar einnig.

Hafursfell (54)**ANA og A-átt**

Kaflí vestan undir Hafursfelli að Stóru Þúfu. Strengurinn stendur ofan af Hafursfelli og eins meðfram bröttu fjallinu. Strangt til tekið eru þetta tveir staðir á veginum, annars vegar undir Hafursfelli á bletti til móts við Hólsland og hins vegar heldur vestar á milli Miklaholtssels og Stóru Þúfu. Bílar hafa ítrekað fokið þarna út af.

Steinar (1)**NA- og ANA-átt**

Nokkuð langur kaflí á þjóðveginum frá því skammt vestan Steinabæja austur að vegamótum niður að Eyvindarhólum. Illviðri þarna verða frekar í NA-átt og fara því ekki alltaf saman við hviðuveður í A-átt vestar undir Eyjafjöllum. Vindurinn blæs þarna skáhalt á veginn. Nokkuð algengt, en verst að haust- og vetrarlagi. Vindmælirinn við Steina gefur ekki alltaf rétta mynd af veðurskilyrðum, þar gætir skjáláhrifa eftir því sem vindáttin er norðaustanstæðari á sama tíma og allt ætlar um koll að keyra nokkru austar. ■

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 framkvæmda.

| Fyrirhuguð útboð | | |
|------------------|--|---------|
| Verknr. | Verk | Auglýst |
| 22-061 | Nesbraut (49), Miklabraut í stokk, Snorrabraut-Grensásvegur, frumdrög. | 2022 |
| 22-060 | Siglufjörður, Innri höfn–Stálþil 2022 | 2022 |
| 22-057 | Almannaskarðsgöng (1), steiptar vegaxlir og lagnir | 2022 |
| 22-056 | Vatnssnesvegur (711-05) um Vesturhópshólaá | 2022 |
| 22-051 | Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun | 2022 |
| 22-041 | Uppsetning vegriða á Austursvæði 2022 | 2022 |
| 22-040 | Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2022 | 2022 |
| 22-038 | Yfirlagnir á Austursvæði 2022, malbik | 2022 |
| 22-037 | Suðurlandsvegur (1), Bæjarháls – Hólmsá. Hönnun (EES) | 2022 |
| 22-028 | Yfirlagnir á Norðursvæði 2022, malbik | 2022 |
| 22-015 | Búrfellsvegur (351), Klausturhólar – Búrfell | 2022 |
| 22-016 | Skaftártunguvegur (208), Flóðmýri – Giljalandsvegur | 2022 |
| 22-005 | Laxárdalsvegur (59), sýslumörk – Innstrandavegur | 2022 |
| 22-006 | Vatnssnesvegur (711), Kárastaðir – Skarð | 2022 |
| 22-007 | Norðausturvegur (85) um Brekknaheiði, Langanesvegur – Vatnadalur. Könnun á matsskyldu og hönnun | 2022 |
| 21-130 | Vetrarþjónusta 2022-2025, Kjalarnes – Mosfellsheiði | 2022 |
| 21-064 | Eyjafjarðarbraut vestri (821) um Hrafnagil | 2022 |
| 21-065 | Hringvegur (1) um Skjálfandafjót | 2022 |
| 21-041 | Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES) | 2022 |
| 21-022 | Hringvegur austan Klifanda og Dyrhólavegur | 2022 |
| 21-004 | Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut | 2022 |
| 20-035 | Snæfellsnesvegur(54), Ketilstaðir – Dunkárbakki | 2022 |
| 21-096 | Örlygshafnarvegur (612), Hvalsker – Sauðlauksdalur | 2022 |

| Auglýst útboð | | | |
|---------------|--|---------|---------|
| Verknr. | Verk | Auglýst | Opnað |
| 22-039 | Efnisvinnsla á Austursvæði 2022 | 25.4.22 | 24.5.22 |
| 22-033 | Borgarbraut (531), Böðvarsgata – Egilsgata | 14.4.22 | 17.5.22 |
| 22-055 | Construction and financing of Hringvegur (1) via Hornafjordur | 13.4.22 | 17.5.22 |
| 22-058 | Nesbraut(49), endurnýjun vegriða á brýr yfir Elliðaár og Reykjanesbraut | 26.4.22 | 10.5.22 |
| 22-047 | Reykjanesbraut (41), Sæbraut í stokk, Vesturlandsvegur–Holtavegur | 23.3.22 | 10.5.22 |
| 22-018 | Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun. Eftirlit og ráðgjöf | 31.3.22 | 3.5.22 |
| 21-129 | Vetrarþjónusta 2022-2025, Ólafsvík – Vatnaleið | 31.3.22 | 3.5.22 |
| 21-128 | Vetrarþjónusta 2022-2025, Borgarfjörður og Mýrar | 31.3.22 | 3.5.22 |
| 21-127 | Vetrarþjónusta 2022-2025, Akrafjallshringur | 31.3.22 | 3.5.22 |
| 22-030 | RFÍ um Ölfusárbrú | 14.4.22 | 3.5.22 |

| Samningum lokið | | | |
|-----------------|---|---------|----------------|
| Verknr. | Verk | Opnað | Samið |
| 22-009 | Yfirlagnir á Suðursvæði 2022–2023, klæðing Borgarverk ehf., kt. 540674-0279 | 15.2.22 | 8.4.22 |
| 22-014 | Þjórsárdalsvegur (32), Hallslaut – Fossá Steypudrangur ehf., kt. 63011-0910 | 15.3.22 | 8.4.22 |
| 22-004 | Hafravatnsvegur (431), Nesjavallavegur – Úlfarsfellsvegur Þjótandi ehf., kt. 500901-2410 | 29.3.22 | 12.4.22 |
| 22-032 | Bolungarvíkurhöfn – Grjótgarður 2022 Potan ehf., kt. 530605-0780 | 15.3.22 | 22.4.22 |

| Útboð á samningaborði | | | |
|-----------------------|---|---------|---------|
| Verknr. | Verk | Auglýst | Opnað |
| 22-029 | Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2022 | 11.4.22 | 26.4.22 |
| 22-053 | Reykjanesbraut og Sæbraut lenging vinstribeygjuvasa | 1.4.22 | 26.4.22 |
| 22-031 | Malbiksyfirlagnir og yfirborðsmerkingar á Suður og Vestursvæði 2022-2023, ráðgjöf og eftirlit | 23.3.22 | 26.4.22 |
| 22-048 | Reykhólahreppur – Karlsey, endubýgging stálþils | 28.3.22 | 12.4.22 |
| 22-052 | Bildudalshöfn – Raforkuvirki 2022 | 28.3.22 | 12.4.22 |
| 22-027 | Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2022 | 28.3.22 | 12.4.22 |
| 22-034 | Efnisvinnsla á Norðursvæði 2022 | 16.3.22 | 12.4.22 |
| 22-050 | Þorlákshöfn – Svarstaskersbryggjan, endurbýgging stálþils 2022 | 22.3.22 | 5.4.22 |
| 22-049 | Bildudalshöfn – Steypt þekja 2022 | 21.3.22 | 5.4.22 |
| 22-017 | Gaulverjabæjarvegur (33), Hróarsholtslækur – Birkiland | 21.3.22 | 5.4.22 |
| 22-046 | Borgarfjörður eystri – dýpkun 2022 | 16.3.22 | 29.3.22 |
| 22-036 | Arnarnesvegur (411), undirgöng á Arnarneshæð | 15.3.22 | 29.3.22 |
| 22-043 | Ólafsvík – Norðurtangi, þekja og lagnir | 14.3.22 | 29.3.22 |
| 22-044 | Hrútafjörður sjóvarnir, Reykir og Borgir 2022 | 14.3.22 | 29.3.22 |
| 22-026 | Hringvegur (1), Langitangi – Reykjavegur. Eftirlit og ráðgjöf | 28.2.22 | 22.3.22 |
| 22-021 | Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Þórisstaðir – Hallsteinsnes (EES) | 16.2.22 | 22.3.22 |
| 22-010 | Yfirlagnir á Austursvæði 2022-2023, blettanir með klæðingu | 28.2.22 | 15.3.22 |
| 22-011 | Yfirlagnir á Austursvæði 2022-2023, klæðing | 28.2.22 | 15.3.22 |
| 22-008 | Hringvegur (1) vestan Áfttavers, styrkingar og endurbætur | 17.2.22 | 8.3.22 |
| 22-022 | Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2022-2024, höfuðborgarsvæði og Reykjanes | 14.2.22 | 1.3.22 |
| 22-020 | Arnarnesvegur (411), undirgöng á Arnarneshæð | 14.2.22 | 1.3.22 |
| 22-019 | Arnarnesvegur (411), undirgöng á Arnarneshæð. Eftirlit og ráðgjöf | 14.2.22 | 1.3.22 |
| 22-012 | RFI for Axarvegur (939)(EES) | 11.2.22 | 22.2.22 |
| 22-013 | Akureyri – Sjófylling framan við Torfunefsbyggju 2022 | 4.2.22 | 22.2.22 |

| Útboð á samningaborði (frh.) | | | |
|------------------------------|---|----------|----------|
| Verknr. | Verk | Auglýst | Opnað |
| 21-137 | Holtsvegur (206), Hunkubakkar – Fjaðurárgljúfur | 17.1.22 | 1.2.22 |
| 22-002 | Súðavík – Fyrirstöðugarður 2022 | 3.1.22 | 18.1.22 |
| 21-123 | Hvalfjarðargöng, bílabjörgun 2022-2024 | 28.10.21 | 30.11.21 |
| 21-077 | Hringvegur um Hornafjörð | 5.6.21 | 6.7.21 |

| Engin tilboð bárust | | | |
|---------------------|---|---------|---------|
| Verknr. | Verk | Auglýst | Opnað |
| 22-020 | Arnarnesvegur (411), undirgöng á Arnarneshæð | 14.2.22 | 1.3.22 |
| 22-024 | Viðgerðir á skemmdum í slitlögum 2022-2024, Suðurland | 28.2.22 | 15.3.22 |

Niðurstöður útboða

Reykjanesbraut og Sæbraut - Lenging vinstribeygjuvasa

22-053

Opnun tilboða 26. apríl 2022. Lenging veggja vinstribeygjuvasa, annars vegar á Reykjanesbraut inn á Bústaðaveg og hins vegar á Sæbraut inn á Skeiðarvog.

Helstu magntölur:

| | |
|----------------------------------|----------|
| Ónothæfu efni ekið á losunarstað | 1.500 m³ |
| Fyllingar | 1.300 m³ |
| Tvöfalt malbik | 450 m² |
| Þrefalt malbik | 780 m² |
| Kantsteinar | 340 m |
| Þökulögn | 350 m² |
| Steinlögn | 190 m² |
| Færsla ljósastaura | 4 stk |

Verki skal að fullu lokið 29. júlí 2022.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|----------------------------|--------------|--------------|------------------|
| 3 | Jarðval sf., Kópavogi | 59.055.000 | 115,7 | 4.299 |
| 2 | EMKAN ehf., Reykjavík | 54.875.000 | 107,5 | 119 |
| 1 | D.Íng - verk ehf., Garðabæ | 54.756.000 | 107,3 | 0 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 51.023.000 | 100,0 | -3.733 |

Malbiksyfirlagnir og yfirborðsmerkingar á Suður- og Vestursvæði 2022-2023, ráðgjöf og eftirlit

22-031

Opnun tilboða 26. apríl 2022. Ráðgjöf og eftirlit með malbiksyfirlögnum og yfirborðsmerkingum á Suður- og Vestursvæði 2022-2023.

Helstu magntölur miðað við 1 ár eru:

| | |
|--|-------------|
| Framkvæmdaskýrsla og skilagrein: | 1 HT |
| Framkvæmdareftirlit - Malbik og yfirborðsmerkingar | 1.000 klst. |
| Yfirborðsmerkingar - vorúttekt og eftirlit | 200 klst. |

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|------------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| 2 | Mannvit, Reykjavík | 29.581.000 | 108,6 | 3.298 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 27.250.000 | 100,0 | 967 |
| 1 | Hnit verkfræðistofa hf., Reykjavík | 26.283.040 | 96,5 | 0 |

Gambla ehf. Kópavogi skilaði inn frávíkstilboði

Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2022

22-029

Opnun tilboða 26. apríl 2022. Hjólfarafyllingar, afréttingar og lagfæringar á öxlum á vegum á Vestursvæði og Norðursvæði árið 2022.

Helstu magntölur eru:

| | |
|--|-----------|
| Hjólfarafylling, axlir og sig með flotbiki | 78.360 m² |
|--|-----------|

Verkinu skal að fullu lokið 8. júlí 2022

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|--------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| 3 | Malbikun Akureyrar, Akureyri | 123.747.000 | 111,3 | 14.797 |
| 2 | Malbikun Norðurlands, Akureyri | 114.493.000 | 103,0 | 5.543 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 111.188.680 | 100,0 | 2.239 |
| 1 | Arnardalur sf., Kópavogi | 108.950.000 | 98,0 | 0 |

Bildudalshöfn

22-052

– Raforkuvirki 2022

Opnun tilboða 12. apríl 2022. Hafnarsjóður Vesturbýggðar óskaði eftir tilboðum í verkið „Bildudalshöfn – Raforkuvirki 2022“.

Helstu verkþættir eru:

| |
|---|
| Ídráttur strengja, samtenging strengja í lagnabrunni og uppsetning og tenging rafbúnaðar. |
| Uppsetning og tenging aðaltöflu. |
| Frárif á núverandi búnaði sem verður aflagður. |
| Uppsetning og tenging masturs- og stigaljósa. |
| Lagning raflagna í masturshúsi. |

Verkinu skal lokið eigi síðar en 31. ágúst 2022.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|-------------------------|--------------|--------------|------------------|
| 1 | Rafal ehf., Hafnarfirði | 39.881.294 | 163,5 | 0 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 24.397.160 | 100,0 | -15.484 |

Efnisvinnsla á Norðursvæði 2022

22-034

Opnun tilboða 12. apríl 2022.

Efnisvinnsla á malarslitlagsefni 0/16 í 5 námum og efni af stærðinni 0/22 og 0/45 í einni námu á Norðursvæði 2022, alls um 36.000 m³.

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. nóvember 2022.

Útboðið var auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|--------------------------|--------------|--------------|------------------|
| – | Áætl. verktakakostnaður | 137.783.860 | 100,0 | 28.784 |
| 1 | Skútuberg ehf., Akureyri | 109.000.000 | 79,1 | 0 |

| | | |
|----|--|---------------|
| 26 | Framkvæmdafréttir nr. 718 3. tbl. 30. árg. | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Viðgerðir á skemmdum í slitlögum 2022-2024, Suðurland

Opnun tilboða 15. mars 2022. Viðgerðir á slitlögum á Suðurlandi árin 2022 – 2024. Um er að ræða viðgerðir bæði á malbiki og klæðingum með ikasti.

| | | |
|--|--------|--|
| <i>Helstu magntölur eru:</i> | | |
| Viðgerð með ikasti: | 850 m² | |
| Malbikssögun: | 100 m | |
| Verktími er allt árið frá 1. apríl 2022 til 1. apríl 2024. | | |

| | | | | |
|-----|--------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
| 1 | Hlaðbær-Colas hf., Hafnarfirði | 44.448.900 | 153,1 | 0 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 29.024.650 | 100,0 | -15.424 |

Þjórsárdalsvegur (32), Hallslaut - Fossá

Opnun tilboða 15. mars 2022. Styrking og klæðing á Þjórsárdalsveg (32-03), frá Hallslaut að Fossá.

Um er að ræða endurbyggingu Þjórsárdalsvegar (32-02), frá Hallslaut í vestri að Fossá í austri. Verkið felst í fræsingu á núverandi klæðingu, styrkingu og klæða aftur með bundnu slitlagi. Vegkaflinn sem um ræðir er 2,6 km að lengd og að jafnaði 6,5 m breiður.

| | | |
|------------------------------|-----------|--|
| <i>Helstu magntölur eru:</i> | | |
| Skeringar | 320 m³ | |
| Styrktarlag 0/90 | 1.120 m³ | |
| Burðarlag 0/22 | 3.000 m³ | |
| Tvöföld klæðing | 14.500 m² | |
| Frágangur fláa | 11.450 m² | |

Verki skal að fullu lokið 26. ágúst 2022.

| | | | | |
|-----|-----------------------------|--------------|--------------|------------------|
| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
| 4 | Borgarverk ehf., Borgarnesi | 64.274.000 | 123,6 | 8.444 |
| 3 | VBF Mjöllnir ehf., Selfossi | 59.618.300 | 114,7 | 3.788 |
| 2 | Þjótandi ehf., Hellu | 55.992.000 | 107,7 | 162 |
| 1 | Steypudrangur ehf., Vík | 55.829.960 | 107,4 | 0 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 52.000.000 | 100,0 | -3.830 |

Yfirlagnir á Austursvæði 2022-010

Yfirlagnir á Austursvæði 2022-2023, blettanir með klæðingu

Opnun tilboða 15. mars 2022. Yfirlagnir á Austursvæði 2022-2023, blettanir með klæðingu.

| | | |
|---|-----------|--|
| <i>Helstu magntölur fyrir hvort ár:</i> | | |
| Blettun á Austursvæði með klæðingu: | 75.000 m² | |
| Flutningur steinefna: | 850 m³ | |
| Flutningur bindiefna: | 83 m³ | |
| Verki skal að fullu lokið 1. september hvort ár | | |

| | | | | |
|-----|-----------------------------|--------------|--------------|------------------|
| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
| 2 | Þjótandi ehf., Hellu | 46.748.750 | 117,6 | 7.000 |
| 1 | Borgarverk ehf., Borgarnesi | 39.749.000 | 100,0 | 0 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 39.735.750 | 100,0 | -13 |

| | | |
|----|--|---------------|
| 27 | Framkvæmdafréttir nr. 718 3. tbl. 30. árg. | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Yfirlagnir á Austursvæði 2022-011

Opnun tilboða 15. mars 2022. Yfirlagnir á Austursvæði 2022-2023, klæðing

| | | |
|--|------------|--|
| <i>Helstu magntölur eru, fyrir hvort ár:</i> | | |
| Yfirlögn með einföldu lagi klæðingar: | 280.000 m² | |
| Hjólfarafylling með klæðingu: | 12.000 m² | |
| Yfirlögn með kilingu: | 22.000 m² | |
| Klæðing yfirsprautun: | 18.000 m² | |
| Flutningur steinefna: | 5.000 m³ | |
| Flutningur bindiefna: | 90 m³ | |

Verki skal að fullu lokið 1. september hvort ár.

| | | | | |
|-----|-----------------------------|--------------|--------------|------------------|
| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
| 1 | Borgarverk ehf., Borgarnesi | 111.401.800 | 104,6 | 0 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 106.490.800 | 100,0 | -4.911 |

Arnarnesvegur (411), undirgöng á Arnarneshæð.

Eftirlit og ráðgjöf

Eftir lok tilboðsfrests, þriðjudaginn 1. mars 2022, var bjóðendum tilkynnt um nöfn þátttakenda í útboðinu.

Þriðjudaginn 8. mars 2022 var verðtilboð hæfra bjóðenda opnað. Allir bjóðendur uppfylltu hæfisskilyrði útboðsins og stóðust hæfnimat.

| | | | | |
|-----|------------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
| 4 | Mannvit hf., Kópavogi | 11.090.000 | 110,9 | 2.653 |
| 3 | VSÓ Ráðgjöf ehf., Reykjavík | 10.850.000 | 108,5 | 2.413 |
| 2 | Hnit verkfræðistofa hf., Reykjavík | 10.230.000 | 102,3 | 1.793 |

– Áætl. verktakakostnaður 10.000.000 100,0 1.563

1 VBV ehf., Kópavogi 8.436.712 84,4 0

Sementsfestun og purrfræsing á Norðursvæði 2022

Opnun tilboða 12. apríl 2022. Purrfræsing, festun burðarlags með sementi, útlögn burðarlags og tvöföld klæðing á vegi á Norðursvæði 2022.

| | | |
|--------------------------------|-----------|--|
| <i>Áætlaðar magntölur:</i> | | |
| Festun með sementi | 12.694 m² | |
| Purrfræsing og jöfnun | 59.316 m² | |
| Tvöföld klæðing | 72.009 m² | |
| Efra burðarlag afrétting | 8.387 m³ | |
| Verklök eru 1. september 2022. | | |

| | | | | |
|-----|-----------------------------|--------------|--------------|------------------|
| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
| 1 | Borgarverk ehf., Borgarnesi | 197.680.000 | 106,5 | 0 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 185.632.239 | 100,0 | -12.048 |

| | | |
|----|--|---------------|
| 28 | Framkvæmdafréttir nr. 718 3. tbl. 30. árg. | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Eyjafjarðarbraut vestri (821) um Hrafnagil

Opnun tilboða 8. mars 2022. Bygging Eyjafjarðarbrautar vestri (821-02/03) meðfram Hrafnagilshverfi í Eyjafjarðarsveit. Verkið felst í nýbyggingu Eyjafjarðarbrautar vestri, Miðbrautar og nýrra tenginga á um 3,58 km kafla. Einnig byggingu nýrra heimreiða, samtals um 0,25 km.

| | | |
|------------------------------|-----------|--|
| <i>Helstu magntölur eru:</i> | | |
| Fylling úr námum | 65.700 m³ | |
| Fylling úr skeringum | 40.830 m³ | |
| Fláafleygar úr námum | 9.060 m³ | |
| Fláafleygar úr skeringum | 6.890 m³ | |
| Ræsalögn | 661 m | |
| Styrktarlag | 19.290 m³ | |
| Burðarlag | 7.160 m³ | |
| Rofvörn og síulag | 27.070 m³ | |
| Tvöföld klæðing | 32.340 m² | |
| Vegrið | 2.850 m | |
| Frágangur fláa | 46.780 m² | |

Verkinu skal að fullu lokið fyrir 15. júlí 2024.

| | | | | |
|-----|--------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 496.698.973 | 100,0 | 123.145 |
| 4 | Árni Helgason ehf., Ólafsfirði | 489.850.915 | 98,6 | 116.297 |
| 3 | Nesbræður ehf., Akureyri | 478.521.007 | 96,3 | 104.967 |
| 2 | G. Hjálmarsson hf., Akureyri | 471.437.831 | 94,9 | 97.884 |

| | | | | |
|---|---------------------------|-------------|------|---|
| 1 | G.V. Gröfur ehf. Akureyri | 373.553.668 | 75,2 | 0 |
|---|---------------------------|-------------|------|---|

Arnarnesvegur (411), undirgöng á Arnarneshæð

Opnun tilboða 1. mars 2022. Vegagerðin og Garðabær buðu út gerð undirganga undir Arnarnesveg fyrir gangandi og hjólandi vegferendur. Núverandi göngu- og hjólastígur beggja vegna Arnarnesvegar verður lagfærður og lagður í undirgöng undir veginn. Gatnamót yfir undirgöngum verða jafnframt lagfærð, beygjureinum breytt og gönguleiðir uppfærðar. Hluti af framkvæmdinni er einnig gerð bráðabirgða vega og stíga fyrir umferð akandi, gangandi og hjólandi á framkvæmdatíma. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar og *Garðabæjar*.

| | | |
|--|-------------|--|
| <i>Helstu magntölur eru:</i> | | |
| Gröftur | 10.000 m³ | |
| Bergskering | 6.400 m³ | |
| Fyllingar | 2.000 m³ | |
| Járnbending | 119.000 kg. | |
| Steypa | 880 m³ | |
| Malbikun | 2.000 m² | |
| Vegrið | 370 m | |
| Ljósabúnaður og staurar | 77 stk. | |
| Stólpar og undirstöður umferðarljósa | 14 stk. | |
| Verkinu skal að fullu lokið 31. nóvember 2022. | | |

| | | | | |
|-----|-------------------------|--------------|--------------|------------------|
| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
| 1 | Berg Verktakar | 535.660.500 | 130,4 | 0 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 410.799.400 | 100,0 | -124.861 |

| | | |
|----|--|---------------|
| 29 | Framkvæmdafréttir nr. 718 3. tbl. 30. árg. | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2022-2024, höfuðborgarsvæði og Reykjanes

Opnun tilboða 1. mars 2022. Vegagerðin óskaði eftir tilboðum í viðgerðir á malbikuðum slitlögum á höfuðborgarsvæði og Reykjanesi 2022-2024.

Verktími er allt árið frá 01.04.2022 til 01.04.2024.

| | | |
|------------------------------|----------|--|
| <i>Helstu magntölur eru:</i> | | |
| Viðgerð með ikasti: | 2.000 m² | |
| Malbikssögun: | 50 m | |
| Viðgerð með fræsun: | 2.950 m² | |

| | | | | |
|-----|-------------------------|--------------|--------------|------------------|
| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
| 2 | Hlaðbær-Colas hf. | 128.473.100 | 120,3 | 2.473 |
| 1 | Loftorka Reykjavík | 126.000.000 | 118,0 | 0 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 106.777.000 | 100,0 | -19.223 |

Akureyri – Sjófylling framan við Torfunefsbyggju 2022

Opnun tilboða 23. febrúar 2022. Hafnasamlag Norðurlands óskaði eftir tilboðum í að dæla upp sandi og möl á sjávarbotni við Glerárós á 5-15 m dýpi og losa efnið framan við Torfunefsbyggju. Heildarmagn fyllingarefnis er um 30.000 m³. Verkinu skal lokið eigi síðan en 1. júní 2022.

| | | | | |
|-----|-------------------------|--------------|--------------|------------------|
| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
| 1 | Þjörgun ehf. | 61.060.000 | 122,1 | 11.060 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 50.000.000 | 100,0 | 0 |

Háð því að byrja daginn á hjóli



Sunna hjólar um 20 kílómetra á dag til að komast í og úr vinnu. Nú þarf hún þó að leggja hjólinu um tíma því erfingi er á leiðinni.

Sunna Viðarsdóttir verkfræðingur á hafnadeild Vegagerðarinnar hjólar flesta daga í vinnuna, um 20 kílómetra fram og til baka. Hennar innri nörd fær að blómstra í vinnunni sem hún segir afar fjölbreytta og skemmtilega.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni? Það verða 5 ár í júní.

Hver er þín menntun? Ég er með meistaraáráðu í umhverfisverkfræði frá HÍ.

Hvað gerðir þú áður en þú komst til Vegagerðarinnar?

Ýmislegt og alls konar. Það síðasta sem ég gerði áður en ég kom til Vegagerðarinnar var að klára námið.

Fyrir það var ég útgerðarstjóri, kennari, eftirlitsmaður í einingaverksmiðju, sjómaður og einhvers konar ferðalangur.

Í hverju felst starfið þitt? Ég vinn á hafnadeild, aðallega við rannsóknir og verkefni eru fjölbreytt. Ég set t.d. upp hafnareiknilíkön til að reyna að segja til um hvaða áhrif fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa á skilyrði í höfnum. Svo geri ég öldusveigjulíkön og ýmsa tölfræðiúrvinnslu tengda öldum, og hef undanfarið búið til öldukort sem sýna endurkomutíma öldu á hafsvæðum. Ég teikna líka, bæði kort og ýmislegt tengt framkvæmdum.

Hvað er skemmtilegast við starfið þitt? Það er fjölbreytileikinn og hvað minn innri nörd fær að blómstra, því ég er alltaf að læra eitthvað nýtt. Þó ég hafi verið hjá Vegagerðinni í tæp 5 ár hef ég bara verið að fókusera á rannsóknirnar í um 18 mánuði svo ég á margt ólært og nýt góðs af að geta leitað til reynslumeiri snillinga í deildinni. Svo eru vinnufélagarnir reyndar mjög skemmtilegir líka.

Hvernig ferðast þú til og frá vinnu? Aðalferðamáttinn er hjólið. Ég reyni að hjóla alla daga sem ég þarf ekki að sinna stjúpuskyldum og keyra eða sækja barnið í skólann. En ég jata að byrjunin á 2022 hefur ekki verið beinlínis hvetjandi til hjólræiða og eftir að hafa þurft að draga hjólið langar vegalengdir vegna fannfergis, strandað í sköflum og fundist ég vera að fjúka hef ég sagt „já takk“ oftast en ég er stolt af þegar maðurinn minn býðst til að skutla mér - en þegar veðrið er innan einhverra eðlilegra marka hjóla ég 3 til 5 sinnum í viku. Þegar ég byrjaði hjá Vegagerðinni bjó ég rétt um kílómetra frá vinnunni svo það hefði verið klikkun að labba ekki eða hjóla. Svo flutti ég tæpa 5 km frá vinnunni og mér fannst þetta rúma korter af fersku lofti á morgnana bara fullkomin byrjun á deginum. Svo flutti Vegagerðin og kílómetrarnir nálguðust 10 en þá var ég eiginlega orðin háð því að byrja daginn á að hjóla svo ég ákvað að kaupa nýtt hjól og segja upp kortinu í



ræktinni frekar en að kaupa annan bíl eða fara að eltast við strætó. Sturtuaðstaðan héra á nýja staðnum er líka alveg til fyrirmyndar svo það er bara mjög fint að taka aðeins á því á leiðinni.

Hver eru þín áhugamál? Ætli hjólræiðarnar teljist ekki til áhugamála þótt þetta sé aðallega faramáti. Ef mig misminnir ekki var einu sinni stundum gott veður og þá átti ég það til að hjóla bara til að hjóla, ég fór m.a.s. til Ítalíu síðasta haust og hjólaði á Sorrento skaganum og í Cilento þjóðgarðinum í viku. En alls kyns ferðalög eru uppáhaldsáhugamálið og ekki verra ef ég kemst að kafa í hlýjum sjó. En það er ekki alltaf hægt að vera á þvælingi í útlöndum og hér heima lífga ég upp á hversdaginn með sjósundi, gönguferðum með hundinn og ég held ég sé loksins að detta inn í bókalestur aftur eftir allt of langt hlé. ■