



Framkvæmda- fréttir 20. tbl. / 14



Samkeppni um hönnun göngubrúar yfir Markarfljót

Verkfræðistofan Efla og Studio Granda áttu vinningstillöguna í samkeppni Vina Þórsmörkur og Vegagerðarinnar um göngubrú á Markarfljót við Húsadal. Kostir tillögunnar þóttu vera þeir að hún falli vel í umhverfið og er látlaus. Einnig eru kostir við tillöguna að brúin er fremur léttbyggd og viðhaldslítill strengbrú.

Tvær aðrar tillögur voru í þessari hönnunarsamkeppni frá VSÓ ráðgjöf og Teiknistofu Ingimundar Sveinssonar annars vegar og hins vegar frá Kanon arkitektum og verkfræðistofunni Hnit. Þær má sjá í bæklingi um niðurstöðu samkeppninnar. Tenging á pdf skrá er á vegagerdin.is

Vinir Þórsmörkur

Samtökin Vinir Þórsmörkur voru stofnuð af ferðapjónstuaðilum með starfsemi í Þórsmörk árið 2010; Ferðafélagi Íslands, Ferðafélaginu Útivist, Farfuglum og Kynnisferðum, auk Rangárfjings eystra og Skógræktar ríkisins. Megin ástæða stofnunar félagsins var að stofna félagsskap sem sameinaði þessa aðila til að standa saman að ýmsum framfarumálum á svæðinu sér í lagi í tengslum við náttúruvernd.

Helstu stefnumál Vina Þórsmörkur eru að bæta aðgengi og öryggi ferðamanna að svæðinu. Ennfremur að stuðla að áframhaldandi framvindu náttúru og gróðurs á Þórsmörkur-svæðinu. Göngubrú yfir Markarfljót er eitt helsta stefnumál samtakanna á fyrstu starfsárum þess og hafa samtökin unnið að fjármögnun brúarinnar frá stofnun þeirra. Nánari upplýsingar um Vini Þórsmörkur má m.a. sjá á heimasíðu þeirra vinirthorsmerkur.is.

Um verkefnið

Markmið með byggingu göngubrúar yfir Markarfljót við Húsadal er að auka öryggi og aðgengi að einum af vinsælustu ferðamannastöðum á landinu. Þórsmörk og Goðaland hafa verið í umsjá Skógræktar ríkisins síðan 1920 og þar hefur verið unnið markvisst að beitarfriðun, uppgræðslu, endurheimt birkiskóga og síðustu ár að endurbótum á gönguleiðum. Með aðkomu frá Emstruleið (F261) verður til ný aðkoma að Þórsmörk sem gerir fleirum kleift að njóta útivistar í Þórsmörk. Með göngubrú yfir Markarfljót við Húsadal verður til örugg og fljótleg rýmingar- og flóttaleið ef eða þegar um mikla vatnavexti er að ræða í öðrum ám á svæðinu.

Með göngubrúnni opnast einnig nýjar gönguleiðir fyrir lengri og skemmri ferðir um þetta fjölbreytta landsvæði með



Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 20. tbl. 22. árg. nr. 638 20. október 2014

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

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

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verkötum. Fyrirhuguð útbod eru kynnt, útboðsauglýsingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Útgáfa er óregluleg og nokkrar vikur geta liðið milli tölublaða. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.

tengingu við Tindfjallasvæðið sem og inn með Markarfljóts-gljúfrum að vestanverðu en með því móti mun vaxandi ferðamennska dreifast á fleiri staði.

Árfarvegurinn er í dag um 160 m breiður þar sem brúarstæðið er fyrirhugað og rennur Markarfljótið þar í breytilegum kvíslum á malaraurum. Aðkoma að brúnni suðaustan Markarfljóts er af malaraurum norðan ferðarþjónustuaðstöðu í jaðri birkiskóga Húsadals, nálægt enda varnargarða Landgræðslunnar vestast á Fljótshöfða. Norðan Markarfljóts er aðkoma á uppblásnu og sandorpu hrauni vestast á svokölluðum Klöppum sem eru suðvestan Tröllagjár í rúmlega 1 km fjarlægð frá Emstruleið (F261). Áætlað bílplan og áningarstaður vestan megin við væntanlegt brúarstæði liggur að mestu sunnan Klappa á malaraur, en á því svæði eru malar og grjótnámur sem notaðar hafa verið til efnistöku af Vegagerðinni og Landgræðslu ríkisins undanfarin ár til að styrkja varnargarða Markarfljóts og Krossár.

Brúin þarf að vera hagkvæm og örugg í byggingu og rekstri.



Ríkharður Kristjánsson, Steve Christer, Magnús Arason, Kristján Uni Óskarsson og Baldvin Einarsson. Steve er frá Studio Granda, aðrir frá EFLU.

Um er að ræða mannvirki utan alfaraleiða í nálægð við sífbreytilegt jökulvatn og því er ekki einfalt með aðföng til brúarsmíði.

Útlit brúarinnar og aðlögun að landi er ekki síður mikilvæg þar sem hún er staðsett í tilkomumiklu landslagi í Þórsmörk og verður fyrsti viðkomustaður margra ferðamanna inn á Þórsmörkumsvæðið.

Brúargerðin er fjármögnuð með styrkjum frá Framkvæmdasjóði ferðamannastaða, Ferðamálastofu, Skógrækt ríkisins ásamt framlagi til Vegagerðarinnar sem afgreitt var frá Alþingi 2013.

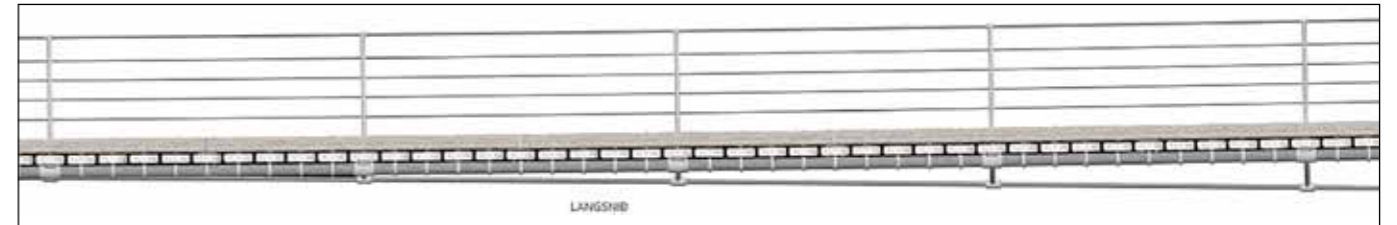
Úr greinargerð höfunda

Inngangur. Þórsmörk skipar sérstakan og viðkvæman sess í hugum margra Íslendinga og nátturufegurðin hefur sterk áhrif á flesta sem þangað koma. Staðurinn er gróðurinn í skjóli jökla þar sem fjölbreytileiki náttúrunnar og andstaður íss og elds skapa einstæða upplifun ferðalanga.

Bætt aðgengi og öryggi í Þórsmörk er mikilvægt svo sem flestir fá notið þess að sækja svæðið heim. Höfuðatriði er þó að uppbyggingin raski hvergi náttúrunni og auki heldur á áhrif hennar, ásynd og skynjun.

Meginforsenda samkeppnistillögunnar er að mannvirkið verði eins efnislítið og kostur er og valdi sem minnstri sjónrænni truflun í umhverfinu. Öll útfærsla miðast jafnframt við að auka á hughrif og skynjun ferðalanga sem finna fyrir hreyfingu og viðbrögðum burðarvirkisins undir fótum sér. Þannig eykur brúin á tilfinningu um samvirkni og hverfuleik náttúrunnar, sem er gott veganesti þegar gengið er inn í viðkvæman undraheim Þórsmörkur.

Hönnun og aðlögun að landi. Form brúarinnar er einfalt, svífandi og lát-



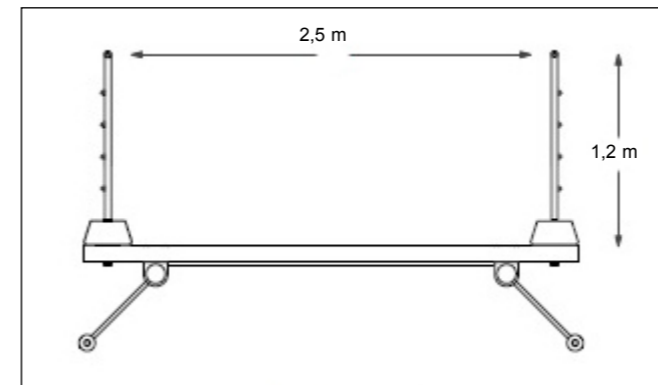
Langsníð hluta brúar nálægt miðju.

laust. Það er sniðið að landslaginu báðum megin árinna og fellur eðlilega að landi í um 9 m hæð yfir Markarfljótsaurum.

Að norðanverðu er landi lyft um 3 m upp fyrir núverandi hraunfirborð við brúarendann. Tillagan gerir ráð fyrir að brúarstöplur verði lagaður að klöppunum með aðlitaðri fyllingum með náttúrulegu yfirborði. Malarstígur mun tengja brúna við fyrirhugað bílastæði.

Að sunnanverðu tengist brúin beint inn á núverandi yfirborð klettanna vestast á Fljótshöfða. Þaðan mun stígur leiða ferðamenn niður í Húsadal.

Brúin er 158 m löng. Hæðarlega hennar er samfelldur lágbogi sem tengist stígum við brúarenda með hábogum yfir stöplum. Lágpunktur bogans er 3 m neðar en brúarendar. Meðal langhalli á brúnni er því 3,8% en mesti langhalli innan við 8%. Langhalli er meiri en 5% á um 27 m kafla næst báðum brúarendum. Það er mat höfunda að hér sé um ásætlanlega hæðarlegu að ræða þegar tekið er tillit til



Dversnið brúar nálægt miðju.

landfræðilegrar staðsetningar brúarinnar og ógreiðfærra leiða báðum megin hennar.

Brúargólf er úr timbri sem borði er af stálköplum og breidd þess verður 2,5 m milli bríka, heildarbreidd 3,1 m. Það er gert úr um 25 cm breiðum og 15 cm þykkum borðum sem liggja þvert á lengdarstefnu brúarinnar. Bil verður á milli borða og eykur það á nánd ferðalanga við vatnsfallið án þess að ógna öryggi þeirra. Auk þess tryggir bil milli borðanna afvötnun brúargólfsins án frekari aðgerða.

Handrið er gert úr fimm strekkum stálvírum ofan bríkur og lóðréttum sívölum stálstöðum með 3 m millibili.

Vírnir eru festir í brúarstöplana. Efsti vírinn er sverastur, 25 mm. Hann er í 1,20 m hæð yfir brúargólfi. Bil milli víra er 20 cm (efsta bil þó 25 cm) og er það talið nægjanlegt til að gangandi finni ekki til óöryggis á brúnni við venjulegar aðstæður.

Efnisval. Timbur er náttúrulegt efnisval í brúargólf á þessum stað, en skógurinn er kjarninn í nátturufegurð Þórsmörkur að margra mati. Í kostnaðaráætlun sem fylgir tillögunni er miðað við notkun á gegndreyptri furu úr sjálfbærri ræktun, en slíkt efni hefur reynst vel í brúargólf héraðsins. Brúargólf og bríkur eru úr sama efni. Æskilegra væri þó að nota innlent greni, unnið í samstarfi við Skógrækt ríkisins. Möguleiki er einnig að nota azobé í brúargólf. Gólfid verður þá lítið eitt þynnra en með sömu þyngd þar sem azobé er sterkara og þyngra en viður barrtrjáa. Kosturinn við azobé er að það þarf ekki að fúaverja og endist allan líftíma brúarinnar án viðhalds. Kostnaður við brúargólf úr azobé er um 10 millj. kr. meiri en við gólf úr furu.

Endastöplar brúarinnar eru úr járnbennti steinsteypu. Þeir eru festir við berg í yfirborði báðum megin árinna með



Vaðlaheiðargöng, staða framkvæmda 13. október 2014. Búið er að sprengja samtals 2.968 m sem er 41,2% af heildarlengd.

Heildarlengd ganga í bergi 7.206 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: www.vadlaheidi.is



Norðfjarðargöng, staða framkvæmda 13. október 2014. Búið er að sprengja samtals 3.726 m sem er 49,2% af heildarlengd.

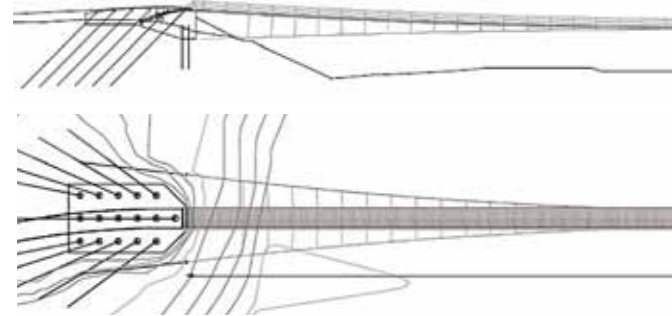
Heildarlengd ganga í bergi 7.542 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: www.austurfrett.is

bergfestum úr stáli. Fyllt verður yfir endastöplana með jarðvegi og plantað eða sáð í með staðargróðri. Þeir verða því sem næst ósýnilegir.

Burðarvirki brúarinnar, þ.e. kaplar og tengingar, er að öðru leyti úr heitgalvanhúðuðu stáli. Handrið er einnig úr stáli með sömu áferð, vírum og stöðum, eins og lýst er að ofan.

Lýsing á burðarkerfi brúar og grundun. Tillagan er léttri að hengibrú í einu hafi þar sem brúargólf situr ofan á endilöngum burðarköplunum og fylgir hæðarlegu þeirra. Brýr af þessari gerð eiga sér langa sögu og þær má finna víða erlendis þar sem brúa þarf breiða og djúpa farvegi á einfaldan hátt.

Burðarkaplar eru tveir Ø105 mm „locked coil“ stálkaplar með 1,9 m bili í þverátt. Neðan þeirra eru Ø50 mm „locked coil“ undirspennukaplar. Lega þeirra er í parabólu bæði lárétt og lóðrétt og þannig hallar plan þeirra niður út frá brúnni. Í því plani eru þeir tengdir burðarköplunum með togstöngum með 3 m millibili. Við brúarendana mæta undirspennukaplarinnar landi um 4 m neðan burðarkapla og um 5 m utan við þá í láréttu plani. Undirspennukaplarinnar stífa brúna með tilliti til niðurbeygju og sveiflu.



Láréttir kraftir á brúarstöpla verða óvenju miklir vegna flatrar legur burðarkapla. Það kostar langa bergbolta og bergakkeri.

Samkeppnin

Hönnunarsamkeppnin hófst með vali á þáttakendum með forvali sem auglýst var í maí 2014. Alls sýndu fimm hönnunarteymi yfir áhuga að taka þátt og voru þrjú aðilar valdir til þátttöku.

Keppnislýsing var afhent þáttakendum þann 10. júlí 2014 og skiluðu þáttakendum inn tillögum þann 15. september 2014.

Dómnefnd var skipuð Borghildi Sölveyju Sturludóttur arkitekt, Erlingi Jenssyni tæknifræðingi frá Vegagerðinni, Gísla Gíslasyni landslagsarkitekt, Guðrúnu Þóru Garðarsdóttur verkfræðingi frá Vegagerðinni og Hreini Óskarssyni skógræðingi frá Skógrækt ríkisins sem var formaður dómnefndar og tilnefndur sem fulltrúi Vina Þórsmarker í dómnefndinni.

Dómnefnd leitaði til sérfræðinga eftir ráðgjöf við mat á tæknilegum þáttum tillagna, meðal atriða sem metin voru sérstaklega voru: óháð kostnaðarmat, viðhald, rekstur, vindþol, sveiflur og straumfræði.

Þrjár tillögur bárust og stóð dómnefnd frammi fyrir erfðu vali. Niðurstaða dómnefndar var byggð á útliti, hönnun og ásýnd (30%), vægi tæknilegrar hönnunar (30%) og kostnaði (40%) í samræmi við kröfur keppnislýsingar.

Eftir ítarlega yfirferð á innsendum tillögum, greinargerðum og ráðgjöf frá sérfræðingum lá fyrir að tillaga EFLU og yrði valin sem besta tillagan.

Verkefnastjóri Vegagerðarinnar er Guðmundur Valur Guðmundsson verkfræðingur á hönnunardeild.

Flöt lega burðarkapla brúarinnar felur í sér hærri lárétta krafta í undirstöðum við brúarenda en í hefðbundnari hengibrú. Auk þess eru kaplarinnar spenntir upp til að takmarka langhalla brúargólfs. Þetta gerir það að verkum að láréttur hönnunarkraftur við hvorn brúarenda er um 11 MN, eða 1.100 tonn. Forsendur um álag frá mannþröng á brúnni hafa áhrif á stærð þessa krafts. Raunar telja höfundar að eðlilegt væri að slaka á kröfum keppnislýsingar í þessu efni, en staðallinn sem þar er vísað í fyrirskrifar álag á brúna sem samsvarar því að á henni séu um 1.300 manns (80 kg) á sama tíma.

Til að taka upp svo stóran kraft þarf efnismiklar steypar undirstöður. Grunnflötur þeirra er um 13 m lengd x 9 m breidd og hæð breytileg eins og sést á hliðarmynd. Skera þarf berg fyrir undirstöðunum og þannig munu þær liggja neðan frágengins yfirborðs í verklok. Innan við frambrún undirstaðanna ganga hefðbundnir bergbolta úr kambstáli 6 m lóðrétt niður í berg. Gert er ráð fyrir sex bergboltum úr 3 stk. Ø32 kambstáli í tveim röðum þvert á undirstöðuna.

Aftan við þessa bergbolta er gert ráð fyrir kerfi af Ø64 mm uppspenntum bergakkerum sem boruð og grautuð eru um 12 m í berg. Við hvorn brúarenda eru akkeri í þrem röðum. Þau halla niður frá láréttu og akkeri í ytri röðunum liggja skáhallt út frá miðlinu undirstöðu. Þessu fyrirkomulagi bergbolta og bergakkeri er ætlað halda brúnni í bergmassa sem er um fjórfalt þyngri en sem nemur láréttum hönnunarkrafti.

Burðarkaplar eru festir í undirstöðuna um 5 m aftan við frambrún hennar á um 1 m dýpi frá yfirborði. Þar er gerður aðgengilegur skápur þar sem kaplar tengjast innsteypu stálvirki. Á þessum stað verða kaplarinnar spenntir og hæðarlega brúarinnar þar með stillt.

Við brúarendana eru undirspennukaplarinnar ankeraðir beint í berg. Gert er ráð fyrir uppspenntum bergakkerum sömu gerðar og í meginundirstöðu við hvern undirspennukapalenda. Akkeri og kapall er tengt með stillanlegri stáltengingu. Kraftur í þessum köplum ræðst af uppspennu þeirra. Hönnunarkraftur er stærstur við vindálag á brúna.

Hengistangir munu tengja burðarkapla og undirspennukapla með 3 m millibili. Á sömu stöðum eru burðarkaplarinnar tveir tengdir saman með stálplötu neðan á timburgólfinu.

Ekki er gert ráð fyrir neinni rofverðing fyrir undirstöður brúarinnar þar sem þær liggja ofan farvegs árinna. Litid er á þetta sem mikinn kost við brúarhönnun á þessum stað.

Taflan að neðan tekur saman ýmis atriði sem einkenna burðarkerfi brúarinnar.

Togkraftur í hvorum burðarkapli vegna eiginþunga brúar 2.300 kN
 Togkraftur í hvorum burðarkapli eftir uppspennu 3.500 kN
 Hönnunartogkraftur í hvorum burðarkapli, brotmarkaástand 5.500 kN
 Ráðandi álagsflétta fyrir hönnunartogkraft Mannþröng
 Lóðrétt svignun brúar undan hönnunarfartæki 0,2 m
 Lóðrétt svignun brúar undan álagi frá mannþröng 1,2 m
 Lárétt hliðfærsla brúar við vindálag 0,5 m



Rannsóknarárstefna Vegagerðarinnar 2014, Harpa Kaldalón 31. október

Vegagerðin heldur árlega rannsóknarárstefnu sína föstudaginn 31. október 2014 í Hörpu í Reykjavík, salur: Kaldalón. Þessi ráðstefna er sú 13. í röðinni. Kveðið er á í vegalögum um að 1,5% af mörkuðum tekjum til vegamála skuli renna til rannsóknar- og þróunarstarfs og er ráðstefnunni ætlað að endurspeglar afrakstur hluta þess starfs. Hægt er að skrá sig á ráðstefnunna á www.vegagerdin.is. Þátttökugjald er 15.000 krónur og 4.000 krónur fyrir nema.

Dagskrá

08:00-09:00

Skráning

09:00-09:15 Setning, Þórir Ingason, Vegagerðin

09:15-09:30 Malbiksrannsóknir 2013 og 2014, Katrín Puríður Pálsdóttir, Verkís, og Pétur Pétursson, PP ráðgjöf

09:30-09:45 Rannsóknir á klæðingum og klæðingarefnum, Pétur Pétursson, PP ráðgjöf

09:45-10:00 Vinnsla steinefna til vegagerðar - handbók fyrir vegagerðarmenn, Hafdís Eygló Jónsdóttir, Vegagerðin

10:00-10:15 Gæðastýring fyrir birgðir Vegagerðarinnar, Daníel Árnason, Vegagerðin

10:15-10:30 Eiginleikar íslensks jarðvegs - úrvinnsla CPT mælinga, Ástgeir Rúnar Sigmarsson, Háskóli Íslands

10:30-11:00

Kaffi

11:00-11:15 Fjölnefniþinggreining á yfirborðsbylgjum, Elín Ásta Ólafsdóttir, Háskóli Íslands

11:15-11:30 Samanburður bormótstöðu við niðurrekstur og burðarþol staura,

Guðmundur Þorsteinn Bergsson, Verkís

11:30-11:45 Hornafjarðarós - Grynnslin - Sjávarborðsrannsóknir, Sigurður Sigurðarson, Vegagerðin

11:45-12:00 Umræður og fyrirspurnir

12:00-13:00

Matur

13:00-13:15 Loftræsting jarðganga - uppfært reiknilíkan, Sigurður Páll Steindórsson, Mannvit

13:15-13:30 Öryggi og heilbrigði á verkstað við útlögn bikbundinna slitlaga,

Anna Jóna Kjartansdóttir og Ólöf Kristjánsdóttir, Mannvit

13:30-13:45 Aðferðir við að meta kostnað umferðarslysa og virði lífs,

Haraldur Sigþórsson, Samgöngustofa, og Vilhjálmur Hilmarsson, Mannvit

13:45-14:00 Rafræn ferðavenjukönnun - Notkun snjallsíma við mælingar á ferðavenjum,

Haukur Þór Haraldsson, Verkís

14:00-14:15 Staða hjólræða á landsvísi, aðferðafræði og ávinningur stefnumótunar, Eva Dís Þórðardóttir, Efla

14:15-14:30 Umferðarhraði á vinnusvæðum og áhrif hraðatakmarkandi aðgerða, Björn Ólafsson, Vegagerðin

14:30-14:45 Ísland allt árið eða hvað? Katrín Halldórsdóttir og Auður Þóra Árnadóttir, Vegagerðin

14:45-15:00 Umræður og fyrirspurnir

15:00-15:30

Kaffi

15:30-15:45 Hvernig nota má umferðartalningar til að meta fjölda ferðamanna,

Rögnvaldur Ólafsson, Háskóli Íslands

15:45-16:00 Könnun á legu útfalla og farvega fallvatna frá Síðujökli og stöðugleika þeirra, þegar jökullinn hörfar,

Finnur Pálsson, Háskóli Íslands

16:00-16:15 Effects of Vegetation on Traffic-Related Particulate Matter (Erindið verður flutt á ensku),

Jovana Alkalaj og Pröstur Þorsteinsson, Háskóli Íslands

16:15-16:30 Sjávarstraumar og súrefnisbúskapur í Kolgrafafirði, Sveinn Óli Pálmarsson, Vatnaskil

16:30-16:45 Áhrif síldarauða á lífríki hafsbots í Kolgrafafirði, Valtýr Sigurðsson^{1,2,3}, Jón Einar Jónsson²,

Róbert A Stefánsson³, Árni Ásgeirsson² og Jörundur Svavarsson¹,

¹Líf- og umhverfivísindadeild Háskóla Íslands, ²Rannsóknasetur Háskóla Íslands á Snæfellsnesi,

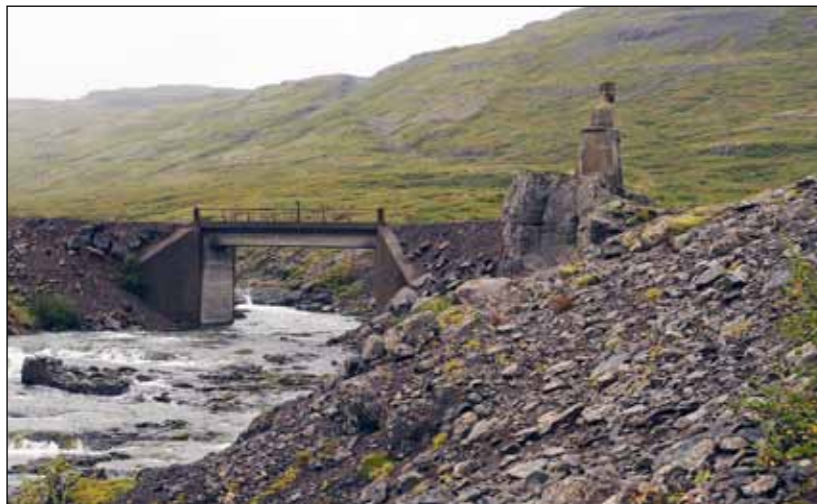
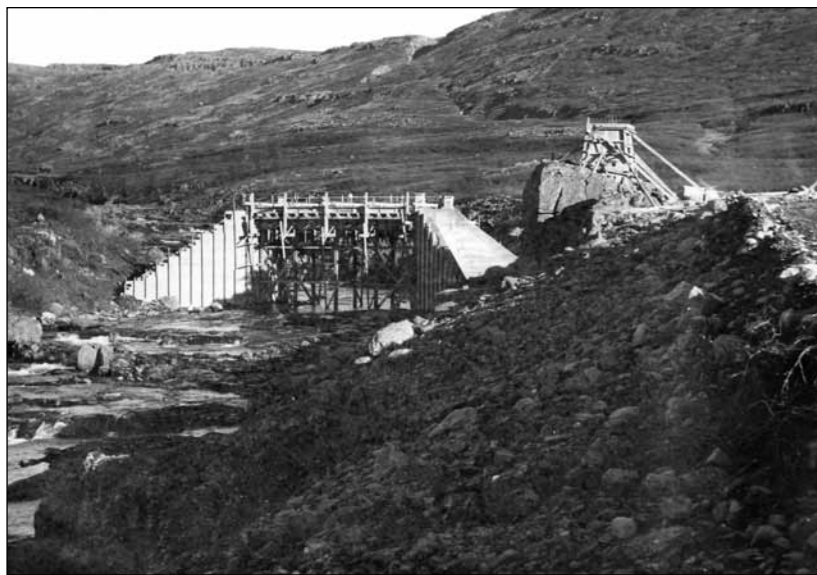
³Náttúrustofa Vesturlands

16:45-17:00 Umræður og fyrirspurnir

17:00 -

Ráðstefnuslit, léttar veitingar í boði Vegagerðarinnar

Glærur og ágrip fyrirlestra verður hægt að finna á vef Vegagerðarinnar að ráðstefnu lokinni



Fyrir nokkrum árum afhenti Vegagerðin ljósmynda-
deild Þjóðminjasafnsins talsvert magn af filmum
sem komu úr fótum Geirs G. Zoëga vegamálastjóra.
Unnið hefur verið að greiningu þessara mynda
og er sú vinna langt komin. Hægt er að skoða
myndinar á vefsvæðinu sarpur.is með því að setja
GZI í leit.

Baldur P. Þorvaldsson fyrrverandi verkfræðingur á
brúadeild Vegagerðarinnar er mikill áhugamaður
um sögu brúagerðar og hefur skoðað þessar gömlu
myndir mjög mikið.

Í síðasta blaði voru birtar myndir af brúnni
yfir Pennu í Vestur-Bárðastrandarsýslu og
Pennukarlínum, steyptri stytta, sem stendur
há brúnni. Baldur skoðaði gömlu myndina af
brúaruppslættinum og fannst honum að hann
kannast við myndefnið.

Við nánari athugun fann hann út að þetta var sama
myndefni og á einni ljósmyndanna í safni Geirs í
Þjóðminjasafninu sem ekki hafði tekist að greina.
Sú mynd er hér efst á síðunni. Myndin er tekin
1958 og sýnir talsvert flóð í ánni. Vinnubúðirnar
virðast umflotnar en væntanlega hefur uppsláttur
brúarinnar staðist flóðið.

Skammtileg viðbót við myndefnið er Pennukarlínn
sem ber í skúrþakið (virðist við fyrstu sýn vera
einhverskonar skorsteinn). Brúarsmíðirnir hafa gert
klásturslegt skýli yfir hausinn á karlinum, líklega til
að hlífa nýsteyptum hausnum við mikilli rigningu.

Hér er rétt að leiðrétta tvær villur sem voru í
myndatexta í síðasta blaði. Bárðastrandarvegur
er númer 62 og steinkarlarnir tveir, Kleifabúi og
Pennukarlínn, eru í Vestur-Bárðastrandarsýslu
(ekki í Austur-sýslunni eins og misritaðist). Ritstjóri
þakkar þeim fjölmörgu sem bentu á þessar villur.



Vesturlandsvegur í Kollafirði steyptur 1972. Esjan og Mógilsá í baksýn. Rútan í baksýn sýnir hvar vegurinn lá áður ofar í landinu.
Ljósmynd: Mats Wibe Lund.



Sami kafli Vesturlandsvegur í október 2014. Steypta slitlagið er það sama og lagt var fyrir 42 árum sem er Íslandsmet í endingu.

Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaraust. Það eru auglýsingar útboða sem gefa endanlegar upplýsingar.

Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdaedeildar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
14-029 Reykholtaldalsvegur (519) og Hvítársíðuvegur (523), Stóri Ás - Gilsbakki	2015
14-058 Sjóvarnir á Akranesi og Hvalfjarðarsveit	2014
14-003 Hringvegur (1) um Jökulsá á Fjöllum, brú og vegur	2014
14-015 Efnisvinnsla á Norðursvæði 2014	2014
13-067 Sjóvarnir Vestmannaeyjar 2013	2014
Auglýst útboð	Auglýst: Opnað:

Engin útboð bíða nú opunar

Útboð í forvalsferli	Auglýst:	Opnað:
14-042 Bakkavegur Húsavík, Bökugarður - Bakki, forval jarðgöng og vegagerð	02.06.14	15.07.14
Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
14-057 Sjóvarnir Húsavík	30.09.14	14.10.14
14-046 Hólmavík, sjóvörn um Rífshaus 2014	15.09.14	30.09.14
14-045 Sauðárkrókur, dýpkun 2014	07.07.14	22.07.14
Samningum lokið	Opnað:	Samið:

Ekki hafa verið gerðir neinir verksamningar frá því síðasta blað kom út



Vestfirski smyrlastofninn virðist hafa fundið út að vegstikur henti vel sem útsýnisstaður í veiðiferðum. Á ferð sinni um Vestfirði sá tíðindamaður blaðsins smyrla sitja á stikum í Kjálkafirði, Dýrafirði og við Ögur í Ísafjardardjúpi. Svo hefur kartöflubóndi á Norðausturlandi fundið vegstiku nýjan tilgang.

Niðurstöður útboða

Hólmavík, sjóvörn 2014 14-046

Tilboð opnuð 30. september 2014. Sjóvörn á Hólmavík.

Um er að ræða 120 m lengingu sjóvarnargarðs við

Rífshaus á Hólmavík.

Helstu magnþölur eru:

Útlögn grjóts og kjarna 670 m³

Verkinu skal lokið eigi síðar en 30. nóvember 2014.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
1 Norðurtak ehf., Sauðárkróki	4.947.500	125,5	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	3.941.800	100,0	-1.006

Húsavík, sjóvörn 2014 14-057

Tilboð opnuð 14. október 2014. Sjóvörn á Húsavík.

Um er að ræða 400 m lengingu sjóvarnargarðs undir

Húsavíkurbökkum.

Helstu magnþölur:

Útlögn grjóts og kjarna um 7.500 m³

Verkinu skal lokið eigi síðar en 15. febrúar 2014.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
3 Norðurtak ehf., Sauðárkróki	33.507.000	155,9	1.062
2 Ístrukkur ehf. og Jón Ingi Hinriksson, ehf., Kópaskeri	32.986.000	153,5	541
1 Héraðsverk ehf., Egilsstöðum	32.444.580	151,0	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	21.489.500	100,0	-10.955

Bakkavegur Húsavík,

Bökugarður- Bakki

jarðgöng og vegagerð

Niðurstöður forvals verktaka

Forval verktaka vegna Bakkavegar Húsavík var auglýst í Framkvæmdafréttum og á Evrópska efnahagssvæðinu

2. júní 2014. Óskum um þátttöku átti að skila inn í síðasta lagi 15. júlí 2014. Eftirtaldir aðilar hafa óskað eftir að taka þátt í útboðinu:

ÍAV hf., Íslandi og Marti Contractors Lth., Sviss

ÍSTAK hf., Íslandi

Metrostav a.s., Tékklandi og Suðurverk hf., Íslandi

Leonhard Nilsen & Sønner AS, Noregi

Í upptalningunni er fyrrnefndi aðilinn tilnefndur í forsvari fyrir verkið (sponsor), þegar tveir verktakar bjóða sameiginlega.

Vegagerðin fór yfir innsend fjárhagsgögn og önnur innsend gögn og uppfylltu allir fjórir umsækjendur sett skilyrði.

Í forvalsgögnum kemur fram að Vegagerðin áskilur sér rétt til að fresta útboði verksins og er ekki bundin af því að bjóða verið út. Ákvörðun um framhald verkefnisins hefur verið frestað til ársloka 2014.