



# Framkvæmda- fréttir

5. tbl. / 15



Súðavíkurhlíð opnuð 27. febrúar 2015. Ljósmynd: Geir Sigurðsson

## Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

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

**Jarðtæknirannsóknir fyrir vega- og brúagerð,**  
Haraldur Sigursteinsson og Sverrir Örvar Sverrisson, Vegagerðinni,  
Jón Skúlason, verkfræðipjónustu Jóns Skúlasonar, mars 2015

Nýir staðlar og verklagsreglur við jarðtæknirannsóknir hafa leitt til þess að tímabært þótti að gefa út leiðbeiningar um jarðtæknirannsóknir í vega- og brúagerð á Íslandi. Leiðbeiningarnar byggja á úttekt á jarðtæknirannsóknnum sem stundaðar eru hér á landi og reynt er að meta hverjar þeirra henta best með hliðsjón af nýlegum Evrópustöðlum er varða slíkar rannsóknir. Settar eru fram tillögur að verklagi sem byggja á reynslu hér en einnig er höfð hliðsjón af nýjum verklagsreglum á Norðurlöndunum sem byggja á miklu leyti á Evrópustaðlinum Eurocode 7.

Í greinargerðinni er farið yfir tilgang jarðtæknirannsóknna, sem er að afla upplýsinga um gerð og eiginleika jarðlaga

undir væntanlegu mannvirki, s.s. dýpt á burðarhæfan botn, legu klappar sem og grunnvatns. Brýnt er að þessar upplýsingar séu sem réttastar og settar fram á skiljanlegan hátt því kostnaður við mannvirkjagerð getur verið mjög háður jarðtæknilegum aðstæðum. Meðal mikilvægra upplýsinga sem fást með jarðtæknirannsóknnum eru hvaða aðstæður eru til staðar sem geta haft áhrif á hönnun mannvirkisins, hvaða breytingar geta orðið á umhverfi og undirstöðu mannvirkisins, hvaða möguleikar eru að notkun þess efnis sem til staðar er á framkvæmdasvæðinu



Borvagn Vegagerðarinnar.

## Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 5. tbl. 23. árg. nr. 645 16. mars 2015

Ritsjórn  
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 útbóðs-  
framkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útbóð eru kynnt,  
útbóðsauglýsingar 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.



og hvaða möguleikar eru á efnisvinnslu innan svæðisins. Takmarkanir á þessum rannsóknum eru oft taldar vera orsök vandamála og kostnaðarauka sem upp koma við framkvæmdir.

Sett eru fram dæmi um hvernig jarðtæknirannsóknir geti komið inn í hönnunarferil vegna og brúa. Þar kemur meðal annars fram að þar sem jarðtæknirannsóknirnar geti aldrei orðið jafn ítarlegar og það sem fram kemur við framkvæmdina sjálfa er mikilvægt að samhliða framkvæmd fari fram endurmat á niðurstöðum rannsókna og það sé fléttað inn í framkvæmdaferlið.

Þá er fjallað um jarðtæknilega áhættustýringu og áhættumat. Bent er á mikilvægi þess sérstaklega þegar um er að ræða mannvirki sem byggð eru á mjúkrri undirstöðu eða við aðrar viðkvæmar aðstæður. Með því er hægt að greina jarðtæknilega áhættu áður en vandamál skapast og að gera nauðsynlegar ráðstafanir til að afstýra hættu.

Í skýrslunni er gerð grein fyrir borunum sem gerðar eru í tengslum við jarðtæknirannsóknir og sagt frá boraðferðum miðað við þau tæki sem til eru hérlendis. Þá er gerð grein fyrir jarðsjár-, bylgjuhraða- og bylgjubrotsmælingum. Í viðauka eru sýnd dæmi um niðurstöður ýmissa mælinga.



Borvagn Vegagerðarinnar.

### Dreifilíkan fyrir hjólandi umferð

VSÓ ráðgjöf, febrúar 2015

Tilgangur verkefnisins var að leggja drög að þróun líkans fyrir hjólandi umferð á höfuðborgarsvæðinu. Slíkt líkan getur veitt mikilvægar upplýsingar og stutt við ákvarðanatöku m.a. varðandi uppbyggingu hjólastíga og annarra samgöngumannvirkja.

Markmiðið er að með tímanum verði það hluti af umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins. Jafnframt er markmiðið að stuðla að frekari þróun á umferðarlíkani höfuðborgarsvæðisins í þá átt að það taki tillit til fleiri ferðamáta.

Umferðarlíkon voru upphaflega hönnuð til þess að svara spurningum um vegafamkvæmdir og seinna voru líkonin útvíkkuð fyrir almenningssamgöngur. Líkon fyrir hjóla-umferð lúta hins vegar talsvert öðrum lögmálum en líkon fyrir bílaumferð. Auk þess eru ýmsir þættir sem erfiðara er að leggja mat á með hefðbundnum umferðarlíkönunum, s.s. umhverfi stíga og hvernig þeir eru yfirferðar. Langhalli á stígum skiptir líka máli og hversu langan krók hjólaferðir eru tilbúið til að taka til að sleppa við brekkur.

Þau gögn sem líkanið, sem kynnt er í skýrslunni, byggir á eru m.a. hjólatalningar frá Reykjavíkurborg og ferðavenjukkönun Capacent frá 2011. Stíganet líkansins er samkvæmt hjóla- og gönguleiðakorti Reykjavíkur. Auk þess voru fengin gögn frá fyrirtækinu Strava, en Strava er smáforrit (eða „app“) sem er mikið notað af hjólaferðum til að skrásetja og halda utan um hjólaferðir sínar. Gögnin ná yfir eins árs tímabil og innihalda um 90 þús. hjólaferðir.

Í skýrslunni kemur fram að niðurstöður líkansins gefa mjög góða nálgun við hjólatalningar, en meðalfrávik líkans frá talningum er aðeins um 2,4%. Ferðatímar í niðurstöðum líkansins eru líka í góðu samræmi við ferðavenjukkönunina frá 2011. Líkanið nær þannig nokkuð vel að endurspeglar ferðalengdardreifingu ferðavenjukkönunarinnar. Meðalferðatími hjólaferða samkvæmt ferðavenjukkönuninni var 13,0 mínútur en samkvæmt líkaninu 14,1 mínútur. Þetta telst varla marktækur munur en ástæða þessa munar er fyrst og fremst sú að í niðurstöðum líkansins er hlutfallslega heldur

meira af lengri ferðum sem dregur meðaltalið aðeins upp. Niðurstöður líkansins eru jafnframt í góðu samræmi við gögn

sem Reykjavíkurborg hefur safnað í tengslum við átakið Hjólað í vinnuna. ■



Reiknað magn hjólaumferðar á höfuðborgarsvæðinu meðaldag í júní samkvæmt hjólalíkani.



Vaðlaheiðargöng, staða framkvæmda 9. mars 2015. Búið er að sprengja samtals 3.912 m sem er 54,3% af heildarlengd.

Heildarlengd ganga í bergi 7.206 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: [www.vadlaheidi.is](http://www.vadlaheidi.is)



Norðfjarðargöng, staða framkvæmda 7. mars 2015. Búið er að sprengja samtals 5.652 m sem er 74,7% af heildarlengd.

Heildarlengd ganga í bergi 7.542 m, vegskálar ekki meðtaldir. Sjá: [www.austurfrett.is](http://www.austurfrett.is)



## Rannsóknir á Grynnslnum utan við Hornafjarðarós og áhrif á siglingar - áfangaskýrsla

Stytti útgáfa áður birt á vegagerdin.is 26.02.2015

Nauðsynlegt er að halda áfram rannsóknum á Grynnslnum fyrir utan Hornafjarðarós svo hægt sé að koma með tillögur að lausnum en þarna rís land með auknum hraða, ósarnir fyrir innan eru grunnir og því ekki ljóst hvernig ósinn muni bregðast við minnkandi rennsli. Út er komin áfangaskýrsla um Grynnslin þar sem kynnt er tillaga að þriggja ára rannsóknaráætlun. Skýrsluna er að finna á vegagerdin.is undir „upplýsingar og útgáfa“.

### Samantekt

Hornafjarðarós er sjávarfallaós á Suðausturströnd Íslands. Innan við Ósinn er sveitarfélagið Hornafjörður með um 2.000 íbúa. Sjávarútvegur er ein helsta atvinnugrein sveitarfélagsins og undirstaða byggðar á þessu svæði. Sjómenn frá Hornafirði hafa þurft að leggja ýmislegt á sig í gegnum tíðina þar sem siglingar um Hornafjarðarós hafa ekki gengið streitulaust fyrir sig. Umhlypingar á síðustu öld, annars vegar í lok áttunda áratugarins og hins vegar í lok þess níunda, urðu uppspretta að rannsóknum á svæðinu og í framhaldinu tókst að koma stöðugleika á Ósinn. Byggðir voru sjóvarnar- og leiðigarðar beggja vegna Óssins og hafa þær framkvæmdir skilað góðum árangri. Sú vinna sem unnin var á níunda og tíunda áratugnum er kynnt í skýrslu sem gefin var út af Siglingastofnun árið 2000. Í skýrslunni frá 2000 er farið yfir sögu Óssins og þær breytingar sem höfðu verið gerðar á honum fram til þess tíma. Enn fremur var varpað fram hugmyndum að úrbótum. Unnið hefur verið að ýmsum rannsóknum síðan og má þar nefna áfangaskýrslu sem kom út um öldufarsrannsóknir utan við Ósinn og utan við Breiðamerkurloft árið 2009.

Nú á tímum eru það helst grynningar framan við Ósinn, kallaðar Grynnslin, sem valda erfiðleikum í siglingum inn til Hornafjarðar og hafa áhrif á skipulagningu veiða og vinnslu á Hornafirði. Grynnslin takmarka djúpristu skipa sem sigla yfir þau en meðaldýpi á þeim er talið vera um 7 m á fjöru. Uppsjárarskip Hornfirðinga, Ásgrímur Halldórsson og Jóna Eðvalds, rista mest þeirra skipa sem sigla reglulega um Grynnslin eða um 6,8-7,4 m. Til samanburðar má geta þess að nýjustu uppsjárarskip íslenska flotans rista allt að 10 m. Grynnslin eru því mikill áhrifaþáttur í siglingum og hefur ölduhæð takmarkandi áhrif á siglingar um þau. Því meiri sem ölduhæðin er því meiri tafir verða á siglingum.

Grynnslin og Hornafjarðarós hafa áhrif á þróunarmöguleika útgerðar á Hornafirði. Reglulega yfir vetrarmánuðina eru tafir á siglingum um Ósinn og Grynnslin vegna ölduhæðar. Uppsjárarskipin sem rista mest á siglingu sinni yfir Grynnslin sigla ekki ef að ölduhæð fer upp fyrir 3-4 m sem getur verið hamlandi í útgerð yfir vetrarmánuðina. Þrátt fyrir þessar hömlur vegna ölduhæðar reka skipin oft niður á siglingu sinni yfir Grynnslin og eiga það einnig til að stöðvast á miðjum Grynnslnum. Útgerð á Hornafirði heldur því fram að skipuleggja þurfi veiðar og vinnslu út frá öldufari á Grynnslnum. Það sé mikill ókostur og dragi úr því samkeppnisforskoti sem útgerðin hefur vegna nálægðar við gjöful fiskimið. Ef samkeppnishæfni útgerðarinnar minnkar mun það hafa áhrif á samfélagið á Hornafirði og atvinnumöguleika í þéttbýlinu.

Markmið þeirra rannsókna sem gerð er grein fyrir í skýrslunni er að leita skilnings á samspili öldu, straua, efnisgerðar og



Hornafjarðarós. Ljósmynd Þorvarður Árnason.

efnisflutninga, sem ákvarðar jafnvægisdýpi á Grynnslnum. Í skýrslunni eru aðstæður við Ósinn, öldufar og sandflutningar, skoðaðar yfir 12 ára tímabil, frá ársbyrjun árið 2000 fram til loka september 2012. Skoðaðar eru breytingar á dýpi á Grynnslnum yfir tímabilið. Reiknaðar eru öldurósir upp við ströndina frá Ingólfshöfða austur að Stokksnesi og í framhaldi af því gerðir efnisburðarreikningar fyrir sama svæði. Út frá sandflutningsreikningum er reynt að átta sig á því magni efnis sem fer um Grynnslin á hverju ári og hvernig breytingarnar á svæðinu eiga sér stað. Í framhaldi af því er skoðað hvernig bæta megi siglingar um svæðið.

Í lok skýrslunnar er sett fram tillaga að rannsóknáætlun til þriggja ára sem hefur það að markmiði að leita leiða til að auka dýpi á Grynnslnum. Til þess að unnt sé að hrinda



Vesturlandsvegur við Úlfarsfell

## Víravegrið hvorki betri né verri fyrir vélhjólafólk

Áður birt á vegagerdin.is 26.02.2015

Á undanförmum árum hefur mikið verið sett upp af víravegriðum hér á landi, nú nýlega í Kömbunum til að aðskilja akstursstefnur og auka þar með umferðaröryggi. Kostur víravegriða til dæmis til að takmarka snjósöfnun við vegrið er ótvíræður. Reglulega heyrir gagnrýni þeirra sem aka mótörhjólum um að víravegrið séu þeim sérstaklega hættuleg. Það er ekki svo, þau eru ekki verri fyrir vélhjólafólk en önnur vegrið.

Vegagerðin leitaði til varaforseta Alþjóða vegasambandsins (International Road Federation, IRF) Michael Dreznes, sem sagði að það væri í gangi töluverður misskilningur varðandi vélhjólafólk og vegrið. Hann bendir á að IRF og umferðaröryggisnefnd á vegum TRB rannsóknarráðsins hafi rannsakað þetta fyrir nokkrum árum og komist að þeirri niðurstöðu að víravegrið væru ekki hættulegri mótörhjólamönnum en venjuleg bitavegrið eða steyppt vegrið. Rannsóknin fór fram í Evrópu, Bandaríkjunum og Ástralíu.

Ljóst er að það eru stólparnir sem eru hættulegastir fyrir óvarða vegfarendur eins og vélhjólafólk ekki vírinn. En staðreyndin er sú að vegrið, víravegrið þar á meðal, bjarga mannlífum.

Vegagerðin leitaði einnig til sænsku Vegagerðarinnar, þar sem upphaf núllsýnarinnar svo kölluðu er að finna. En þar á bæ hafa menn góða reynslu af víravegriðum enda er það eitt það mikilvægasta í umferðaröryggismálum að aðskilja akstursstefnur. Og einnig er horft til mótörhjólanna. Svíarnir hafa af þeim áhyggjur og leita leiða til að mýkja vegriðin en benda á að það er ekki vírinn sem skapar hættuna fyrir vélhjólafólk heldur stöðinnar. Að skilja að akstursstefnur eykur líka öryggi þeirra sem aka um á bifhjólum. Annars

rannsóknáætluninni í framkvæmd er nauðsynlegt að tryggja henni fjármagn.

Á þessu stigi er ekki ljóst hverjar niðurstöður rannsókna verða og hvort þær leiði til tillagna sem líklegar eru til að auka dýpi á Grynnslnum til langframa.

Hornafjörður er á þeim stað á landinu þar sem landris hefur mælst einna mest. Fyrir liggja spár um aukið landris á næstu árum. Vegna þess hve lónin eða firðirnir inn af ósnum, Hornafjörður og Skarðsfjörður, eru grunn, þá eru líkur á að rennslið um ósinn muni minnka verulega. Ekki er ljóst hvernig Hornafjarðarós muni bregðast við minnkandi streymi um Ósinn og hvaða áhrif það hefur á dýpi á Grynnslnum, en rannsóknáætlunin mun einnig fjalla um þann þátt. ■

vegar af því að þá er ekki hættu af því að fá á sig umferð á móti auk þess sem mótörhjólafólk einfaldlega ekur hægar í nánd við miðjuvegrið, segja þeir sænsku. ■

## Niðurstöður útboða

<b>Hornafjörður, sjónvörn við Suðurfjöru</b> 15-022				
Tilboð opnuð 3. mars 2015. Sjónvörn á Hornafirði. Verkið felst í lagfæringu og lengingu á sjónvörn innan á Suðurfjörutanga. Helstu magntölur:				
Útlögn grjóts og kjarna		4.000 m³		
Verkinu skal lokið eigi síðar en 15. júní 2015.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Héraðsverk ehf., Egilsstöðum	24.819.370	135,1	6.445
3	Rósaberg ehf., Höfn *	24.500.500	133,3	6.127
2	P.S. verkatakar ehf., Egilsstöðum	22.234.426	121,0	3.860
1	Jökulfell ehf., Kópavogi	19.664.300	107,0	1.290
---	Áætlaður verktakakostnaður	18.374.000	100,0	0

\* Rósaberg skilaði jafnframt inn frávikstilboði.



## Ný reglugerð um hönnun þjóðvega

Lögfræðideild Vegagerðarinnar vekur athygli á því að þann 9. febrúar sl. tók gildi ný reglugerð um hönnun þjóðvega sem opnir eru almenningi til frjálsrar umferðar.

Nýmæli er að slíkar reglur séu settar en heimild til þess kom inn með gildistöku núgildandi vegalaga nr. 80/2007. Reglurnar gilda um veghönnunarreglur sem nota skal í samræmingarskyni við skipulagningu og lagningu þjóðvega og var tilgangurinn með setningu reglugerðarinnar að skjóta sterkari lagastöð undir veghönnunarreglur Vegagerðarinnar. Í reglugerðinni er m.a. tekið fram að tilgangur veghönnunarreglnanna sé að tryggja fullnægjandi og samræmd gæði vegakerfisins með því að veða saman öryggi, afköst, umhverfi og fjárhagslega hagkvæmni hverju sinni.

Sérstök athygli er vakin á því að mælt er fyrir um það í reglunum að Vegagerðin skuli birta veghönnunarreglurnar á vefsíðu sinni og skal þá koma fram hvenær sú útgáfa reglnanna sem birt er hverju sinni tók gildi.

## Niðurstöður útboða

### Sólheimajökulsvegur (221), Hringvegur - Þjónustuhús og Landeyjavegur (252), Hringvegur - Uxahryggur I 15-011

Tilboð opnuð 3. mars 2015. Endurbygging á 4,2 km Sólheimajökulsvegur og 2,6 km Landeyjavegar, ásamt útlögn klæðingar og frágangi.

Helstu magntölur eru:

Fláafleygar	1.710 m <sup>3</sup>
Nedra burðarlag	6.865 m <sup>3</sup>
Ræsi	30 m
Efra burðarlag	7.480 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	44.940 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	43.985 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið 15. júlí 2015.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Borgarverk ehf., Borgarnesi	88.700.000	121,8	11.118
3	Þjótandi ehf., Hellu	85.310.750	117,2	7.729
2	Vörubifreiðastjórafélagið Mjólnir, Selfossi	79.662.400	109,4	2.081
1	Framrás ehf., Vík	77.581.600	106,6	0
---	Áætlaður verktakakostnaður	72.800.000	100,0	-4.782

Nr. 180

9. febrúar 2015

### REGLUR

um hönnun þjóðvega sem opnir eru almenningi til frjálsrar umferðar.

1. gr.

*Gildissvið.*

Reglur þessar gilda um veghönnunarreglur sem nota skal í samræmingarskyni við skipulagningu og lagningu þjóðvega.

2. gr.

*Skilgreiningar.*

Í reglum þessum er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. *Hönnunarumferð*: Sú umferð sem ætlað er að nota veginn í í framtíðinni, oft eftir 20 ár miðað við umferðarspá.
2. *Hönnunarökutæki*: Viðmið fyrir ökutæki sem notað er við hönnun vegamannvirkja og ákvörðun á minnstu radíum og nauðsynlegri breiddaraukingu í beygjum.
3. *Umferð*: Með umferð í reglum þessum er fyrst og fremst átt við akandi umferð. Ríðandi, hjólandi og gangandi umferð getur þó eftir atvikum fallið undir hugtakið ef slík umferð fer um það mannvirki sem fellur undir skilgreiningu 5. tölul. 1. mgr. þessarar greinar.
4. *Veghönnunarreglur*: Reglur sem settar eru til að tengja saman veghönnun, ökulag, aflfræði ökutækja og umferðaröryggi.
5. *Vegur*: Akbraut, sem er sá hluti vegar sem er fyrst og fremst ætlaður fyrir umferð ökutækja, öll önnur mannvirki og vegsvæði sem að staðaldri eru nauðsynleg til þess að vegur sé varanlegur, unnt sé að halda honum við og hafa af honum sem fyllst not.

3. gr.

*Hönnunarumferð og hönnunarökutæki.*

Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulag.

Við hönnun nýrra vega sem gerðir eru fyrir umferð þungra ökutækja, skal gera ráð fyrir ökutæki með allt að 10 tonna áspunga, 11,5 tonn á drifás og 19 tonn á tvöfaldan ás, 4,5 m hæð og 2,6 m breidd. Vegina skal hanna þannig að sporferill ytra hjóls vagnlestar rúmist innan 12,5 m radía og sporvidd rúmist innan 7,8 m breiddar við 180° snúning.

Þar sem ekki er veruleg þörf fyrir umferð stórra og þungra ökutækja, skal að lágmarki gera nýja vegi þannig að þeir séu hannaðir fyrir ökutæki með allt að 6 tonna áspunga, 10 tonn á tvöfaldan ás, 3,75 m hæð og 2,55 m breidd. Nýir vegir eru þá hannaðir þannig að hægt sé að aka vagnlest innan snúningsboga með 12 m radía í ytri hring og 4,8 m sporvidd við 180° snúning.

Vegagerðin gefur út fyrirmæli um umferðarálag á vegbrýr, brýr fyrir göngu- og reiðleiðir, ferjubrýr og önnur mannvirki, sem eru hluti af þjóðvegakerfinu. Fyrirmæli um umferðarálag á brýr eru lágmarksgildi, gilda fyrir allt þjóðvegakerfið og eru tilgreind í íslenskum staðli; ÍST EN 1991-2.

4. gr.

*Veghönnunarreglur.*

Vegagerðin gefur út veghönnunarreglur á grundvelli reglna þessara. Tilgangur reglnanna er að tryggja fullnægjandi og samræmd gæði vegakerfisins með því að veða saman öryggi, afköst, umhverfi og fjárhagslega hagkvæmni hverju sinni.

5. gr.

*Birting.*

Vegagerðin skal birta reglur sem stofnunin gefur út á grundvelli reglna þessara á vefsíðu sinni. Koma skal fram hvenær reglurnar tóku gildi.

6. gr.

*Gildistaka.*

Reglur þessar sem settar eru samkvæmt 2. mgr. 29. gr. og 42. gr. vegalaga nr. 80/2007, með síðari breytingum, öðlast þegar gildi.

*Innanríkisráðuneytinu, 9. febrúar 2015.*

Ólöf Nordal.

Ragnhildur Hjaltadóttir.

B-deild - Útgáfud.: 24. febrúar 2015

Þá . . .



. . . og nú



Vestfjarðavegur (60), Haukadalsá í Dölum. Gamla brúin stendur enn og þjónar sem göngubrú. Leifar af fornu vegriði eru athyglisverðar minjar. Litlu neðar í ánni er einbreið bogabrú sem nú er ekið yfir, byggð 1971. Eyðibýlið í baksýn heitir Aflstaðir. Gamla myndin er úr safni Jóns J. Víðis.



## Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. 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
15-033 Endurbætur á Biskupstungnabraut (35) sunnan Reykjavegar	2015
15-032 Endurbætur á Skálholtsvegi (31), Helgastaðir - Hvítá	2015
15-031 Fræsun og afrétting vega á Austursvæði 2015	2015
15-030 Sementsfestun á Vestursvæði	2015
15-028 Endurbætur á Hringvegi (1) í Reykjadal 2. áfangi, Daðastaðir - Reykjadal	2015
15-027 Arnarnesvegur (411), Reykjanesbraut - Fifuhvammsvegur, eftirlit	2015
15-026 Arnarnesvegur (411), Reykjanesbraut - Fifuhvammsvegur	2015
15-034 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Suður- og Norðursvæði 2015	2015
15-025 Miðfjarðarvegur (704), Hringvegur - Staðarbakki	2015
15-035 Endurbýgging Dilksnesvegur (97399)	2015
15-018 Örylgshafnarvegur (612), Skápadalur - Rauðasandsvegur	2015
15-017 Hvítársíðuvegur (523) um Bjarnastaði	2015
15-012 Búrfellsvegur (351) Búrfell - Þingvallavegur	2015
15-007 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2015, malbik	2015
15-008 Yfirlagnir á Norðursvæði og Austursvæði 2015, malbik	2015
15-015 Norðfjarðarvegur (92), brú á Eskifjarðará	2015
15-010 Kokkálsvíkurbakki, endurbýgging furubryggju	2015
14-003 Hringvegur (1) um Jökulsá á Fjöllum, brú og vegur	2015
13-067 Sjóvarnir Vestmannaeyjar 2013	2015

  

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
15-004 Yfirlagnir á Vestursvæði 2015, klæðing	16.03.15	31.03.15
15-006 Yfirlagnir á Suðursvæði og Austursvæði 2015, blettanir með klæðingu	03.03.15	17.03.15

## Auglýsingar útboða

### Yfirlagnir á Suðursvæði 2015, klæðing 15-003

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í yfirlagnir með klæðingu á Suðursvæði á árinu 2015.

Helstu magntölur:

Yfirlagnir (K1), án steinefnis . . . . . 100.000 m<sup>2</sup>

Flutningur steinefnis . . . . . 2.490 m<sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. september 2015.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Breiðumýri 2 á Selfossi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 16. mars 2015. Verð útboðsgagna er 2.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 31. mars 2015 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
15-003 Yfirlagnir á Suðursvæði 2015, klæðing	16.03.15	31.03.15
15-024 Viðgerðir á malbikuðum slitlögum á Suðursvæði 2015-2016	03.03.15	17.03.15
15-023 Viðhald malarvega á Suðursvæði 2015-2016, vegheflun	03.03.15	17.03.15
15-002 Yfirlagnir á Norðursvæði 2015, klæðing	03.03.15	17.03.15
15-001 Yfirlagnir á Austursvæði 2015, klæðing	03.03.15	17.03.15

  

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:
15-011 Sólheimajökulsvegur (221), Hringvegur - Þjónustuhús og Landeyjavegur (221), Hringvegur - Uxahryggur I	16.02.15	03.03.15
15-022 Hornafjörður, sjóvörn við Suðurfjöru	16.02.15	03.03.15
15-019 Stykkishólmur, breyting á ekjubrú	02.02.15	17.02.15
15-020 Norðfjörður, Togarabryggja - þekja og lagnir	02.02.15	17.02.15
15-005 Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2015, blettanir með klæðingu	02.02.15	24.02.15
15-021 Efnisvinnsla á Austursvæði 2015-2016	02.02.15	17.02.15
15-013 Húsavík, sjóvörn 2015	12.01.15	27.01.15
14-058 Sjóvarnir á Akranesi og Hvalfjarðarsveit	01.12.14	16.12.14

  

Samningum lokið	Opnað:	Samið:
15-014 Niðurrekstrarstaurar undir brú á Eskifjarðará <i>Vélaverkstæði Hjalta Einarssonar ehf. kt. 531295-2189</i>	03.02.15	05.03.15

  

Útboð fellt af lista
15-009 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2015, repave/fræsing og malbik

### Yfirlagnir á Vestursvæði 2015, klæðing 15-004

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í yfirlagnir með klæðingu á Vestursvæði á árinu 2015.

Helstu magntölur eru:

Yfirlagnir . . . . . 416.600 m<sup>2</sup>

Hjólför . . . . . 10.000 m<sup>2</sup>

Flutningur steinefnis . . . . . 5.940 m<sup>3</sup>

Flutningur bindiefna . . . . . 731 tonn

Verki skal að fullu lokið 1. september 2015.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Borgarbraut 66 í Borgarnesi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 16. mars 2015. Verð útboðsgagna er 2.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 31. mars 2015 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.