



# Framkvæmda- fréttir 2. tbl. /18



Kl. 10:45 - fös. 9. feb. 2018



Kl. 17:20 - lau. 10. feb. 2018



Kl. 15:40 - lau. 10. feb. 2018



Kl. 15:50 - lau. 10. feb. 2018

Myndir frá veðurstöðvum.

## Lokanir fjallvega í óveðri hafa ítrekað sannað sig

Áður birt á vegagerdin.is 08.02.2018

Breytt aðferðafræði Vegagerðarinnar við að loka fjallvegum vegna ófærðar og veðurs hefur margsannað sig. Aðferðafræðinni hefur verið beitt í nokkur ár og hefur bætt ástand sem annars stefndi í óefni. Þær breytingar sem orðið hafa á samsetningu vegfarenda t.d. vegna stóraukinnar vetrarferðamennsku kalla á breytt verklag við lokanir fjallvega.

Lokanir hafa þó verið óvenju margar að undanförunu, ekki vegna þess að þeim sé beitt í auknum mæli, heldur hefur veðrið kallað á lokanir. Óvenju mikið hefur verið um slæm veður undanfarnar vikur og nú þegar hefur þurft að grípa til lokana jafn oft og síðustu tvo vetur samanlegt. En ástandið er samt ekki eins slæmt og árið 2015.

Það sýndi sig líka nýlega að verklagið skilar árangri því

þegar nokkrir vegfarendur tóku upp á því að aka framhá lokunum leiddi það til festu þeirra og nauðsyn þess að yfirgefa bílana. Það leiddi allt til þess að það tók mun lengri tíma en ella að opna að nýju þegar veður gekk niður og tækifæri gafst til að hreinsa veginn. Það sýndi sig að þolinmæði og bið þótt erfíð sé skilar meiri árangri fyrir alla aðila. Vissulega eru til bifreiðar og ökumenn sem þess vegna geta ekið yfir Vatnajökul og komast því auðveldlega yfir Hellsisheiði hvernig svo sem aðstæður eru. Flestir ökumenn aka á annarskonar farartækjum, ferðamenn vita ekki alltaf hvað tekur við þótt útlitið geti verið fint við lokunarhlíðið og jafnvel stundum líka í vefmyndavélum Vegagerðarinnar. Það þýðir ekki að öll leiðin sé greiðfær. ▶

### Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 2. tbl. 26. árg. nr. 681 19. febrúar 2018

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

Ósk um áskrift sendist til:  
**Vegagerðin**  
**Framkvæmdafréttir**  
**Borgartúni 7**  
**105 Reykjavík**  
eða með tölvupósti til:  
**askrift@vegagerdin.is**

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðs-  
framkvæmdir fyrir verkötum. Listi yfir fyrirhuguð útböð er  
birtur, greint er frá niðurstöðum útböða og einnig samningum.  
Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá  
stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka og annarra  
lesenda. Blaðið kemur út einu sinni í mánuði að jafnaði.  
Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og  
áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.

► Vegagerðin leitast við að loka vegum eins sjaldan og mögulegt er og láta lokanir vara eins stutt og kostur er, enda meginmarkmið að tryggja greiðar og öruggar samgöngur. Lokanir eru hins vegar oft á tíðum nauðsynlegar til þess einmitt að tryggja öryggi og draga úr röskun á umferð vegna óveðurs, þar sem það tefur hreinsun og opnun vegar að loknu óveðri ef bílar eru fastir í snjó inni á leiðum eftir að fólki hefur verið bjargað til byggða. Þá er það einnig atriði að tryggja að snjómoksturteki geti unnið áfram óhindrað á veginum í slæmu skyggni til þess koma í veg fyrir að vegur teppist og stórvirkar vélar þurfi til að opna hann með tilheyrandi töfum. Mikilvægur þáttur í þessari þróun er einnig að bæta áætlanir um lokanir á grundvelli veðurspár til þess að geta birt þær fyrirfram, en slíkt hefur mælst mjög vel fyrir hjá vegfarendum, sérstaklega ferðþjónustu- og flutningsaðilum. Almennt ríkir orðið góð sátt um forvirkar óveðurslokanir Vegagerðarinnar. Hins vegar er það áhyggjuefni að fjölgun ökumanna sem eru illa undirbúnir til þess að aka við slæm veðurskilyrði setur miklar kröfur um að viðbragð við lokanir sé gott. Með því

að manna lokunarpósta á óvissustigi þegar enn er hægt að hafa umferð vel búinna bíla á vegi telur Vegagerðin sig geta upplýst vanbúna vegfarendur um versnandi skilyrði og þannig hvatt þá til að fresta för, og frestað þannig lokunartíma eða jafnvel í einhverjum tilfellum getað komið í veg fyrir lokun. Þegar slæm veðurspá er og viðvaranir fara í loftið þá dregur úr umferð skv. teljurum Vegagerðarinnar þótt að ekki komi til lokana.

Þá er einnig í skoðun hjá Vegagerðinni að innleiða skipulagðan fylgdarakstur með snjómoksturtekjum á ákveðnum leiðum þegar ekki er unnt að hafa frjálsta umferð. Slíkt fyrirkomulag hefur þegar verið reynt við nokkur tilfelli, en löng reynsla er af slíkrri þjónustu í Noregi. Um er að ræða bílalest þar sem vel búnum bílum er fylgt yfir óveðursvæði þegar aðstæður leyfa. Viðbragðsáætlanir Vegagerðarinnar hafa verið og eru í stöðugri þróun. Til athugunar er fyrirkomulag og útfærsla á umferðarstýringu sem felur í sér að heimila umferð vegfarenda samkvæmt skilyrðum um gerð og útbúnað ökutækja, með eða án fylgdaraksturs.

Farið var að vinna með forvirkar lokanir hjá Vegagerðinni árið 2014 og samhliða hafist handa við að setja upp lokunarhlíð á helstu leiðum. Þá var gerður samningur við björgunarsveitir Landsbjargar um aðstoð við framkvæmd lokana. Lokunarhlíðum verður bætt við á þeim leiðum eftir því sem þörf segir til um og verkefnið þróað áfram.

Þetta verkefni er enn í þróun og Vegagerðin er alltaf reiðubúin til að taka við málefnalegum athugasemdum og tillögum um breytingar. Eins og með alla vetrarþjónustu eru frekari útfærslur og breytingar alls ekki útilokaðar. Vegagerðin vill vinna þetta verkefni og frekari útfærslur í góðu samráði við lögreglu, björgunarsveitir og helstu flutnings- og ferðþjón-



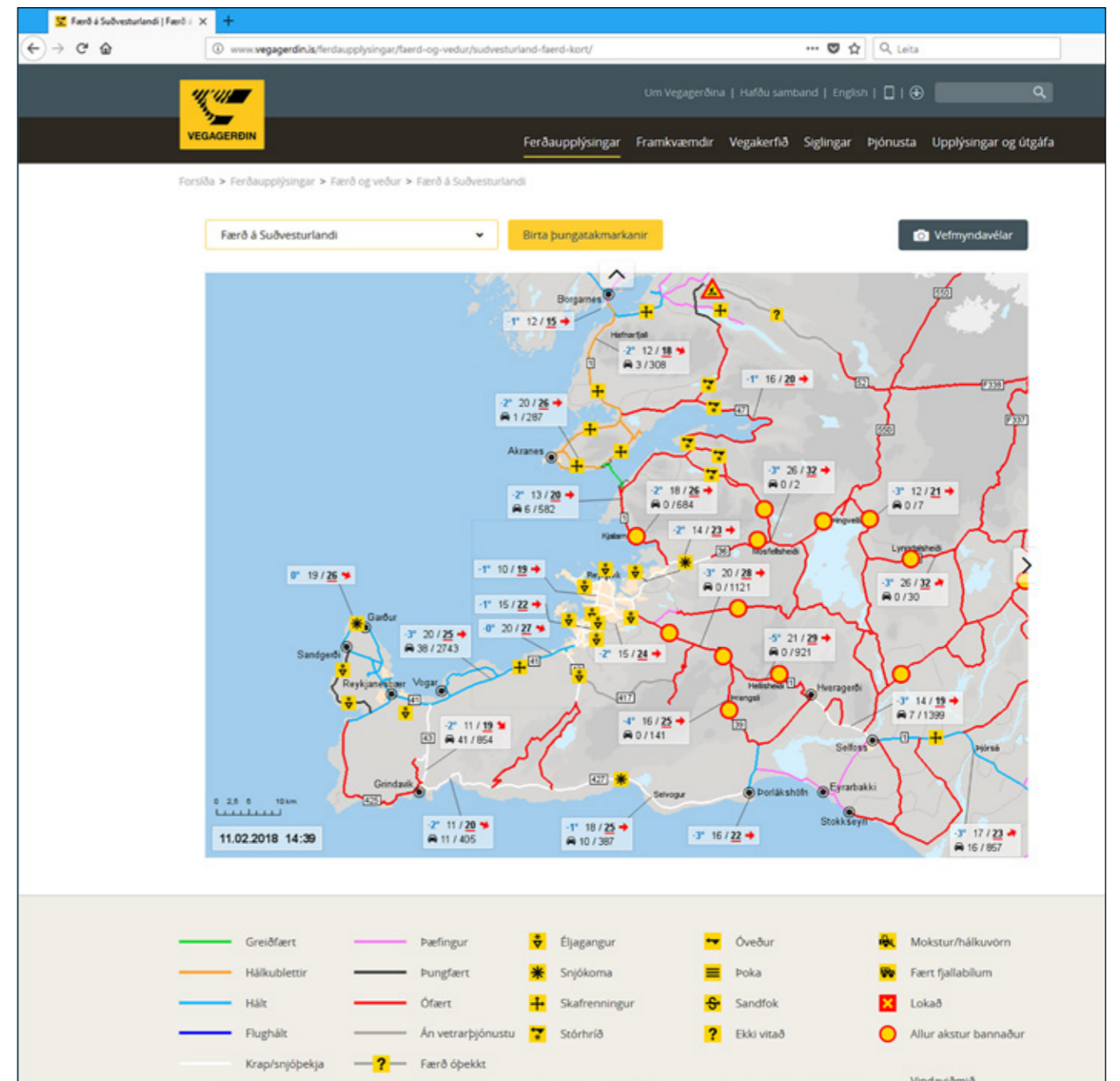
Hjálparsveitarfólk við lokunarhlíð.



Það var lítið skyggni á flestum vefmyndavélum Vegagerðarinnar á suðvesturhorninu sunnudaginn 11. febrúar.



Jón Halldór Gunnarsson og Páll Hróar Björnsson í vaktstöð Vegagerðarinnar í Borgartúni, sunnudaginn 11. febrúar. Um það leyti sem þessi mynd var tekin kallaði inn hjálparsveitarmaður sem var á vakt við lokunarskilti. Hann var búinn að vera á vakt í 11 tíma og orðinn svangur. Það var hringt í stjórnstöð sem lofaði að bregðast við því. Það er sorglegt þegar fréttir berast af því að einstaklingar sem ekki fá að aka hvert sem er, hvenær sem þeim sýnist, skuli skeyta skapi sínu á þessum förnfúsu hjálparsveitarmönnum sem manna lokanir.



Vefsíða Vegagerðarinnar með upplýsingum um færð og veður um miðjan dag, sunnudaginn 11. febrúar.

▶ ustuaðila. Alveg eðlilegt er að almennir vegfarendur hafi á því skoðun hvernig verkefnið er unnið og komi með ábendingar og tillögur.

Vegfarendur eru eigi að síður beðnir um að hlýða lokunum og tilmælum björgunarsveitarmanna sem kunna því mun betur að standa við lokunarpósta en að þurfa að ana í misjöfnu veðri upp á fjöll að sækja strandaða vegfarendur.

Mbl.is ræddi við Guðbrand Örn Arnarson hjá Slysavarnarfélaginu Landsbjörg og birti eftirfarandi frétt:

Vegagerðin er með samning við slysavarnarfélögin um mönnun lokunarpósta og þetta hafði Guðbrandur Örn m.a. að segja um þetta verk í viðtalinu:

„Okkar reynsla er sú að lokunarverkefni hafa hjálpað mjög mikið sem forvarnarverkefni. Það er alveg klárt að hefðu

þessar lokanir ekki komið til, að þá hefðum við verið meira í útköllum,“ segir hann. Hjá minni björgunarsveitum úti á landi hafi þetta t.d. þau áhrif að tveir menn séu á vakt í stað þess að öll björgunarsveitin sé í útkalli. „Í heildina séð þá er þetta mjög jákvætt, vegna þess að menn hefðu annars þurft að vera hvort eð er í útkalli á sama tíma.“

Þessar forvirku lokanir hjálpi þannig til við að fækka útköllum, sem komi vegfarendum ekki síður vel. „Við finnum það alveg á þeim vegfarendum sem njóta þessarar ráðgjafar frá okkar fólki þegar við erum að stoppa af þá sem eru kannski ekki vanir vetrarakstri og jafnvel á vanbúnum bílum,“ segir Guðbrandur Örn og kveður þetta eiga jafnt við um erlenda ferðamenn sem innlenda. ■

## Sandgeymsla í Dýrafjarðargöngum

Þegar unnið var að gerð Múlaganga (lokið 1991) og ganga undir Breiðadal- og Botnsheiða (lokið 1996), næst Breiðadal í Öndarfirði, voru grafnir hellar sem verktakar notuðu sem verkstæði.

Í Breiðadal tók verkkaupi þátt í kostnaði með það í huga að hægt væri að nota hellinn síðar. Þar var stundum geymt salt í pokum og efni til að gera við slitlög að vetri, þegar lóð þjónustustöðvarinnar var full af snjó. En þessi staður er svo nærri Dagverðardal og annarri aðstöðu á Ísafirði að notkunin hefur ekki verið mikil.

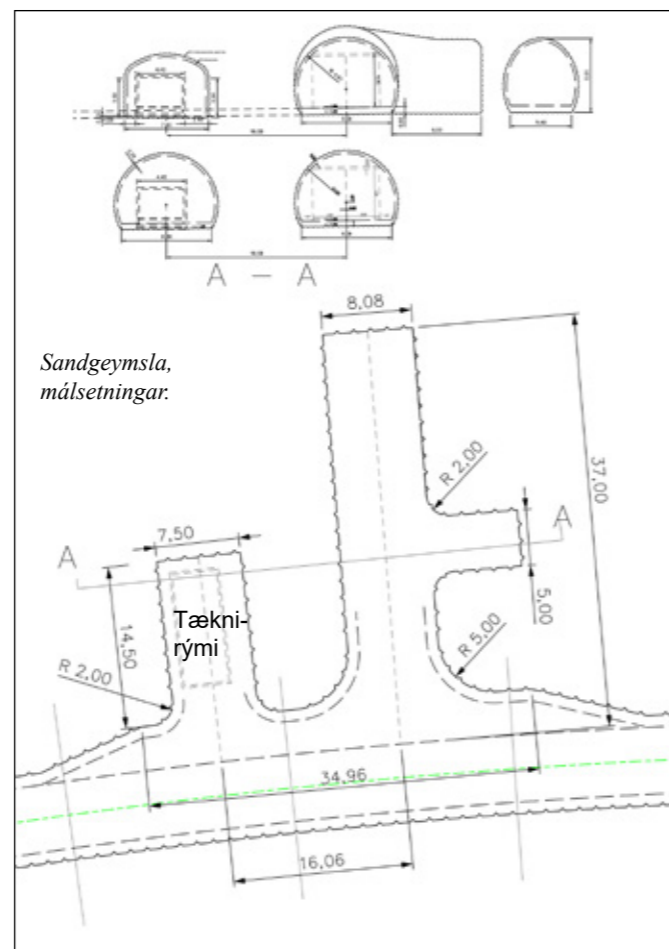
Dýrafjarðargöng eru hins vegar mun lengra frá allri aðstöðu Vegagerðarinnar. Hægt er að hugsa sér að heppilegt sé að geta geymt ýmislegt tímabundið í göngunum, skilti og skiltakerru, snjóblásara og fleira og svo sand og salt. Það eru hátt í 50 km frá Ísafirði að gangamunna í Borgarfirði nærri Mjólkársvirkjun. Dynjandisheiði með brekkum er hinum megin og engin sandgeymsla nærri.

Samfara hönnun Dýrafjarðarganga var farið að ræða þetta og höfðu margir í stöðinni á Ísafirði áhuga á málinu. Ákveðið var að lengja fyrsta snúningsútskot sem er um 500 m frá enda og svo er sett hliðarútskot þannig að mokstursvél geti auðveldlega snúið við. Ef bílstjóri á snjómokstursbíl mokar sjálfur þarf bíllinn líklega að standa við endann á snúningsútskotinu. Ef tveir menn eru á staðnum getur bíllinn bakkað undir skófluna.

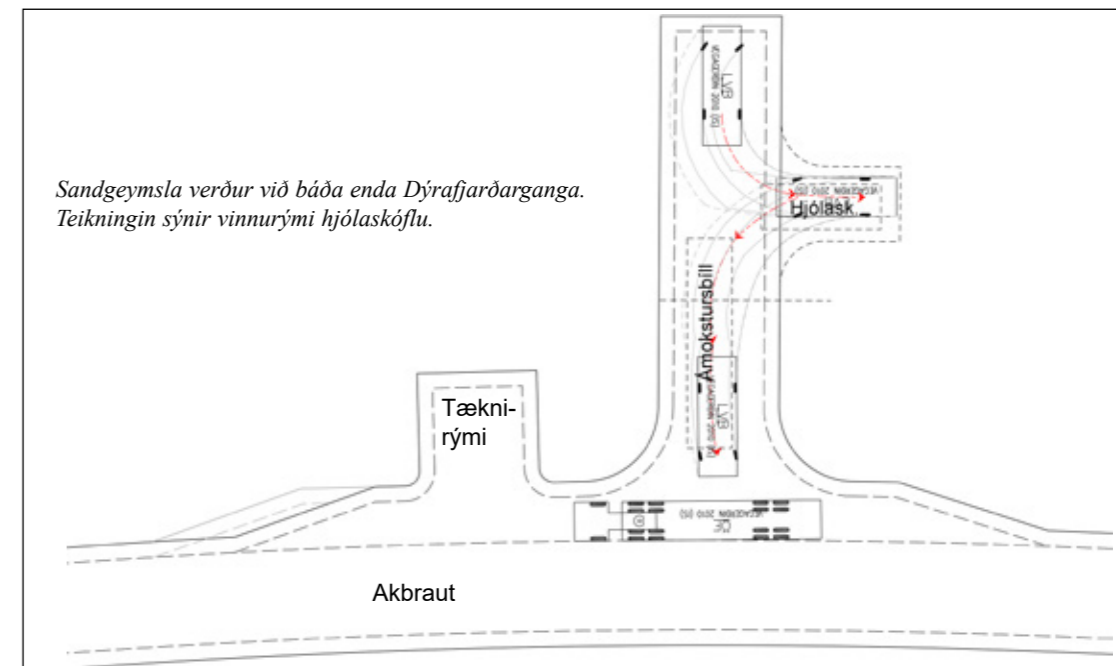
Fyrst var aðeins verið að hugsa um þetta Arnarfjarðarmegin en svo var ákveðið að hafa svona aðstöðu við báða enda, Dýrafjarðarmegin þá frekar til að geyma eitthvað af búnaði og jafnvel efni í sambandi við viðhald á göngunum.

Búið er að grafa hellana Arnarfjarðarmegin. Þann 30. október 2017 skrifaði eftirlistaður: „Búið að grafa útvíkkun og komið aftur í venjulegt snið. Búið að grafa tæknirými, u.þ.b. 15 m langt. Notast við tvo bora í einu. Nýi borinn boraði útskot

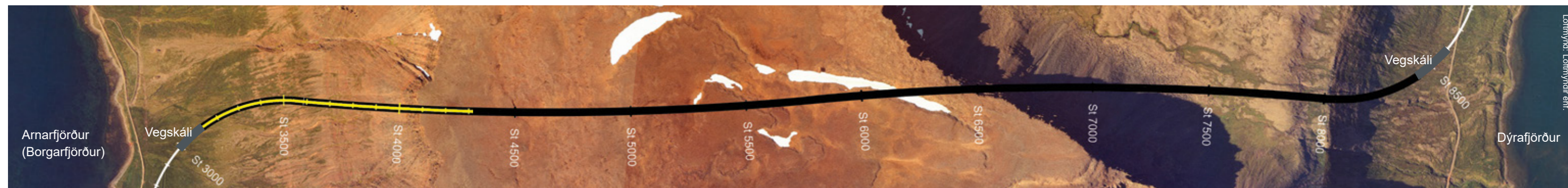
og sá gamli hélt áfram með göngin. Basalt og kargi í útskoti en þurrt. Nokkuð gott basalt í öllum stafni í göngum í lok vikunnar.“ GE



Tveir borar við vinnu í Dýrafjarðargöngum 27.10.2017. Bak við manninn í gula gallanum sést í staðinn þar sem snúningsútskot með sandgeymslu var grafið.



Sandgeymsla verður við báða enda Dýrafjarðarganga. Teikningin sýnir vinnurými hjólaskóflu.




Dýrafjarðargöng, staða framkvæmda 11. febrúar 2018. Búið er að sprengja samtals 1.187 m sem er um 22,4% af heildarlengd.

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

**Námur.is**  
Allt um efnistöku og frágang

Um vefinn | Hafa samband | Sláðu inn leitarorð

Forsíða | Undirbúningur | Leyfisveitingar | Efnisvinnsla & frágangur | Jarðmyndanir og landslag | Jarðefnanotkun



**Notkun jarðefna**  
Vinnsla jarðefna er umfangsmikil atvinnugrein á Íslandi, enda eru jarðefni, bæði setlög og berg, mikilvæg í byggingariðnaði og til vegagerðar.

**Undirbúningur og skipulag efnistöku**

Leiðbeiningar um val á svæði, umgengni á verndarsvæðum og skipulag efnistökkunnar.


► Lesa meira

**Leyfisveitingar vegna efnistöku**

Upplýsingar um gerð efnistökuáætlunar, skipulag, mat á umhverfisáhrifum, starfsleyfi og önnur leyfi sem afla þarf áður en að efnistöku kemur, auk helstu laga og reglugerða.

► Lesa meira

**Dæmi um frágang**




Skoða stærra kort

**Efnisvinnsla og frágangur á námum**

Námur eru margbreytilegar hvað varðar stærð, staðsetningu og efnisgerð. Mikilvægt er að haga efnisnáminu þannig að ekki verði til lýta og tryggja að námusvæðið falli vel að umhverfi sínu að efnistöku lokinni.

Lesna meira

**NÁMUR Kortasjá**



Námur.is | namur@namur.is

Landsvirkjun | UMHVERFISSTOFNUN

BYGGJÁ Á EPLICA

Námur.is, forsíða námuvefsins.

## Námuvefurinn, námur.is

Námuvefurinn <http://www.namur.is/> er vefsíða með ítarlegum leiðbeiningum um framkvæmd efnistöku. Gefið er yfirlit yfir allan feril efnistöku þ.e. öflun leyfa til efnistöku, skipulagningu efnistöku, námuvinnslu úr mismunandi jarðmyndunum og frágang og uppgæðslu námusvæða. Námuvefurinn er í stöðugri endurskoðun enda getur lagaumhverfi fyrir námuvinnslu breyst nokkuð ört. Þær upplýsingar sem veittar eru á vefsíðunni geta einnig komið að góðum notum við undirbúning ýmiskonar framkvæmda og við frágang við hverskyns jarðvinnuframkvæmdir. Á forsíðu vefsíðunnar er tengillinn „Námur Kortasjá“ sem tengist vefsíðunni <http://namur.vegagerdin.is/> en þar er kort/loftmynd með staðsetningu á námum landsins auk þess sem þar er hægt að nálgast niðurstöður steinefnarannsóknna.

Umhverfisstofnun, Vegagerðin og Landsvirkjun skipuðu verkefnishóp um gerð og viðhald Námuvefsins. Í verkefnis-

hópnum eru: Gunnar Bjarnason, Vegagerðinni; Matthildur B. Stefánsdóttir, Skipulagsstofnun; Ragnheiður Ólafsdóttir, Landsvirkjun; Björn Stefánsson og Sigurrós Friðriksdóttir, Umhverfisstofnun. Sigurrós Friðriksdóttir er einnig starfsmaður við endurskoðun og uppsetningu vefsins. Magnea Magnúsdóttir hjá Orku náttúrunnar tók þátt í gerð kaflans um uppgæðslu. Pétur Pétursson, frá PP ráðgjöf, vann flæðirit og töflur fyrir vefinn. Margir aðrir aðilar hafa einnig lagt til efni á vefinn.

## Undirbúningur

Undir þessum flípa á forsíðunni er farið yfir helstu skref við undirbúning og skipulagningu efnistöku. Fjallað er um helstu atriði sem hafa þarf í huga við val á efnistökusvæði og tilhögun við skipulagningu efnistökkunnar og hugað er að tilhögun við frágang svæðisins að lokinni vinnslu. Við val



Fossnáma nr. 19390. Náma í skriðu undir Þverárnúpi á Síðu. Gengið var frá námunni árið 2017. Náman er í fallegu umhverfi gegnt Orustuhóli. Frágangur er góður en uppgæðsla námunnar mun taka nokkur ár.



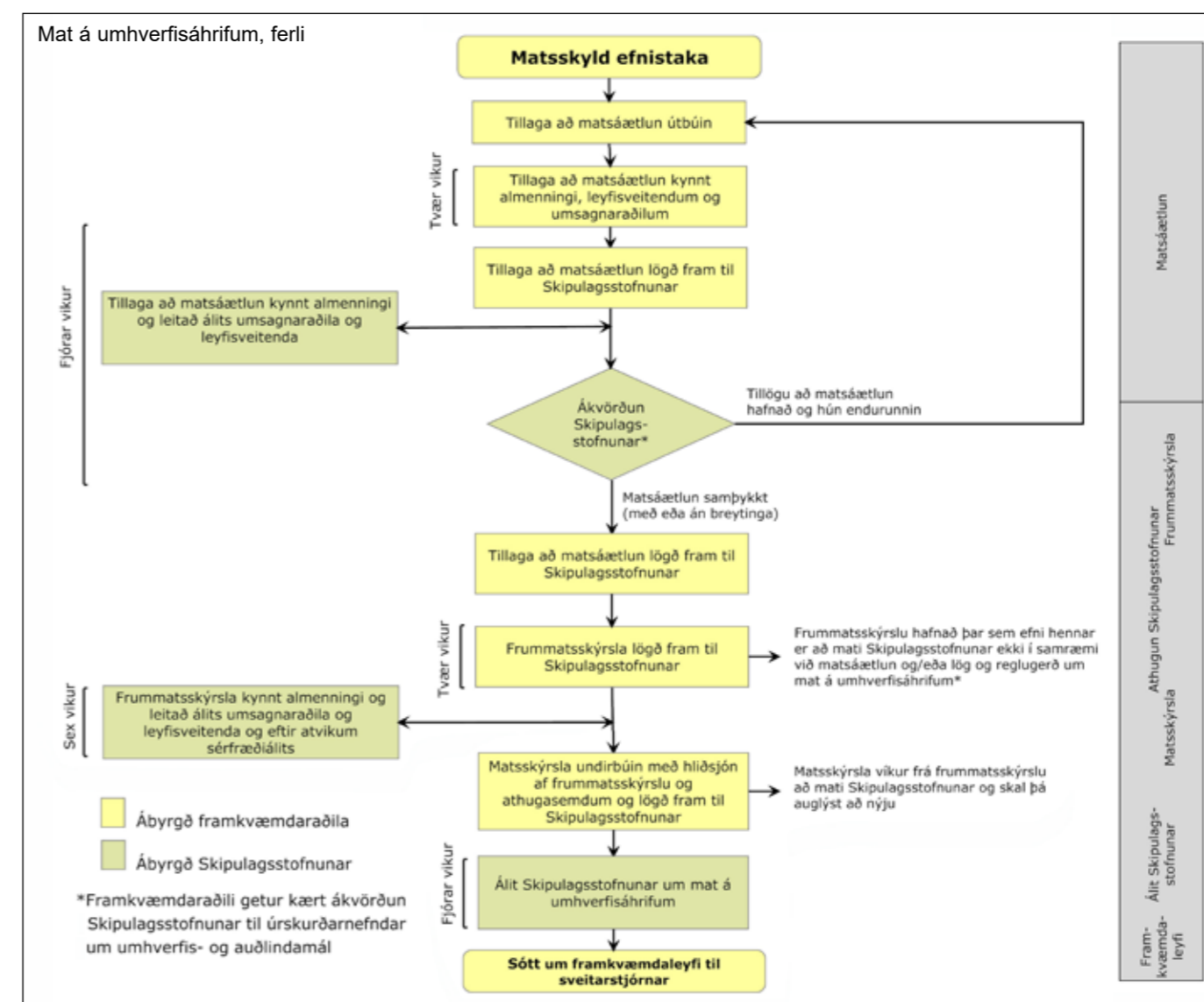
Sólheimahéiði nr. 22545. Bergnáma sunnan við Mýrdalsjökul þar sem unnið er rofvarnargrjót.

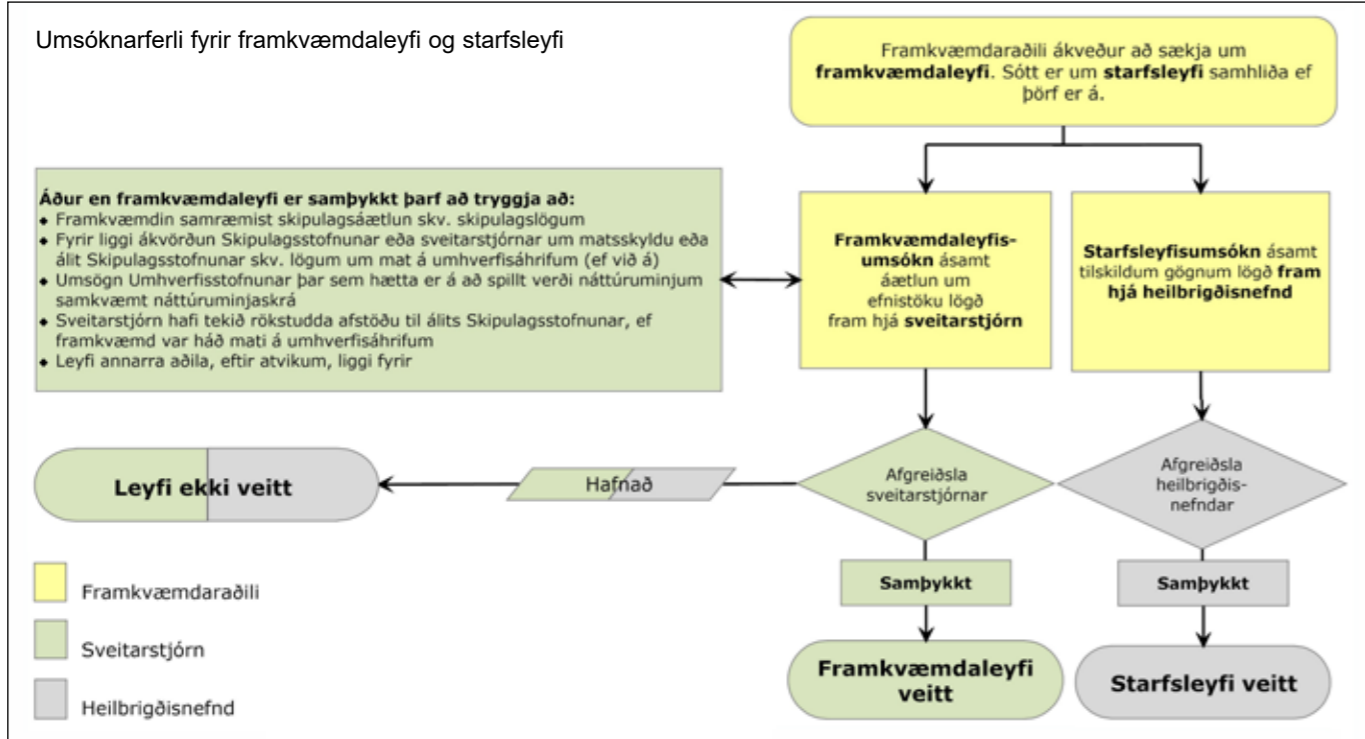
á efnistökusvæði er mikilvægt að velja efni úr þeirri gerð jarðmyndunar sem best hentar fyrirhuguðum notum á efninu. Einnig er mikilvægt að haga efnistöku þannig að hún valdi sem minnstum spjöllum á landi. Mikilvægustu þættir sem hugað er að eru gæði efnisins miðað við fyrirhuguð not og verndargildi svæðisins. Ítarlegar upplýsingar eru veittar um svæði, vistkerfi, jarðminjar og fornminjar sem njóta sérstakrar verndar og leiðbeint um það hvar upplýsingar fást um þessa þætti og um lög og reglugerðir sem fjalla um slíka vernd. Að auki hefur Vegagerðin útbúið flokkunarkerfi með verndarflokkum, þar sem lagt er mat á hvar æskilegt er að

efni sé tekið og hvar ekki. Flokkunarkerfi sem þetta má hafa til hliðsjónar þegar kannað er hvort svæði hefur hátt eða lágt verndargildi. Mikilvægt er að skipuleggja efnistöku vel áður en hún hefst og huga meðal annars að áfangaskiptingu efnistöku og hvernig ganga eigi frá námusvæðinu að efnistöku lokinni.

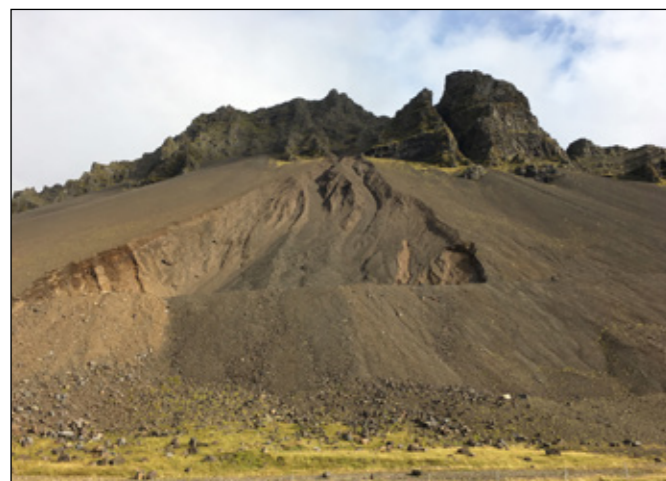
## Leyfisveitingar

Fjallað er um þau leyfi sem sækja verður um áður en efnistaka getur hafist. Það er meðal annars háð staðsetningu og eignarhaldi á efnistökusvæðinu hvaða leyfi þarf að sækja ►





um. Ávallt þarf að afla framkvæmdaleyfis frá hlutaðeigandi sveitarstjórn, áður en efnistaka getur hafist. Einnig verður að kanna hvort framkvæmd fellur undir lög um mat á umhverfisáhrifum og hvort efnistaka samræmist skipulagsáætlunum. Auk þessa þarf að ganga frá samningi við landeiganda. Efnistaka fellur undir lög um mat á umhverfisáhrifum ef: raskað er efnistöku yfir tiltekinni stærð, nema á efni umfram tiltekið magn, efnistakan er talin kunna að hafa umtalsverð áhrif í för með sér. Flæðiritið á bls. 7 sýnir ferlið fyrir mat á umhverfisáhrifum. Ávallt þarf að sækja um framkvæmdaleyfi áður en efnistaka hefst nema um sé að ræða minniháttar efnistöku landeiganda eða umráðamanns eignarlands til eigin nota, sem ekki raskar jarðmyndunum eða vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar. Einnig getur verið að krafist sé starfsleyfis ef hættu er á að námuvinnslan geti haft í för með sér mengun. Áætlun námuréttarhafa um væntanlega efnistöku, þar sem m.a. er gerð grein fyrir magni og gerð efnis, vinnslutíma og frágangi á efnistökusvæði, verður að liggja fyrir áður en leyfi er veitt til efnistöku. Flæðiritið hér ofar á síðunni sýnir umsóknarferlið fyrir framkvæmdaleyfi og starfsleyfi.



Almannaskarð nr. 16223. Mjög mikil lýti af efnistöku í skriðu í fallegu umhverfi undir Skarðstindi. Nær ómögulegt er að ganga frá námunni svo að vel fari.

### Efnisvinnsla og frágangur

Undir þessum flípa er fjallað um hvernig best er að standa að skipulagi frágangs og að hverju þarf að gæta við frágang efnistökusvæðis. Almenna reglan við frágang efnistökusvæðis er sú að ganga þarf þannig frá svæði að það falli aftur að umhverfi sínu og líkist sem mest landformum í nágrenni þess. Þannig má stuðla að því að umhverfið beri efnistöku lítt eða ekki merki. Mikilvægt er að landmótun námusvæðis á vinnslutíma og frágangur og uppræðsla sé með þeim hætti að sýnileg ummerki efnistökkunnar verði eins lítil og kostur er og hverfi jafnvel með tímanum. Ítarleg umfjöllun er á Námuvefnum um uppræðsluaðferðir sem henta við mismunandi aðstæður. Þar er m.a. fjallað um mismunandi aðferðir við sáningu, flutning á gróðurtorfum, nýtingu svarðlags, mosadreifingu og gróðursetningu græðlinga og stiklinga. Frágangi námusvæðis er lokið þegar gróðurþekja er orðin svipuð og hún var fyrir efnisnám og yfirbragð gróðursins er í samræmi við umhverfið eða fyrirhugaða nýtingu þess. Gerð er grein fyrir frágangi gamalla náma en Vegagerðin gerði árið 2004 langtímaáætlun um frágang náma sem ekki voru lengur í notkun. Áætlunin var gerð í samræmi



Presthammur nr. 18455. Stór frágengin og uppróin setnáma í Aðaldal. Skilið eftir lítið námuvik með haugum í austurenda námunnar.



Litli Reyðarbarmur nr. 21898. Náma í bólstrabrotabergi við veginn um Lyngdalsheiði. Þess var gætt við vinnslu námunnar og frágangur að raska ekki fallega gróinni hlið sem snýr að veginum. Frágangur er góður en uppræðsla námunnar mun taka nokkur ár.

við ákvæði í þágildandi lögum um náttúruvernd. Upphaflega áætlunin, sem var gerð fyrir árin 2004-2018, gerði ráð fyrir frágangi á um 900 námusvæðum en nú eru um 120 námur eftir á þeim lista. Í samræmi við ákvæði Skipulagslaga gengur Vegagerðin einnig frá námum að loknum framkvæmdum ef áframhaldandi notkun á þeim er ekki fyrirhuguð.

### Ýmis fróðleikur

Að lokum má nefna að undir flípanum jarðmyndanir og landslag er fjallað um jarðfræði Íslands og mismunandi landslagsform og hvernig mannvirki og námur falla misvel

## Efnisrannsóknir og efniskröfur - leiðbeiningar við hönnun, framleiðslu og framkvæmd

### Ný útgáfa komin út og námskeið í apríl

Endurskoðuð útgáfa af ritinu „Efnisrannsóknir og efniskröfur - leiðbeiningar við hönnun, framleiðslu og framkvæmd“ er komin á vefslóðina:

<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/leidbeiningar-og-stadlar/efnisrannsóknir/>

Leiðbeiningaritið er endurskoðað árlega og gerðar breytingar í samræmi við nýjustu niðurstöður rannsókna sem að hluta til eru kostaðar af rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar. Sérstaklega má nefna að nú hefur kafla 7 um steinsteypu verið endurskoðaður með hliðsjón af gagnlegum ábendingum sérfræðinga sem lásu yfir kaflann. Þá eru nokkrar mikilvægar breytingar gerðar á malbikskafanum í kafla 6 og má þar nefna að öll ákvæði um bindilagsmalbik hafa verið tekin út úr Efnisgæðaritinu og að settar hafa verið inn kröfur um skrið, slitþol og vatnsþol í gerðarprófunum. Einnig hafa verið settar fram kröfur til biks og mýkingarefnis (ethylester) og um hámarkshita mismunandi bikgerða auk þess sem fjallað er um límingu undir malbik. Sett eru fram kröfur um mestu leyfilegu frávik í magni og hitastigi bikbindiefnis í klæðingu og um frávik á magni steinefna. Í inngangi Efnisgæðaritsins (2.1) er framsetning á síukröfum nú skýrari en áður var. Í inngangi (2.7) hefur umfjöllun um eftirlit með framkvæmdum verið breytt í samræmi við nýjar áherslur framkvæmdaíldar. Einnig hafa verið sett inn ákvæði um hálkuvarnarsand í kafla 2.6 í inngangi en þar er einnig umfjöllun um ílagarsand undir hellur og götusteina og sand við rör og jarðstrengi. Í Viðauka 1, Lýsing á prófunaraðferðum, hefur verið bætt við lýsingu á mörgum aðferðum m.a. umfjöllun um prófanir á steinsteypu og steinefnum í steinsteypu. Viðauki 4 hefur verið endurskrifaður með hliðsjón af breytingum á evrópskum framleiðslustöðlum.



Grenndargróður við námuna við Litla Reyðarbarm nr. 21898. Við val á uppræðsluaðferðum er oft miðað við að gróðurfar námusvæðisins verði með tímanum sem líkast því gróðurfari sem var fyrir efnisnám.

að mismunandi landslagi. Undir flípanum jarðefnanotkun er umfjöllun um mikilvægi jarðefna í byggingariðnaði og lauslega áætlað heildarmagn þeirra. Einnig eru þar upplýsingar um Námskrá Vegagerðarinnar, fjölda náma og hlutfallslega skiptingu náma eftir jarðmyndunum (sjá einnig <http://namur.vegagerdin.is/>). Að lokum er listi með helstu hugtökum sem notuð eru á vefsíðunni en mun fleiri skilgreingar og skýringar á hugtökum sem notuð eru við vegagerð eru í Vegorðasafninu á vefslóðinni <http://vegordasafn.vegagerdin.is/>. G.Bj. ■

Nú eru bæði birtar pdf og word útgáfur skjalanna til að gefa mönnum kost á að afrita texta, töflur og myndir til birtingar í útboðsgögnum.

Þann 27. apríl 2018 kl. 9:30 – 17:00 mun verða haldið námskeið um Efnisgæðaritið. Dagskráin verður auglýst síðar.

Námskeiðið er ætlað þeim sem koma að hönnun, framleiðslu, framkvæmd og eftirliti í vegagerð. Markhópurinn eru starfsmenn Vegagerðarinnar, verkfræðistofa, sveitarfélaga, verktaka og framleiðenda sem vinna með bundin og óbundin vegagerðarefni.

Námskeiðið verður haldið í Mótorskálanum húsakynnum Vegagerðarinnar í Borgartúni 7. Fyrirlesarar verða Gunnar Bjarnason forstöðumaður jarðefnadeildar Vegagerðarinnar og Pétur Pétursson hjá PP ráðgjöf. Þátttöku skal tilkynna fyrir 23. mars með tölvupósti til [gunnar.bjarnason@vegagerdin.is](mailto:gunnar.bjarnason@vegagerdin.is) þar sem fram kemur nafn, tölvupóstfang og vinnuveitandi. Námskeiðsgjald er 30.000 kr. Innifaldar eru kaffiveitingar, en ekki hádegisverður. Kennslugögn verða birt á heimasíðu Vegagerðarinnar eftir að námskeiðið hefur verið haldið á sömu vefslóð og ritið sjálft, sjá hér fremst. Sérstök vottun verður afhent þeim sem sækja námskeiðið. ■



Gunnar Bjarnason



Pétur Pétursson



Tölvumynd.

## Ný Vestmannaeyjaferja mun sigla nær alfarið fyrir rafmagni úr landi Samgönguráðuneytið felur Vegagerðinni að semja við skipasmíðastöðina um breytingar

Frétt á vegagerdin.is 06.02.2018 með nokkrum viðbótum.

Samgönguráðuneytið hefur falið Vegagerðinni að semja við pólsku skipasmíðastöðina CRIST C.A. um að nýja Vestmannaeyjaferjan verði útbúinn með stærri rafgeymum og

tengibúnaði þannig að unnt verði að hlaða rafgeyma skipsins í landi og sigla þannig milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar fyrir rafmagni eingöngu.

Við upphaflega hönnun ferjunnar var gert ráð fyrir að vélar um borð myndu hlaða rafgeyma með rafmagni til að knýja skrúfur skipsins. Þannig myndu hefðbundnar vélar framleiða rafmagn en síðar mætti bæta við rafgeymum og þá hlaða skipið í landi. Það var því gert ráð fyrir tvinnskipi en nú verður hönnun breytt og skipið verður tengitvinnskip frá upphafi. Áætlað er að útblástur gróðurhúslofttegunda CO<sub>2</sub> verði 2.200 tonnum minni á ári við þessa breytingu. Allur vélbúnaður skipsins verður óbreyttur þrátt fyrir þessa viðbót. Í raun má líkja skipinu við „plug-in hybrid“ bíl. Segja má að rafhlöðurnar í skipinu verði eins og í síma, bara aðeins stærri 45-50 tonn að þyngd.

Samgönguráðuneytið visar til stefnu ríkisstjórnarinnar í loftslagsmálum og markmið um samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda. Skipasmíðastöðin hefur lagt fram tilboð um þessa breytingu en í því felst að setja stærri rafgeyma í ferjuna en einnig þarf að koma upp tengibúnaði fyrir hleðslu úr landi



Bílabílfarið í nýju ferjunni.



„Azipull“ skrúfurnar fluttar að skipasmíðastöðinni.



Yfirbyggingin smíðuð.



Brúin smíðuð.

hvortveggja í Vestmannaeyjum og í Landeyjahöfn. Leggja þarf háspennustreng í tengivirki og fjórir rafmagnskaplar munu tengjast skipinu í höfn. Aflið sem skipið notar í siglingu milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar er 1.000 kw og tekur um 30 mínútur að hlaða rafgeyma. Heildar afl þeirra er 2.000 kw.

Mjög ör þróun er nú í svona búnaði og eru nú 23 rafmagnsferjur í byggingu í Evrópu.

Siglingarhraði nýju ferjunnar verður aðeins minni en Herjólf en á móti kemur að hún verður talsvert fljótari að athafna sig í höfnum og því tekur ferðin í heild svipaðan tíma. Ferjan er búin tveimur „azipull“ skrúfum sem hægt er að snúa í 360 gráður. Það þarf því ekkert stýri. Einnig er ferjan búin mjög aflmiklum bógskrúfum. Skrokklagið er þannig að skipið á að halda betur stefnu í hliðarstraumi og því á að vera hægt



Ferjan í skipasmíðastöðinni í Póllandi.

að sigla því hægar inn í Landeyjahöfn en mögulegt var á Herjólf.

Ráðuneytið reiknar með að fjárfestingin muni skila sér á 10 árum en nokkur kostnaður mun hljóta af breytingunni á skipinu og uppbyggingunni í landi. Ráðuneytið mun beita sér fyrri sérstakri fjárveitingu vegna verkefnisins. Viðbótarkostnaður verður lauslega áætlaður 700 m.kr. og skiptist það til helminga á milli búnaðar í skipi og í landi.

Stærsti gallinn við þessa breytingu er að afhending skipsins mun væntanlega dragast fram í október en það er ókostur að prufusiglingar og þjálfun áshafnar muni verða þetta seint að hausti til. Smíði ferjunnar gengur annars vel sem sjá má á myndunum sem fylgja fréttinni og voru teknar í Póllandi seint í nýliðnum janúar. ■

## Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni fimm rannsóknarskýrsla. Finna má allar skýrslur á [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is) undir „Upplýsingar og útgáfa / Rannsóknaskýrslur“

### Hjólakraðbraut á höfuðborgarsvæðinu

Guðbjörg Brá Gísladóttir, Helga Þórhallsdóttir og Berglind Hallgrímsdóttir, Verkis, ágúst 2017

Hlutfall hjólandi í umferðinni á Íslandi hefur aukist á undanförunum árum. Í aðalskipulagi sveitarfélaga á höfuð-

borgarsvæðinu er í seinni tíð lögð meiri áhersla á vistvæna samgöngumáta á borð við hjólreiðar. Þáttur í því er að styrkja innviði til hjólreiðunar, sem er nauðsynlegur þáttur til að hjólreiðar geti orðið eiginlegur samgöngumáti hér á landi. Í skýrslunni er sagt frá athugunum á svokölluðum hjólakraðbrautum, en það eru hjólaleiðir sem eru einkum lagðar milli þéttbýliskjarna til að hvetja fólk til að hjóla lengri vegalengdir. Skoðaðar voru heimildir um slíkar brautir í nálægum löndum og því velt upp hvort mögulegt væri að leggja slíkar brautir á höfuðborgarsvæðinu. ▶



Hluti lykilleiða hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu.

► Fram kemur að heimildaskoðunin leiddi í ljós að fyrir hjólahraðbrautir í mismundi löndum er meðal annars lagt upp úr hágæða yfirborði, beinni tengingu milli staða og án mikils halla, mikið öryggi á braut og við gatnamót, vel upplýstar leiðir, lágmarkstafir við gatnamót og breidd stíga sé góð (a.m.k. 3,5 m fyrir tvístefnustíga og a.m.k. 2,0 m fyrir einstefnu). Í framhaldi af þessu er gerð tillaga um hjólahraðbraut á höfuðborgarsvæðinu. Við val leiðar var einnig stuðst við ýmis gögn sem meðal annars hafa fengið úr rannsóknaverkefnum sem styrkt hafa verið af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar. Þá var einnig miðað við að leiðin sé ein af lykilleiðum hjóleiða á höfuðborgarsvæðinu og tengi saman tvo þéttbýlisstaði og sé löng. Fyrir valinu var leið frá Mosfellsbæ og niður í miðbæ Reykjavíkur.

Ástand leiðarinnar var meðal annars metið út frá kröfum sem nefndar eru hér að framan og fleiri atriðum. Fram kemur að breidd stíga á leiðinni er nokkuð mismunandi. Lýsing er hins vegar í nokkuð góðu lagi, en þverandi valda óþægindum og töfum. Að auki er stígsýn (þ.e. sú vegalengd sem hjóleiðamaður sér fram á stíginn) slæm á nokkrum stöðum, meðal annars í kröppum beygjum. Yfirborð stíga á leiðinni er yfirleitt gott.

Í framhaldi af þessu eru helstu breytingar sem þarf til að gera leiðina að hjólahraðbraut ræddar. Meðal annars er ný lega á stígum á nokkrum stöðum á leiðinni nefnd sem og breikkun stíga og lagfæring stígsýnar. Einnig er breyting á umferðarstjórnun rædd, en á leiðinni eru nú 115 staðir þar sem hjólandi mætir akandi/gangandi eða ríðandi umferð. Æskilegt er að lágmarka fjölda slíkra staða og setja forgang á hjóluferð við gatnamót akandi umferðar, eða gera gatnamótin mismunandi. Ekki er lagt mat á kostnað við þessar tillögur, en bent á að samfélagslegur kostnaður við heilbrigðiskerfið gæti minnkað ef fleiri hjóla lengri vegagengdir (vísað er til handbókar norsku Vegagerðarinnar um hjóleiðar í þessu sambandi).

### Sjálfvirkt meðalhraðaefirlit – hugsanleg innleiðing

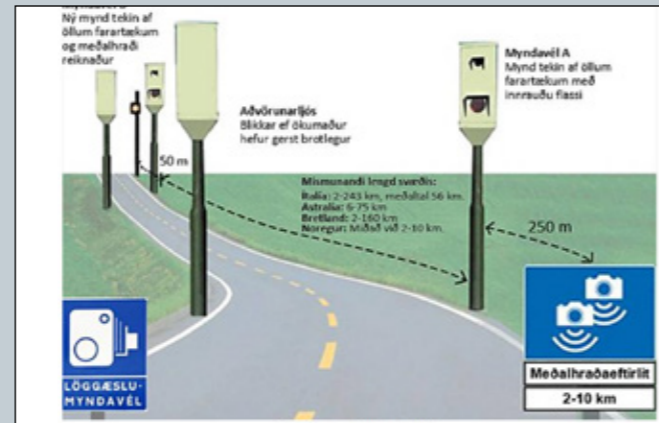
#### Helstu sjónarmið, kostnaður og staðarval

Mannvit, ágúst 2017

Hraðakstur er algeng orsök umferðarslysa. Hraðaefirliti er ætlað að stemma stígu við of miklum hraða á vegum úti. Til þess er meðal annars beitt sjálfvirku hraðaefirliti með myndavélum. Það er ýmist svokallað punkthraðaefirlit, en þá er hraði mældur á ákveðnum stað og hann vaktaður með sjálfvirkri myndavél, eða meðalhraðaefirlit en þá er meðalhraði mældur á tilteknum vegarkafli milli tveggja sjálfvirkra myndavéla.

Samkvæmt niðurstöðu norskrar rannsóknar er sjálfvirkt meðalhraðaefirlit skilvirkara en sjálfvirkt punkthraðaefirlit. Annars vegar eru áhrif hins fyrrnefnda á fjölda látinna og alvarlegra slasaðra metið hlutfallslega meira en hins síðarnefnda og hins vegar er áhrifsvæði meðalhraðaefirlits stærra en punkthraðaefirlitsins.

Vegagerðin kostaði verkefni, þar sem skoðað var hvaða kafla þjóðvegakerfisins ætti að setja í forgang ef taka á upp sjálfvirkt meðalhraðaefirlit. Það var metið út frá slysgögnum, hraðamælingum og fleiri þáttum. Í verkefninu sem þessi skýrsla er um og var styrkt af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar, voru fimm af þessum köflum greindir nánar, gerðar tillögur að staðsetningu myndavéla innan þeirra og kostnaður við uppsetningu og rekstur áætlaður,



sem og ábati vegna áætlaðrar slysafækkunar. Verkefnið var unnið í samráði við Vegagerðina.

Í skýrslunni kemur fram að samkvæmt íslenskum lögum er hlutlæg refsíabyrgð eiganda ökutækis ekki heimil. Þannig er nauðsynlegt að byggja eftirlitið á myndum af ökuöðnum og ekki hægt að nota greiningu á bílnúmerum. Stofnkostnaður við hið fyrrnefnda er töluvert hærri en ef nota mætti greiningu á bílnúmerum. En þrátt fyrir það reiknast ábati af uppsetningu meðalhraðaefirlits mjög mikill í samfélagslegu tilliti.

Verkefninu er ætlað að mynda grunn að innleiðingaráætlun fyrir sjálfvirkt meðalhraðaefirlit, sem getur orðið hluti af umferðaröryggisáætlun stjórnvalda.

### Hringvegurinn – Áhugaverðir staðir

Sóley Jónasdóttir, Vegagerðin, september 2017

Verkefnið fjallar um kortlagningu staða á og við Hringveginn, þar sem ferðamenn, einkum erlendir, stoppa til myndatöku. Oft eru slík stöpp tilviljunarkennd, en annars staðar er stoppað ítrekað og eru það þeir staðir sem fjallað er um í þessu verkefni. Við upplýsingaöflun var leitað til starfsmanna Vegagerðarinnar í þjónustu og rekstri, sem vinna á vegum úti allan ársins hring og þekkja umhverfi þeirra hvað best. Einnig var leitað til ferðaþjónustuaðila með hópferðabíla til að fá upplýsingar um þeirra reynslu af því hvar ferðamenn vilja stoppa til að taka myndir.

Í skýrslunni eru niðurstöður athugananna settar fram eftir umdæmi hverrar þjónustustöðvar Vegagerðarinnar. Byrjað er á umdæmi Vegagerðarinnar í Vík og farið réttssælis eftir Hringveginum um landið. Alls eru skráðir 102 staðir á Hringveginum þar sem sjá má ferðafólk stoppa ítrekað á vegi eða í vegkanti til myndatöku og þar sem lítil sem engin aðstaða er fyrir hendi. Mest er um þessa staði á Suðurlandi og Suðausturlandi, sem og á Mývatnssvæðinu. Þessum stöðum



Í Ljósavatnsskarði haustið 2016.

er lýst og ljósmyndir birtar. Í lok hvers kafla er umræða um staðina auk þess sem greint er frá staðsetningu núverandi áningarstaða.

Vonast er til að þessi samantekt nýtist við staðsetningu nýrra áningarstaða í framtíðinni, þannig að staðsetning þeirra hjálpi til þess að ferðamenn stoppi ekki utan þeirra. Áningarstaðir Vegagerðarinnar gegna almennt ákveðnu hlutverki með tilliti til umferðaröryggis. Á þeim geta vegfarendur áð um stund og ef til vill tekið ljósmyndir áður en förinni er haldið lengra. Í skýrslunni eru einnig nefndar aðrar leiðir til að minnka stöpp utan áningarstaða, s.s. merkingar þeirra og einnig er sagt frá að tilraun með að heilmála kantlínur bendir til að myndastopp ferðamanna minnki á þeim stöðum.



### Talningar á hjóleiðaumferð. Bætt aðferðafræði með leitun til nágrennalanda

VSÓ Ráðgjöf, október 2017

Í Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 er meðal annars sett fram markmið um að auka hlutfall göngu og hjóleiða í öllum ferðum. Talningar á hjóleiðaumferð á höfuðborgarsvæðinu eru hins vegar af skornum skammti í dag og því getur verið erfitt að meta breytingar. Tilgangur þessa verkefnis var að skoða dæmi erlendis frá um hvernig staðið er að hjóleiðatalningum og í framhaldi af því að stilla upp aðferðafræði við talningar hér og koma með grunn að hjóleiðatalningarstöðum á höfuðborgarsvæðinu. Almennt er tölfærð um hjóleiðar mikilvæg meðal annars til að skýra þróun slysa og veitir líka upplýsingar um áhrif tiltekinna aðgerða er snúa að hjóleiðamönnum, til dæmis uppbyggingu hjólastíga, vetrarþjónustu og fleira.

Í skýrslunni kemur fram að hjóleiðatalningar eru ýmist handvirkar eða sjálfvirkar. Fyrri aðferðin hefur þá kosti að hægt er að skrá fleiri atriði en bara fjölda hjóla, s.s. kyn hjóleiðamanns, hjálmanotkun og fleira, en hún er aftur á móti dýr og nokkur óvissu háð, þar sem yfirleitt er ekki hægt að telja nema stuttan tíma í senn. Sjálfvirkar talningar auðveldar það að safna gögnum yfir lengri tíma og þannig skrá tímabundnar breytingar á umferðarmagni, en þó er settur ákveðinn fyrirvari um skekkjur. Í skýrslunni er greint frá mismunandi búnaði fyrir sjálfvirkar talningar.

Til að kanna hvernig staðið er að talningu hjóleiðaumferðar í öðrum löndum, voru skoðuð dæmi frá Noregi og Danmörku sem og frá Portland í Oregonfylki í Bandaríkjunum. Greint er frá þessu í skýrslunni, sem og úrvinnslu, framsetningu og nýtingu gagna úr talningunum.

Í niðurstöðukafla skýrslunnar eru teknar saman tillögur til bættrar aðferðafræði við talningar hér á landi. Lagt er til að mynda bæði heildarsýn á landsvísu og að sveitarfélögin vinni líka að bættum talningum. Meðal annars er lag til að gera hjóleiðatalningaáætlun á landsvísu og að gerðar verði leiðbeiningar um skipulag, framkvæmd og úrvinnslu talninganna. Þá er lagt til að ársdagsumferð (ÁDU) hjóleiða verði reiknuð. Einnig ætti að gera hjóleiðatalningaáætlun innan sveitarfélaga, fjölga talningastöðum og fjárfesta í fóstum teljurum, sem og færanglegum sjálfvirkum búnaði til að telja á fleiri stöðum en þar sem fastir teljara eru. Gerðar eru sérstakar tillögur um staðsetningu fastra teljara á höfuðborgarsvæðinu.

Í lok skýrslunnar er bent á að í gisnu talningarneti sé erfitt að segja til um heildarumferð á stóru svæði. Hins vegar má nýta talningarnar í hjóleiðalíkan og þannig áætla umferð á þeim stöðum þar sem ekki er talið, sem og að spá í framtíðarmotkun. Slíkt líkan hefur verið þróað af VSÓ Ráðgjöf, með styrk frá rannsóknasjóði Vegagerðarinnar.

### Viðhorf og ferðavenjur erlendra ökumanna bílaleigubíla á Íslandi sumarið 2017

Þjarni Reynarsson, Landráð sf., nóvember 2017

Könnunin sem sagt er frá í þessari skýrslu, var gerð hjá erlendum ferðamönnum sem tóku bíl á leigu hjá bílaleigunni Geysi á tímabilinu júní til loka ágúst 2017.

Meðal þess sem fram kemur í skýrslunni er að algengast er að leigutakar séu karlmenn og eru þeir flestir á aldrinum 30-49 ára. Lang flestir svarendur eru frá Evrópu, en afar fá svör eru frá Asíu. Spurningalistinn var á ensku og er það m.a. talið skýra þessa litlu þátttöku þaðan, en einnig kemur fram að tæpur fimmtungur gefur ekki upp þjóðerni sitt og er talið líklegt að þar sé innifalinn stór hluti frá Asíulöndunum.

Flestir taka á leigu minnstu gerð fólksbíla (43%), en tæplega 30% leigja jepplinga. Meðalleigutíminn eru tæpir 9 dagar. Lang flestir aka yfir 1.000 km. Flestir (86%) segjast hafa ekið á malarvegum og 31% á hálendisvegum. Einnig kemur fram að 6% segjast hafa ekið utan vega.

Um 90% svarenda töldu sig hafa fengið nægar upplýsingar um akstur á íslenskum vegum áður en lagt var af stað. Það sem oftast var nefnt um þörf á frekari upplýsingum var ástand vega, akstur á einstökum svæðum og utanvegakstur. Upplýsinga var leitað hjá Vegagerðinni og Veðurstofunni af 30% svarenda. Flestir, yfir 90%, töldu sig örugga eða nokkuð örugga í akstrinum um Ísland og almennt gekk svarendum vel að rata til ákvörðunarstaðar eftir vegmerkingum, enda áttu um 77% svarenda ekki í erfiðleikum með að skilja vegmerkingar og umferðaskilti. Varðandi erfiðleika við einstök atriði varðandi aksturinn kemur fram að flestir telja of fáa staði til að stoppa þar sem hægt væri að taka myndir.

Þegar spurt var um umferðarhöpp, kom fram að 4% lentu í slíku og þeir voru flestir frá Asíu (ath. þetta er þrátt fyrir að fremur lágt hlutfall var af svörum frá Asíu, eins og áður er komið fram).

Ýmsar ábendingar koma fram varðandi hvað má bæta hér og fæst af því kemur á óvart. Fleiri vegir með bundnu slitlagi eru oftast nefndir en einnig kemur fram að algengt er að bent sé á að bæta þurfi salemisaðstöðu.

Varðandi hálendisvegi telur meira en helmingur svarenda að ekki ætti að leggja á þá bundið slitlag, né að þar verði brúm fjölgað. ■



**Hafnavegur (44-01),  
Ný vegtenging frá Flugvallarbraut  
að hringtorgi á Reykjanesbraut við Stekk**

Út er komin skýrslan: Hafnavegur (44-01), Ný vegtenging frá Flugvallarbraut að hringtorgi á Reykjanesbraut við Stekk. Kynning vegaframkvæmda vegna fyrirspurnar um matskyldu.

Skýrsluna í heild má finna á vefsíðunni [vegagerdin.is](http://vegagerdin.is) undir *Frankvæmdir / Umhverfismat og kynningargögn*

Vegagerðin er með skýrslu þessari að kynna fyrirhugaða framkvæmd á nýrri tengingu Hafnavegar (44-01) við hringtorg við Stekk á Reykjanesbraut (41-18) í stað núverandi gatnamóta Reykjanesbrautar og Hafnavegar. Hafnavegur liggur frá Reykjanesbraut til suðurs í átt að Höfnum í Reykjanesbæ á Suðurnesjum.

Fyrirhugað er að leggja af núverandi T-gatnamót Hafnavegar og Reykjanesbrautar vegna mjög hárrar slysatíðni en gatnamótin eru erfið vegna mikils umferðarhraða á Reykjanesbraut til austurs niður brekkuna að vegamótunum.

Ný tenging Hafnavegar við Reykjanesbraut verður lögð að hringtorgi við Stekk, sem er um 400 m austan við núverandi vegamót.

Framkvæmdakaflinn er um 850 m langur og mun allur liggja innan lands Reykjanesbæjar. Framkvæmdin er á fjögurra ára samgönguáætlun 2015-2018. Vegagerðin telur að framkvæmdin hafi fremur lítil umhverfisáhrif.

## Niðurstöður útboda

### Hreinsun þjóðvega í Reykjavík 2018-2021 17-075

Tilboð opnuð 16. janúar 2018. Söpun meðfram kantsteinum ásamt hreinsun grassvæða meðfram þjóðvegum í Reykjavík, með vélsópum, sugum og öðrum tækjum sem henta þykir.

Helstu magntölur eru:

Söpun meðfram kantsteinum. . . . . 165.000 m

Þvottur á gatnamótum

og umferðareyjum . . . . . 63 stk.

Ruslahreinsun meðfram þjóðvegum . . . . . 12 yfirferðir

Verklök eru 14. mars 2021.

nr. Þjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
--- Áætlaður verktakakostnaður	123.000.000	100,0	33.260
2 Íslenska Gámafélagið ehf., Reykjavík	92.310.000	75,0	2.570
1 Hreinsitækni ehf., Reykjavík	89.740.110	73,0	0

### Ísafjörður – Mávagarður - viðlegustöpull 2017 17-081

Tilboð opnuð 17. janúar 2018. Hafnir Ísafjarðarbæjar óskuðu eftir tilboðum í viðlegustöpull við Mávagarð á Ísafirði og framkvæmdir við hafnarkantinn á Flateyri.

Helstu verkþættir og magntölur eru:

Á Ísafirði:

Reka niður 28 stk. af tvöföldum stálþilspötum og ganga frá stögum.

Jarðvinna, upptekt á núverandi garði, fylling fyrir innan þil og grjótröðun við enda þils.

Steypa um 40 m langan kantbita með pollum, kanttré, stigum og þybbum.

Á Flateyri:

Djúppjöppun við hafnarkantinn á Flateyri.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. júní 2018.

nr. Þjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
3 Hagtak hf., Hafnarfirði	72.500.000	184,1	25.052
2 Lárus Einarsson sf., Mosfellsbæ	57.245.616	145,4	9.798
1 Ísar ehf., Kópavogi	47.447.900	120,5	0
--- Áætlaður verktakakostnaður	39.380.250	100,0	-8.068

Gamla myndin er úr safni Geirs G. Zoëga vegamála-  
stjóra og er filman nú varðveitt  
á ljósmyndadeild Þjóðminja-  
safnsins. Þar er hún merkt  
svona: „Brú yfir Svarfaðardalsá.  
Hreiðarsstaðabrúin svokölluð,  
Hreiðarsstaðir í baksýn. Byggð  
árið 1869. Fjórir menn standa á  
brú. Bæjarhús í baksýn.“  
Vegurinn er Tunguvegur (806).  
Næsta brú var byggð 1934 og má  
sjá hana nýbyggða á myndinni  
hér neðst til vinstri og má greina  
elstu brúna í baksýn. Yngsta  
brúin er frá 2002, tvíbreið 30 m  
löng. Það er gaman að tengja  
þessar þrjár kynslóðir brúa  
saman á þennan hátt. Samkvæmt  
þessu hefur elsta brúin staðið í  
65 ár. Væntanlega hafa viðirnir  
eitthvað verið endurnýjaðir á  
þessum tíma. Miðbrúin stendur  
enn, 84 ára gömul. Hún stendur  
ein á neðstu myndinni til hægri,  
líklega í lok síðustu aldar.



### . . . og nú





## Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. Það eru auglýsingar útboða á Útboðsvefur.is sem gefa endanlegar upplýsingar. Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdadeildar. Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
18-016 Vetrarþjónusta Hringvegur (1), Höfn - Öræfi	2018
18-017 Vetrarþjónusta Hringvegur (1), Hornafjörður - Djúpvogur	2018
18-018 Vetrarþjónusta Hringvegur (1), Breiðdalsvík - Djúpvogur	2018
18-019 Vetrarþjónusta Hringvegur (1), Reyðarfjörður - Breiðdalsvík	2018
18-020 Vetrarþjónusta Norðfjarðarvegur (92), Reyðarfjörður - Neskaupstaður	2018
18-021 Vetrarþjónusta Norðfjarðarvegur (92) um Fagradal	2018
18-022 Vetrarþjónusta á Fljótsdalshéraði	2018
18-023 Vetrarþjónusta á Vopnafirði	2018
18-024 Vatnsnesvegur (711) um Tjarnará	2018
18-025 Hringvegur (1), rofvörn við Norðurá í Skagafirði	2018
18-026 Vetrarþjónusta 2018-2021: Vatnaleið og Snæfellsnesvegur	2018
18-027 Vetrarþjónusta 2018-2021: Fróðárheiði og Útnesvegur	2018
18-028 Vetrarþjónusta 2018-2021: Dalasýsla	2018
18-029 Vetrarþjónusta 2018-2021: Djúpvegur: Reykhólasveit - Reykjanes	2018
18-030 Vetrarþjónusta 2018-2021: Djúpvegur: Reykjanes - Bolungarvík	2018
18-001 Yfirlagnir á Suðursvæði 2018, klæðing	05.03.18
18-002 Yfirlagnir á Vestursvæði 2018, klæðing	05.03.18
18-003 Yfirlagnir á Norðursvæði 2018, klæðing	05.03.18
18-004 Yfirlagnir á Austursvæði 2018, klæðing	05.03.18
18-005 Hjólfarafyllingar og axlarviðgerðir, Suðursvæði og Austursvæði 2018	26.03.18

Fyrirhuguð útboð, framhald	Auglýst:
18-006 Hjólfarafyllingar og axlarviðgerðir, Vestursvæði og Norðursvæði 2018	26.03.18
18-007 Yfirlagnir á Suðursvæði 2018, malbik	12.03.18
18-008 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2018, malbik	12.03.18
18-009 Yfirlagnir á Norðursvæði og Austursvæði 2018, malbik	26.03.18
18-010 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2018, repave-fræsun og malbik	12.03.18
18-012 Efnisvinnsla á Vestursvæði 2018	2018
18-013 Efnisvinnsla á Norðursvæði 2018	2018
18-014 Efnisvinnsla á Austursvæði 2018	2018
18-015 Efniskaup steinefna, allt landið 2018	2018
16-088 Langavatnsvegur (553), Hringvegur - þjónustuhús lóðu	2018
16-022 Endurbætur á Þingvallavegi (36)	2018
Auglýst útboð	Auglýst: Opnað:
Engin útboð eru í auglýsingu	
Útboð á samningaborði	Auglýst: Opnað:
17-081 Ísafjörður - viðlegustöpull við Mávagarð	02.01.18 17.01.18
18-011 Efnisvinnsla á Suðursvæði 2018	29.01.18 13.02.18
Samningum lokið	Opnað: Samið:
17-075 Hreinsun þjóðvega í Reykjavík 2018-2019 <i>Hreinsitækni ehf. kt. 621293-2069</i>	16.01.18 08.02.18
17-076 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2018-2019, malbik, ráðgjöf og eftirlit - verðfyrirspurn <i>Verkfræðistofan Hnit kt. 510573-0729</i>	19.12.17 10.01.18
Öllum tilboðum hafnað	Auglýst: Opnað:
17-082 Niðurrekstrarstaurar fyrir brýr á Hófsá og Mjólka í Arnarfirði	18.12.17 09.01.18

## Niðurstöður útboða

Efnisvinnsla á Suðursvæði 2018 18-011				
Tilboð opnuð 13. febrúar 2018. Efnisvinnsla á Suðursvæði á árinu 2018.				
Helstu magntölur:				
Efra burðarlág 0/22 mm	13.000	m <sup>3</sup>		
Klæðingarefni 8/11 mm	11.000	m <sup>3</sup>		
Klæðingarefni 11/16 mm	4.500	m <sup>3</sup>		
Hörpun á úrharpi	13.000	m <sup>3</sup>		
Malarslitlag	10.000	m <sup>3</sup>		
Verki skal að fullu lokið 1. október 2018.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
---	Áætlaður verktakakostnaður	190.000.000	100,0	14.950
2	Magnús Ingberg Jónsson ehf., Selfossi	177.650.000	93,5	2.600
1	Fossvélar ehf., Selfossi	175.050.000	92,1	0



Mynd frá veðurstöð.