



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

19. júní 2023 — nr. 725
3. tölublað — 31. árgangur



Göngu- og hjólastígur við Sæbraut (41).

02 Hjólað á eigin vegum / 04 Vel sótt brúarráðstefna /
07 Rannsóknir á sjávarbotni Fossvogs / 08 Borgarbraut (531)
Böðvarsgata – Egilsgata / 09 Umferdin.is og Sjolag.is fá verðlaun
í Vínarborg / 10 Við þurfum að viðhalda okkar stærstu eign /
16 Skrifað undir verksamning um breikkun Reykjanesbrautar /
17 Jarðvirkni undir Hringvegi / 17 Brú yfir Skjálfafljót lokuð
þungum bílum / 18 Ný tækifæri með bættum tækjabúnaði / 22 Nýr
Suðurlandsvegur milli Hveragerðis og Selfoss opnaður formlega
/ 25 Búrfellsvegur (351), Klausturhólar - Búrfell / 26 Yfirlit yfir
útboðsverk / 29 Niðurstöður útboða / 36 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift
www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir
Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrot
Elín E. Magnúsdóttir

Forsíðumynd
Vilhelm Gunnarsson

Prentun
Prentmet Oddi

Leturgerð
Vegagerðin FK Grotesk

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verkþökum. Listi yfir fyrirhuguð útboð er birtur, greint er frá niðurstöðum útboða og einnig samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttafæni sem talið er að eigi erindi til lesenda.

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



Hjólað á eigin vegum



Hjólástígur í Elliðaárdal.
Mynd: Vilhelm Gunnarsson

Hjólreiðar eru skemmtileg, hagkvæm og umhverfsvæn útivist sem stuðlar að bættri lýðheilsu. Mikilvægur þáttur í því að auðvelda fólki á öllum aldri að komast leiðar sinnar á hjóli um höfuðborgarsvæðið er uppbygging stofnhjólaleiða sem tengja saman sveitarfélög, hverfi og atvinnusvæði.

Á höfuðborgarsvæðinu hafa verið skilgreindar sérstakar stofnhjólaleiðir sem ná yfir stóran hluta þess. Uppbygging þeirra heyrir að miklu leyti undir Samgöngusáttmálann sem gerður var milli ríkis og sveitarfélaganna árið 2019. Útfærsla stofnhjólaleiðanna var unnin af vinnuhópi á vegum Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna sex á höfuðborgarsvæðinu og var litið sérstaklega til samgönguhjólreiða við skipulagningu þeirra. Hjólaleiðirnar þurfa að uppfylla viss skilyrði um hönnun til að tryggja umferðaröryggi og gæði.

Við undirbúning stofnhjólaleiðanna voru gerðar sérstakar talningar til að meta hvar mesta þörfin væri á að aðskilja hjólandi og gangandi vegfarendur og unnið út frá þeim. Í kjölfarið voru umferðarmestu staðirnir settir í forgang og einnig horft til þess hvar Borgarlínan kemur til með að vera en gert er ráð fyrir að meðfram henni verði góðar göngu- og hjólaleiðir.

Stígur og undirgöng

Á næstu vikum og mánuðum bætast við nýir göngu- og hjólástígur og undirgöng víða um höfuðborgarsvæðið. Í heildina eru þetta 2,3 km af hjólástígum, sem liggja um tvenn undirgöng.

- Tvísetfni hjólástígur í Elliðaárdal í Reykjavík, sem nær frá gömlu Vatnsveitubrunni að Grænugróf, verður tilbúinn á næstu vikum, en framkvæmdir hafa staðið yfir undanfarna mánuði.
- Undirgöng við Bústaðaveg, fyrir ofan Sprengisand í Reykjavík, fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, ásamt nýju aðskildu stígakerfi eru á lokametrunum.
- Aðskildir göngu- og hjólástígur meðfram Strandgötu í Hafnarfirði, sem ná frá hringtorgi við Hvaleyrarbraut og að Strandgötu við Reykjanesbraut verða að öllum líkindum tilbúnir snemma í sumar. Framkvæmdir hafa staðið yfir frá því í fyrra og miðar vel áfram.
- Undirgöng við Arnarneshæð í Garðabæ fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur verða tilbúin um mitt sumar. Framkvæmdir við undirgöngin hófust í fyrrasumar en tafir urðu meðal annars vegna langrar kuldatíðar í vetur.

Stígur og undirgöng í undirbúningi

- Áætlað er að framkvæmdir vegna Arnarnesvegur, 3. áfanga, hefjist í sumar. Samhliða nýjum Arnarnesvegi verður byggt upp nýtt, aðskilið stígakerfi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur.
- Ný brú verður byggð yfir Dimmu, sem er sá hluti Elliðaáa sem rennur vestan Viðivalla. Nýja brúin mun leysa af gamla lagnabru sem er barn síns tíma.
- Meðfram Skógarhlíð í Reykjavík stendur til að leggja nýja, aðskilda göngu- og hjólástíga og vonir standa til að framkvæmdir hefjist snemma næsta ár.
- Frá Bústaðavegi að Fossvogi við suðurhlíðar verða lagðir nýir, aðskildir göngu- og hjólástígur. Undirbúningur stendur yfir og stefnt er á að framkvæmdir geti hafist í haust.
- Nýir aðskildir göngu- og hjólástígur í Elliðaárdal, frá Grænugróf og að Dimmu, eru í undirbúningi og stefnt er á að framkvæmdir geti hafist í haust.

Stígur og undirgöng á næstu árum

- Meðfram Ásbraut í Kópavogi og við Hábraut að Hamraborg eru nýir hjólástígur í undirbúningi. Stefnt er á útboð í byrjun árs 2024 og að framkvæmdir hefjist það sama ár.
- Stefnt er á að hefja hönnun á næsta ári á nýjum aðskildum göngu- og hjólástígum vestan Hafnarfjarðarvegur í Garðabæ við Tún, ásamt stígum vestan Reykjavíkurvegur í Hafnarfirði við Norðurbæ.
- Til skoðunar er að hefja hönnun á nýju stígakerfi við Álfaskeið, Bæjarhraun, Fjarðarhraun og við Kaplakrika í Hafnarfirði á næsta ári.
- Byrjað er að skoða hönnun á nýjum hjólaleiðum við Nesveg í Reykjavík og á Seltjarnarnesi sem kemst vonandi til framkvæmda á næstu árum.
- Til skoðunar er að hefja framkvæmdir á stíg við Hafnarfjarðarveg við vögn en undirbúningur er stutt á veg kominn og ljóst að framkvæmdir geta ekki hafist fyrr en eftir ár.

Þá verður ráðist í stígaframkvæmdir samhliða uppbyggingu Borgarlínunnar. Um er að ræða stíga á Kársnesi við Bakkabraut, Vesturvör og suðurströnd Kársnes. Um fyrirhugaða Fossvogsbrú verða góðar göngu- og hjólaleiðir milli Kópavogs og Reykjavíkur. Þá verða lagðir stígur um Dalbraut, frá Fífu að Dalvegi í Kópavogi. Fyrirhugaðir eru stígur í Reykjavík við gömlu Hringbraut, við Hlíðarenda og Lækjargötu. Stefnt er á að þessar framkvæmdir hefjist 2024. ■





Vel sótt brúarráðstefna



Gestir ráðstefnunnar voru sóttir í dagskrárlök enda margs vísari um brýr og allt þeim tengdum.

Mikill áhugi var fyrir brúarráðstefnu Vegagerðarinnar, Byggjum brýr, sem haldin var fimmtudaginn 26. apríl síðastliðinn. Um 130 manns sóttu ráðstefnuna sem haldin var á Hótel Reykjavík Grand. Góður rómur var gerður að erindunum, enda bæði fróðleg og skemmtileg þar sem lítið var bæði til fortíðar og framtíðar í brúargerð á Íslandi.

Bergþóra Þorkeldsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, bauð gesti ráðstefnunnar velkomna. Þá ávarpaði Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra ráðstefnugesti. Hann sagði meðal annars mikilvægt að víkka fjárhagsrammann þegar kemur að endurnýjun og viðhaldi brúa. Því sé nauðsynlegt að hækka fjárfestingastigið hjá hinu opinbera.



Ráðstefnan hófst á sögulegum nótum. Guðrún Þóra Garðarsdóttir, brúarhönnuður á hönnunardeild Vegagerðarinnar, flutti erindið Brýr fyrir og nú, þar sem hún fór stuttlega yfir brúarsögu landsins og sagði frá nokkrum sögulegum brúm sem Vegagerðin hefur gert upp af miklum myndarskap.



Hreinn Haraldsson, fyrrverandi vegamálastjóri, flutti næst erindi um brúarvinnuflokka Vegagerðarinnar en saga þeirra er orðin ríflega 100 ára löng. Hann sagði rökin fyrir því að Vegagerðin haldi úti slíkum vinnuflokkum vera að nauðsynlegt þyki að stofnunin ráði yfir ákveðinni verkþekkingu til að geta samið við verkfræðistofur og verktaka. Þá séu flokkarnir hluti af viðbragðskerfi samfélagsins vegna náttúruhamfara. Hreinn ríftaði upp þrjú af verkefnum brúarvinnuflokka í kjölfar flóða þar sem brýr skemmdust eða eyðilögðust. Það voru Gígjukvísl á Skeiðarársandi 1974, Múlakvísl á Mýrdalssandi 1996 og Steinavötn í Suðursveit 2017. Brúarvinnuflokkarnir unnu þrekvirki við að koma á samgöngum aftur á mettíma með byggingu bráðabirgðabrúa.



Einbreiðar brýr voru nokkuð til umræðu, eða þörfin fyrir að fækka þeim. Guðmundur Valur Guðmundsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar, hélt tvö erindi á ráðstefnunni. Annars vegar um einbreiðar brýr í fortíð og nútíð og hins vegar lauk hann ráðstefnunni með því að horfa til framtíðar varðandi hönnun og byggingu brúa, kolefnisspor í brúargerð og hvaða verkefni eru framundan í brúargerð.



Þrjár erlendir fyrirlesarar tóku þátt í ráðstefnunni. Fyrst á mælendaskrá var Anne Moloney, brúarverkfræðingur hjá danska fyrirtækinu Ramboll. Hún fjallaði um hönnun og byggingu nýrrar Storstrøm-brúar milli

dönsku eyjanna Falster and Masnedø. Einnig fjallaði hún um það viðamikla verkefni sem snýst um að fjarlægja gömlu Storstrøm-brúna sem ekki er hlapið að miðað við þær miklu umhverfiskröfur sem gerðar eru í dag.



Hjálmur Sigurðsson, framkvæmdastjóri mannvirkja hjá Ístaki, fjallaði um áskoranir verktaka í brúargerð. Hann tók sem dæmi þær hremmingar sem Ístak hefur lent í við byggingu brúar yfir Stóru-Laxá en tafir á aðföngum vegna Covid, mikil kuldatíð og krapaflóð í ánni gerði fólki erfitt fyrir. Þannig þurfti að rjúfa veginn að brúnni í talsverðan tíma, auk þess sem ákveðið var að byggja yfir alla brúna til að geta klárað steypuvinnu. Sannarlega ævintýralegar lýsingar.



Reynir Georgsson á umsjónardeild Vestursvæðis Vegagerðarinnar fjallaði um byggingu brúar yfir Þorskafjörð sem nú er á lokametrunum. Hann minnti á að verkefnið takmarkist ekki alltaf við brúna eina heldur sé brúarsmiðin hluti af stærra verkefni. Einnig ræddi hann hversu mikil áhersla sé lögð í dag á verndun umhverfis við hönnun og byggingu brúa.



Þeir Magnús Arason frá EFLU verkfræðistofu og Keith Brownlie frá BEAM arkitektum sögðu frá hönnun Öldu, brúar yfir Fossvog, en hönnunartillaga þeirra vann í hönnunarsamkeppni um Fossvogsbrú. Skemmtilegt var að fá innsýn inn í grunnhugmyndina að hönnun brúarinnar.



Martin Knight, stofnandi og eigandi arkitektastofunnar Knight Architects, flutti fyrirlesturinn Together we are stronger. Hann minnti á mikilvægi þess að verktakar og arkítæktar vinni sameiginlega að því að hanna og byggja brýr sem ekki séu aðeins hagnýtar heldur einnig fallegar og nýtist fjölbættum þörfum samfélagsins.



Þótt skemmtilegast sé að byggja nýjar brýr er ekki síður mikilvægt að halda þeim við. Valur Birgisson, verkefnastjóri á framkvæmdadeild Vegagerðarinnar, fjallaði um viðhald brúa og hvernig því er háttað. Verkefnið er viðamikl endað 1.186 brýr á vegakerfinu öllu. Hann skoraði á yfirvöld að veita meiri fjármunum til viðhalds brúa enda fer verkefnið aðeins stækkandi á næstu árum þegar mikill fjöldi brúa sem byggður var á sjötta áratugnum nálgast loka líftíma sinn.



Náttúruöflin hafa mikil áhrif á brúarhönnun, brúarbyggingu og -viðhald. Magnús Tumi Guðmundsson prófessor fjallaði um baráttu Íslendinga við náttúruöflin í erindi sínu; Jökulhlaup á Íslandi tengd eldvirkni og jarðhita. Magnús Tumi fjallaði á mjög líflegan og skemmtilegan hátt um þetta alvarlega viðfangsefni.



Ólafur Sveinn Haraldsson, forstöðumaður rannsókna hjá Vegagerðinni, fjallaði um rannsóknasjóð Vegagerðarinnar og áhugaverð verkefni tengd brúm sem sjóðurinn hefur styrkt á síðustu árum.



Anna Hulda Ólafsdóttir, yfirmaður skrifstofu loftslagsþjónustu og aðlögunar hjá Veðurstofu Íslands, fjallaði um aðlögun að loftslagsbreytingum á Íslandi sem er mikilvægt málefni á öllum sviðum í dag.



Nýrrar Ölfusárbrúar er beðið með mikilli eftirvæntingu. Einar Óskarsson, verkfræðingur á hönnunardeild Vegagerðarinnar, fór yfir forsöguna, helstu áskoranir og lausnir við hönnun brúarinnar. ■



Rannsóknir á sjávarbotni Fossvogs

Undirbúningur vegna Öldu - brúar yfir Fossvog

↑
Veður og sjólag hefur áhrif á framgang rannsóknarinnar.

Rannsóknir á sjávarbotni Fossvogs hafa staðið yfir frá því snemma í vor. Boraðar verða samtals 32 rannsóknarholur á fyrirhuguðu brúarstæði Öldu – brúar yfir Fossvog, sem er hluti af fyrsta áfanga uppbyggingar vegna Borgarlínu.

Burðarhæfi jarðlaga, dýpt niður á klöpp, jarðtæknilegir eiginleikar jarðefna með tilliti til stæðni og siginguleikar er á meðal þess sem verður rannsakað. Tækjabúnaður og mannskapur sem vinnur verkið kemur frá Vegagerðinni.



↑
Bora á 32 rannsóknarholur á sjávarbotninum.

Fríðrik Þór Halldórsson, rannsóknarmaður hjá Vegagerðinni, er einn þeirra sem koma að þessum rannsóknum. „Við borum niður í sjávarbotninn, þar sem fyrirhugað brúarstæði er. Við skoðum meðal annars hvernig botninn er og hversu mikið laust set er niður á klöppina, það er að segja setþykktina. Svo verða tekin óhreyfð sýni til að skoða efnasamsetningu setsins til að finna út hver styrkur þess er. Tekið verður svokallað þríaspróf til að mæla eiginleikana í efninu og hvernig það er samsett,“ segir hann.

Undirbúningur fyrir þessar rannsóknir hefur staðið yfir um alllangt skeið en auk Vegagerðarinnar koma Reykjavíkurborg, Kópavogur, Veitur og verkfræðistofan EFLA að þeim. Flytja þurfti og aftengja háspennustreng Veitna áður en hægt var að hefja rannsóknir á sjávarbotninum.

„Það er mörgu að hyggja. Einnig þarf að taka tillit til flugumferðar og þess vegna var byrjað Kópavogsmegin og þaðan verður farið yfir til Reykjavíkur,“ segir Fríðrik Þór.

Einnig er búið að vera að vinna úr niðurstöðum jarðtæknirannsókna sem gerðar voru á síðasta ári vegna Borgarlínunnar. ■

Borgarbraut (531) Böðvarsgata – Egilsgata

→ Framkvæmdin nær frá Böðvarsgötu að Egilsgötu.

Vegagerðin, í samstarfi við Veitur, Rarik og Borgarbyggð, vinnur nú að endurbótum og lagnagerð á um 550 m kafla Borgarbrautar í Borgarnesi. Framkvæmdir hófust í júlí 2022 og verklok eru áætluð í október á þessu ári.

„Vegurinn var orðinn mjög lélegur. Hann hafði verið steyptur á sínum tíma en var orðinn sprunginn og holóttur,“ segir Guðmundur S. Pétursson, umsjónarmaður verksins fyrir hönd Vegagerðarinnar. Þessi kafla Borgarbrautar, frá Böðvarsgötu að Egilsgötu, er svokallaður skilavegur, það er vegur sem hefur verið í umsjá Vegagerðarinnar en verður nú skilað til sveitarfélagsins Borgarbyggðar. „En þar sem vegurinn var svo illa farinn var ákveðið að fara í endurbætur á honum áður en honum yrði skilað. Samhliða var tekin ákvörðun um að endurnýja allar lagnir í veginum, sem er í raun stærsti þátturinn í framkvæmdinni. Þetta eru til dæmis lagnir fyrir heitt og kalt vatn, frárennsli, rafmagn og fleira.“

Guðmundur segir að í samtali við íbúa og verktaka hafi orðið breytingar á framkvæmd verksins. „Við fengum ábendingar frá íbúum á svæðinu sem töldu óráðlegt að hafa hjáleiðir um íbúagötur á borð við Böðvarsgötu, Ólafsgötu og Skúlagötu eins og lagt var upp með. Þá breyttum við hjáleiddinni þannig að hún sneiddi framhjá þessum íbúagötum. Samhliða var fyrsti áfanginn lengdur að Skallagrímögötu.“



↑ Stór hluti af framkvæmdinni sneri að endurnýjun lagna í vegstæðinu.

Próttur ehf. á Akranesi átti lægsta boð í verkið upp á rúmar 430 m.kr. og framkvæmdir hafa gengið framár vonum. Samkvæmt útboðinu átti að gera hlé á framkvæmdinni yfir veturinn en verktakinn óskaði eftir því að fá að vinna eins lengi og kostur væri. Því er verkið komið mun lengra nú en áætlað var og hugsanlega verða verklok eitthvað fyrr. „En það er aldrei að vita hvað kemur upp úr jarðveginum sem mun hugsanlega tefja verkið því þarna er mikið af gömlum lögnum,“ segir Guðmundur sem telur samstarfið við sveitarfélagið, Veitur og Rarik hafa verið mjög farsælt.

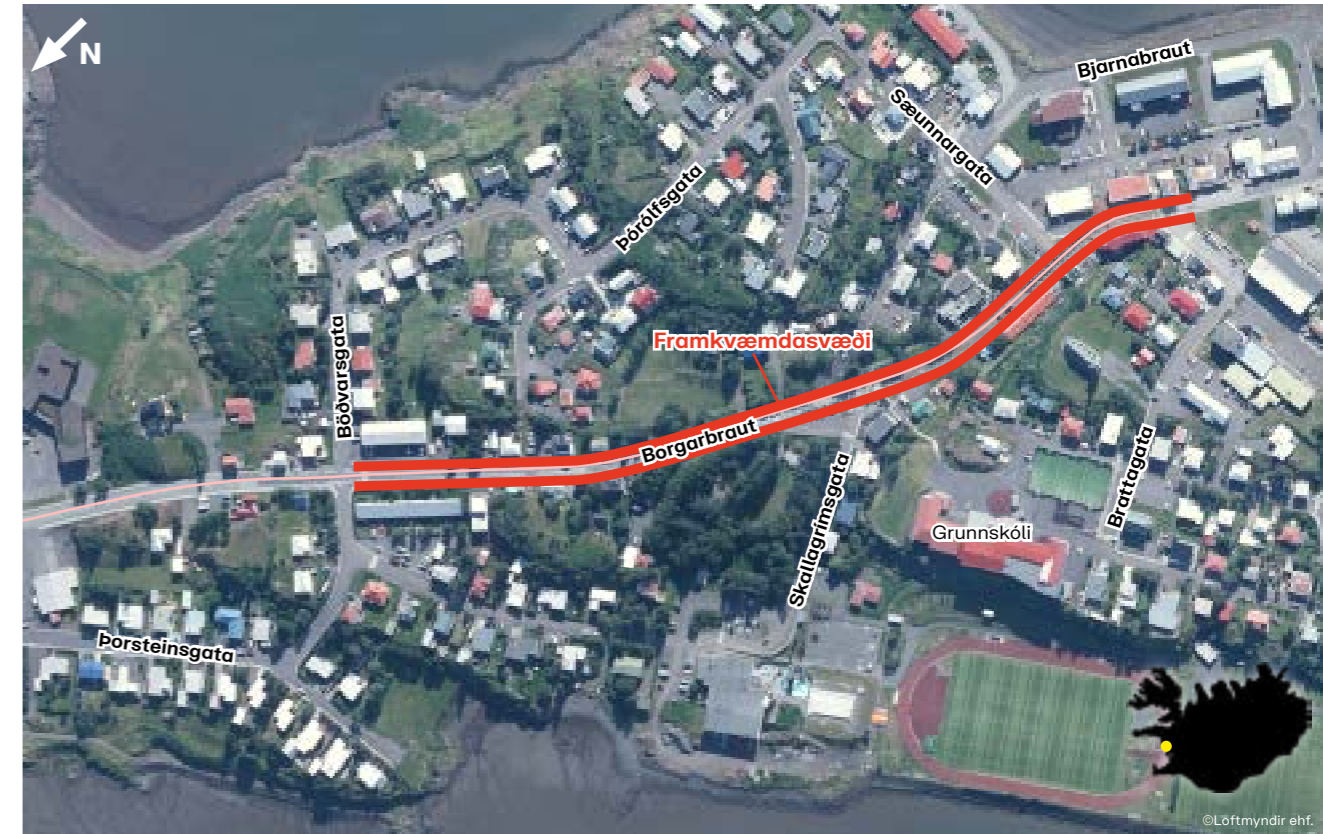
Helstu magntölur eru:

- Gröftur lagnaskurða 9.300 m³
- Fráveitulagnir 1.300 m
- Kaldavatnslagnir 650 m
- Hitaveitulagnir 950 m
- Malbikun 9.700 m²
- Hellulögn 1.400 m²

Verkinu skal að fullu lokið 15. október 2023. ■



↑ Fyrsti áfangi verksins er tilbúinn.

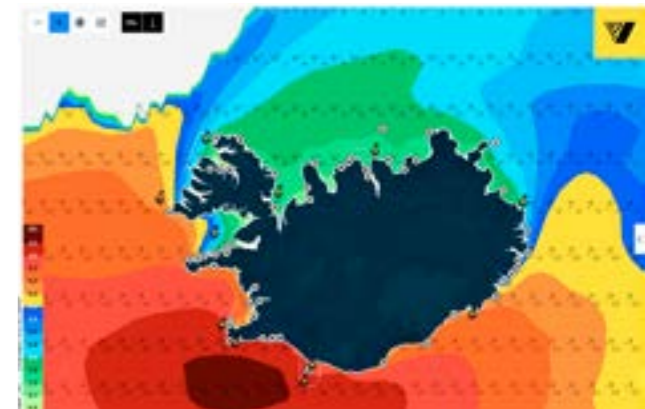


Umferdin.is og Sjolag.is fá verðlaun í Vínarborg

Hönnunarstofan Kolofon hlaut á dögunum verðlaun í IIIDawards — alþjóðlegri samkeppni á sviði upplýsingahönnunar.

Vefirnir sjolag.is og umferdin.is sem Kolofon hannaði og forritaði fyrir Vegagerðina hlutu saman verðlaun í flokknum Emergency and Safety. Markmið verkefna í þeim flokki er að miðla á sem bestan máta upplýsingum um mögulegar hættur og hvernig skal forðast þær.

Vefirnir tveir eru í raun verkfæri fyrir ólíka markhópa en sinna mjög svipuðu hlutverki, að fræða ferðalanga á sjó og landi hvernig aðstæður eru á og við Ísland, og skipa því mikilvægan sess í öryggisþáttum



þjóðarinnar. Hér skiptir því gífurlega miklu máli að mikið magn gagnvirkra upplýsinga sé aðgengilegt á skýran og skilvirkan máta.

IIIDawards verðlaunin eru veitt á þriggja ára fresti af IIID (International Institute of Information Design), sem er alþjóðleg stofnun sem m.a. berst fyrir því að upplýsingar fyrir daglegt líf, viðskipti, menntun og vísindi séu sett fram á sem skýrasta máta. Veitt eru verðlaun í 15 flokkum. Á meðan hönnun og almennt útlit verkefnanna skipar stóran sess í vali dómnefndarinnar, þá er ekki síður horft til skipulags, framsetningu og skýrleika verkefnanna. ■





Við þurfum að viðhalda okkar stærstu eign

↑
Magnús Valur hlakkar til að hefja nýjan kafla í sínu lífi eftir rúm fjörutíu ár hjá Vegagerðinni.

Magnús Valur Jóhannsson, fyrrverandi framkvæmdastjóri mannvirkjasviðs, á langan feril að baki hjá Vegagerðinni. Aðeins 17 ára gamall fékk hann sumarstarf sem mælingamaður. Hann var fastráðinn verkfræðingur haustið 1981 og hafði því verið í fullu starfi hjá Vegagerðinni í rúm 41 ár þegar hann settist í helgan stein í lok apríl fyrr á þessu ári.

„Ég man vel eftir fyrsta vinnudegi mínum sem mælingamaður hjá Vegagerðinni. Þetta var 1972, ég var sautján ára gamall og nýkominn með bílpróf. Fyrsta daginn mætti ég í portið í Borgartúnið, þar fékk ég afhenta lykila að glænýjum Land Rover og var sagt að aka til Akureyrar. Þegar þangað kom var ég svo sendur

áfram ásamt öðrum sama kvöld og endaði í Öxarfirði. Þar lögðumst við í fletið í skólastofu innan um hrjótandi karla. Þetta var upphafið að heilmiklu ævintýri,“ rifjar Magnús Valur upp þar sem við sitjum yfir kaffibolla á kaffihúsi í Garðabæ.

Magnús er fæddur í Reykjavík 1954 en hefur búið í Kópavogi stóran hluta ævinnar. „Það var frábært að alast upp í Hvömmunum í Kópavogi. Þetta var hverfi í uppbyggingu og fjöldi af börnum í hverju húsi. Ég á marga æskuvini frá þessum tíma þegar börn hlupu frjáls um, spiluðu fótbolta á öllum blettum sem fundust, upplifðu ævintýri í Hlíðargarðinum og skutust svo heim til mömmu í hádegismat,“ segir Magnús sem er elstur þriggja systkina. Bróðir hans er sex árum yngri og systir hans átján árum yngri.

Stærðfræði- og eðlisfræðibraut í MR tók við eftir grunnskóla. „Menntaskólaárin voru nú einn skemmtilegasti tími lífsins,“ segir Magnús brosandi en á þessum árum kynntist hann tilvonandi eiginkonu sinni Bjarnveigu Ingvarsdóttur.

Haustið 1975 skráði Magnús sig í byggingarverkfræði við Háskóla Íslands. Þau Bjarnveig byrjuðu að búa og eignuðust dóttur sína, Svölu Birnu, árið 1976. Eftir útskrift lá leið fjölskyldunnar til Englands í framhaldsnám. „Við bjuggum í Durham í Norðaustur Englandi. Norðaustrið var rótgróið kolanámu- og iðnaðarsamfélag á fallanda fæti og atvinnuleysi mikið. Ástandið í Bretlandi var dálítið sérstakt á þessum tíma, Thatcher nýkomin til valda og mikið umrót í þjóðfélaginu. En við upplifðum Durham á mjög jákvæðan hátt, og þótti umhverfið bæði skemmtilegt og notalegt.“

Magnús stundaði MBA-nám við Durham University Business School. „Þetta var ekki algengt nám á þeim tíma, en ég vissi snemma að ég vildi heldur vera rekstrarmegin í lífinu en hönnunarmegin, og því var þetta nám tilvalið.“

Þau Bjarnveig eignuðust aðra dóttur úti í Durham, Eddu Elísabetu, á brúðkaupsdegi Karls og Díönu árið 1981. „Það var varla að hjúkrunarfélagið hefði tíma til að taka á móti henni,“ segir Magnús glettinn, en Edda litla fékk hins vegar silfurpening frá breska ríkinu að launum fyrir að fæðast á þessum merka degi. Svo bættist strákur í hópin 1988 en hann heitir Valur. Börnin hafa öll á einhverjum tímamarki verið í sumarvinnu hjá Vegagerðinni og eiga þau góðar minningar frá þeim tíma.



↑
Magnús Valur við Land Rover bifreið sem hann notaði við mælingavinnuna hjá Vegagerðinni á sumrin meðfram háskólanámi.

↓
Magnús Valur undirbýr opnun tilboða í Ólafsfjarðarmúlagöng í maí 1988.

Mælingamaður á Norðurlandi

Eins og margir af kynslóð Magnúsar byrjaði hann ungur að vinna á sumrin. Hann var sendill í Reykjavík frá 12 ára aldri, eitt sumar í byggingarvinnu og annað sumar á sveitabæ í Englandi. „Þegar ég var orðinn sautján og kominn með bílpróf fannst mér tímabært að gera eitthvað merkilegra. Þá bauðst mér að gerast mælingamaður hjá Vegagerðinni.“

Magnús var mælingamaður ófá sumur og allan þann tíma á Norðurlandi. „Ég var bara tittur til að byrja með, en á þessum tíma voru mælingarnar svo sem ekki flóknar þannig að ég var fljótur að læra,“ segir Magnús og tekur fram að á þessum árum, í byrjun áttunda áratugarins, hafi Vegagerðin verið allt í öllu þegar kom að vegagerð. „Þar voru reknir margir vegagerðarflokkar og maður þvældist á milli þeirra. Stundum var maður í nýmælingum að stinga út leiðir sem tæknimenn voru með í huga, hina stundina var maður í framkvæmdamælingum að setja út línu og hæð jafnt og þétt meðan vegurinn var lagður.“ Mælingamennirnir voru yfirleitt tveir til þrjár saman, þeir fengu borgaða dagpeninga og voru því upp á sjálfa sig komnir með að finna gistingu. „Oft fengum við inni í skúrunum hjá vinnuflokkunum, eða jafnvel í tjöldum, en stundum fundum við gistingu á sveitabæjum eða gistihúsum,“ segir Magnús en alltaf höfðu þeir svefnpoka með sér og voru því viðbúnir hverju sem er.

Tíminn í mælingunum var lærdómsríkur og Magnús segir þetta hafa verið góðan grunn fyrir framtíðina. Til dæmis kynntist hann Norðurlandi mjög vel. Þá kynntist hann fjölmörgum vegagerðarmönnum sem voru honum samtíða síðar hjá Vegagerðinni. „Fyrsta sumarið kynntist ég Birni Ólafssyni sem var þá nýútskrifaður verkfræðingur og síðar yfir þjónustudeild. Einnig vil ég nefna Guðmund Svavarsson, umdæmisverkfræðing á Akureyri, Birgi Guðmundsson, sem lengi starfaði sem umdæmisstjóri í Borgarnesi, Guðmund Heiðreksson, hönnuð á Akureyri og Sigurð Oddsson, byggingatæknifræðing á Akureyri.“

Eftirminnilegasti tími Magnúsar sem mælingamaður var sumarið 1975. „Þá var ég við Mývatn þar sem var verið að leggja vegi. Við leigðum herbergi í skólanum á Skútustöðum og gistum þar megnið af sumrinu. Þá var í gangi hið svokallaða Kröfluævintýri sem snerist um að byggja fyrstu gufuaflsvirkjunina í Kröflu, rétt austan við Mývatn. Það var því mikill uppgangur á svæðinu, allt fullt af verktökum og ungu fólki í vinnu. Þessi virkjun var heitt mál á sínum tíma en það fór þó ekki betur en svo að það fór að gjósa í Kröflu og þetta hálf klúðraðist allt saman. En fyrir mig var þetta yndislegur tími og í minningunni var alltaf gott veður.“



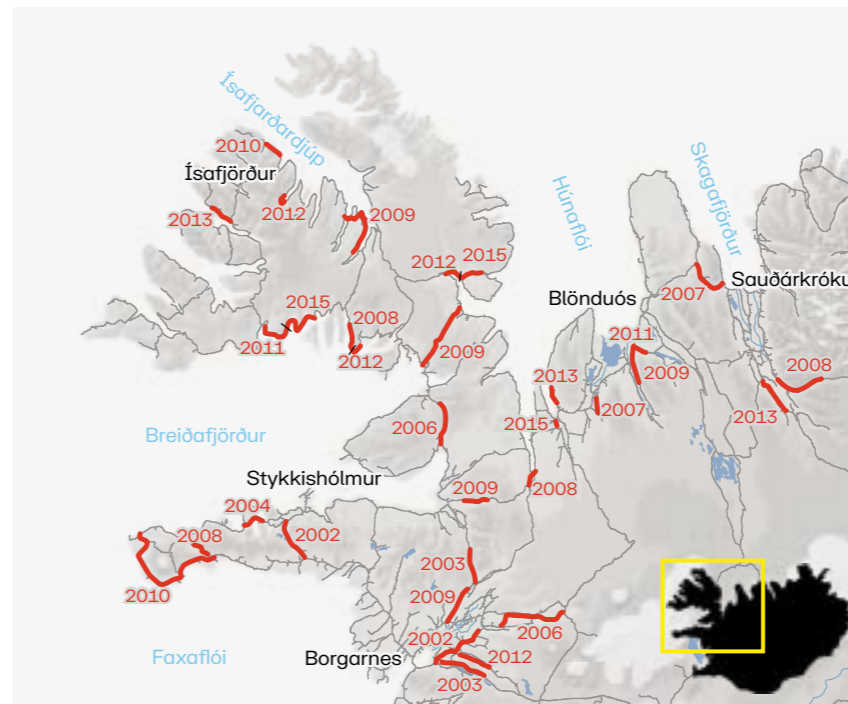
Magnús Valur á ferð um Vestur-Húnavatnssýslu með rekstrardeildinni í mars 1995. Með honum á myndinni eru Richard A. Hansen og Þórarinn G. Ólafsson.



Útskriftarverkefni tengt Vegagerðinni

Þar sem Magnús þekkti vel til í Vegagerðinni þótti tilvalið að hann ynni lokaverkefni sitt í byggingarverkfræðinni í tengslum við hana. Á þessum tíma, rétt fyrir 1980, fór af stað áttak í að leggja bundið slitlag, svokallaða klæðingu, á malarvegi. „Byrjað var að prófa þessa aðferð fyrst árið 1978 og ég vann lokaverkefni mitt um klæðingar. Á þeim tíma var ég mikið niðri í Vegagerð og kynntist mönnum eins og Rögnvaldi heitnum Jónssyni og Sigursteini Hjartarsyni, sem voru miklir gúrúar í þessum fræðum og leiðbeinendur mínir í verkefninu.“

Magnús var því orðinn nokkuð vel að sér í vegagerð þegar hann útskrifaðist úr MBA-náminu 1981. „Þá hringdi Jón Birgir Jónsson, sem þá var forstöðumaður framkvæmdadeildar, í mig og bauð mér vinnu. Hann hefur líklega verið búinn að sjá að ég væri nothæfur,“ segir Magnús glettinn en hann hafði ekkert frekar hugsað sér að fara að vinna hjá Vegagerðinni eftir útskrift. „En ég þekkti vel til, sem var þægilegt, og því tók ég þessu góða boði.“



Á kortinu eru merktar inn allar stærri framkvæmdir sem farið var í á Norðvestursvæði á árunum 2000 til 2015 meðan Magnús Valur var svæðisstjóri í Borgarnesi.



Yfirstjórn og svæðisstjórn 2016. Aftari röð frá vinstri: Magnús Valur Jóhannsson, Jónas Snæbjörnsson, Hreinn Haraldsson, Stefán Erlendsson, Sigurður Áss Grétarsson. Fremri röð frá vinstri: Ingvi Árnason, Gunnar H. Guðmundsson, Sveinn Sveinsson, Svanur G. Bjarnason.

Fyrstu árin var Magnús í almennum verkfræðiverkefnum en fór síðan að sinna birgða- og vélamálum. „Ég byrjaði á því að þvælast fyrir eldri og reynslumeiri körlum, sem höfðu sinnt þessum málum lengi, en við náðum samt ótrúlega vel saman. Rekstrardeildin var sett á laggirnar í kringum 1990 og ég settur forstöðumaður deildarinnar.“

Verkefni í kringum birgða- og vélamál voru ærin. Vélareksturinn á þessum árum var mjög mikill hjá Vegagerðinni. Þar voru vegheflarnir mest áberandi enda flestir vegir ennþá malarvegir. Vetrarþjónustan var einnig að aukast og um tíma rak Vegagerðin tíu til fimmtán vörubíla sem voru í snjómokstri á veturna og öðrum verkefnum á sumrin.

Miklar breytingar voru hins vegar framundan. Vegagerðin var að slitlagavæða vegakerfið en að auki var hún að breyta um vinnulag þannig að æ fleiri verkefni voru boðin út. „Við þurftum því að aðlaga okkur að breyttum tíma, fækka tækjum og svo þoldi birgðahaldið alveg að farið yrði með rekstrarlegum kambi í gegnum það. Menn sátu til dæmis með allt of mikið af birgðum. Þá var viðmiðið að betra væri að eiga en vanta,“ lýsir Magnús og segir það hafa verið skemmtilegt verkefni að glíma við.

Fimmtán ár í Borgarnesi

Magnús var forstöðumaður rekstrardeildar til ársins 2000. „Þá tók ég smá hliðarspor og elti Jón Birgi í samgönguráðuneytið, en hann var þá orðinn ráðuneytisstjóri. Þar staldraði ég þó stutt við, enda fann ég að það átti ekki við mig,“ segir Magnús en nýtt tækifæri bauðst þá á réttum tímamarki. „Guðmundur Svavarsson hætti sem umdæmisstjóri á Akureyri og Birgir Guðmundsson sem var þá umdæmisstjóri í Borgarnesi flutti sig til Akureyrar. Það kitlaði mig að sækja um stöðuna í Borgarnesi. Mér fannst líka spennandi að prófa að búa úti á landi, en þó í nálægð við Reykjavík,“ segir Magnús sem sótti um og fékk stöðu umdæmisstjóra í Borgarnesi. Svo heppilega vildi til að á sama tíma losnaði staða íslenskukennara við Fjölbrotarskóla Vesturlands á Akranesi sem Bjarnveig sótti um og fékk.

„Þetta var áskorun en líka mjög skemmtilegt. Fjölskyldan flutti í Borgarnes og bjó þar í 10 ár. Þá fluttum við í Kópavoginn en ég hélt áfram að vinna í Borgarnesi næstu fimm árin og keyrði á milli,“ rifjar hann upp.

Þegar Magnús kom í Borgarnes sem umdæmisstjóri Vestursvæðis náði svæðið yfir Borgarfjörð, Snæfellsnes og Dalí. Á þeim tíma voru umdæmi Vegagerðarinnar sjö, í takt við gömlu kjördæmin. Árið 2004 var skipulag Vegagerðarinnar endurskoðað og m.a. ákveðið að fækka umdæmunum í fjögur í samræmi við nýja kjördæmaskiptingu. Í kjölfarið var Magnús skipaður svæðisstjóri Norðvestursvæðis og við bættust bæði Vestfirðir og Norðurland vestra. „Það var ansi víðfeðmt svæði og verkefnið nánast óteljandi,“ segir Magnús sem tók saman á eitt kort allar þær vegaframkvæmdir sem farið var í á svæði hans meðan hann starfaði sem svæðisstjóri. (sjá kort)

„Þetta var mikið álag en líka rosalega skemmtilegt og mikill hasar. Ég hafði með mér gott fólk og alltaf hafðist þetta,“ segir Magnús en árið 2013 var aftur farið í endurskipulagningu hjá Vegagerðinni og var þá m.a. svæðaskiptingunni breytt nokkuð og stærstu nýframkvæmdaverkefnið færðust á forræði framkvæmdadeildar fremur en svæðisins.





Miklar viðgerðir voru gerðar á Borgarfjarðarbrúnni árið 2012. Hér eru Magnús Valur og Hreinn Haraldsson, þáverandi vegamálastjóri, í heimsókn á verkstað hjá Sigurði Halli Sigurðssyni heitnum.



Með Reyni Gunnarssyni, fyrrverandi yfirverkstjóra á Höfn, við brúnnu yfir Skeiðarársand árið 2017 sem þá var verið að leggja af.



Magnús og Bjarnveig eiginkona hans á skemmtun á vegum Vegagerðarinnar 2017.



Magnús lagði ávallt mikið upp úr góðum tengslum við fólkið á starfsstöðvum Vegagerðarinnar um allt land. Hér er hann í heimsókn hjá nafna sínum Magnúsi Jóhannssyni, fyrrverandi yfirverkstjóra í Fellabæ, haustið 2017.

Um eftirminnileg fyrstu verkefni nefnir Magnús Bröttubrekku, Vatnaleið, Fróðárheiði og leiðina fyrir Jökul. „Svo var það Gufudalssveitin sem hefur fylgt manni alla tíð. Allt ferlið í kringum þá framkvæmd hefur verið ævintýrlegt og mjög lærdómsríkt. Þegar ég tók við Vestfjörðunum 2004 var þetta næsta verkefni sem fara átti í. Reyndin varð önnur og þetta hefur verið nokkur þrautaganga, en nú er þetta verkefni farið af stað og klárast vonandi í kringum árið 2025 eða 2026, rúmum tveimur áratugum síðar.“

Magnús segir starf sitt sem svæðisstjóri hafa verið það skemmtilegasta sem hann hefur unnið við. „Maður var í svo nánum tengslum við nærumhverfið, sveitarstjórnir, bændur og búalið, og verktaka. Samstarfsfólkið var líka einstakt og allt gekk þetta án mikilla átaka.“

Svo kom að því að Magnús langaði að breyta til. Hann hafði verið í Borgarnesi í 15 ár, fjölskyldan var flutt í bæinn og mörg stærri verkefni höfðu verið færð á framkvæmdadeild. „Þegar Jón Helgason heitinn hætti sem framkvæmdastjóri Mannvirkjasviðs sótti ég um og fékk.“

Þarf að leggja meiri áherslu á viðhald

Inntur eftir því hvort hann hafi áhyggjur af einhverju sem tengist vegagerð til framtíðar nefnir Magnús viðhald samgöngumannvirkja. „Maður er alltaf að átta sig betur og betur á því hvað þetta er að verða alvarlegt mál. Kannski hefur okkur hjá Vegagerðinni ekki tekist nægilega vel að selja pólitíkinni þörfina á því að viðhalda þessum mannvirkjum, en reynt er sú að pólitíski hvatinn er að byggja nýtt; tvöfalda vegi, byggja brýr. Það hefur alltaf verið auðveldara að fjármagna nýframkvæmdir en viðhaldsverkefni,“ segir Magnús með áherslu og bætir við að smátt og smátt missi menn mannvirkin niður og á endanum þurfi stóratök til að bæta úr málunum.

„Mín skoðun er sú, að ef þú átt eign, þá verður þú fyrst og fremst að halda henni við. Ef þú átt eitthvað umfram eftir það getur þú bætt við. En auðvitað er þetta ekki svona einfalt. Þrýstingurinn er jú ekki aðeins frá pólitíkinni, heldur einnig frá samfélaginu sjálfu um að byggja nýtt.“

Magnús hefur sérstakar áhyggjur af hluta af vegakerfinu á Vestfjörðum. „Þar eru vissir vegir bara ónýtir. Svo eru að stórukast þungaflutningar á vegum sem ekki voru hannaðir eða byggðir með slíka umferð í huga. Þeir eru bæði of mjóir og burðarlitlir, og það endar bara á einn veg,“ segir Magnús.

Magnús segir Vegagerðina átta sig fullkomlega á þessu ástandi og sé stöðugt að berjast fyrir því að fá meira fjármagn í viðhald. „Reyndar heyrir mér að fólk sé aðeins að vakna til vitundar í pólitíkinni og að gert sé ráð fyrir meira fjármagni í viðhald á næstunni.“



Skemmtilegur vinnustaður fyrir ungt fólk

Mikið vatn hefur runnið til sjávar hjá Vegagerðinni síðan Magnús mætti í portið í Borgartúninu árið 1972. „Já, það hefur mikið breyst. Til dæmis er vinnumórállinn nokkuð annar. Þegar maður byrjaði að vinna þurfti maður að vinna töluverða yfirvinnu til að lifa sómasamlegu lífi, og vinnudagarnir voru æði langir,“ segir Magnús og bendir á að ný kynslóð sé ekki tilbúin til að forgangsraða vinnunni framur öllu. „Vegagerðin er orðin öðruvísi vinnustaður fyrir ungt fólk í dag. Áður voru hér nánast bara karlar, það er mikið breytt og konum hefur fjölgað mikið.“



Magnús Valur skoðar stæði fyrir þverun yfir Gufufjörð árið 2007. Vonir standa til að fjórðurinn verði þveraður á næstu árum.

Magnús Valur með þeim Ólafi K. Kristjánssyni og Danieli Árnasyni, en allir hafa þeir starfað sem forstöðumenn rekstrardeildar, Magnús fyrstur, svo Daniel og loks Ólafur.



Skrifað undir verksamning um breikkun Reykjanesbrautar

Vegagerðin og ÍAV hafa skrifað undir verksamning um tvöföldun Reykjanesbrautar (41) milli Krýsuvíkurvegar og Hvassahrauns ásamt aðliggjandi hliðarvegum. Tilboð voru opnuð 5. apríl en ÍAV bauð tæpa fjóra milljarða króna í verkið sem var talsvert undir áætluðum verktakakostnaði.

Útboðið heitir; Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun. Í því felst lagning Reykjanesbrautar á um 5,6 km kafla og inni í verkinu er einnig bygging brúarmannvirkja og undirganga fyrir akandi, gangandi og hjólandi. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Hafnarfjarðarbæjar, HS Veitna, Mílu, Orkufjarskipta, Ljósleiðarans, Carbfix og Veitna.

Á Reykjanesbraut verða gerð mislæg gatnamót við Rauðamel en þar er að finna nýtt framtíðar byggingarsvæði Hafnarfjarðar. Mislæg gatnamót við Straumsvík verða stækkuð og bætt við tengingu að iðnaðarsvæði Hafnarfjarðar við Álhelli. Einnig verða gerðir eftirlitsstaðir við Reykjanesbraut og stofnstígur fyrir gangandi og hjólandi milli Hraunavíkur og Straumsvík.

Verktakinn mun hefja undirbúning fljótlega en framkvæmdir hefjast af krafti síðsumars 2023. Stefnt er að því að verkinu verði að fullu lokið í lok júní 2026. ■

Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, og Þóroddur Ottesen Arnarson, forstjóri ÍAV, skrifuðu undir verksamning í húsnæði Vegagerðarinnar í Garðabæ, 17. maí 2023.



Jarðhitavirkni undir Hringvegi

Aukin jarðhitavirkni hefur mælst undir Hringvegi (1) í Hveradalabrekku, við Skíðaskálann í Hveradöllum. Vegagerðin vinnur að rannsóknum á svæðinu en vegfarendum er engin hættu búin.



Aukinn jarðhitavirkni gætir í vegfláa Suðurlandsvegur til móts við skíðaskálann í Hveradöllum.



Vegagerðin fékk tilkynningu um aukna jarðhitavirkni á svæðinu í byrjun maí. Stoðdeild Vegagerðarinnar, sem sér um jarðvegsrannsóknir fyrir stofnunina, fór strax á staðinn til að gera athuganir og ganga úr skugga um að engin hættu væri á ferðum

Yfirborð vegarins var skoðað og reyndist hitinn ekki óeðlilega hár. Hiti neðst í vegfláum sunnan megin reyndist 86 gráður rétt undir yfirborði. Margvíslegar rannsóknir hafa verið gerðar og verður fram haldið. Nýttar hafa verið jarðsjár og hitamyndavélar sem sýna að hitinn liggur í sprungu undir veginum.

Vegagerðin hefur verið í sambandi við ON sem hefur kortlagt yfirborðsvirkni á svæðinu. Einnig er Vegagerðin í samstarfi við ÍSOR sem þekkir vel til og hefur kortlagt sprungur á svæðinu.

Svo virðist vera sem aukin hitavirkni á þessum stað hafi verið að þróast yfir langan tíma, eða í allmarga mánuði.

Ekki er talin hættu á ferðum fyrir vegfarendur en þeir eru þó beðnir um að stöðva ekki bíla sína á þessu svæði. ■

Brú yfir Skjálfandafljót lokuð þungum bílum

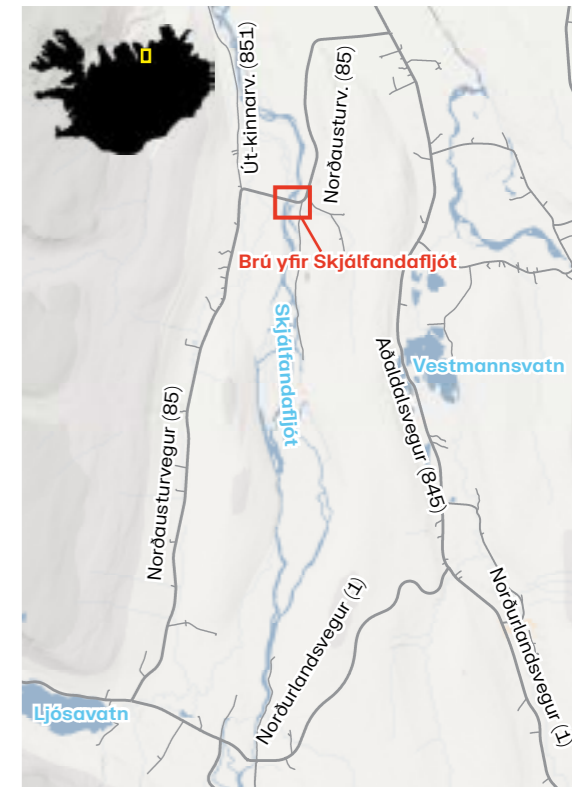
Frá 1. júní verður brúin yfir Skjálfandafljót við Ófeigsstaði í Kinn lokuð fyrir umferð vöru- og fólksflutningabifreiða. Hún verður því nær einungis opin fólksbílum. Vöru- og fólksflutningabifreiðum verður beint á Hringveg (1) um Fljótshéiði og Aðaldalsveg (845). Mælt er með því að sem flestir vegfarendur fari þá leið sem er 5,5 km lengri. Með fólksflutningabifreiðum er átt við bifreiðar sem taka fleiri en átta farþega. Heimilt er að aka yfir brúna á dráttarvél.

Pungaflutningur með þyngstu ökutækjum hefur verið takmarkaður yfir brúna um langa hríð. Með aðgerðum á árunum 2015 og 2016 var burðarþol brúarinnar styrkt. Töluverðar steypuskemmdir hafa hins vegar orðið á brúnni að undanförunu og vegrið er ótryggt. Brúin er komin til ára sinna en hún var byggð árið 1935. Ekki er unnt að gera við eða styrkja brúna og því er brugðið á það ráð að takmarka umferð um brúna og halda hámarkshraði áfram í 30 km/klst.

Unnið er að undirbúningi nýrrar brúar en lokunin gildir þar til hún kemst í gagnið. Áformað er að hefja framkvæmdir við nýja brú árið 2026 sem hægt yrði að taka í notkun árið 2028. ■



Kortíð sýnir hvar brúin er staðsett og hvar má finna hjáleidir.



Ný tækifæri með bættum tækjabúnaði



Gamla falllóðið er frá árinu 1985 og aðeins 50 kN miðað við 320 kN sem nýtt falllód mun veða en von er á því til landsins í sumar. Nýja falllóðið mun nýtast betur á vegum á höfuðborgarsvæðinu þar sem þykkt slitlags er mikil.

Töluverð endurnýjun verður á tækjakosti stoðdeildar mannvirkjasviðs Vegagerðarinnar í sumar. Til stendur að fjárfesta í nýju falllóði, umferðargreini, jarðsjár- og landmælingadróna og borvagni auk þess sem tæki á rannsóknarstofu Vegagerðarinnar verða endurnýjuð.

„Með kaupum á þessum tækjum stígum við mikið framfaraskref og munum standa jafnfætis hinum Norðurlandþjóðunum í jarðtæknirannsóknunum,“ segir Birkir Hrafn Jóakimsson, forstöðumaður stoðdeildar.

Hlutverk stoðdeildar er að annast rannsóknir á jarðefnum til vegagerðar. Deildin veitir öðrum deildum og svæðum Vegagerðarinnar þjónustu sem tengist jarðfræðirannsóknunum og rekur einnig rannsóknarstofu í höfuðstöðvum Vegagerðarinnar í Garðabæ. Meðal annarra verkefna má nefna umsjón með gerð leiðbeininga fyrir útboðs- og verklýsingar og með gerð leiðbeininga, regla og handbóka um framkvæmdir og viðhald. Einnig sér deildin um ýmiskonar landmælingar í lofti, láði og legi.

Deildin hefur yfir að ráða fjölbreyttum tækjakosti sem notaður er til ýmissa rannsókna bæði á sjó og landi. Í ár stendur fyrir dyrum að endurnýja nokkur tæki sem munu bæta þjónustu deildarinnar til muna.



Falllód sem metur raunverulegt ástand vega

„Falllód er notað til að finna burðarþolsgildi vega. Það er í stórum dráttum kerra með þungu lóði sem er látið falla á veginn í ákveðinni hæð. Nemar í tækinu geta metið styrk vegbyggingarinnar,“ útskýrir Birkir en falllóðið sem Vegagerðin notar í dag er frá árinu 1985. „Það dugar ágætlega á umferðarminni vegi en er of létt til að geta mælt malbikaða vegi með þungri umferð eins og hér á höfuðborgarsvæðinu.“

Falllód eru meðal annars notuð til að meta hvenær burðarþol vega er lakast, og út frá því eru öxulþungatakmörkanir stilltar. „Falllód geta nýst vel burðarþolshönnuðum en þeir hafa ekki getað nýtt mælingar gamla falllóðsins þar sem úrvinnsluhugbúnaður hefur verið takmarkaður og þá hentar það ekki fyrir þykkari vegbyggingar, með t.d. fleiri en einu þunnu slitlagi,“ segir Birkir en á því verður bragarbót með nýju tæki sem von er á í sumar.

Nýja falllóðið verður 320 kN (kilonewton) sem er mun þyngra en það gamla sem er aðeins 50 kN. „Með nýja falllóðinu getum við mælt alla vegi á höfuðborgarsvæðinu, meira að segja þá steypu. Við getum einnig falllóðsmælt flugvelli með mun betri árangri,“ segir Birkir og bendir á að mörg burðarlög og undirbyggingar vega á höfuðborgarsvæðinu séu komin á tíma og því mikilvægt að geta mælt þau til að vita raunverulegt ástand þeirra.

Upplýsingar úr hinu nýja falllóði verður hægt að para saman við niðurstöður úr öðrum mælingum, til dæmis gögnum úr jarðsjá og umferðargreinum. „Þannig getum við farið að lífferilsgreina vegi sem eru til, við getum forgangsraðað betur viðhaldi vega og valið réttar viðhaldsaðgerðir til að hámarka endingartíma vega. Þetta verður í raun bylting í ákvarðanatöku í viðhaldi,“ segir Birkir.

Starfsfólk stoðdeildar skoðar nú hvaða tækjabúnaður stendur til boða en til stendur að kaupa nýtt falllód í sumar. „Við stefnum á að mæla alla stofnvegi í kringum höfuðborgarsvæðið og allan Hringveginn í ár með nýja falllóðinu.“



Hátæknimælibíll Vegagerðarinnar. Framan á bílnum er jarðsjá sem hingað til hefur verið notuð til að meta þykkt laga á vegum. Nýr jarðsjádróni sem til stendur að kaupa mun komast mun víðar en hefðbundin jarðsjá og hann má nota til að auka öryggi í rannsóknum, auka nákvæmni áætlaða og magntöku.

Umferðargreinir sem mælir þungaumferð

Stefnt er á kaup á nýjum umferðargreini sem getur mælt þyngd ökutækja með meiri nákvæmni. „Þessi ný umferðargreinir er einfaldur í uppsetningu og lítið mál að færa hann á milli staða. Tækið er fest undir brýr í tvær til þrjár vikur í senn og mælir þyngd ökutækja og stærð þeirra. Nákvæmni tækisins er meiri en annarra umferðargreina þar sem það getur mælt þyngd ökutækja niður á hvern öxul,“ lýsir Birkir.

Vonir standa til að tækið verði tekið í notkun í sumar. Hugmyndin er að prófa tækið fyrst á Kotstrandabrúnni á nýja Suðurlandsvegnum. „Okkur langar að mæla þungaumferðina út frá Reykjavík en í framhaldinu stefnum við á að setja tækið upp á stöðum þar sem við erum að fara að hanna vegi. Með því að vita hver þungaumferðin er á vegkaflanum getum við með betri nákvæmni hannað veg og sinnt viðhaldi hans.“

Birkir segir umferðargreininn ekki aðeins nýtast við hönnun og viðhald heldur muni einnig geta nýst öðrum deildum Vegagerðarinnar á borð við umferðardeild, umferðaröryggisdeild og þjónustudeild auk þess sem hugmyndir eru uppi um samstarf við lögreglu.

Jarðsjádróni eykur nákvæmni rannsókna

„Með jarðsjádrónanum verður stigið stórt skref í hugbúnaði og úrvinnslu jarðsjárgagna,“ segir Birkir. Hingað til hefur jarðsjá, sem eru hluti af hátæknimælibíll Vegagerðarinnar, verið notuð til að meta þykkt laga á vegum. „Sú jarðsjá hefur hjálpað okkur töluvert en með jarðsjádróna aukast möguleikarnir til muna til að sjá dýpra á nýjum veglínunum.“

Dróninn kemst mun víðar en hefðbundin jarðsjá og hann má nota til að auka öryggi í rannsóknum, auka nákvæmni áætlaða og magntöku. „Við getum til dæmis skoðað tilvonandi vegsvæði og áætlað með betri hætti hvar við tökum rannsóknarholur, hvar best er að fara í rannsóknarboranir og fengið betri upplýsingar um legu klappa. Með upplýsingum úr jarðsjádróna er hægt að draga úr því að upp komi óvæntar aðstæður við framkvæmdir,“ segir Birkir og tekur dæmi; „Segjum sem svo að tvær rannsóknarholur gefi til kynna að stutt sé niður á klöpp. Við framkvæmdir kemur síðan í ljós að milli holanna tveggja er allt annar jarðvegur. Með jarðsjádróna getum við séð fyrir slíkar aðstæður, metið hvaða möguleikar eru í stöðunni og gert ráðstafanir fyrirfram í stað þess að bregðast við á staðnum. Þannig verður hægt að gera ráð fyrir þessu í kostnaðaráætlun.“

Með jarðsjárupplýsingum er einnig hægt að fækka þeim holum sem þarf að bora auk þess sem hægt er að para saman niðurstöður úr jarðsjá og tilraunaborunum sem gerir rannsóknir mun skilvirkari. Þá getur dróninn einnig búið til þrívíddarmyndir af jarðlögum.

Dróninn sem stefnt er á að kaupa og taka í notkun í sumar er um 2,5 m í þvermál. Nokkur vandi er að stýra svo stórum dróna en Birkir segir starfsfólk innan Vegagerðarinnar hafa góða reynslu af því fljúga drónum, en þó ekki af þessari stærð.



↑
Núverandi bor Vegagerðarinnar er jarðtæknibor sem verður áfram í notkun í ýmsum verkefnum.

Fjölgun mælingadróna

Til sendur að fjölga landmælingadrónum sem notaðir eru til að mæla yfirborð lands. Með þeim má til dæmis búa til þrívíddarmyndir sem nýtast hönnuðum og auka afköst mælinga og rannsóknarmanna til muna. „Það er öryggisatriði að reyna að koma mælingamönnum okkar af vegunum eins og hægt er,“ segir Birkir en með notkun mælingadróna er hægt að minnka mjög viðveru mælingamanna á vegum úti. „Við sleppum ekki alveg við það enda eru landmælingar enn sem komið er nákvæmari.“

Eftir fjölgun drónanna verða komnir landmælingadrónar á öll svæði Vegagerðarinnar.

Endurnýjun rannsóknarstofu.

Vegagerðin flutti í nýjar höfuðstöðvar sumarið 2021. Þá flutti rannsóknarstofan í nýtt, stærra og betra húsnæði. Á þeim tímapunkti var þó ekki lagt í tækjakaup heldur voru eldri tæki flutt sem jafnvel voru orðin úrelt.

Fljótlega koma ný rannsóknartæki í hús, þar má nefna LA-tromlu, kúlnakvörn, nýjan brjót, hristara, stungudýptar- og seigjumæla fyrir bik, svo eitthvað sé nefnt. Því aukast rannsóknarmöguleikar til muna á næstu misserum.

„Sumt hafði verið sérsmíðað á gömlu rannsóknarstofuna, önnur tæki voru orðin gömul og slitin. Þá hafði ekki verið fjárfest í nýjum tækjum um langt árabíl þar sem ekki var pláss á gömlu rannsóknarstofunni,“ lýsir Birkir.

Á rannsóknarstofunni í Garðabæ eru nú framkvæmdar ýmsar grunnrannsóknir en Birkir telur að með nýjum tækjakosti opnast á möguleika til ýmiskonar þróunar auk þess sem gera megi rannsóknir sem hingað til hafi þurft að senda á rannsóknarstofur annars staðar.

Nýr og stærri borvagn

Til stendur að festa kaup á nýjum og stærri alhliða borvagni sem nær dýpra en borvagninn sem nú er í notkun hjá Vegagerðinni. „Gamli borinn er jarðtæknibor og hann verður áfram í notkun í ýmsum verkefnum. Nýi borinn verður notaður þar sem bora þarf dýpra og þar sem taka þarf kjarnasýni en þörfin á kjarnaborunum hefur aukist töluvert,“ segir Birkir en með kjarnaborunum er hægt að meta berggæði.

↓
Til stendur að kaupa nýjan og stærri alhliða borvagn sem getur borað dýpra og tekið kjarnasýni.

↓
Nýr buggy-bill mun nýtast við til að þjónusta borvagn Vegagerðarinnar.



Kortasjá með margþættum upplýsingum

Undanfarið hefur staðið yfir vinna við að koma upplýsingum úr veggreini, falllóði o.fl. í eina kortasjá og fá þannig ástandsmælingu á vegum landsins. „Mikið af upplýsingunum sem við erum að safna saman hafa verið til annars staðar, til dæmis í öðrum kortsjám. Nú erum við að sameina þetta á einum stað,“ segir Birkir. Á kortasjánni má til dæmis sjá breidd vega sem hafa verið mældar með veggreininum, hátæknimælilibíl Vegagerðarinnar. Kortasjáin er enn í þróun en stefnan er að hægt verði að velja mismunandi þekjur með ólíkum upplýsingum og para þá saman sem dæmi burð í vegi, breidd vegar og ástand slitlags.

Uppsöfnuð viðhaldspörf er á vegum á Íslandi. Birkir telur að með góðum tækjabúnaði og upplýsingaöflun verði hægt að greina hvar skóinn kreppi helst og hvar þurfi að grípa til aðgerða strax og spara þannig fjármuni með markvissari aðgerðum.

„Öll þessi tækjakaup miða að því að safna gögnum svo hægt sé að taka ákvarðanir um uppbyggingu og viðhald vega sem byggðar eru á betri þekkingu og upplýsingum. Þannig getum við hannað hlutina rétt, erum hvorki að vanhanna eða ofhanna. Þannig fáum við bestu gæðin án þess að framkvæmdir verði dýrari en þær þurfa að vera.“ ■



Nýr Suðurlandsvegur milli Hveragerðis og Selfoss opnaður formlega

→ Sólin glennti sig rétt í þann mund þegar átti að klippa á borðann og lagði þannig blessun sína yfir vel unnið verk.

↘ Tveir höfðingjar tóku þátt í athöfninni. Benz bifreiðin gegndi hlutverki ráðherrabíls að lokinni athöfninni.

↓ Auk breikkunar Suðurlandsvegur var einnig byggð ný brú yfir Varmá á Ölfusvegi.

Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra og Bergþóra Þorkeldsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, opnuðu formlega nýjan Suðurlandsveg milli Hveragerðis og Selfoss fimmtudaginn 25. maí 2023. Verkið Hringvegur (1), Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá er annar áfangi breikkunar Suðurlandsvegur milli Selfoss og Hveragerðis. ÍAV er aðalverktaki framkvæmdanna sem hófust í apríl 2020.

Þótt regnið hafi dunið á gestum við opnun nýja Suðurlandsvegurinnar, braust sólin fram undan skýjunum rétt áður en Sigurður Ingi og Bergþóra fengu skæri í hönd til að klippa á borði á tilefni af þessum merku tímamótum.

Bergþóra var afar ánægð að geta opnað veginn á þessum tímamóti, fjórum mánuðum fyrir en áætlanir gerðu ráð fyrir. „Ég vil þakka ÍAV fyrir einstakt samstarf í þessari framkvæmd. Það er sérlega sætt að geta opnað veginn fyrir sumarið, það munar um minna,“ sagði Bergþóra og benti á að umferðin á þessum vegi hefði stökkbreyst á síðustu tuttugu árum og að með nýjum vegi myndi umferðaröryggi stórukast. Sigurður Ingi var að sama skapi mjög ánægður með þessi tímamót enda ekur hann Suðurlandsveginn nánast daglega til og frá vinnu.



Umferð aukist og slys tíð

Breikkun Suðurlandsvegur á þessum kafla var mjög aðkallandi. Umferð hefur aukist jafnt og þétt í gegnum árin. Árið 2000 var árdagsumferð (meðalumferð á dag, yfir árið) 4.970 bílar á sólarhring, árið 2012 var talan komin í 6.462 en þá tók umferðin kipp vegna aukins straums ferðamanna og var komin í 10.342 bíla á sólarhring árið 2019. Næstu tvö ár voru óvenjuleg vegna Covid-19, en í fyrra, árið 2022, var umferðin orðin 10.753 bílar á sólarhring.

Suðurlandsvegurinn á þessum kafla hefur verið einn slysamesti vegur landsins. Þó hefur slysatíðni haldist nokkuð stöðug síðustu ár, en var mun hærrí á fyrstu árum þessarar aldar. Má líklega þakka það umferðaröryggisaðgerðum eins og hjáreinum við gatnamót og fræslingu hvinranda milli akreina sem vekja ökumenn til vitundar um að þeir séu að aka yfir á rangan vegarhelming. Vonir standa til að alvarlegum slysum fækki enn frekar með tilkomu nýja vegarinnar. Má þar vísa í reynslu Vegagerðarinnar af aðskilnaði akstursstefna á Hellisheiði. Hún sýnir að þar hafa framanárekstrar nánast fallið niður eftir að framkvæmdum lauk árið 2015. Framanárekstrar hafa almennt valdið hvað verstu slysum á vegum Vegagerðarinnar. Slysatíðnin sem slík á Hellisheiði hefur lítt lækkað sem má rekja til þess að akstur utan í vegrið eru skráð sem slys, og oftast þá án meiðsla. Það sýnir að vegrið gera sitt gagn og óhætt að fullyrða að einhver ökutæki hefðu annars farið á öfugan vegarhelming með ófyrirséðum afleiðingum.



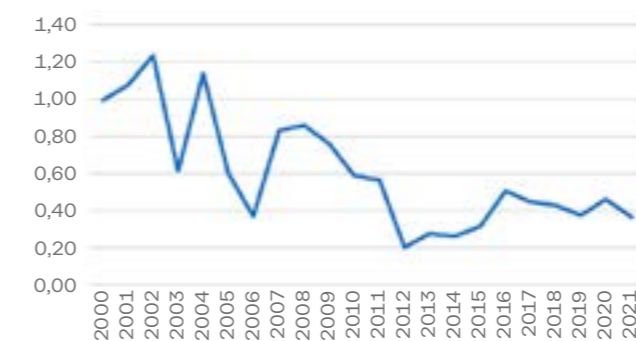
Upplýsingar um framkvæmdina

Framkvæmdin nær um sveitarfélagið Ölfus og sveitarfélagið Árborg og skiptist í Hringveg (um 7,2 km), Ölfusveg (um 6,6 km), Þórustaðaveg (um 0,4 km) og Biskupstungnabraut (um 0,7 km). Tvenn stór vegamót eru í framkvæmdinni, hringtorg við Biskupstungnabraut og nýjan Hringveg og svo hliðfærð T-vegamót á Hringvegi við Hvammsveg eystri og Kirkjuferjuveg. Fimm steiptar brýr og undirgöng ásamt tvennum reiðgöngum úr stáli teljast einnig til framkvæmdanna. Að auki voru gerðar miklar breytingar á lagnakerfum veitufyrirtækja.

Hringvegur er byggður upp sem 2+2 vegur en gengið verður frá yfirborði hans sem 2+1 vegur.

Eins og áður sagði átti verkinu í heild að ljúka í september 2023 samkvæmt útboði. Verkið er því nokkuð á undan áætlun. Þá var stór hluti verksins, nýtt hringtorg við Biskupstungnabraut og um fjögurra kílómetra kafla vegarinnar, tekinn í notkun í september á síðasta ári.

Auk verksins Hringvegur (1), Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá var boðið út verkið; Hringvegur (1), Biskupstungnabraut - Hveragerði: Ölfusvegur um Varmá, sem snerist um nýbyggingu um 780 metra langs vegar og byggingu nýrrar 48 metra langrar brúar á Varmá norðan Suðurlandsvegur. Verktaki var Loftorka Reykjavík en nýja brúin var opnuð fyrir umferð í október 2022.



↑ Slysatíðni á Suðurlandsvegi, milli Hveragerðis og Selfoss, árin 2000-2021.



Inn í verkinu Hringvegur (1), Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá eru eftirfarandi veg framkvæmdir:

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



↑ Horft til vesturs þar sem sést nýjasti kafli Suðurlandsvegur.



↑ Horft til austurs í átt að Selfossi.

Vegir

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

Brúarmannvirki, undirgöng og reiðgöng

- Brú yfir Gljúfurholtsá á Hringvegi. Gamla brúin var byggð árið 1967. Hún var rifin og byggð ný lengri og breiðari brú á sama stað. Nýja brúin er úr steinsteypu með eitt 12 m langt haf milli hliðarveggja. Brúarplatan er eftirspennt. Breidd brúarinnar er 23 m.
- Brú yfir Gljúfurholtsá á Ölfusvegi. Byggð var ný brú yfir Gljúfurholtsá vegna nýs Ölfusvegur, 10 m löng og 20,5 m breið.
- Brú við Kotströnd á Hringvegi. Undirgöng fyrir akandi og hjólandi þar sem Ölfusvegur fer undir nýjan Hringveg. Brúin er mótúð þannig að rýmið undir henni virki rúmt og bjart. Veggjunum er hallað svo rýmið er víðara upp undir loft en við jörð. Stoðveggir ganga út frá brúnni og mæta

jarðvegsflaum frá vegöxlum svo mannvirkið fellur að landinu með látlausum hætti.

→ Brú yfir Bakkárhóltsá á Hringvegi. Byggð var ný brú yfir Bakkárhóltsá vegna Hringvegur í nýju vegstæði. Auk þess liggja undir brúna vegslóðar sitt hvoru megin við ána.

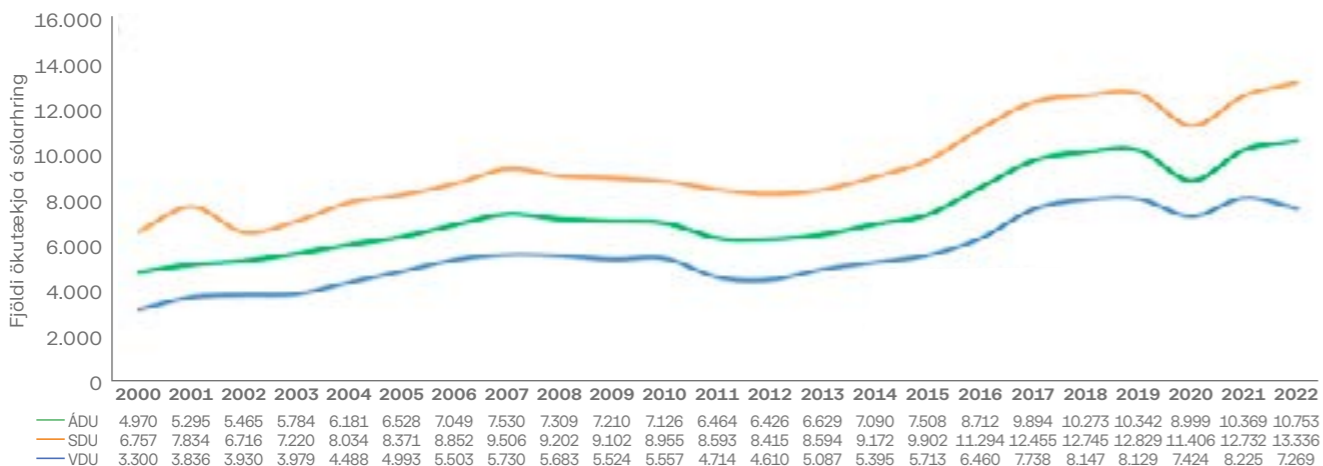
→ Reiðgöng við Kögunarhól undir Hringveg (stálgöng). Stálplöturæsið er um 37,7 m langt neðst og eru fláar á því beggja megin. Rjúfa þurfti gamla Hringveginn og grafa fyrir göngunum. Göngin ná stutt út úr vegfyllingunni beggja vegna.

→ Undirgöng fyrir bílaumferð við Þórustaðaveg undir Hringveg. Göngin eru úr slakbentri steinsteypu og eru 6,5 m milli hliðarveggja. Lengd ganganna er 26,5 m.

→ Reiðgöng við Árbæ undir Hringveg (stálgöng).

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

Gert er ráð fyrir að göngu- og hjólaumferð verði á hliðarvegum. Reiðgöng undir Suðurlandsveg munu tengja saman reiðleiðir beggja vegna vegarins og gera hestaferðir mun öruggari. ■



↑ Þróun umferðar á Hringvegi undir Ingólfsfjalli.

Búrfellsvegur (351), Klausturhólar - Búrfell

↓ Verkið nær frá Klausturhólum að Búrfelli, um 4,25 km leið.

Framkvæmdum við uppbyggingu, breikkun og klæðingu Búrfellsvegur, frá Klausturhólum að Búrfelli lýkur í lok júní. Verktaki er Suðurtak ehf. á Selfossi sem átti lægsta boð í verkið, um 30 m.kr. undir áætluðum verktakakostnaði.

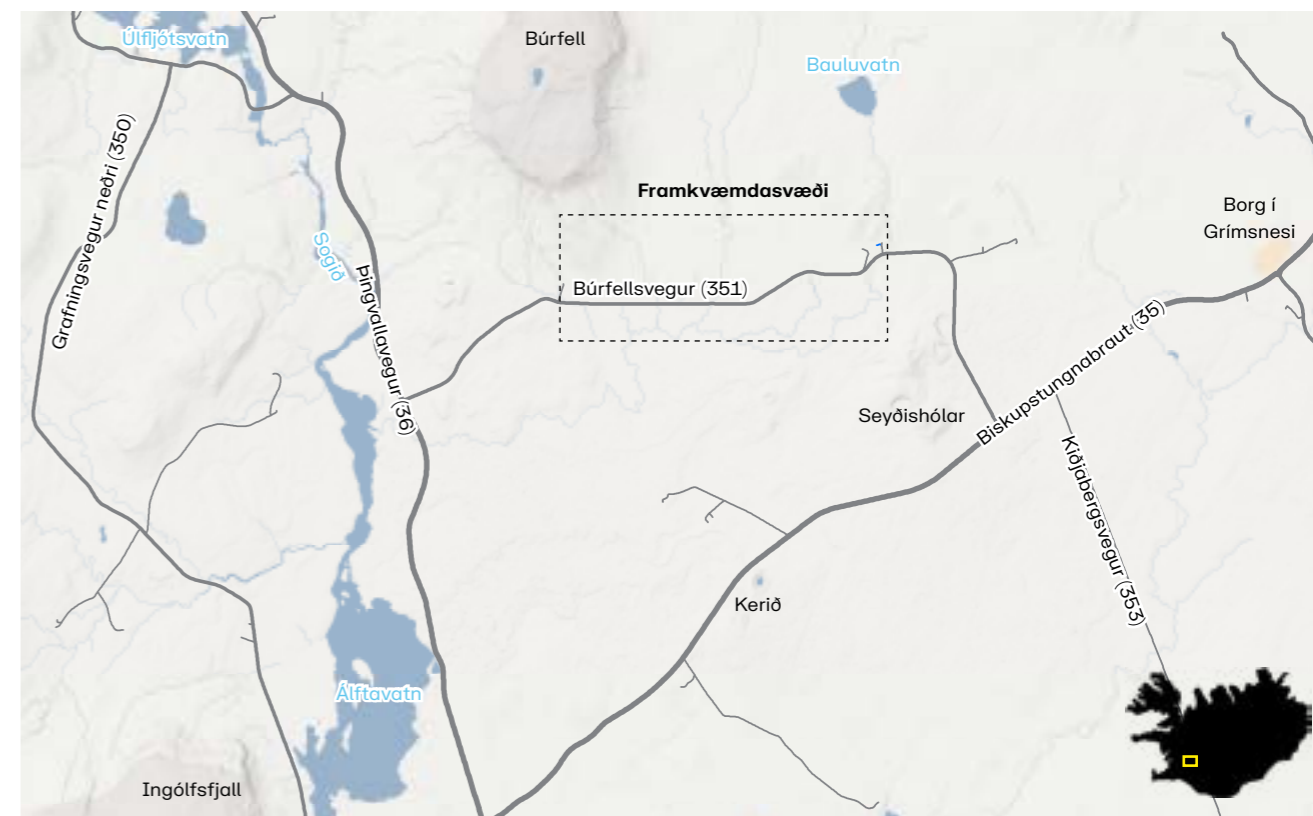
„Framkvæmdir hafa gengið mjög vel. Þær hófust í ágúst í fyrra en þar sem verið var mjög kalt tefst verkið um eina eða tvær vikur,“ segir Aron Bjarnason umsjónarmaður verksins Búrfellsvegur (351), Klausturhólar – Búrfell. Verklök áttu að vera 15. júní 2023 en verða líklega í lok mánaðar.

Framkvæmdin nær yfir 4,25 km kafla sem nær frá slitlagsenda nærri Klausturhólum að slitlagsenda við Búrfell. Þetta var áður hefðbundinn malarvegur en framkvæmdin er fjármögnuð af tengivegafé. Verkið felst í styrkingu og klæðingu bundins slitlags ásamt lagfæringu núverandi vegar í 6 m breiðan veg með 5,8 m breiðu bundnu slitlagi og 2 x 10 cm breiðum malaröxlum. Endurnýja þarf flest ræsi í veginum, færa nokkrar vegtengingar og á kafla hliðrast vegurinn allur og er þar um alveg nýjan veg að ræða. Einnig verða girðingar færðar og lagaðar.

Helstu magntölur framkvæmdarinnar eru:

- Skeringar 5.000 m³
- Styrktarlag 0/63 7.900 m³
- Burðarlag 0/22 6.000 m³
- Steinefni 8/16 770 m³
- Tvöföld klæðing 25.500 m²
- Frágangur fláa 36.000 m²

Umferð um Búrfellsveg er ekki þung. ÁDU (meðalumferð á dag yfir árið) er um 234 bílar, SDU (meðalumferð á dag yfir sumarmánuðina) er 288 bílar og VDU (meðalumferð á dag yfir vetrarmánuðina) er 207 bílar. Hins vegar hefur umferð þungra bíla aukist nokkuð um þennan veg síðastliðin ár. Verktaki framkvæmdanna er Suðurtak ehf. á Selfossi sem bauð um 179 m.kr. í verkið, en áætlaður verktakakostnaður var 209 m.kr. ■



Yfirlit yfir útboðsverk

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

Fyrirhuguð útboð		
Verknr.	Verk	Auglýst
23-031	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Hallsteinsnes – Skálanes, fyllingar	2023
23-057	Djúpivogur, Hafskipabryggja, raforkuvirki	2023
23-058	Sauðárkrókur, endurbýgging Efri garðs 2023	2023
23-056	Strætóstöðvar og færsla fráreinar í Suðurhlíð	2023
23-053	Reykjanesbraut (41), Snekkjuvogur – Tranavogur, Göngu- og hjólabró	2023
23-049	Steinadalsvegur (690), Vestfjarðarvegur - Ólafsdalur	2023
23-044	Siglufrjörður – Inni höfn, steipt, þekja og lagdir 2023	2023
23-041	Efnisvinnsla á Austursvæði 2023	2023
23-038	Ólafsvík – Stækkun harðviðarbryggju 2023	2023
23-039	Borgarfjörður eystri – Löndunarbryggja 2023	2023
23-025	Yfirlagnir á Vestursvæði 2023, malbik	2023
23-015	Bláfjallavegur (417), endurbætur og breytingar, Frumdrög	2023
22-134	Þingskálavegur (268, Heiði - Bolholt	2022
21-065	Hringvegur (1) um Skjálafandafjót	2021
21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá - Hvalfjörður (EES)	2021

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
22-133	Eyrarfjallsvegur (460), Lækur - Bær	30.5.23	13.6.23
23-048	Vestfjarðarvegur (60), Skálmardalsá og Fjarðarhornsa	26.5.23	20.6.23
23-007	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2023-2024, Klettsháls	26.5.23	13.6.23
23-047	Klofningsvegur (590), Vestfjarðarvegur – Kýrunnarstaðir	26.5.23	13.6.23
23-026	Viðgerðir á malbikuðum stíttögum 2023-2024, Vestursvæði	26.5.23	13.6.23
23-051	Hvalfjarðargöng, rekstur og þjónusta 2023-2025	22.5.23	20.6.23

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
23-037	Grindavík – Suðurgarður, þekja 2023	17.4.23	2.5.23
23-052	Yfirlagnir á Austursvæði 2023, malbik	22.5.23	6.6.23
23-045	Borgarlína um Hamraborg	5.5.23	6.6.23
23-019	Yfirlagnir á Norðursvæði 2023, malbik	2.5.23	16.5.23
23-042	Grasslöttur á Suðursvæði 2023-2024	21.4.23	23.5.23
23-035	Hreinsun þjóðvega á Reykjavík og Hvalfjarðargöngum 2023-2025	7.4.23	9.5.23
23-034	Hreinsun niðurfalla á Höfuðborgar- og Suðursvæði 2023-2026	7.4.23	9.5.23
23-032	Vegbleiting og þvottur á jarðgöngum 2023-2026, þjónustusvæði Ísafjarðar	7.4.23	9.5.23
23-024	Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2023	17.5.23	2.5.23
23-028	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2023-2025, þjónustustöð í Vík, vegheflun, austur	3.4.23	2.5.23
23-027	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2023-2024, þjónustustöð á Selfossi, vegheflun	3.4.23	2.5.23
23-017	Hjólafaravilling og axlarviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2023	13.3.23	28.3.23
23-029	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2023-2024, þjónustustöð í Vík, vegheflun, vestur	3.4.23	2.5.23
21-004	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut	14.3.23	25.4.23
23-020	Hringvegur (1) um Ölfusá, alúttboð	5.3.23	5.4.23
22-124	Vetrarþjónusta 2023-2026, Fljótsdalshérað - Vatnsskarð	28.2.23	4.4.23
22-127	Vetrarþjónusta 2023-2026: Reyðarfjörður – Breiðdalsvík	8.2.23	4.4.23
22-128	Vetrarþjónusta 2023-2026: Breiðdalsvík – Djúpvogur	8.2.23	4.4.23
22-129	Vetrarþjónusta 2023-2026: Djúpvogur – Höfn	8.2.23	4.4.23
22-130	Vetrarþjónusta 2023-2026: Höfn – Örnefi	8.2.23	4.4.23
22-126	Vetrarþjónusta 2023-2026: Reyðarfjörður - Neskaupsstaður	8.2.23	4.4.23
22-125	Vetrarþjónusta 2023-2026: Fagradalur	8.2.23	4.4.23
22-140	Vetrarþjónusta 2023-2026, Hringvegur - Fjöllin	8.2.23	4.4.23

Útboð á samningaborði (frh.)			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
22-057	Almannaskarðsgöng (1), Steyptar vegaxlir og lagdir	3.1.23	17.1.23
23-040	Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2023	17.4.23	2.5.23
22-085	Slipptaka, ýmsar breytingar á m/f RÖST	6.4.23	25.4.23
23-036	Þorlákshöfn, viðhaldsdýpkun innsiglingar 2023	3.4.23	18.4.23
23-009	Yfirlagnir á Vestursvæði 2023, klæðing	14.3.23	28.3.23
22-100	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2023, Erpsstaðir	3.3.23	4.4.23
23-008	Hornafjörður, dýpkun innan hafnar 2023 til 2026	17.1.23	31.1.23
23-006	Snæfellsbær, sjóvarnir 2023	16.1.23	31.1.23
22-075	Hríseyjarferja 2023-2025	28.10.22	1.12.22
22-094	Ný Breiðarfjarðarferja	27.10.22	25.11.22

Verk felld af lista

Verknr.	Verk	Auglýst
23-050	Almenningssamgöngur á landi á landsbyggðinni	9.5.23

Hætt við

Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
22-139	Rekstur Grímseyjarferju 2023 – 2026	10.3.23	14.4.23

Samningum lokið			
Verknr.	Verk	Opnað	Samið
23-022	Vetrarþjónusta 2023-2026: Þórshöfn - Bakkafjörður Steiney ehf., kt. 570409-0500	4.4.23	23.5.23
23-021	Vetrarþjónusta 2023-2026: Raufarhafnarvegumót - Þórshöfn Sel sf., kt. 610892-2059	4.4.23	23.5.23
23-005	Þurrfræsing og styrkingar á Suðursvæði Borgarverk ehf., kt. 5406740279	23.5.23	2.6.23
23-046	Varnargarðar í Múlakvísl VBF Mjólnir ehf., 6308190240	9.5.23	17.5.23
23-043	Ísafjarðarhöfn – Sundabakki, þekja og lagdir Geirnaflinn, kt. 670106-0120	2.5.23	16.5.23
22-132	Árbæjarvegur (271), Árbakki - Bjallavegur Þjóandi ehf., kt. 500901-2410	25.4.23	15.5.23
23-033	Þorlákshöfn, Svartaskersbryggja – endurbýgging þekju og lagna 2023 Stálborg ehf., kt. 591104-2410	18.4.23	30.5.23
22-137	Hafnarvegur (44), Starafell – Hafnir, styrkingar og endurbætur Auðverk ehf., kt. 660614-0440	18.4.23	25.5.23
23-016	Vatnnesvegur (711) Káraastaðir-Skarð Þróttur ehf., kt. 420369-3879	4.4.23	25.5.23
23-023	Hringvegur (1) um Jökulsá á Breiðamerkursandi, roförn farvegar 2023 Þ.S. verktafar ehf. Egilsstöðum, kt. 410200-3250	28.3.23	21.4.23
23-010	Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2023, blettanir með klæðingu Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	28.3.23	9.5.23
23-018	Yfirlagnir á Norðursvæði 2023, klæðing Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	28.3.23	9.5.23
23-012	Yfirlagnir á Suðursvæði 2023, blettanir með klæðingu Borgarverk ehf., 540674-0279	28.3.23	26.4.23
23-013	Hjólafaravillingar á Suðursvæði 2023 Arnardalur s.f., kt. 540678-0309	28.3.23	29.3.23
23-011	Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur - Hvassahraun Íslenskir aðalverktakar, kt. 660169-2379	5.4.23	17.5.23
22-088	Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði, áfangi 2, eftirlit Verkis hf., kt. 611276-0289	4.4.23	25.5.23
022-122	Vetrarþjónusta 2023-2026: Hólmavík – Drangnes – Þambá Ágúst Helgi Sigurðsson, kt. 040687-3199	4.4.23	12.5.23
22-097	Yfirlagnir á Suðursvæði, Suðurland 2023-2024, malbik Malbikunarst. Hlaðbær-Colas hf., kt. 420187-1499	14.3.23	29.3.23

	Samningum lokið (frh.)		
Verknr.	Verk	Opnað	Samið
22-143	Þrengslavegi (39), Lambafell – Litla Sandfell, styrking <i>Fagverk verktakar ehf., kt. 540504-4660</i>	21.2.23	13.4.23
22-121	Vetrarþjónusta 2023-2026: Þröskuldar og Steingrims-fjarðarheiði <i>Gámaþjónusta Hólmavíkur ehf., kt. 45070-22340</i>	30.4.23	25.4.23
22-120	Vetrarþjónusta 2023-2026, Dalasýsla <i>Kolur ehf., kt. 700189-2609</i>	7.3.23	2.6.23
22-117	Vetrarþjónusta 2023-2026, Steinar – Vík <i>Snilldarverk ehf., kt. 571297-2809</i>	7.3.23	25.5.23
22-116	Vetrarþjónusta 2023-2026, Klaustur – Fagurhólsmýri <i>Ármann Daði Gíslason. kt. 100195-2839</i>	7.3.23	25.5.23
22-115	Vetrarþjónusta 2023-2026, Vík – Klaustur <i>Ármann Daði Gíslason, kt. 100195-2839</i>	7.3.23	25.5.23
22-118	Vetrarþjónusta 2023-2026, Útnesvegur og Fróðárheiði <i>TS Vélaleiga., kt. 530596-2819</i>	7.3.23	27.4.23
22-123	Vetrarþjónusta 2023-2026, Reykjanes – Bolungarvík <i>Steypustöð Ísafjarðar., kt. 610307-0350</i>	7.3.23	25.4.23
22-119	Vetrarþjónusta 2023-2026, Vatnaleið og Snæfellsnesvegur <i>Gussi ehf., kt. 510408-2090</i>	7.3.23	13.4.23
22-105	Vetrarþjónusta 2023-2026, Hvammstangi – Blönduós <i>Gunnlaugur Agnar Sigurðsson, kt. 261174-3839</i>	7.3.23	31.3.23
22-104	Vetrarþjónusta 2023-2026, Holltavörðuhaiði – Hvammstangavegamót <i>Addi ehf., kt. 520483-0399</i>	7.3.23	31.3.23
22-109	Vetrarþjónusta 2023-2026, Sauðárkrókur – Ketilás <i>Vélaþjónustan Messuholti ehf., kt. 640309-0830</i>	7.3.23	30.3.23
22-106	Vetrarþjónusta 2023-2026, Ketilás – Héðinsfjarðargöng <i>Bás ehf., kt. 611293-3059</i>	7.3.23	30.3.23
22-108	Vetrarþjónusta 2023-2026, Sauðárkrókur – Blönduós – Sauðárkrókur <i>Vélaþjónustan Messuholti ehf., kt. 640309-0830</i>	7.3.23	30.3.23
22-110	Vetrarþjónusta 2023-2026, Tjörn – Einarstaðir – Kross – Tjörn <i>Vinnuvélar Reynis, kt. 670405-1090</i>	7.3.23	29.3.23

	Samningum lokið (frh.)		
Verknr.	Verk	Opnað	Samið
22-113	Vetrarþjónusta 2023-2026, Vopnafjörður <i>Steiney ehf., kt. 570409-0500</i>	7.3.23	29.3.23
22-096	Yfirlagnir á Suðursvæði, Reykjanes 2023-2024, malbik <i>Malbikunarst. Hlaðbær-Colas hf., kt. 420187-1499</i>	7.3.23	29.3.23
22-111	Vetrarþjónusta 2023-2026, Tjörn – Ytra-Lón <i>Jón Ingi Hinriksson ehf., kt. 460508-1770</i>	7.3.23	28.3.23
22-103	Vetrarþjónusta 2023-2026, Eyjafjörður að vestan <i>Nesbræður, kt. 690604-4180</i>	7.3.23	27.3.23
22-112	Vetrarþjónusta 2023-2026, Kísilvegur – Hvammavegur <i>Jón Ingi Hinriksson ehf., kt. 460508-1770</i>	7.3.23	
22-101	Vetrarþjónusta 2023-2026, Einarstaðir – Möðrudalsvegamót <i>Jón Ingi Hinriksson ehf., kt. 460508-1770</i>	7.3.23	28.3.23
22-102	Vetrarþjónusta 2023-2026, Eyjafjörður að austan <i>Steypustöðin Dalvík ehf., kt. 460597-2189</i>	7.3.23	27.3.23
23-014	Vík í Mýrdal, sjóvörn við hesthús 2023 <i>VBF Mjólnir ehf., kt. 630819-0240</i>	14.2.23	4.4.23
22-095	Yfirlagnir á Suðursvæði, höfuðborgarsvæðið 2023-2024, malbik <i>Malbikunarst. Hlaðbær-Colas hf., kt. 420187-1499</i>	2.3.23	29.3.23
22-141	Grindavík, sjóvarnir 2022 <i>Stórverk ehf., kt. 661017-1040</i>	21.12.22	1.2.21
22-135	Suðurnesjabær, sjóvarnir 2022 <i>Steypudrangur ehf., kt. 630113-0910</i>	20.12.22	1.2.23
22-131	Reykjanesbær, sjóvörn við Kalmanstjörn 2022 <i>Ellert Skúlason ehf., kt. 610472-0289</i>	6.12.22	7.3.23
22-136	Hringvegur (1), Aurá-Krossá <i>Framrás ehf., kt. 591289-0559</i>	7.3.23	5.5.23

	Niðurstöður útboða									
	Grassláttur á Suðursvæði 2023-2024	23-042								
<p>Opnun tilboða 23. maí 2023. Grassláttur á Suðursvæði árin 2023 og 2024. Meðal annars er um að ræða svæði við Vesturlandsveg, Suðurlandsveg, Breiðholtsbraut, Reykjanesbraut, Hafnarfjarðarveg, Arnarnesveg, Fjarðarhraun, Strandgötu og Garðskagaveg. Áætlað magn grassláttar er samtals 1.545.684 m2 á ári í fjórum umferðum.</p> <p>Gildistími samnings er til 15. september 2024. Heimild er til framlengingar samnings í allt að tvö ár, eitt ár í senn.</p>										
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)						
–	Áætl. verktakakostnaður	52.642.688	100,0	7.635						
1	Garðlist ehf., Reykjavík	45.007.436	85,5	0						
	Þurrfræsing og styrkingar á Suðursvæði	23-005								
<p>Opnun tilboða 23. maí 2023. Styrkingar og endurbætur á um 10 vegköflum víðsvegar á Suðurlandi.</p> <p><i>Helstu magntölur eru:</i></p> <table> <tbody><tr> <td>Gróffræsun</td> <td>19.600 m²</td></tr> <tr> <td>Óbundið burðarlag, 0/22</td> <td>2.352 m³</td></tr> <tr> <td>Tvöföld klæðing, 8/16</td> <td>19.600 m</td></tr> </tbody></table> <p>Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. september 2023.</p>	Gróffræsun	19.600 m²	Óbundið burðarlag, 0/22	2.352 m³	Tvöföld klæðing, 8/16	19.600 m				
Gróffræsun	19.600 m²									
Óbundið burðarlag, 0/22	2.352 m³									
Tvöföld klæðing, 8/16	19.600 m									
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)						
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	88.618.000	105,1	0						
–	Áætl. verktakakostnaður	84.344.216	100,0	-4.274						
	Þurrfræsing á Austursvæði 2023	23-040								
<p>Opnun tilboða 16. maí 2023. Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2023.</p> <p><i>Áætlaðar magntölur:</i></p> <table> <tbody><tr> <td>Þurrfræsing og jöfnun</td> <td>30.450 m²</td></tr> <tr> <td>Tvöföld klæðing</td> <td>0.450 m²</td></tr> <tr> <td>Efra burðarlag afrétting</td> <td>1.112 m³</td></tr> </tbody></table> <p>Verklok eru 1. september 2023.</p>	Þurrfræsing og jöfnun	30.450 m²	Tvöföld klæðing	0.450 m²	Efra burðarlag afrétting	1.112 m³				
Þurrfræsing og jöfnun	30.450 m²									
Tvöföld klæðing	0.450 m²									
Efra burðarlag afrétting	1.112 m³									
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)						
–	Áætl. verktakakostnaður	72.242.100	100,0	433						
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	71.809.000	99,4	0						

	Yfirlagnir á Norðursvæði 2023, malbik	23-019																						
<p>Opnun tilboða 16. maí 2023. Yfirlagnir með malbiki á Norðursvæði árið 2023.</p> <p><i>Helstu magntölur:</i></p> <table> <tbody><tr> <td>Yfirlögn:</td> <td>13.634 m²</td></tr> <tr> <td>Fræsing:</td> <td>5.084 m²</td></tr> </tbody></table> <p>Verki skal að fullu lokið 1. september 2023.</p>	Yfirlögn:	13.634 m²	Fræsing:	5.084 m²																				
Yfirlögn:	13.634 m²																							
Fræsing:	5.084 m²																							
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)																				
4	Colas Ísland ehf., Hafnarfirði	105.890.100	100,2	28.189																				
–	Áætl. verktakakostnaður	105.657.252	100,0	27.956																				
3	Malbikun Akureyrar, Akureyri	86.126.100	81,5	8.425																				
2	Malbikstöðin ehf., Mosfellsbæ	83.114.400	78,7	5.413																				
1	Malbikun Norðurlands, Akureyri	77.701.000	73,5	0																				
	Hreinsun þjóðvega í Reykjavík og Hvalfjarðargöngum 2023-2025	23-035																						
<p>Opnun tilboða 9. maí 2023. Hreinsun þjóðvega í Reykjavík og Hvalfjarðargöngum árin 2023-2025. Verkið felur í sér sópun meðfram kantsteinum, þvott á gatnamótum og tilheyrandi umferðareyjum, hreinsun svæða meðfram þjóðvegum, ásamt þvotti á Hvalfjarðargöngum með vélsópum, vatnsbílum, sugum og öðrum tækjum sem henta þykir. Heimild er til framlengingar samnings í allt að tvö ár með samþykki beggja aðila, eitt ár í senn.</p> <p><i>Helstu magntölur á ári fyrir þjóðvegi í Reykjavík eru:</i></p> <table> <tbody><tr> <td>Sópun meðfram kantsteinum</td> <td>544.024 m</td></tr> <tr> <td>Þvottur á gatnamótum og umferðareyjum</td> <td>13.840 m²</td></tr> <tr> <td>Sérverkefni, viðbótarverk, götusópur</td> <td>30 klst.</td></tr> <tr> <td>Sérverkefni, viðbótarverk, vatnsbill</td> <td>30 klst.</td></tr> <tr> <td>Sérverkefni og viðbótarverk, ryksugubíll</td> <td>30 klst.</td></tr> <tr> <td>Sérverkefni og viðbótarverk, fylgdarbíll</td> <td>30 klst.</td></tr> <tr> <td>Ruslahreinsun meðfram þjóðvegum</td> <td>13 stk.</td></tr> </tbody></table> <p><i>Helstu magntölur á ári fyrir Hvalfjarðargöng eru:</i></p> <table> <tbody><tr> <td>Sópun meðfram kantsteinum</td> <td>138.240 m</td></tr> <tr> <td>Hvalfjarðagöng, hálfþvottur</td> <td>2 stk.</td></tr> <tr> <td>Hvalfjarðargöng, heilþvottur</td> <td>1 stk.</td></tr> </tbody></table> <p>Verkinu skal að fullu lokið 15. mars 2025..</p>	Sópun meðfram kantsteinum	544.024 m	Þvottur á gatnamótum og umferðareyjum	13.840 m²	Sérverkefni, viðbótarverk, götusópur	30 klst.	Sérverkefni, viðbótarverk, vatnsbill	30 klst.	Sérverkefni og viðbótarverk, ryksugubíll	30 klst.	Sérverkefni og viðbótarverk, fylgdarbíll	30 klst.	Ruslahreinsun meðfram þjóðvegum	13 stk.	Sópun meðfram kantsteinum	138.240 m	Hvalfjarðagöng, hálfþvottur	2 stk.	Hvalfjarðargöng, heilþvottur	1 stk.				
Sópun meðfram kantsteinum	544.024 m																							
Þvottur á gatnamótum og umferðareyjum	13.840 m²																							
Sérverkefni, viðbótarverk, götusópur	30 klst.																							
Sérverkefni, viðbótarverk, vatnsbill	30 klst.																							
Sérverkefni og viðbótarverk, ryksugubíll	30 klst.																							
Sérverkefni og viðbótarverk, fylgdarbíll	30 klst.																							
Ruslahreinsun meðfram þjóðvegum	13 stk.																							
Sópun meðfram kantsteinum	138.240 m																							
Hvalfjarðagöng, hálfþvottur	2 stk.																							
Hvalfjarðargöng, heilþvottur	1 stk.																							
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)																				
–	Áætl. verktakakostnaður	159.892.480	100,0	13.128																				
1	Hreinsitækni ehf., Reykjavík	146.764.832	91,8	0																				

30	Fralkvæmdafréttir nr. 725 3. tbl. 31. árg.
	

Hreinsun niðurfalla á Höfuðborgarsvæðinu og Suðursvæði 2023–2026

Opnun tilboða 9. maí 2023. Hreinsun niðurfalla og svelgja á Höfuðborgarsvæðinu og Suðursvæði (ásamt Hvalfjarðagöngum) með holræsahreinsibíl og öðrum tækjum sem henta þykir. Heimild er til framlengingar samnings í allt að tvö ár með samþykki beggja aðila, eitt ár í senn.

Hreinsun niðurfalla	2.000 stk.
Hreinsun svelgja	50 stk.
Hreinsun fráveitulagna	40 klst.
Myndun fráveitulagna	250 m
Sérverkefni, viðbótarverk, holræsa h reinsibill	30 klst.

Verkinu skal að fullu lokið 31. maí 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Íslenska Gámafélagið ehf., Reykjavík	130.950.000	255,9	88.650
3	Hreinsitækni ehf., Reykjavík	88.023.978	172,0	45.724
2	Verkval ehf., Akureyri	59.859.600	117,0	17.560
–	Áætl. verktakakostnaður	51.180.000	100,0	8.880
1	Fóðrun ehf., Mosfellsbæ	42.300.000	82,6	0

Vegbleyting og þvottur jarðgangna 2023–2026, þjónustusvæði Ísafjarðar

Opnun tilboða 9. maí 2023. Vatnsdreifing og þvottur jarðgangna á svæði Ísafjarðar. Samningur sem gerður verður í framhaldi af útboði þessu skal gilda í 3 ár frá töku tilboðs með heimild um framlengingar til tveggja ára.

Heildarakstur vörubifreiðar í vegbleytingu er áætlaður 5.900 km á ári.
Fjöldi vinnustunda vörubifreiðar í þvotti jarðgangna er 250 klst. á ári.

Verkið skal að fullu lokið 30. nóvember 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostnaður*	36.891.480	100,0	4.188
2	Potan ehf., Bolungarvík	35.591.880	96,5	2.889
1	Búaðstoð ehf., Ísafirði	32.703.000	88,6	0

*Við opnun tilboða var áætlaður verktakakostnaður ekki réttur. Í töflunni hér að ofan hefur hann verið leiðréttur og hlutfallstölur í samræmi við það.

22	–	085
		

Slipptaka, ýmsar breytingar á m/f RØST

Opnun tilboða 9. maí 2023. Slipptaka og ýmsar breytingar á m/f RØST.

Útboðsverkefnið lýtur að slipptöku skipsins, koma fyrir nýjum þilforskrana, færa til lyftibjörgunarbáta, útbúa gámasvæði á þilfari, mála skip að utan auk ýmissa smærri verkefna.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (EUR)	Hlutfall (%)	Frávik (EUR)
–	Áætl. verktakakostnaður	849.170	100,0	287.000
2	Stálsmiðjan-Framtak ehf., Garðabæ	659.460	77,7	97.000
1	Vélsmiðja Orms og Víglundar ehf., Hafnarfirði	562.081	66,2	0

Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut

Opnun tilboða 9. maí 2023. Gerð Arnarnesvegur frá Rjúpnavegi að Breiðholtsbraut með tveimur hringtorgum, vegbrú yfir Breiðholtsbraut og einum ljósastýrðum vegamótum ásamt breikkun Breiðholtsbrautar frá Jaðarseli að Vatnsendahvarfi. Í verkinu eru tvenn undirgöng og tvær brýr fyrir gangandi- og hjólandi umferð, stofnstigar og stígatengingar. Auk þess tilheyrir verkinu lagning nýrrar hitaveituaðar Veitna, Suðuræðar II. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar, Kópavogsbæjar, Veitna og Milu.

Bergskering	152.000 m³
Gröftur	289.000 m³
Fylling	319.000 m³
Styrktarlag	49.000 m³
Burðarlag	14.000 m³
Kaldblandað malbik	107.000 m²
Malbik	73.000 m²
Vegrið	5.300 m
Mót	12.500 m²
Járn	809.000 kg
Uppspennukaplar	43.500 kg
Steypa	5.500 m³
Heitavatnslagnir	1.900 m

Verkinu skal að fullu lokið 1. ágúst 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5	Ístak hf., Mosfellsbæ	6.967.994.000	113,3	1.535.429
4	Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík	6.857.966.122	111,5	1.425.401
3	Suðurverk hf. og Loftorka ehf., Kópavogi	6.766.459.766	110,0	1.333.895
–	Áætl. verktakakostnaður	6.150.551.086	100,0	717.986
2	Jarðval sf., Kópavogi	5.685.153.807	92,4	252.589
1	Óskatak ehf. og Háfell ehf., Kópavogi	5.432.564.904	88,3	0

23	–	043
		

Ísafjarðarhöfn – Sundabakki, þekja og lagnir

Opnun tilboða 2. maí 2023. Hafnarstjórn Ísafjarðarbæjar óskaði eftir tilboðum í framkvæmdir við Sundabakka í Ísafjarðarhöfn.

Steypa upp 2 stk. rafbúnaðarhús og 4 stk. stöpla undir ljósamöstur, 4 stk. tengibrunna fyrir tengla og vatnshana og 2 stk. tengibrunna fyrir skipatengingar.				
Leggja ídráttarrör fyrir rafmagn.				
Leggja vatnslögn og koma fyrir vatnsbrunnum.				
Grófjafna yfirborð og þjappa, finjafna síðan undir steypu.				
Slá upp mótum, járnbinda og steypa þekju, alls um 6.300 m².				
Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. september 2024.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Stapafell verktakar ehf., Garðabæ	375.142.800	134,1	111.149
3	Búaðstoð ehf., Ísafirði	349.538.800	125,0	85.545
2	Keyrt og mokað ehf., Þingeyri	283.945.020	101,5	19.951
–	Áætl. verktakakostnaður	279.703.080	100,0	15.709
1	Geirnaglinn ehf., Ísafirði	263.993.980	94,4	0

Grindavík – Suðurgarður, þekja 2023

23	–	037
		

Saga, brjóta og fjarlægja gamla þekju um 1640 m².				
Endurfylla undir þekju, þjappa og finjafna undir steypu.				
Slá upp mótum, járnbinda og steypa þekju, alls um 1640 m².				
Verkinu í heild skal lokið eigi síðar en 31. ágúst 2023.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Nýbyggð ehf., Reykjavík	82.409.700	150,8	25.038
2	Stáiborg ehf., Garðabæ	74.993.800	137,2	17.622
1	HH Smíði ehf., Grindavík	57.371.800	105,0	0
–	Áætl. verktakakostnaður	54.656.500	100,0	-2.715

Viðhald malarvega á Suður­svæði 2023–2024, Þjónustustöð í Vík, vegheflun, vestur

Opnun tilboða 2. maí 2023. Vegheflun á malarvegum á Suðursvæði, þjónustustöð í Vík, vestur, fyrir árin 2023 og 2024.

Vegheflun:	495 km			
Verkinu skal að fullu lokið 31. desember 2024. Heimild er til framlengingar samnings um tvö ár með samþykki beggja aðila.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)

1	Snilldarverk ehf., Riddaragarði	17.400.000	112,0	0
–	Áætl. verktakakostnaður	15.532.100	100,0	-1.868

31	Fralkvæmdafréttir nr. 725 3. tbl. 31. árg.
	

Viðhald malarvega á Suður­svæði 2023–2025, Þjónustustöð í Vík, vegheflun, austur

Opnun tilboða 2. maí 2023. Vegheflun og snjómokstur á malarvegum á Suðursvæði, þjónustustöð í Vík, austur, fyrir árin 2023 til 2025.

Vegheflun	495 km			
Snjómokstur með veghefli	200 km			
Verki skal að fullu lokið 30. apríl 2025. Heimild er til framlengingar samnings um tvö ár með samþykki beggja aðila.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Steyprudrangur ehf., Vík	30.015.000	132,0	6.015
2	Helgi Grétar Kjartansson, Fossi á Síðu	28.650.000	126,0	4.650
1	Ármann Daði Gíslason, Ytri-Ásum	24.000.000	105,6	0
–	Áætl. verktakakostnaður	22.732.100	100,0	-1.268

Viðhald malarvega á Suður­svæði 2023–2025, Þjónustustöð á Selfossi, vegheflun

Opnun tilboða 2. maí 20223. Vegheflun og snjómokstur á malarvegum á Suðursvæði, þjónustustöð á Selfossi, fyrir árin 2023 til 2025.

Vegheflun:	1.000 km
Snjómokstur með veghefði.	200 km
Verki skal að fullu lokið 30. apríl 2025. Heimild er til framlengingar samnings um tvö ár með samþykki beggja aðila.	

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Þjótandi ehf., Hellu	48.284.050	127,3	5.784
1	JG-vélar ehf., Reykjavík	42.500.500	112,1	0
–	Áætl. verktakakostnaður	37.924.100	100,0	-4.576

Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2023

Opnun tilboða 2. maí 2023. Festun burðarlags með sementi, útlögn burðarlags og tvöfalda klæðingu á vegum á Norðursvæði 2023.

Festun með sementi	59.450 m³			
Tvöföld klæðing	59.450 m³			
Efra burðarlag afrétting	2.972 m³			
Verklok eru 1. september 2023.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)

2	Króksverk ehf., Ólafsfirði	223.008.700	103,0	3.437
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	219.581.950	101,4	10
–	Áætl. verktakakostnaður	216.530.762	100,0	-3.041

34	Framkvæmdafréttir nr. 725 3. tbl. 31. árg.
	
	
	
	
	
	
	
	
	
	

Vetrarþjónusta 2023-2026, Reyðarfjörður – Neskaupsstaður

Opnun tilboða 4. apríl 2023. Vetrarþjónusta, þ.e. snjómokstur og hálkuvarnir með vörubifreið á leiðinni Reyðarfjörður – Neskaupsstaður.

Samningur sem gerður verður í framhaldi af útboði þessu skal gilda í þrjú ár frá töku tilboðs með heimild um framlengingar til tveggja ára, tvö ár í senn.

Akstur vörubifreiða á snjómokstursleiðum er áætlaður 14.200 km á ári. Verklök eru í apríl 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	GS lausnir, Reyðarfirði	81.856.287	112,8	8.300
1	Rúnar Gunnarsson, Neskaupstað	73.556.250	101,4	0
–	Áætl. verktakakostnaður	72.538.800	100,0	-1.017

Vetrarþjónusta 2023-2026, Fagridalur

Opnun tilboða 4. apríl 2023. Vetrarþjónusta, þ.e. snjómokstur og hálkuvarnir með vörubifreið um Fagradal.

Samningur sem gerður verður í framhaldi af útboði þessu skal gilda í þrjú ár frá töku tilboðs með heimild um framlengingar til tveggja ára, tvö ár í senn.

Akstur vörubifreiða á snjómokstursleiðum er áætlaður 22.800 km á ári. Verklök eru í apríl 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
3	Austurverk ehf., Egilsstöðum	143.097.000	132,9	25.647
2	GS lausnir, Reyðarfirði	130.920.000	121,6	13.470
1	Þ.S Verktakar ehf., Egilsstöðum	117.450.000	109,1	0
–	Áætl. verktakakostnaður	107.645.700	100,0	-9.804

Vetrarþjónusta 2023-2026, Fljótaldalshérað – Vatnsskarð

Opnun tilboða 4. apríl 2023. Vetrarþjónusta, þ.e. snjómokstur og hálkuvarnir með vörubifreið á leiðinni Fljótaldalshérað – Vatnsskarð.

Samningur sem gerður verður í framhaldi af útboði þessu skal gilda í þrjú ár frá töku tilboðs með heimild um framlengingar til tveggja ára, tvö ár í senn.

Akstur vörubifreiða á snjómokstursleiðum er áætlaður 28.000 km á ári. Verklök eru í apríl 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
1	Þ.S. Verktakar ehf., Egilsstöðum	157.770.000	111,1	0
–	Áætl. verktakakostnaður	141.958.500	100,0	-15.812

Vetrarþjónusta 2023-2026, Hólmavík – Drangsnæs – Þambárvellir

Opnun tilboða 4. apríl 2023. Vetrarþjónusta, þ.e. snjómokstur og hálkuvarnir með vörubifreið á leiðinni Hólmavík - Drangsnæs - Þambárvellir.

Samningur sem gerður verður í framhaldi af útboði þessu skal gilda í þrjú ár frá töku tilboðs með heimild um framlengingar til tveggja ára, tvö ár í senn.

Akstur vörubifreiða á snjómokstursleiðum er áætlaður 22.000 km á ári. Verklök eru í apríl 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	Ágúst Helgi Sigurðsson, Hólmavík	119.580.000	122,8	33.330
–	Áætl. verktakakostnaður	97.372.500	100,0	11.123
1	Króni ehf., Hólmavík	86.250.000	88,6	0

Vetrarþjónusta 2023-2026, Reyðarfjörður – Breiðdalsvík

Opnun tilboða 4. apríl 2023. Vetrarþjónusta, þ.e. snjómokstur og hálkuvarnir með vörubifreið á leiðinni Reyðarfjörður – Breiðdalsvík.

Samningur sem gerður verður í framhaldi af útboði þessu skal gilda í þrjú ár frá töku tilboðs með heimild um framlengingar til tveggja ára, tvö ár í senn.

Akstur vörubifreiða á snjómokstursleiðum er áætlaður 15.200 km á ári. Verklök eru í apríl 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	GS lausnir, Reyðarfirði	87.060.000	113,4	9.236
1	Vöggur ehf., Fáskrúðsfirði	77.823.600	101,4	0
–	Áætl. verktakakostnaður	76.740.300	100,0	-1.083

Vetrarþjónusta 2023-2026, Höfn – Örnefi

Opnun tilboða 4. apríl 2023. Vetrarþjónusta, þ.e. snjómokstur og hálkuvarnir með vörubifreið á leiðinni Höfn – Örnefi.

Samningur sem gerður verður í framhaldi af útboði þessu skal gilda í þrjú ár frá töku tilboðs með heimild um framlengingar til tveggja ára, tvö ár í senn.

Akstur vörubifreiða á snjómokstursleiðum er áætlaður 15.000 km á ári. Verklök eru í apríl 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	Rósaberg ehf., Höfn	89.953.000	118,5	27.703
–	Áætl. verktakakostnaður	75.900.000	100,0	13.650
1	Jökulfell ehf., Svínafelli	62.250.000	82,0	0

Yfirlagnir á Norðursvæði 2023, klæðing

Opnun tilboða 28. mars 2023. Yfirlagnir með klæðingu á Norðursvæði árið 2023.

Yfirlagnir með einföldu lagi klæðingar	500.000 m²
Yfirlögn með kilingu	25.500 m²
Flutningur steinefna	7.000 m³
Flutningur bindiefna	917 m³

Verki skal að fullu lokið 1. september 2023.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostnaður	189.988.265	100,0	8.945
2	Árni Helgason og Króksverk ehf., Ólafsfirði	188.700.498	99,3	7.657
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	181.043.358	95,3	0

Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2023

Opnun tilboða 28. mars 2023. Hjólfarafyllingar, afréttingar og lagfæringar á óxlum með flotbiki (Micro surfacing) á vegum á Vestursvæði og Norðursvæði árið 2023.

Hjólfarafylling með flotbiki Vestursvæði	24.000 m2
Hjólfarafylling með flotbiki Norðursvæði	36.400 m2
Samtals	60.400 m²

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostnaður	98.625.191	100,0	10.686
1	Arnardalur sf., Kópavogi	87.939.400	89,2	0

Hjólfarafyllingar á Suðursvæði 2023

Opnun tilboða 28. mars 2023. Hjólfarafyllingar með flotbiki á Suðursvæði árið 2023.

Víkursvæði	
Hjólfarafyllingar með flotbiki	20.000 m²
Selfossvæði	
Hjólfarafyllingar með flotbiki	22.000 m²
Garðabæjarsvæði	
Hjólfarafyllingar með flotbiki	20.000 m²

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostnaður	114.023.250	100,0	6.438
2	Colas Ísland ehf., Hafnarfirði	109.400.000	95,9	1.815
1	Arnardalur sf., Kópavogi	107.585.000	94,4	0

Suðursvæði 2023, blettanir með klæðingu

Opnun tilboða 28. mars 2023. Yfirlagnir á Suðursvæði, blettanir með klæðingu, árið 2023.

Blettun á Suðursvæði með klæðingu:	75.000 m²
Flutningur steinefna:	830 m³
Flutningur bindiefna:	83 m³

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostnaður	67.276.540	100,0	15.018
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	52.259.000	77,7	0
1	Þjótandi ehf., Helli	59.112.000	87,9	6.853

Yfirlagnir á Vestur- og Norðursvæði 2023, blettanir með klæðingu

Opnun tilboða 28. mars 2023. Yfirlagnir, blettanir með klæðingu, á Vestursvæði og Norðursvæði árið 2023.

Blettun á Vestursvæði með klæðingu:	180.000 m²
Blettun á Norðursvæði með klæðingu:	150.000 m²
Flutningur steinefna:	100.000 m³ x km
Flutningur bindiefna:	35.000 m³ x km

Verki skal að fullu lokið 1. september 2023.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostnaður	172.593.000	100,0	24.077
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	148.516.115	86,0	0

Yfirlagnir á Vestursvæði 2023, klæðing

Opnun tilboða 28. mars 2023. Yfirlagnir með klæðingu á Vestursvæði árið 2023.

Hjólfarafylling með klæðingu:	18.000 m²
Yfirlögn með einföldu lagi klæðingar, þjálbik:	380.000 m²
Yfirlögn með einföldu lagi klæðingar, bikþeyta:	20.000 m²
Yfirlögn með kilingu:	60.000 m²
Klæðing yfirsprautun:	18.000 m²
Flutningur steinefna:	100.000 m³ x km
Flutningur bindi- og viðloðunarefna	90.000 m³ x km

Verki skal að fullu lokið 1. september.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostnaður	149.543.580	100,0	5.307
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	144.236.400	96,5	0

Veðrið stjórnar vinnudeginum



Sveinfríður hefur gaman af því að ferðast þegar tækifæri gefst til þess.

Sveinfríður Högnadóttir vinnur á umferðarþjónustu Vegagerðarinnar á Ísafirði þar sem hún upplýsir vegfarendur um færð og ástand vega í gegnum vaksímann 1777 og á umferdin.is. Sveinfríður segir starfið fjölbreytt, enda sé enginn dagur eins og vinnufélagarnir skemmtilegir.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?

Ég byrjaði að vinna hjá Vegagerðinni árið 2006 því mig langaði að prufa eitthvað nýtt.

Í hverju felst starfið þitt?

Starfið er mjög fjölbreytt en mesti tíminn fer í að leiðbeina vegfarendum um færð og ástand á þjóðvegakerfi landsins. Við sjáum um að koma upplýsingum um færð og aðstæður á vefinn, umferdin.is. Einnig sjáum við um skiptiborð og reynum eftir bestu getu að koma símtölum áfram þegar viðmælandi veit ekki við hvern hann vill tala og ekki heldur hvað hann gerir, stundum er bara beðið um þennan rauðhærða með skeggið.

Hvað gerðir þú áður en þú komst til starfa hjá Vegagerðinni?

Ég starfaði sem ritari hjá Menntaskólanum á Ísafirði áður en ég kom til Vegagerðarinnar. Eins og flestir unglingar í sjávarþorpi úti á landi vann ég við fiskinn með skólanum. Um tíma var ég kokkur á Hótel Ísafirði en lengst af hef ég unnið skrifstofustörf. Ég lauk stúdentsprófi frá Menntaskólanum á Ísafirði og svo hef ég verið að taka hina og þessa áfanga, til dæmis lauk ég undirbúningsnámi í bókasafns- og upplýsingafræði.

Hvernig er hefðbundinn vinnudagur hjá þér?

Það er erfitt að segja hvernig hefðbundinn vinnudagur er, en það fer eftir því hvernig veðrið er og hvaða tími ársins. Starfið er mjög árstíðabundið. Á veturna erum við aðallega að svara fyrir um færð og veður en á sumrin erum við meira að svara ferðafólki sem er að spyrja um leiðir á hálendinu. Svo er mikið að gera í kringum opnanir á hálendinu.

Hvað er skemmtilegast við starfið?

Ég er mjög heppin með samstarfsfólk sem gerir vinnuna yfirleitt mjög skemmtilega. Fjölbreytileikinn er skemmtilegasti hluti starfsins, það má segja að engin tvö símtöl séu eins, þó svo að þar séu undantekningar á þegar vegir eru lokaðir. Þá kemur fyrir að við hljómun eins og biluð plata þegar við verðum að svara: „Nei, því miður er engin tímasetning komin um hvenær vegurinn opnast á ný.“



Hvað er mest krefjandi við starfið?

Það er þegar fólk sem hringir er í erfiðum aðstæðum, svo sem fast uppi á heiði eða úti í á. Þá væri stundum gott að vera sálfræðimenntaður. Einnig er mjög krefjandi að róa fólk sem er reitt út í okkur og ekki er alltaf hægt að endurtaka það sem sagt er, en þá er bara að setja upp rólegu röddina og hlusta þar til það hefur fengið að blása aðeins.

Hvað gerir þú utan vinnu?

Að vera með fjölskyldunni sem fer stækkandi með hverju árinu, sem betur fer, er alltaf það sem tekur mestan tíma og er skemmtilegast. Þar fyrir utan er ég mikið að þrjóna og lesa. Útivera, sund og ferðalög eru einnig hluti af því sem ég geri fyrir utan vinnu. ■