



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

16. maí 2024 — nr. 730
2. tölublað — 32. árgangur



Grindavíkurvegur undir hrauni.

02 Vegagerð, viðgerðir og varnargarðar / 06 Brúin yfir Elliðaár við Árbæjarstíflu / 08 Lagfærðu brúna yfir Hjaltadalsá / 10 Jarðrannsóknir í Grindavík / 13 Ný veður- og upplýsingaskilti Vegagerðarinnar / 14 Ný umferðarmerkjareglugerð / 20 Þingskálavegur byggður upp / 22 Mjóafjarðarheiði opnuð / 23 Yfirlit yfir útboðsverk / 25 Niðurstöður útboða / 32 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift
www.vegagerðin.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 verktökum. Listi yfir fyrirhuguð útboð er birtur, greint er frá niðurstöðum útboða og einnig samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttafæni sem talið er að eigi erindi til lesenda.

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



Vegagerð, viðgerðir og varnargarðar

↑
Prisvar sínum hefur hraun
runnið yfir Grindavíkurveg.

Jarðskjálftar og eldgos á Reykjaneskaga hafa sett mikinn svip á starfsemi Vegagerðarinnar undanfarna mánuði. Frá því að jarðhræingar hófust í Grindavík í nóvember 2023 hefur Vegagerðin sinnt margvíslegum verkefnum í og við bæinn.

Vegagerðin hefur staðið vaktina í Grindavík vegna jarðskjálfta og eldgosa síðustu mánuðina. Í kjölfar öflugrar jarðskjálftahrinu þann 10. nóvember á síðasta ári urðu miklar skemmdir á vegum í og við Grindavík. Í þeim hamförum fór Grindavíkurvegur í sundur með þeim afleiðingum að hann varð ófær um stund en strax sama kvöld var ráðist í viðgerðir á veginum, enda um að ræða afar mikilvæga leið milli Reykjanesbrautar og Grindavíkur. Nesvegur, vestan Grindavíkur til móts við golfvöllinn, fór einnig í sundur en sprunga liggur

þvert í gegnum veginn. Um leið og leyfi fékkst frá Almannavörnum var ráðist í viðgerðir á Nesvegi svo hægt væri að halda honum opnum fyrir umferð.

Vegagerðin hefur í samvinnu við verktaka einnig komið að viðgerðum á götum innan Grindavíkur sem margar voru afar illa leiknar eftir jarðhræingar. Á meðal verkefna var að brúa Austurveg til bráðabirgða með tveimur samsíða gámafletum en sprunga liggur í gegnum veginn.



↑
Unnið að viðgerðum á götum í Grindavík.

→
Starfsfólk Vegagerðarinnar hefur unnið að því að kortleggja sprungur og holrými með jarðsjádróna.

↘
Bláalónsvegur fór undir hraun.

Myndir: Valgarður Guðmundsson, Vilhelm Gunnarsson ofl.

Vetrarþjónusta í forgang

Í vetur lagði Vegagerðin mikla áherslu á öfluga vetrarþjónustu til að halda leiðum til Grindavíkur opnum og greiðfærum eins og kostur var. Í vetrarþjónustu felst meðal annars að moka snjó af vegum og hálkverja vegi eftir því sem við á. Vaktstöð Vegagerðarinnar miðlar öllum upplýsingum um lokanir og opnanir á vegum á umferdin.is/trafficinfo.is.

Suðurstrandavegur við Festarfjall lagfærður

Vegagerðin hefur einnig látið lagfæra og styrkja Suðurstrandarveg við Festarfjall á um 800 metra kafla. Sett var efni utan á vegfláa að sunnanverðu til að styrkja veginn. Einnig var ræsi sem liggur í gegnum veginn lengt í báðar áttir. Áður var búið að hliðra veginum um 1,5 metra og færa hann nær fjallinu á umræddum kafla. Var það gert til að auka umferðaröryggi vegfarenda. Vegfláinn hreyfðist til og seig í jarðskjálftunum sem urðu áður en gos hófst í Fagradalsfjalli 2021.



Kortlagning á sprungum

Frá því í janúar hefur Vegagerðin í samstarfi við verkfræðistofur unnið að því að kortleggja sprungur og hugsanleg holrými við Grindavík með sérstökum jarðsjádróna, ásamt minni jarðsjá. Gögnin hafa meðal annars verið notuð til að forgangsraða viðgerðum í bænum, auk þess að greina hættusvæði, t.d. vegna holrýma. Gögnin koma jafnframt að góðum notum fyrir viðbragðsaðila og þá sem skipuleggja verðmætabjörgun í bænum. Upplýsingarnar munu enn fremur nýtast til þess að ákvarða hvaða viðgerðaraðferðum verður hægt að beita við helstu sprungusvæði. Nánar er sagt frá þessum jarðrannsóknnum í annarri grein hér í blaðinu.



Varnargarðar og Vegagerðin

Vegagerðin hefur haft aðkomu að framkvæmdum við varnargarða sem reistir hafa verið til að verja Grindavík, orkuverid í Svartsengi og Bláa lónið fyrir hugsanlegum afleiðingum eldsumbrota. Áætlaðar magntölur fyrir garða við Svartsengi eru nú 524.000 m³ en þó er eftir vinna við að loka skörðum vegna Blálónsveggar og síðan við Bláa lónið. Fyrir Grindavíkurgarða er áætluð staða í lok apríl um 850.000 m³. Vinnunni er ekki enn lokið en stefnt er að því að ljúka framkvæmdum í júlí við þá garða sem nú þegar hefur verið ákveðið að byggja. Eins og stendur er erfitt að segja til um verklok þar sem náttúran ræður för.

Í tengslum við varnargarðagerðina er einnig unnið að færslu vega til að tryggja að leið í gegnum varnargarðanna sé greiðfær og að ekki þurfi að fylla upp í skörð í gördum þegar og ef til goss kemur með tilheyrandi hraunflæði. Einnig þarf í sumum tilfellum að lækka vegi til að þeir verði ekki hindrun fyrir hraun þar sem vegur liggur yfir þar til gerðar rennslisrásir.

↓
Ógnarkraftur náttúrunnar.



Myndin hér fyrir neðan sýnir tilfærslu Grindavíkurvegar og Blálónsveggar (bláar línur) við Grindavík



Á myndinni sést að varnargarður fer yfir núverandi Grindavíkurveg en nýr vegur liggur í boga og nær þannig að fara á milli varnargarða án þess að skaða virkni garðanna. Einnig sést að Blálónsvegur lendir undir öðrum varnargarði og því verður hann tengdur inn á nýjan Grindavíkurveg. Búið er að taka þennan kafla á Grindavíkurvegi í notkun en hann er ekki fullbúinn og er því malarvegur. Gengið verður endanlega frá veginum þegar öruggt telst að hraun flæði ekki yfir hann.



Hraun yfir Grindavíkurveg

Útfærslur á Grindavíkurvegi við Svartsengi verða líklega á svipuðum nótum til að tryggja að hraun komist ekki inn fyrir varnargarða.

Í þessum atburðum hefur Grindavíkurvegur og Blálónsvegur við Svartsengi farið þrisvar sinnum undir hraun, eða þann 14. janúar, 8. febrúar og 17. Mars. Til að tryggja aðgengi að og frá Grindavík hefur Grindavíkurvegur verið endurbyggður yfir nýrunnið hraun ásamt því að útbúa nýja vegtengingu Blálónsveggar við Grindavíkurveg innan við varnargarða í samvinnu Vegagerðarinnar, verkfræðistofa, verktaka og annarra sérfræðinga.

Uppbygging vega á svæðinu er mikilvæg þó ljóst sé að talsverðar líkur séu á að Grindavíkurvegur lendi aftur undir hrauni. En þá er bara að endurbyggja að nýju. ■

↑
Grindavíkurvegur undir hrauni.

↗
Unnið að viðgerðum á Grindavíkurvegi.

→
Sprungur liggja í gegnum Nesveg.





Brúin yfir Elliðaár við Árbæjarstíflu

Brúarvinnuflokkurinn sinnir viðgerðum.

↑
Viðgerðir standa
yfir fram í júní.

Viðgerðir á brúnni yfir Elliðaár við Árbæjarstíflu hófust í apríl síðastliðnum og áætlanir gera ráð fyrir að verkinu ljúki um miðjan júní. Brúarvinnuflokkar Vegagerðarinnar voru kallaðir til Reykjavíkur til að sinna þessu verkefni.

↓
Undirbúningur hófst um miðjan apríl.

↔
Meðal verka er að steypa nýja brík og jafnframt setja upp nýtt vegrið og nýja ljósastaura.



Viðgerðirnar felast meðal annars í að endurnýja vegrið, losa lélega steypu með vatnsbrotsvél, brjóta niður annan bríkarkantinn, taka burtu vegrið og ljósastaura og byggja kantinn upp á nýtt. Steypa á nýja brík og jafnframt setja upp nýtt vegrið og nýja ljósastaura. Þá verður skipt um þensluraufar í brúargólfinu. Einnig er fyrirhugað að lyfta brúnni upp til að hægt verði að skipta um legur í báðum landstöplum og lagfæra í kringum þær.



↑
Brúin er við Árbæjarstíflu.

Hámarkshraði um brúna hefur verið lækkaður í 30 km/klst. Hjáleidi fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur er ofan brúarinnar við Árbæjarstíflu. Hliðra þarf akreinum og verða göngu- og hjólastígar á brúnni nýttir fyrir bílaumferð. Búast má við umferðartöfum meðan á viðgerðum stendur en vegfarendur eru sérstaklega beðnir um að sýna tillitssemi og aka með varúð um vinnusvæðið.

Þegar brúnni verður lyft upp verður henni lokað og umferð vísað niður á Reykjanesbraut og um Ártúnsbrekku.

↓
Brúarvinnuflokkar Vegagerðarinnar voru kallaðir til Reykjavíkur til að gera við brúna.



↑
Lagt verður kapp á að ljúka viðgerðum áður en veiðitímabilið í Elliðaánum hefst um miðjan júní.

Vinnusvæðið er afmarkað austan megin á brúnni en vinnuflokkar Vegagerðarinnar sjá um viðgerðirnar. Vinnuskúrar voru settir upp í Elliðaárdal. Tekið verður sérstakt tillit til viðkvæms lífríkis í Elliðaánum og þess að veiðitímabilið hefst um miðjan júní. Áætlað er að verkinu ljúki í kringum 20. júní.

Brúin sem var byggð árið 1981 er í tveimur höfum og 105 metrar að lengd. Lengst af var hún í eigu Vegagerðarinnar en er nú í veghaldi Reykjavíkurborgar þar sem brúin er hluti af vegum og vegamannvirkjum sem færðust úr flokki skilavega og yfir í flokk sveitarfélagsvega þann 1. janúar 2022. ■



Lagfærðu brúna yfir Hjaltadalsá

↓
Brúarflokkurinn að störfum við Hjaltadalsá í vetur. Vetur og kuldi gerðu vinnuna oft erfiða.

Brúarvinnuflokkur Vegagerðarinnar gerði við brúna yfir Hjaltadalsá í vetur en hún var illa farin af steypuskemmdum. Brúin er enn einbreið en þó hálfum metri breiðari en áður.

„Brúin var mjög illa farin, gólfíð lélegt, steypa bágborin og lítið hald fyrir vegriðið. Upphaflega hugmyndin var að brjóta niður brúna og steypa hana upp á nýtt í upprunalegri mynd en fljótlega var horfið frá þeirri hugmynd þar sem hún var í raun verr farin en fyrst var haldið,“ segir Vilhjálmur Árnason yfirverkstjóri brúarvinnuflokksins á Hvammstanga sem sá um framkvæmdir við verkið „Brú yfir Hjaltadalsá við Laufskála (Hólavegur 767)“.

Í staðinn fyrir að steypa brúna var ákveðið að byggja upp burðarbita hennar og setja stálbitabrú með timburgólfi.

Framkvæmdir hófust í desember í fyrra. „Við byrjuðum á því að brjóta gólfíð á brúnni. Næsta verk var að steypa ofan á stöplana,“ lýsir Vilhjálmur en töluvert þurfti að laga brúarstöplana, sér í lagi miðstöpulinn sem þurfti nánast að endursteypa alveg. „Þá var hann heldur ekki í línu við hina svo við löguðum það.“



Stálbitarnir sem voru notaðir í brúna voru smíðaðir í Póllandi. Þeir voru síðan settir saman af starfsmönnum brúarflokksins þannig að til varð 43 metra langur stálbiti sem vóg 27 tonn. „Það var nokkur áskorun að setja stálbitana saman uppi á vegi því það var mjög kalt á þessum tíma. Við byggðum okkur því skýli sem við gátum sett yfir bitana meðan við unnum,“ lýsir Vilhjálmur.

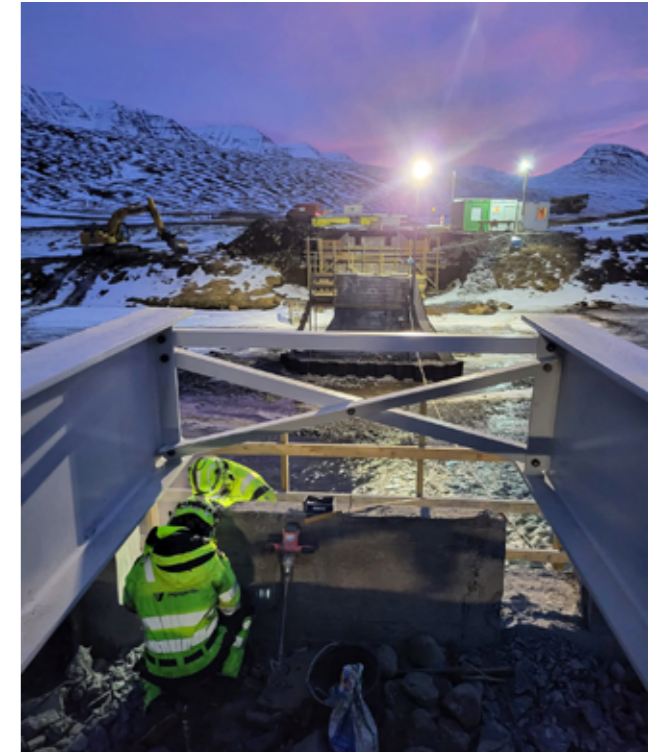
Töluvert aðgerð var að hifa stálbitann á stöpla brúarinnar. „Við vorum með þrjár stórar beltagröfur sem tóku þetta á milli sín, tvær uppi á vegi og eina ofan í ánni. Þetta tók um sex tíma og gekk nokkuð vel enda var búið að bora áður fyrir öllum festingum.“

Næsta verk var að setja timburgólf ofan á stálbitana, en timbureiningar voru fengnar úr bráðabirgðabrú sem notuð var yfir Steinavötn meðan á byggingu brúar stóð þar. Að lokum voru sett vegrið á brúna og fyllt upp að endum hennar. Verkinu lauk í mars á þessu ári.

Brúin er nú mun öruggari og þó hún sé enn einbreið er hún þó hálfum metri breiðari en áður, eða 3,60 metrar að breidd. Vilhjálmur segir íbúa hafa verið mjög þolinmóða en þeir þurftu að aka hjáleid til Hóla. „Fólk var mjög jákvætt og glatt að fá betri og aðeins breiðari brú.“ ■



↑
Brúarflokkurinn byggði skýli yfir stálbitana meðan unnið var að samsetningu þeirra.



↑
Gamla brúin var það illa farin að ákveðið var að byggja upp burðarbita hennar og setja í staðinn stálbrú með timburgólfi.

↓
Brúin nærri tilbúin. Aðeins á eftir að moka að endum hennar.



↑
Þrjár beltagröfur voru notaðar til að hifa stálbitann á sinn stað en hann var 43 metrar á lengd og vóg 27 tonn.



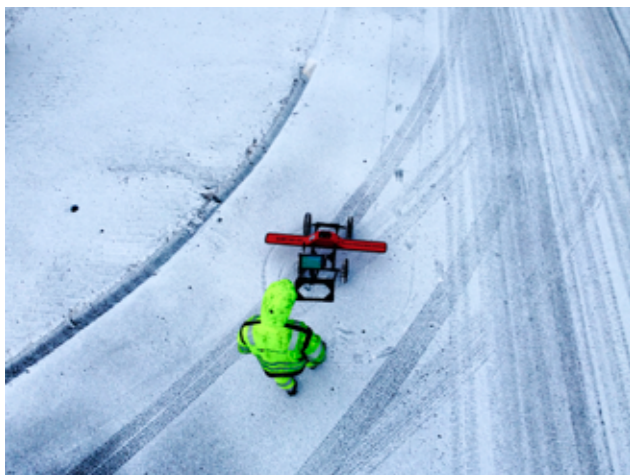
Jarðrannsóknir í Grindavík

↑
Dróni með jarðsjá var notaður þar sem ekki mátti ganga um.

↗
Oddur Sigurðsson, forstöðumaður stoðeildar, í viðtali hjá Rúv.

Starfsfólk Vegagerðarinnar kortleggur sprungur og holrými undir yfirborði í og við Grindavík og nágrenni. Markmiðið er að finna sprungur og holrými sem leynast á grunnu dýpi og geta hugsanlega valdið vandamálum.

„Við hófum þessa kortlagningu í nóvember 2023 eftir að djúpar sprungur höfðu myndast í Grindavík í kjölfar kröftugra jarðskjálfta,“ segir Friðrik Þór Halldórsson, sérfræðingur á stoðeild Vegagerðarinnar sem er einn þeirra sem koma að vinnu við kortlagningu í Grindavík.



Fyrst um sinn var jarðsjá fest á kerru úr koltrefjaplasti sem tæknimaður gat ýtt á undan sér. Jarðsjáin er af tegundinni Sub Echo 70 sem mælir á 70 megariðum og nær 17 til 18 metra niður í jörðu í þeim aðstæðum sem eru við Grindavík. „Eftir banaslysið í Grindavík í janúar, þegar maður féll ofan í sprungu, var ákveðið að leggja starfsfólk ekki í hættu og fá heldur dróna til verksins,“ lýsir Friðrik en drónaflugmenn frá Hollandi voru fengnir til að aðstoða starfsfólk Vegagerðarinnar við stjórnun þeirra. „Þetta gekk nokkuð hratt fyrir sig og 24. janúar var byrjað að fljúga.“ Jarðsjá Vegagerðarinnar var fest neðan í drónann og honum flogið yfir það svæði sem þurfti að kanna.

←
Starfsmaður Vegagerðarinnar ýtir jarðsjánni á kerru eftir Austurvegi. Slíkt gefur nákvæmari niðurstöður en drónaflugið.



En hver er tilgangurinn með þessu? „Það er að kortleggja sprungur og holrými undir yfirborðinu í Grindavík og á nálægum vegum,“ svarar Friðrik. Búið er að finna vísbendingar um fjölmörg holrými á svæðinu en að sögn Friðriks er ekki gott að vita hvort þessi holrými séu gömul eða ný. „Það hafa ekki verið gerðar rannsóknir á borð við þessa áður á þessu svæði. Þetta geta því verið holrými sem hafa verið þarna alla tíð, eða holrými sem hafa myndast í jarðhræringunum undanfarið.“ Friðrik segir einn af stærstu kostum þessarar kortlagningar vera að hafa núllpunkt til að miða frekari rannsóknir við. „Ef það verða meiri jarðhræingar getum við mælt svæðið aftur og þá vitað hvað breytist miðað við stöðuna í dag.“

Holrýmin sem hafa komið í ljós við kortlagninguna eru af ýmsum toga. Sum eru á miklu dýpi, fimm til tíu metra, önnur eru stutt undir yfirborðinu, jafnvel aðeins meter. „Við höfum ekki miklar áhyggjur af fyrri holrýmum en þau sem liggja grunnt er mikilvægt að kanna nánar enda þarf kannski ekki mikið til að þau opnast upp á yfirborðið.“

Flókið að lesa úr gögnum

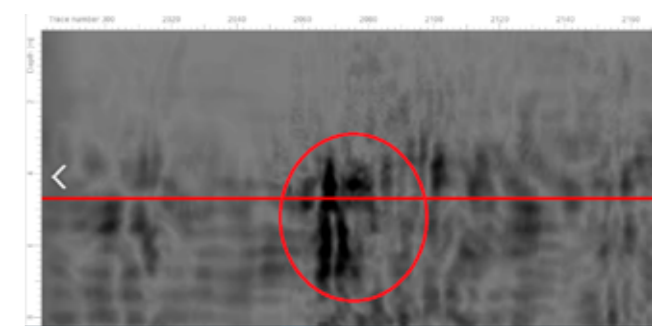
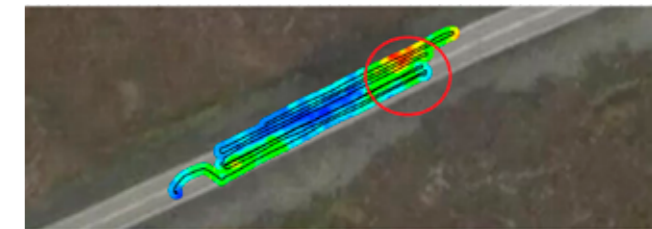
Friðrik bendir á að stærsta verkefnið sé að greina og lesa úr þeim gögnum sem safnast. Starfsfólk Vegagerðarinnar hefur séð um úrvinnslu gagnanna en fengið aðstoð frá framleiðanda jarðsjárinnar að einhverju leiti. „Við vorum fyrst með pólskt forrit en færðum okkur yfir í nýtt nettengt forrit sem heitir Geolitic. Forritið sýnir mjög vel með mismunandi litum hvernig sprungurnar liggja og hvar er að finna holrými.“

Úrvinnslan er þó langt í frá einföld enda getur margt truflað jarðsjánnu og gefið falskar niðurstöður, sérstaklega þegar henni er flogið með dróna. „Hæðin yfir jörðu þarf að vera rétt því ef farið er of hátt geta mælingar verið ónákvæmari. Þá geta rafbylgjur, lagfir í jörðu, bílar, byggingar og ýmislegt fleira skekkt niðurstöður.“

Holrými könnuð nánar

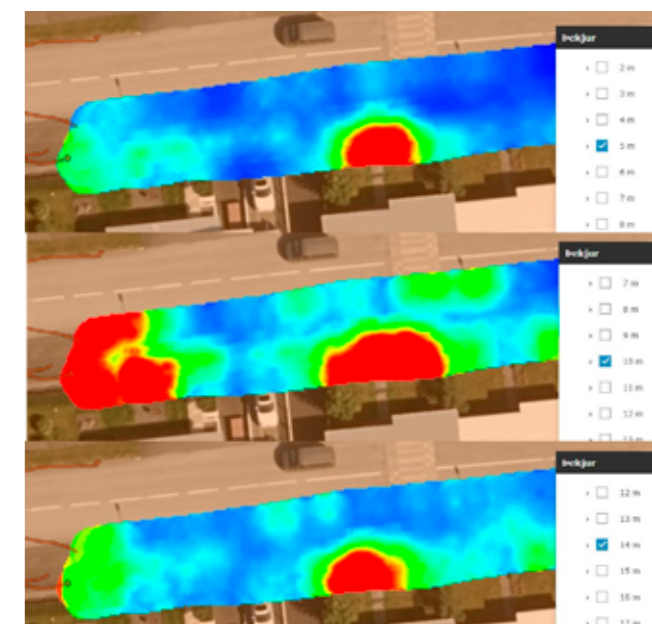
Gögnin úr jarðsjánni sem flogið var með drónanum veittu góðar vísbendingar um hvað leyndist undir yfirborðinu. Síðan var nauðsynlegt að kanna nánar þá staði þar sem grunur var um holrými á grunnu dýpi. „Við höfum farið yfir helstu staðina með jarðsjá sem ekið er í kerru yfir svæðið. Næsta skref er að kanna holrýmin betur með jarðtæknibor. Þannig fáum við að vita betur um hvað er að ræða.“

Gögnum úr þessum mælingum er deilt með ÍSOR og Verkís sem vinna þau áfram m.a. inn í kortasjá fyrir Almannavarnir.



↑
Dæmi um niðurstöður frá jarðsjá. Rauðu svæðin sýna holrými á mismunandi dýpi.

↓
Mæling á Nesvegi sem sýni holtými í veginum.



Góð reynsla í notkun búnaðarins

Starfsfólk Vegagerðarinnar hefur lært mikið á undanförunum mánuðum. „Við vorum fremur nýlega búin að festa kaup á bæði drónanum og jarðsjánni þegar jarðhræringarnar hófust síðasta haust. Við vorum því ekki komin með mikla þjálfun í notkun þeirra. Þetta hefur verið mjög lærdómsríkt ferli fyrir okkur og við erum komin á stað núna sem við höfðum ætlað okkur að vera á eftir tvö ár,“ segir Friðrik.

Starfsfólkið fékk til dæmis mikla þjálfun í drónaflugi sem mun nýtast vel í næstu verkefnum Vegagerðarinnar. Sem dæmi verður dróninn notaður í jarðsjármælingum fyrir Sundabraut á næstunni. Einnig hefur fengist mikil þjálfun og reynsla í túlkun gagna úr jarðsjánni sem er afar dýrmætt.

Öll gögn sem verða til í þessari vinnu er hægt að flytja inn í hönnunarforrit Vegagerðarinnar og munu því nýtast hönnuðum við að taka tillit til mismunandi jarðtæknilegra aðstæðna í þeim veglínunum sem til skoðunar eru. Með þessu sparast bæði tími og peningar. ■



↑ Mikil aflögun hefur orðið víða í bænum.

↗ Myndin sýnir stóra sprungu sem liggur í gegnum bæinn og undir nokkur hús.

→ Svæði þar sem búið er að fylla í sprungu og búa til „brú“ yfir skemmdina.

↓ Magnús Halldórsson, starfsmaður stoðeildar, athugar með gögn í jarðsjánni.



Ný veður- og upplýsinga-skilti Vegagerðarinnar

Tvö ný skilti tekin í notkun.

↑ Hér má sjá skiltið sem er staðsett við Selfoss.

Vegagerðin hefur sett upp tvö ný veður- og upplýsingaskilti, annars vegar við hringtorgið við Selfoss og hins vegar við Biskupstungnabraut. Á skiltunum eru allajafna birtar upplýsingar um veður, þ.e. vindátt, vindhraða og hitastig. Einnig kemur fram frá hvaða veðurstöð upplýsingarnar eru fengnar. Fari vindhviður yfir 15m/sek birtast einnig upplýsingar um það.

Hægt er að koma öðrum skilaboðum til vegfarenda ef þörf reynist á því, svo sem aðvaranir eða upplýsingar um lokanir. Skiltin eru tengd miðlægu stjórkerfi í vaktstöð Vegagerðarinnar sem er með þau í vöktun og stjórnar þeim.

Til stendur að setja upp fleiri skilti af þessu tagi á næstunni, eða á Hringvegi (1) við Kotströnd milli Hveragerðis og Selfoss, í Refasveit við Blönduós og við Reykjanesbraut. ■

Ný umferðarmerkja- reglugerð



Höfundur:
Viktor Arnar
Ingólfsson

Ný umferðarmerkjareglugerð tók gildi 1. mars sl. og leysti hún af hólmi eldri reglugerð sem að stofni til var tæplega 30 ára gömul með nokkrum breytingum.

Vegagerðin leiddi þessa vinnu í samráði við innviðaráðuneytið og fleiri komu að verki. Í ferlinum var reglugerðaruppkast birt í samráðsgátt stjórnvalda og komu þá fram margar gagnlegar ábendingar víða að.

Allt frá 1995 hefur það verið á verksviði Vegagerðarinnar að afhenda tölvumyndir tákna umferðarmerkja og í 4. grein nýrrar reglugerðar segir: „Vegagerðin skal á vefsíðu sinni gera aðgengilegar myndir og málsetningar merkja sem getið er í reglugerð þessari. Þar skal einnig birta myndir, málsetningar, heiti og númer annarra afbrigða af þeim merkjum sem í reglugerð þessari er sérstaklega getið að heimilt sé að útfæra á annan máta, þ.á.m. akreina- og þjónustumerkja.“ Myndirnar eru nú aðgengilegar á vegagerðin.is undir flípanum „Vegakerfið“.

Reglugerðin er mikið breytt en breytingar sem birtast vegfarendum í umferðinni eru þó ekki ýkja margar. Stóru breytingarnar eru kerfislegar, flokkaskiptingar og númerakerfi.

Eins og áður tekur reglugerðin mið af samþykktum *Vínarráðstefnu Sameinuðu þjóðanna um umferðarmerkingar frá 1968* með síðari breytingum og færast nú enn nær því skjali, m.a. í flokkun merkja. Ísland hefur ekki undirritað samþykktina en ný reglugerð er skref í þá átt.

Sú breyting er nú gerð á texta reglugerðarinnar að flestar vísanir til þess hvar og hvernig merkin eru notuð eru færðar í fjóra itarlega viðauka. Breytingin er til þess fallin að gera sjálfa reglugerðina aðgengilegri almenningi, sér í lagi ökunemum. Leiðbeiningar í viðaukum eru fyrir veghaldara til að samræma notkun umferðarmerkja og veita Samgöngustofu aukna möguleika til að rækja eftirlitshlutverk sitt. Fljótleg leið til að finna reglugerðina er á vefnum stjornartidindi.is og þar skal setja „250/2024“ í leit efst í glugganum. Þá má m.a. finna pdf útgáfu reglugerðarinnar með öllum viðaukum.

Í reglugerðinni er opnað fyrir það á undirmerkjum og tímabundnum upplýsingamerkjum að auk texta á íslensku geti verið þýðing á erlendu máli og skal hún þá vera í öðrum lit en íslenski textinn.

Flokkar umferðarmerkja og númer

Breyting frá fyrri reglugerð er að tveir flokkar bæstast við flokkun merkja en nokkrir sameinast þannig að flokkarnir eru nú 11 ef með eru taldar yfirborðsmerkingar og umferðarljós en voru 15 áður. Nýtt númerakerfi er tekið upp og er það að mestu byggt á sambærilegu norsku kerfi. Vegfarendur þurfa að vera meðvitaðir um heiti og hlutverk umferðarmerkja en númerin nýtast einkum stjórnvöldum, veghöldurum, birgjum, framleiðendum og öðrum þeim sem koma að vinnu með umferðarmerki.

Umferðarmerki skiptast í þessa flokka:

Merki til viðvörunar fyrir umferð:

→ 100 Viðvörunarmerki.

Merki til stjórnunar umferðar:

- 200 Forgangsmerki. (nýr flokkur, e. Priority signs)
- 300 Bannmerki.
- 400 Boðmerki.
- 500 Sérreglugerðarmerki. (nýr flokkur e. Special regulation signs)

Merki til leiðbeiningar fyrir umferð:

- 600 Upplýsingamerki.
- 700 Vegvísar og þjónustumerki.

Önnur merki og búnaður:

- 800 Undirmerki.
- 900 Önnur merki.



Starfsmaður Vegagerðarinnar setur upp hraðaskilti á Suðurlandsvegi. Ný umferðarmerkjareglugerð var nýverið gefin út. Mynd: Anton Brink

100 Viðvörunarmerki

Flokkur viðvörunarmerkja tekur óverulegum breytingum frá eldri reglugerð. Tekin eru upp fjögur ný merki: *108.2 Holur*, *115 Skert sýn vegna veðurs*, *149 Umferðartafir* og *153 Sly*. Nýja reglugerðin opnar fyrir þann möguleika að umferðarmerki séu birt sem ljósmerki. Að jafnaði skulu þá svört tákni á gulum bakgrunni verða hvít tákni á svörtum bakgrunni. Þrjú af fjórum nýjum viðvörunarmerkjum verða líklega nánast eingöngu notuð á þann hátt og eru sýnd þannig á meðfylgjandi mynd. Fjarstýring frá vaktstöð eða sjálfvirkur búnaður mun kveikja á merkjunum eða breyta þeim.



Viðvörunarmerki sem varar við dýrum á vegi eru undir einu númeri *146 Dýr*. Táknunum fjölga nú um tvö, fuglar og kanínur.



200 Forgangsmarki

Hér má sjá myndir allra forgangsmarkja en þau eru sjö talsins.



Allt eru þetta vel þekkt merki úr eldri reglugerð fyrir utan *216 Fléttuakstur*. Þegar ný umferðarlög voru samþykkt á Alþingi árið 2019 kom inn nýtt ákvæði í 20. grein, 4. mgr: „Þar sem tvær samhliða akreinar renna saman í eina á vegi skulu ökumenn aka þannig að eitt ökutæki fari í senn af hvorri akrein eftir því sem við verður komið og umferðarmarki gefa það til kynna“. Ekki var hægt að virkja þetta ákvæði fyrr en nýtt umferðarmarki hafði verið birt í reglugerð og nú er það tilbúið. Útlit merkisins, rauð ör á hvítum grunni er líkt merkjum sem notuð eru í sama tilgangi annars staðar á Norðurlöndunum.



↑ Fléttuakstur, sambærileg umferðarmarki á Norðurlöndunum, frá vinstri; Danmörk, Svíþjóð, Noregur, Ísland.

Forgangsmarki: Fléttuakstur

Fléttuakstur er mikil bót á umferðarmenningu og verður vonandi notað víða þar sem tvær akreinar verða að einni og aðstæður henta. Hér er á mynd sýnt hvernig þetta virkar. Hefðbundið akreinarmerki veldur því að ökumenn á vinstri akrein reyna að komast á hægri akrein á mismunandi stöðum. Þar sem er fléttuakstur er klárt hvar akreinar sameinast og þar er til skiptis ekið áfram líkt og tannhjól eða rennilást. Þá nýtast akreinar líka betur og önnur umferð fær greiðari leið.

300 Bannmerki

Flokkur bannmerkja tekur óverulegum breytingum frá gildandi reglugerð. Tekið er upp eitt nýtt bannmerki *306.8 Umferð gangandi vegfarenda og hjólréiðar bannaðar* en áður þurfti tvö merki í þessum tilgangi.



Lítilsháttar útlitsbreytingar eru gerðar á fjórum merkjum *306.6 Hjólréiðar bannaðar*, *315 Minnsta bil milli vélknúinna ökutækja*, *320 Takmarkaður áspungi* og *324 Sérstök stöðvunarskylda*.

Breyting á merki *320 Takmarkaður áspungi* er gerð til að merkið endurspegli betur raunverulegar reglur um takmarkaðan áspunga í samræmi við reglur um þyngd ökutækja. Sú þyngd sem gefin hefur verið upp á merkinu til þessa hefur gefið til kynna mesta leyfilega þunga á ás með fjórum hjólum, þrátt fyrir að á merkinu hafi verið sýndur ás með tveimur hjólum.



400 Boðmerki

Flokkur boðmerkja tekur minniháttar breytingum frá eldri reglugerð. Tekið er upp eitt nýtt boðmerki *455 Lágmarkshraði* til að tilgreina sérstakar akreinar fyrir hægfara umferð, þ.e. merkið er notað á akreinarmerki fyrir þá akrein sem hægfara umferð er ekki ætlað að vera á. Ólíklegt er að merkið verði notað stakt hér á landi en það þekkist víða erlendis og því æskilegt að vegfarendur séu meðvitaðir um þýðingu þess.



→ Dæmi um umferðarfæði þar sem fléttureglan kemur að góðum notum. Bilstjóri rauða bílsins sem ætlar að beygja til hægri getur þurft að bíða lengi í röð sem er vegna þrengingar eftir gatnamótin.



Boðmerki: Akbrautarmarki

405 Akbrautarmarki. Í nýju reglugerðinni er nú áréttað að merkið skuli nota til að gefa til kynna að heimilt sé að aka hvoru megin merkisins sem er og að akbrautir komi aftur saman. Áður var merkið stundum notað þar sem akbrautir greinast og koma ekki aftur saman í beinu framhaldi, en þeirri notkun er nú breytt. Við slíkar aðstæður skal

500 Sérreglugerðarmarki

Tekinn er upp nýr flokkur *500 Sérreglugerðarmarki* en þau mæla með bindandi hætti fyrir um sérstakar reglur eða takmarkanir fyrir umferð á tilteknum stað, afmörkuðu svæði eða á ákveðnum akreinum, aðrar en þær sem gefnar eru til kynna með bannmerki, boðmerki eða forgangsmarki. Flest þessara merkja voru í eldri reglugerð en eru nú tekin saman í þennan flokk sem í Vínarsáttmálanum ber heitið „*Special regulation signs*“.

Breytt merki eru *508 Hópbifreiðar í almenningsakstri* og *512 Biðstöð hópbifreiða í almenningsakstri*. Gular bifreiðar tákna þarna almenningsakstur og greina sig frá hvítum hópbifreiðum sem eru fyrir afmarkaða hópa en slíkt tákni má sjá á merki *553.1 Bifreiðastæði ætlað hópbifreiðum*.



Gerð er breyting á útliti merkisins *516 Gangbraut*, sem fær hvítan bakgrunn í stað guls og merkið verður til með báðum stefnum þannig að táknmynd gangandi vegfaranda stefnir alltaf í átt að viðkomandi gangbraut.



Nýtt merki er *521 Hjólarein*. Merki þetta gefur til kynna akrein sem er eingöngu ætluð umferð reiðhjóla og léttra bifhjóla í flokki I. Fyrirmynd þess er norsk.



405 Akbrautarmarki, akbraut greinist í tvennt en kemur saman aftur.

912 Gátsskjöldur á veggreiningu, akbraut greinist í tvennt og kemur ekki saman aftur.



nota merki *912 Gátsskjöldur* á veggreiningu. Óheimilt er að nota merkið til að beina umferð á akrein þar sem vænta má umferðar úr gagnstæðri átt.

Tvö ný merki afmarka göngugötur.

548 Göngugata. Merki þetta gefur til kynna að komið sé inn á svæði þar sem ákvæði umferðarlaga um göngugötur gilda. Nánari lýsing á reglum sem gilda innan svæðisins getur komið fram á merkinu.

550 Göngugata endar. Merki þetta gefur til kynna að farið sé út af svæði þar sem ákvæði umferðarlaga um göngugötur gilda.



Ýmsar útgáfur eru af P merki sem tákna bifreiðastæði, s.s. tegund ökutækja, gjaldskylda o.fl.



600 Upplýsingamerki

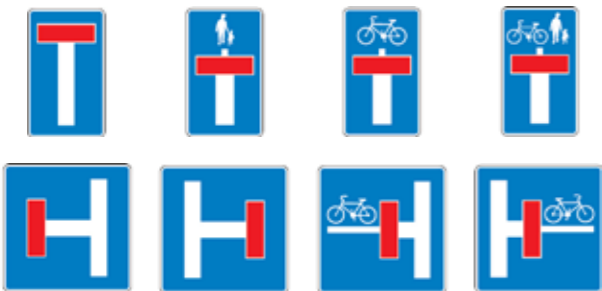
Gerð er sú grundvallarbreyting á flokki upplýsingamerkja, að merki innan flokksins eru eingöngu til upplýsingar fyrir vegfarendur en kveða ekki á um skyldu eða bann við tiltekinni háttsemi. Vegna þessa færðust nokkur merki í flokk sérreglumerkja.

Áður var sérstakur flokkur fyrir appelsínugul bráðabirgðamerki en þau verða hér eftir flokkuð sem Upplýsingamerki.

Tekin eru upp fjögur ný upplýsingamerki 655.62 *Meðalhraðaeftirlit*, 655.71 *Eftirlitsmyndavél*, 659 *Rafræn gjaldtaka* og 660 *Neyðarútgangur*.



Gefinn er kostur á fleiri útfærslum en áður af merki 652.7 *Botngata*. Á merkinu má gefa til kynna að göngustígur, hjólastígur eða sameiginlegur stígur sé í framhaldi af götunni. Merkið tekur breytingum eftir aðstæðum. Útlitsbreyting er að hvítur rammi umlykur rauðan ferning. Það er til að auðvelda litblindum að greina rauða fleti á bláum og er þetta víða erlendis haft svona.



700 Vegvísar og þjónustumerki

Tveir flokkar úr eldri reglugerð eru sameinaðir í einn númeraflokk en umfjöllun um merkin er haldið aðgreindri í reglugerðinni.



Nýir vegvísar í brúnum lit eru notaðir til vísunar að ferðamannastöðum sem uppfylla viðmið *Vörðu* sem ráðuneyti ferðamála setur. *Vörður* eru merkisstaðir á Íslandi sem teljast einstakir á lands- eða heimsvísu. Meginaðráttarafl þeirra eru náttúruyfyrirbæri og/ eða menningarsögulegar minjar sem mynda sérstætt landslag og landslagsheild. Heiti táknsins er 723.41 *Ferðamannastaður með Vörðu*. Annað tákni er svo 723.42 *Staður á heimsminjaskrá Sameinuðu þjóðanna*.



723.41



723.42

Rauður litur vegvísa verður áfram notaður við vísun að opinberum byggingum og áhugaverðum stöðum.

Svartur texti á appelsínugulum fleti með svörtum jaðri er notaður við tímabundna vísun á leið eða stað s.s. vegna framkvæmda eða viðburða. Slík merki voru áður í flokki bráðabirgðamerkja.

Vegvísar á hjólastígum- og hjólaleiðum eru grænir á hvítum grunnfleti.

Verulegar breytingar eru gerðar á fyrirkomulagi þjónustumerkinga. Felld eru á brott úr reglugerð á um sjöunda tug þjónustumerkja. Eftir standa merki neyðarþjónustu, mikilvægrar þjónustu fyrir umferð, upplýsingar og áhugaverðra staða, gistiþjónustu og valin merki annarrar þjónustu. Veghaldari getur hins vegar heimilað notkun fleiri þjónustumerkinga, þ.m.t. þeirra sem voru í eldri reglugerð en ekki þeirri nýju. Jafnframt verður hægt að heimila ný þjónustumerki. Gert er ráð fyrir að Vegagerðin birti á vefsíðu sinni lista yfir slík þjónustutákn.

800 Undirmerki

Nýtt merki er 806 *Gildistími* sem segir til um gildistíma aðalmerkis. Tíminn er gefinn upp í heilum tölum á bilinu 0-24. Stafir án sviga segja til um gildistíma á mánudögum til föstudaga. Stafir innan sviga segja til um gildistíma á laugardögum. Rauðir stafir án sviga segja til um gildistíma á sunnudögum og lögboðnum frídögum. Ef sömu tímamörk gilda alla daga er gildistíminn táknður með svörtum eða hvítum stöfum og textanum „Alla daga“. Ef gildistími nær aðeins til vissra vikudaga eru eftirfarandi styttingar notaðar á dagaheitum: mán, þri, mið, fim, fös, lau, sun. Gildi merkið á vissum vikudegi gildir það óháð því hvort dagurinn sé virkur dagur eða lögboðinn frídagur.

Í beinu framhaldi er nýtt merki 808.5 *texti* (*vörufreiðsla heimil*) þar sem gildistími er settur upp á sama hátt.



Í þessum flokki er nú listi yfir táknmyndir tegundar umferðar sem skal nota á öðrum umferðarmerkjum og sem yfirborðsmerkningar.

Tekin eru upp ný merki 808 *Texti*, 826.1 *Umferð hjólandi vegfarenda í báðar akstursáttir*, 826.2 *Umferð hópferðabifreiða í almenningsakstri úr báðum áttum* og 848.5 *Hált í bleytu*. Jafnframt er gert ráð fyrir útgáfum fleiri merkja í bláum og hvítum lit, til samræmis við það aðalmerki sem undirmerki stendur með hverju sinni.

Breytt merki

Tákni tveggja merkja sem voru í eldri reglugerð er breytt mikið til að forða ruglingi við erlend merki.

812 *Leiðbeinandi hámarkshraði*. Hvítur hringur sem var umhverfis töluna fyrir hraðann er fjarlægður, til samræmis við Vínarsáttmálann og alþjóðlega notkun merkisins. Breytingin dregur jafnframt úr hættu á ruglingi við merki 455 *Lágmarkshraði*. Um 1.200 slík merki eru nú við þjóðvegi landsins og þeim þarf að skipta út.



Heimilaðar eru stærri útgáfur af merkjum 844.3 *Torleiði* og 846.3 *Óbrúaðar ár*. Tekið er upp nýtt merki 848.3 *Snjór á vegi*.



900 Önnur merki

Óverulegar breytingar eru gerðar á flokki annarra merkja. Smávægilegar breytingar eru gerðar á skipulagi merkinga og merki *Þverslá vegna hæðartakmarkana* og *Lokunarþverslá* eru sameinaðar í eitt merki 908 *Hindrunarslá*.

1000 Yfirborðsmerkningar

Í næsta blaði verður fjallað um yfirborðsmerkningar, umferðarljós og merkjagjöf við umferðarstjórn. ■

860 *Keðjunarstaður* tekur breytingum vegna ruglingshættu við merki *D*, 9 *Snow chains compulsory* í Vínarsáttmálanum um keðjuskyldu og færist jafnframt úr flokki upplýsingamerkja í flokk undirmerkja.



Þingskálavegur byggður upp

→ Þingskálavegur verður færður á 300 metra kafla við Heiðarlæk.

Þingskálavegur (268) verður endurbyggður á 7,5 km kafla í sumari. Vegurinn verður að stærstum hluta í sömu veglínu og áður en færirst til á um 300 m kafla við bæinn Heiði, þar sem lagt verður nýtt ræsi í Heiðarlæk.

„Verktakinn hófst handa í lok mars og verkið hefur gengið ágætlega,“ segir Héðinn Hauksson á umsjónardeild Suðursvæðis Vegagerðarinnar. Verktaki er Þjótandi á Hellu sem bauð 260 m.kr. í verkið og var lægstbjóðandi í útboði Vegagerðarinnar sem opnað var í janúar.

Núverandi vegur verður breikkaður nokkuð. Hann var áður 5 til 6 m breiður malarvegur en verður eftir framkvæmdir 6,5 m breiður, uppbyggður vegur, með 6,3 m breiðu bundnu slitlagi. Lagt verður nýtt burðarlag, styrktarlag og klæðing auk þess sem vegfláar verða lagaðir til að auka umferðaröryggi.

Verkið snýst um endurbyggingu á Þingskálavegi á 7,5 km kafla frá slitlagsenda við bæinn Heiði á Rangárvöllum og að slitlagsenda við Örlýgsstaðamela í Rangárþingi ytra. Skipta þarf út nokkrum ræsum og ristarliðum en í verkinu felst einnig endurmótun nokkurra tenginga að aðliggjandi minni vegum.

↕ Gert verður uppistöðulón í Heiðarlæk að ósk landeiganda

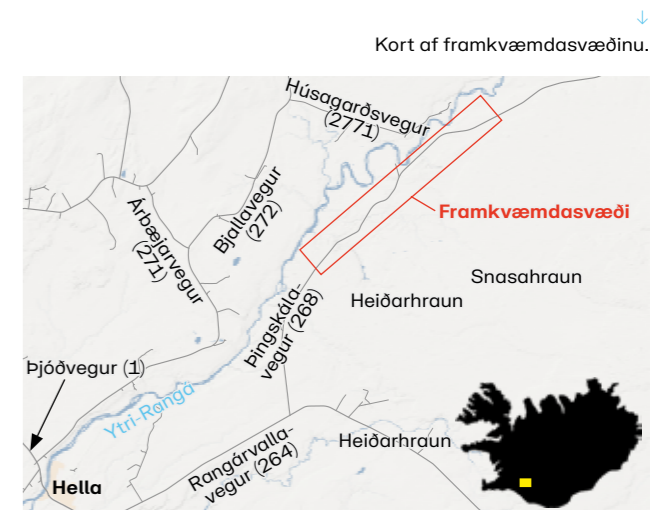
↕ Efnistaka er í námu við Þingskálagryfju.



Þingskálavegur er að hluta til malarvegur sem að sögn Héðins var orðinn efnisrýr og erfitt að viðhalda. Slitlag er beggja megin við framkvæmdakaflann og því verið að tengja saman þessa tvo slitlagskafla. „Umferð um veginn er alltaf að aukast þar sem ferðapjónusta hefur verið að byggjast upp og svo fer sumarmánuðina líka vaxandi,“ segir Héðinn. Sumardagsumferð (meðalumferð á dag fyrir sumarmánuðina) er um 160 bílar en um veginn aka íbúar, sumarbústaðagestir en einnig töluvert af ferðamönnum, bæði á eigin bíl og hópferðabilum. Vetrardagsumferð er hins vegar lítil, aðeins um 70 bílar. Þungumferð er lítil en hins vegar ekur skólabíll þessa leið.

Eins og áður sagði hófst framkvæmdir í mars. Fyrstu vikurnar fóru í undirbúning og mælingar en í apríl hófst efnisvinnsla í námu við Þingskálagryfju. Þá var byrjað að aka með fyllingarefni í veginn til að byggja hann upp. Einnig hafa ræsi verið flutt á rétta staði þar sem þau bíða þess að verða skipt út fyrir eldri ræsi.

Vegurinn verður að mestu byggður upp í gömlu veglínunni en stærsta breytingin verður við bæinn Heiði þar sem færa þarf veglínuna á um 300 m kafla um Heiðarlæk. „Í Heiðarlæk er steypt ræsi sem þarf að brjóta niður en í þess stað verður sett nýtt og breiðara ræsi. Einnig verður útbúin stífla fyrir uppistöðulón að ósk landeiganda,“ segir Héðinn og bætir við að þessi breyting á veginum muni auka umferðaröryggi til muna en áður var kröpp beygja á veginum og sjónlengdir takmarkaðar.



Nokkrar fornminjar eru á framkvæmdasvæðinu, til dæmis töft af hesthúsi og önnur heimild um hesthús. Þessir staðir verða girtir af í upphafi framkvæmda í samráði við Minjastofnun.

Stefnt er að því að verkinu verði að fullu lokið 15. september á þessu ári.

Helstu magntölur eru:

- Skeringar 5.500 m³
- Bergskeringar í námu 18.500 m³
- Fyllingar 25.000 m³
- Styrktarlag 0/63 10.400 m³
- Burðarlag 0/22 8.200 m³
- Tvöföld klæðing 47.900 m²
- Frágangur fláa 62.900 m²



Mjóafjarðarheiði opnuð

↑
Búið er að stinga í gegn og heiðin fær vel búnum bílum.

Vegurinn um Mjóafjarðarheiði var opnaður föstudaginn 10. maí og hafði þá verið lokaður frá því í fyrrihaust. Hinrik Þór Oliverson, yfirverkstjóri á þjónustudeild Vegagerðarinnar á Reyðarfirði, sagði meiri snjó á Mjóafjarðarheiðinni í ár miðað sama tíma í fyrra. „Við vorum örlítið seinna á ferðinni með að opna heiðina í ár miðað við í fyrra en það munaði ekki mörgum dögum. Það var tiltölulega auðvelt að eiga við snjóinn, hann var vissulega þungur en þó ekki grjóthart stál eins og stundum vill verða,“ sagði Hinrik Þór, en nota þurfti bæði ýtu og blásara til að fjarlægja snjó af veginum.

Við opnun vegarins var hann fyrst um sinn fær vel útbúnum, fjórhjóladrifnum bílum. Stungið var í gegnum skaflana sem margir hverjir voru allt að fjögurra metra háir. Þó vegurinn hafi verið opnaður var áfram krapí og klaki á veginum enda mikill snjór enn á heiðinni. Dagana eftir opnun var unnið áfram að því að breikka leiðina og gera útskot svo bílar gætu mæst með góðu móti. ■

↓
Snjóblásari að störfum.

↙
Mjóafjarðarheiði í maí.



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
24-067	Borgarlína Lota 1, Suðurlandsbraut – Laugavegur, hönnun	2024
24-066	Vegrið á Norðursvæði og Vestursvæði 2024	2024
24-052	Fossvogsbrú (BL170)	2024
24-050	Fossvogsbrú (BL170) - landfyllingar	2024
24-049	Fossvogsbrú (BL170) - landfyllingar, eftirlit og ráðgjöf	2024
24-045	Þjórsárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði, eftirlit	2024
24-044	Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur, eftirlit	2024
24-043	Hvammssvegur (2791), Landvegur – Hvammur 3, endurbygging, eftirlit	2024
24-040	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina. Reykjavík – Vestmannaeyjar - Reykjavík 2024-2027	2024
24-037	Örlygshafnarvegur (612), Hvalsker – Sauðlauksdalur og Hvallátrar	2024
24-036	Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2024	2024
24-033	Hringvegur (1), hringtorg við Lönsveg	2024
24-032	Norðausturvegur (85) um Brekknaheiði, Langanesvegur – Vatnadalur	2024
24-035	Yfirlagnir á Norðursvæði 2024, malbik	2024
24-030	Þjórsárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði	2024
24-029	Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur	2024
24-026	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2024-2025, klæðingarefni	2024
24-020	Steinadalsvegur (690), Vestfjarðavegur – Ólafsdalur	2024
24-015	Hagabraut (286), Landvegur – Reidholt	2024
24-014	Skálafellsvegur (434), Þingvallavegur – skíðasvæði	2024
23-096	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)	2023
23-088	Axarvegur (939), verkhönnun brúa	2023
23-086	Hringveg um Ölfusá	2023
23-049	Steinadalsvegur (690), Vestfjarðavegur – Ólafsdalur	2023
23-015	Bláfjallavegur (417), endurbætur og breytingar, frumdrög	2023

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
24-060	Efnisvinnsla á Vestfjörðum 2024, malarslittlag	3.5.24	4.6.24
24-057	Yfirlagnir á Austursvæði 2024, blettun með klæðingu	29.4.24	14.5.24
24-022	Yfirlagnir á Vestursvæði 2024, malbik	29.4.24	14.5.24

Öllum tilboðum hafnað		
Verknr.	Verk	Auglýst
23-093	Reykjanesbraut (41), Snekkjuvogur – Tranavogur. Göngu- og hjólabrú	

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
24-062	Efnisvinnsla á Austursvæði 2024, klæðing og burðarlag	22.4.24	7.5.24
24-064	Snæfellsbær, sjóvarnir 2024	15.4.24	7.5.24
24-054	Dalvík, endurbygging Norðurgarðs 2024	22.4.24	7.5.24
24-013	Dímonarvegur (250), Hringvegur – Auravegur	2.4.24	7.5.24
24-027	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2024-2025, malarslittlag	26.3.24	30.4.24
24-065	Purrfræsing og styrkingar á Suðursvæði 2024	18.4.24	30.4.24
23-091	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina, Reykjavík – Hornafjörður– Reykjavík 2024	11.3.24	30.4.24
24-028	Hvammsvegur (2791), Landvegur – Hvammur 3, endurbygging	8.4.24	30.4.24
24-063	Seyðisfjörður, sjóvarnir 2024	9.4.24	23.4.24
24-012	Hjólafarafyllingar á Suðursvæði 2024	25.3.24	16.4.24
24-048	Efnisvinnsla á Norðursvæði 2024, útboð A	15.3.24	16.4.24
24-056	Yfirlagnir á Austursvæði 2024, klæðing	25.3.24	9.4.24
24-034	Yfirlagnir á Norðursvæði 2024, klæðing	25.3.24	9.4.24
24-025	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2024, Fossamelar	8.3.24	9.4.24
24-024	Hjólafarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2024	4.3.24	19.3.24
24-007	Vetrarþjónusta 2024-2027, Dynjandi – Klettsháls	18.2.24	19.3.24
24-006	Vetrarþjónusta 2024-2027, Vestur-Barðastrandarsýsla	18.2.24	19.3.24
24-005	Vetrarþjónusta 2024-2027, Breiðabólstaður – Djúpidalur	18.2.24	19.3.24
24-039	Vopnafjörður, lenging Löndunar-bryggju, dýpkun og stálþil	20.2.24	12.3.24
23-086	Hringvegur (1) um Ölfusá, alúttboð 2024 – 2026	21.11.23	12.3.24
24-003	Vetrarþjónusta 2024-2027, Kjalarnes og Mosfellsheiði	2.2.24	5.3.24
24-002	Vetrarþjónusta 2024-2027, Kraginn	2.2.24	5.3.24
24-001	Vetrarþjónusta 2024-2027, höfuðborgin	2.2.24	5.3.24

Verk í framkvæmd			
Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
23-076	Reykjanesbraut (41), Snekkjuvogur – Tranavogur, göngu- og hjólabrú, eftirlit og ráðgjöf Verkfræðistofa Bjarna Viðarssonar ehf., kt. 471097-2099	20.2.24	12.4.24
24-010	Yfirborðsmerkingar, vegmálun öll svæði 2024-2026 G.I. Halldórsson ehf., kt. 590309-1170	5.3.24	10.4.24
24-009	Yfirborðsmerkingar, sprautuplast á Suðursvæði og syðra hluta Vestursvæðis Vegamálun ehf., kt. 630497-2649	12.3.24	29.4.24
24-008	Yfirborðsmerkingar, sprautuplast á nyrðri hluta Vestursvæðis, Norðursvæði og Austursvæði 2024 – 2026 Vegamálun ehf., kt. 630497-2649	12.3.24	29.4.24
23-094	Kortlagning á umferðarhávaða 2022 Efla hf., kt. 621079-0189	9.1.24	31.1.24
23-098	Almannaskarðsgöng, uppsetning á búnaði Bergraf ehf., kt. 560608-2330	19.12.23	28.2.24
24-004	Norðausturvegur (85) um Skjálfafljót, hönnun Verkis hf., kt. 611276-0289	27.2.24	18.3.24
24-023	Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2024, blettanir með klæðingu Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	19.3.24	3.5.24
24-021	Yfirlagnir á Vestursvæði 2024, klæðing Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	9.4.24	3.5.24
24-038	Yfirlagnir á Suðursvæði 2024, klæðing Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	12.3.24	11.4.24
24-011	Yfirlagnir á Suðursvæði 2024, blettanir með klæðingu Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	19.3.24	11.4.24
23-099	Fjarðarhornsa og Skálmardalsá VBF Mjólnir ehf., kt. 630819-0240	19.12.23	28.2.24
24-019	Reykjólahreppur – Karlsey, þekja og lagnir 2024 Geirmaglinn ehf., kt. 670106-0120	20.2.24	3.4.24
24-053	Njarðvíkurhöfn - Suðursvæði, dýpkun hafnar 2024 Hagtak hf., kt. 460391-2109	19.3.24	3.4.24
24-016	Hringvegur (1), veðurstöð í Eldhrauni – Litli-Brestur Borgarverk ehf., kt. 560103-3280	6.2.24	21.2.24
23-085	Þingskálavegur (268, Heidi – Bolholt Þjótandi ehf., kt. 500901-2410	9.1.24	26.1.24

Niðurstöður útboða

Purrfræsing og styrkingar á Suðursvæði 2024

24-065

Opnun tilboða 30. apríl 2024. Purrfræsing og styrkingar á Suðursvæði 2024.

Helstu magntölur eru:

Gröftræsun	34.820 m ²
Óbundið burðarlag 0/22	4.178 m ³
Tvöföld klæðing 8/16	34.820 m ²

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. september 2024

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	157.960.000	110,7	0
–	Áætl. verktakakostnaður	142.718.054	100,0	-15.242

Áætlunarflug á Íslandi - sérleyfissamningur: Reykjavík – Hornafjörður – Reykjavík

23-091

2024-2027

Opnun tilboða 30. apríl 2024. Rekstur á áætlunarflugi á Íslandi - sérleyfissamningur, á eftirfarandi flugleið:

1. Reykjavík – Hornafjörður – Reykjavík

Upphæðir eru án virðisaukaskatts og miðast tilboð við 3 ára samning.

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Icelandair ehf., Reykjavík	3.295.219.200	513,3	1.925.377
2	Mýflug hf., Mývatni	1.596.160.859	248,6	226.319
1	Norlandair, Akureyri	1.369.842.240	213,4	0
–	Áætl. verktakakostnaður	641.999.904	100,0	-727.842

Njarðvíkurhöfn - Suðursvæði, dýpkun hafnar 2024

24-053

Opnun tilboða 19. mars 2024. Reykjaneshöfn óskaði eftir tilboðum í verkið „Njarðvíkurhöfn Suðursvæði, dýpkun hafnar 2024“.

Helstu verkþættir eru:

Dýpkun hafnar um 31.000 m³.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. nóvember 2024.

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Hagtak hf., Hafnarfirði	149.112.500	106,8	0
–	Áætl. verktakakostnaður	139.553.500	100,0	-9.559

Efnisvinnsla á Vesturlandi 2024, malarslittlag

24-027

Opnun tilboða 30. apríl 2024. Efnisvinnsla á Vesturlandi 2024, malarslittlag. Um er að ræða vinnslu á malarslittlagsefni í fjórum námum á Vesturlandi. Tvær námur eru í Dalabyggð og tvær í Borgarbyggð.

Helstu magntölur:

Náma 1 0/16	7.600 m ³
Náma 2 0/16	4.000 m ³
Náma 3 0/16	4.000 m ³
Náma 4 0/16	4.000 m ³

Verki skal að fullu lokið 15. september 2024.

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Fossvélar ehf., Selfossi	75.110.000	100,6	9.310
–	Áætlaður verktakakostnaður	74.650.000	100,0	8.850
2	Steyrustöðin námur ehf., Reykjavík	69.993.000	93,8	4.193
1	Verk og tæki ehf., Selfossi	65.800.000	88,1	0

Hvammsvegur(2791), Landvegur – Hvammur 3, endurbygging

24-028

Opnun tilboða 30. apríl 2024. Gerð og endurmótun Hvammsvegar (2791-01), vegkafla frá Landvegi að Hvammi 3 í Rangárþingi ytra.

Helstu magntölur eru:

Fylling	9.400 m ³
Ræsalögn	198 m
Styrktarlag	14.000 m ³
Burðarlög	3.800 m ³
Klæðing	17.200 m ²

Verki skal að fullu lokið 1. október 2024.

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostnaður	245.000.000	100,0	90.718
2	Nesey ehf., Árnesi	182.477.500	74,5	28.195
1	Þjótandi ehf., Hellu	154.282.242	63,0	0

Mest að gera þegar veður er vont

Magnús Ingi Jónsson
þjónustufulltrúi á umferðarþjónustu
Vegagerðarinnar hefur mest
svarað 622 símtölum á einum
degi. Hann og vinnufélagar hans
hjá 1777 á Ísafirði svara upp undir
þrjú þúsund símtölum á dag þegar
veður er sem verst.

Hvenær byrjaðir þú hjá Vegagerðinni og af hverju?

Ég hóf störf í maí 2017, fyrir sjö árum núna í maí. Ég kláraði háskólagráður í ferðamála- og markaðsfræði og viðburðastjórnun vorið 2015 og flutti þá aftur vestur í sæluna eftir að hafa búið í Reykjavík í náminu. Í janúar 2017 sé ég þessa stöðu á umferðarþjónustunni auglýsta og hugsaði að það gæti hentað mér vel enda gæti námið nýst mér vel. Það reyndist rétt.

Í hverju felst starfið þitt?

Starfið mitt er frekar umfangsmikið en felst í meginatriðum í því að svara í símann fyrir færðarsímann 1777 og skiptiborð Vegagerðarinnar 522-1000. Við í Umferðarþjónustunni vinnum mjög mikið með vakstöðvum Vegagerðarinnar og erum í stöðugum samskiptum við verkstjóra Vegagerðarinnar um land allt og komum á framfæri tilkynningum um færð, vegavinnu og öxulþunga á vefnum www.umferdin.is. Við gefum líka út hálandiskort yfir sumartímann, höldum utan um útgáfu kóða fyrir Loftbrú, sendum út sms vegna snjóflóðahættu á vegum og höldum utan um svörun ábendinga til Vegagerðarinnar.

Hvað er skemmtilegast við vinnuna?

Að það er enginn dagur eins. Það þarf svo lítið að breytast hjá okkur til þess að tiltölulega rólegur dagur verði mjög annasamur. Það er líka mjög gaman að vinna í svona þéttum og góðum hópi eins og umferðarþjónustan er. Fundir, ráðstefnur og kynnisferðir eru líka í miklu uppáhaldi þar sem við fáum að hitta fólk í persónu sem við erum í miklum samskiptum við allan ársins hring og fáum einnig meiri tilfinningu fyrir landinu sem við erum að lóðsa fólk um dagsdaglega.

Hvað er mest krefjandi við vinnuna?

Það er í raun tvennt. Í fyrsta lagi að takast á við ókurteist fólk sem sakar mann um ýmislegt sem það er ósátt við, öskrar jafnvel og hótar. Það er ýmislegt sem kemur inn á borð til okkar en besta ráðið er að halda ró sinni og reyna að róa fólk niður áður en maður sendir það áfram til þeirra sem eitthvað hafa um málið að segja.



Magnús Ingi á starfsstöð sinni á Ísafirði.

Í öðru lagi er krefjandi að ná sér aftur niður í rólegheit eftir mjög annasama vakt. Tilfinningin er dásamleg þegar ímyndaða símhringingin hættir sem hefur ómað í höfðinu á manni allan daginn, stundum mörgum klukkutímum eftir að maður kom heim. Ég veit ekki hversu oft ég hef svarað „Vegagerðin, góðan dag“ í farsímann minn heima eftir svoleiðis vinnudaga.

Hvenær er mest að gera?

Það er óneitanlega mest að gera hjá okkur þegar veður er vont og fjölfarnir vegir lokast. Yfirleitt er mest að gera þegar veður er slæmt á Suðvesturhorni landsins, þar sem flestir búa og mesta umferðin er.

Hvað er metið í símtölum á einum degi?

Í kringum 3.000 símtöl. Yfirleitt þegar mjög mikið að gera hjá okkur eru símtölin í lok dags frá 2.000 og allt að 3.000 símtöl.

Hversu mörgum símtölum hefur þú sjálfur svarað á einum degi?

Metið mitt eru 622 símtöl á einum degi.

Hver er algengasta spurningin sem þú færð?

„Hvernig er færðin núna á heiðinni?“ – Algengasta svarið er „já, þú segir nokkuð. Við erum með um og yfir 40 slíkar á skrá hjá okkur. Hverja þeirra ertu að tala um?“. Ég hef alveg rekið mig á það að heiðin fyrir mér er ekki það sama og heiðin fyrir þér. Mín heiði var alltaf Steingrímsfjarðarheiði hér áður en fljótlega eftir að ég fór að vinna hjá Vegagerðinni þá hætti ég að tala um heiðina og nefni þær alltaf með nöfnum. ■