

Vegagerðin

# Framkvæmdafréttir

5. maí 2021 — nr. 711  
3. tölublað — 29. árgangur



Ísafjarðarhöfn

02 Sundabakki á Ísafirði lengdur um 300 metra / 04 Þrjú hringtorg leysa nærri 30 vegtengingar af hólmi / 08 Yfirborð vega á Íslandi / 10 Mælir setlög í sjó / 12 Umferðarupplýsingar beint í snjalltæki vegfarenda / 13 Skrifað undir verksamning um þverun Þorskafjarðar / 14 Lipur og liðugur Geisli / 16 Loftbrú tekið fagnandi / 18 Hvað er malbik? Hvað er klæðing? / 20 Rannsókn á svifriki í Hvalfjarðargöngum / 22 Yfirlit yfir útborðsverk / 24 Niðurstöður útboða / 28 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift  
[www.vegagerðin.is/  
framkvæmdafréttir](http://www.vegagerðin.is/framkvæmdafréttir)

Ritstjórn og umsjón  
Sólveig Gísladóttir

Ábyrgðarmaður  
G. Pétur Matthíasson

Hönnun  
Kolofon

Umbrot  
Elín E. Magnúsdóttir

Forsíðumynd  
Ágúst Atlason

Prentun  
Prentmet Oddi

Pappír  
Munken Lynx

Leturgerð  
Vegagerðin FK Grotesk

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

Blaðið kemur út einu sinni í mánuði að jafnaði og er áskrift endurgjaldslaus.



# Sundabakki á Ísafirði lengdur um 300 metra



Stóra skemmtiferðaskipið fjær á myndinni liggur við Sundabakka sem verður lengdur um 300 metra. Mynd: Ágúst Atlason

Hafnadeild Vegagerðarinnar vinnur nú að útboði á lengingu viðlegukants og dýpkun í Ísafjarðarhöfn. Guðmundur M. Kristjánsson hafnarstjóri segir framkvæmdina mikilvæga enda verði hægt að taka á móti mun fleiri og jafnframt stærri skipum en áður.

„Vöxtur í komum skemmtiferðaskipa á Ísafirði hefur verið 20-25% á ári síðastliðinn áratug eða svo. Oft á tíðum hefur höfnin verið mjög þétt setin og vantað hefur pláss. Við erum fyrst og fremst að standa í þessum framkvæmdum til að geta tekið öll skip að bryggju, en við höfum hingað til ekki getað tekið stærstu skipin, og þau hafa þá þurft að liggja við akkeri utar í firðinum,“ segir Guðmundur hafnarstjóri og bendir á að með því að ná allflestum skipunum að bryggju verði hægt að auka tekjur hafnarinnar mikið. „Við fáum 60% meiri tekjur ef skipin eru við bryggju frekar en að þau liggi við akkeri.“

Guðmundur segir skemmtiferðaskipafélögin ávallt fremur kjósa að leggja við bryggju. Þá hafi einnig sýnt sig að farþegar séu líklegri til að koma í land ef þeir geta gengið frá borði.

Fyrstu áætlanir voru að áfangaskipta framkvæmdinni og hefði viðlegukanturinn þá ekki verið tilbúinn fyrr en 2024-2025. „Við njótum hins vegar góðs af þeirri ákvörðun ríkisstjórnarinnar að gefa í í opinberum framkvæmdum. Nú stendur til að viðlegukanturinn verði tilbúinn eftir mitt næsta ár. Þetta mun vissulega flýta fyrir því að við getum aukið tekjur okkar á ný,“ segir Guðmundur en höfnin varð af rúmum 160 milljónum króna í fyrra þegar allar skipakomur dattu niður.

Nú horfir hann bjartsýnn til framtíðar. „Ég hef trú á því að af 150 skipum sem voru bókuð í sumar séum við að ná kannski 50 skipum inn en við höfum verið að fá bókanir eftir miðjan júlí.“

## Nánar um framkvæmdina

→ Framkvæmdin við Sundabakka á Ísafirði er þrískipt. Í fyrsta lagi bygging á um 300 m löngum stálþilskant, í öðru lagi dýpkun á höfninni niður í 11 metra og í þriðja lagi steypa á þekju.

→ Jarðvinna við nýja kantinn, bygging fyrirstöðugarðs meðfram þilinu, var boðin út og unnin í vetur til að undirbúa stálþilsreksturinn sem verður boðinn út í apríl 2021. Verkið felst í því að reka niður 254 tvöfaldar stálþilsplötur, steypa 99 akkerisplötur, steypa 380 m langan kantbita með pollum, kanttré og stigum. Þá felst einnig í verkinu jarðvinna en fylla þarf upp fyrir innan þil um 26.900 m<sup>3</sup>. Reiknað er með að stálþilsrekstur hefjist fljótlega eftir útboð.

→ Dýpkunin upp á 400 þúsund rúmmetra verður líklega boðin út í sumar og er þetta með stærri dýpkunarframkvæmdum við Íslandsstrendur. Þegar dýpkun er lokið á dýpið við viðlegukantinn að vera 11 metrar.

→ Steypt þekja um 6.000 m<sup>2</sup> ásamt raforkuvirkjum verður boðin út veturinn 2022 og verkið unnið sumarið 2022.

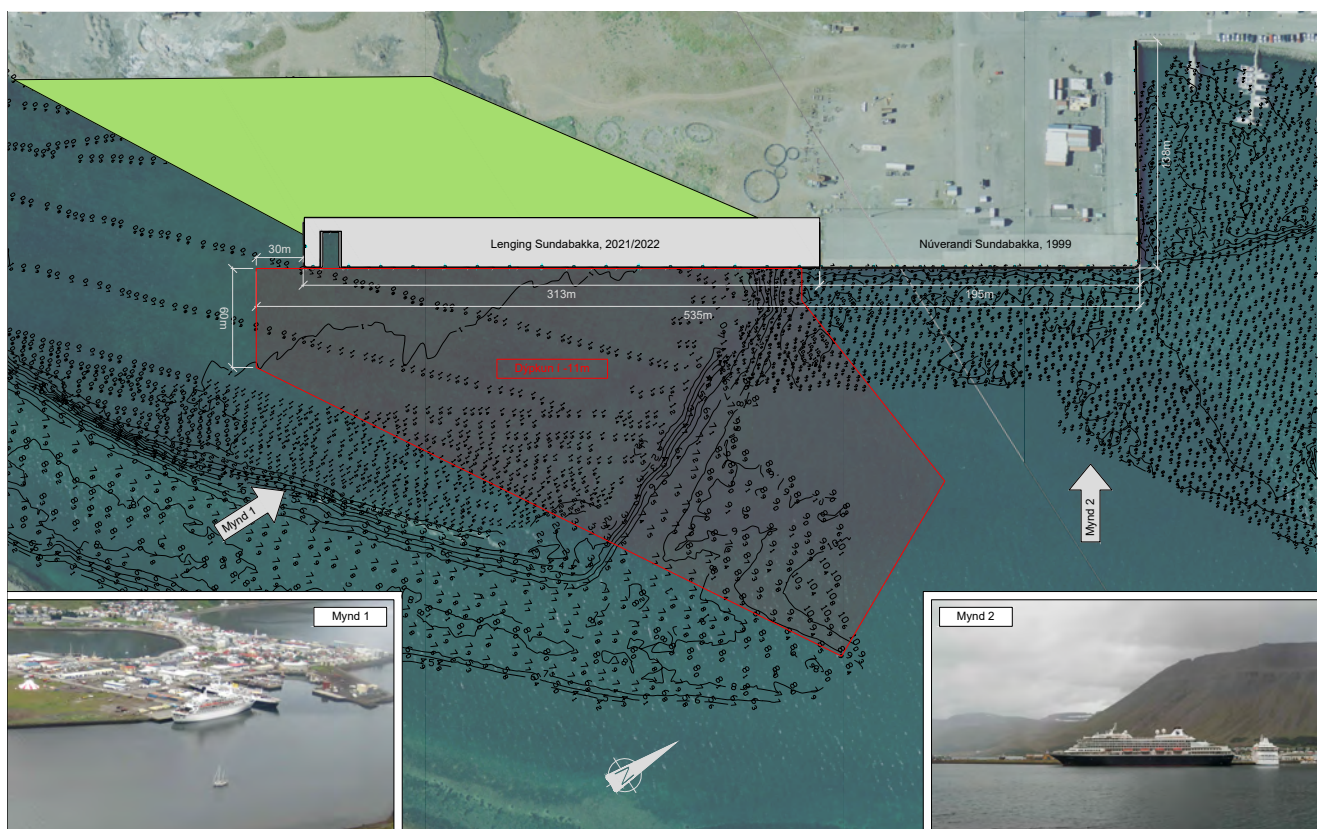
→ Reiknað er með að verkinu öllu ljúki að fullu haustið 2022. Þá verður hægt að taka á mót skipum sem eru allt að 330 metra löng og með djúpristu upp á 9,5 metra.



Horft yfir Neðsta kaupstað á Ísafirði.  
Mynd: Hilmar Jónsson



Teikningin sýnir hvernig Sundabakki verður lengdur og hvar þarf að dýpka höfnina.



# Þrjú hringtorg leysa nærri 30 vegtengingar af hólmi Hringvegur (1) um Kjalarnes



Tölvuteiknuð mynd af fyrsta áfanga.  
Þar sést 2+1 vegur með aðskildum  
akbrautum auk hliðarvega.

Framkvæmdir við fyrsta áfanga Hringvegur (1) um Kjalarnes ganga vel að sögn Önnu Elínar Jóhannsdóttur verkefnastjóra á framkvæmda-  
deild Vegagerðarinnar. Framkvæmdir hófust í  
september í fyrra og mun ljúka vorið 2023. Seinni  
áfangi verksins verður boðinn út síðar í ár og mun  
verkinu í heild ljúka vorið 2024.

Skrifað var undir samning við Ístak hf. um lagningu  
fyrsta áfanga í breikkun Hringvegur um Kjalarnes milli  
Kollafjarðar og Hvalfjarðar þann 10. september 2020  
og framkvæmdir hófust í sama mánuði.

Fyrsti áfangi verksins gengur út á breikkun á 4,1  
km löngum kafla Hringvegur frá Varmhólum að Vallá.  
Breikka á núverandi tveggja akreina veg í 2+1 veg með  
aðskildum akbrautum. Í verkinu eru hringtorg, tvenn  
undirgöng úr stálplötum, áningarstaður, hliðarvegir  
og stígar. Fergja á vegstæði og framtíðarstæði stíga  
meðfram hliðarvegum.



Framkvæmdir hófust í september  
síðastliðnum. Myndin er tekin í  
byrjun apríl 2021.

„Þau verkefni sem lögð er áhersla á fyrstu  
mánuðina eru fergingar fyrir vegum,“ segir Anna Elín  
en hún bendir á að á þessu svæði sé víða mjög langt  
niður á fast og jarðvegur blautur sem kalli á þá aðferð  
að fergja til að undirbúa jarðveginn fyrir veglagninguna.  
Hún er spurð hvernig ferging gangi fyrir sig. „Þá er jarð-  
efni ekið í vegstæðið og það látið þjappast í tiltekinn  
tíma, oft upp undir ár. Þegar réttum þéttleika í jarð-  
veginum er náð er hægt að hefja vegagerð,“ lýsir Anna  
Elín en jarðtæknisérfræðingar meta hvenær réttum  
þéttleika er náð.

Fyrir utan fergingarvinnu hefur mesti tími verk-  
takans farið í jarðvinnu fyrir lagnir en verkið er sam-  
starfsverkefni Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar,  
Veitna og Gagnaveitu Reykjavíkur. Verkinu tilheyra ræsi,  
regnvatnslagnir, veglýsing, lagnir fyrir upplýsingakerfi  
Vegagerðarinnar og breytingar á lögnum veitufyrirtækja.

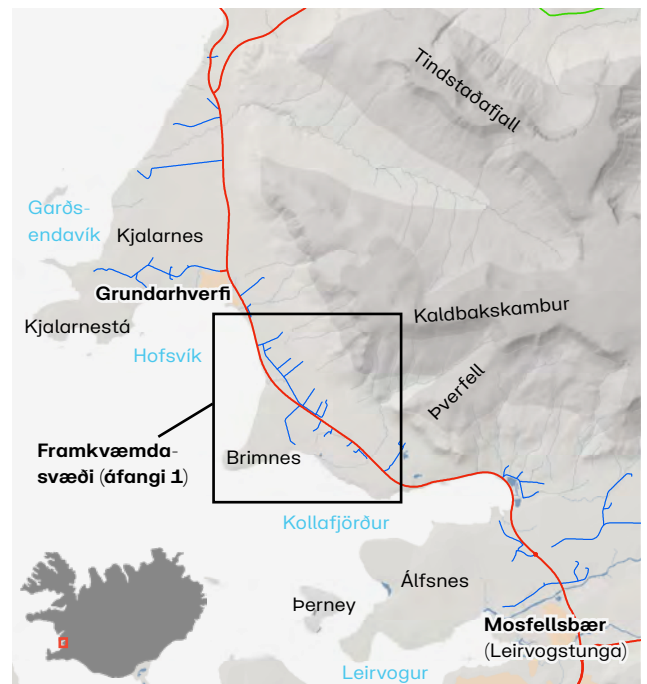
Næsta verkefni sem farið verður í eru undirgöng  
við Varmhóla.





## Umferðaröryggi eykst til muna

Áhrif framkvæmdarinnar á umferðaröryggi eru ótvíræð en slysatiðni hefur verið há á þessum kafla Vesturlandsvegur. Á öllum kaflanum, frá Kollafirði í Hvalfjörð, eru tæplega 30 vegamót, tengingar og þveranir auk þess sem umferðin er öll á 1+1 vegi án aðskilnaðar milli akstursstefna. Umferðin er þung en að meðaltali fara rúmlega níu þúsund ökutæki um veginn á hverjum degi. Með því að skilja að akstursstefnur, fjölga akreinum, fækka veltengingum og byggja hringtorg verður hægt að draga mjög úr líkum á umferðarslysum.



↓  
Horft í átt að Grundarhverfi á Kjalarnesi.





## Nánar um framkvæmd við 1. áfanga

→ **Fylling/ferging.** Fergja þarf vegna Hringvegur, hliðarvega og stiga. Einnig þarf að fylla í skurði sem á að leggja af og gera framræsluskurði og grjótræsi. Bæði meðfram hliðarvegi fjallsmegin og sjávarmegin er gert ráð fyrir sameiginlegum hjóla- og göngustíg.

→ **Hringvegur, vegagerð.** Breikkun núverandi Hringvegur, ásamt gerð hringtorgs við Móa og malbikaðra tengivega frá hringtorgi að hliðarvegum. Á kaflanum eru lagðar ein til tvær akreinar á nýjum aðskildum vegi í átt til Hvalfjarðar. Núverandi Hringvegur heldur sér á kaflanum ef frá eru taldir aðlögunarkafar við byrjun og enda ásamt aðlögun að nýju hringtorgi. Þá er nýr áningarstaður lagður sjávarmegin upp við núverandi veg.

→ **Hliðarvegir, vegagerð.** Í þessum hluta er um að ræða gerð klæddra hliðarvega og tenginga við heimreiðar. Auk þess gerð tengistíga fyrir hjólandi vegfar- endur frá Hringvegi að nýjum hjólastíg.

→ **Undirgöng við Varmhóla.** Gerð undirganga úr stálplöturæsi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi undir Hringveg við Varmhóla.

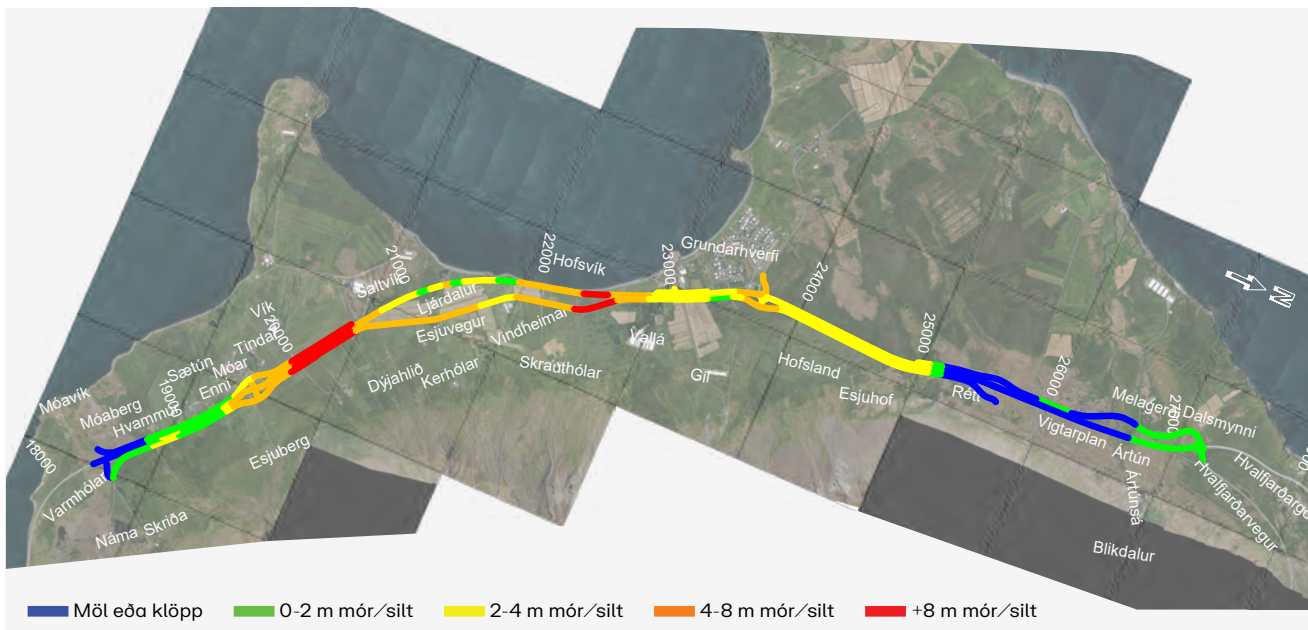
→ **Undirgöng við Saltvík.** Gerð undirganga úr stálplöturæsi fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi undir Hringveg við Saltvík.

→ **Upplýsingakerfi Vegagerðarinnar.** Jarðvinna fyrir upplýsingakerfi Vegagerðarinnar vegna strenglagna að upplýsingabúnaði og uppsetningu mastra fyrir myndavél og upplýsingaskilti, uppsetning á lokunarhlíðum við hringtorg og uppsetning á grind umferðargreinis.

→ **Jarðvinna vegna lagna.** Jarðvinna fyrir lagnir veitufyrirtækja, bæði fyrir kerfi Gagnaveitu Reykjavíkur og ýmsar lagnir fyrir Veitur, til dæmis kaldavatns- og hitavatnslagnir.



Þau verkefni sem lögð eru áhersla á fyrstu mánuðina eru feringar á vegum.



Víða er langt niður á fast og jarðvegur blautur. Það kallar á þá aðferð að fergja til að undirbúa jarðveginn fyrir veglagninguna. Á myndinni sést hversu langt er niður á fast á öllum vegkaflanum. Þá kafla sem merktir eru rauðir og appelsínugulir þarf að fergja.

## Annar áfangi boðinn út í ár

Annar áfangi er 5,5 km langur og nær frá Vallá að Hvalfirði, í gegnum Grundarhverfi. Unnið er að hönnun áfangans og gert ráð fyrir að það klárast í maí. Nýverið var auglýst útboð á eftirliti og ráðgjöf fyrir áfanga 2 með það fyrir augum að eftirlitsaðilar rýni hönnunargögn fyrir útboð. Beðið er deiliskipulagsbreytinga til að geta klárað vinnuna. Að því loknu verður sótt um framkvæmdaleyfi en vonast er til að hægt verði að bjóða áfanga tvö út fyrirpart sumars og að framkvæmdir hefjist síðsumars.

Áætlað er að bjóða út hljóðvarnir og stíga meðfram öllum vegarkaflanum með áfanga 2.

Framkvæmdir á fyrsta og öðrum áfanga verða því unnar samhliða en áætlað er að framkvæmdum við fyrsta áfanga ljúki 2023 en seinni áfanga árið 2024.

## Áfangi 1, Varmhólar - Vallá

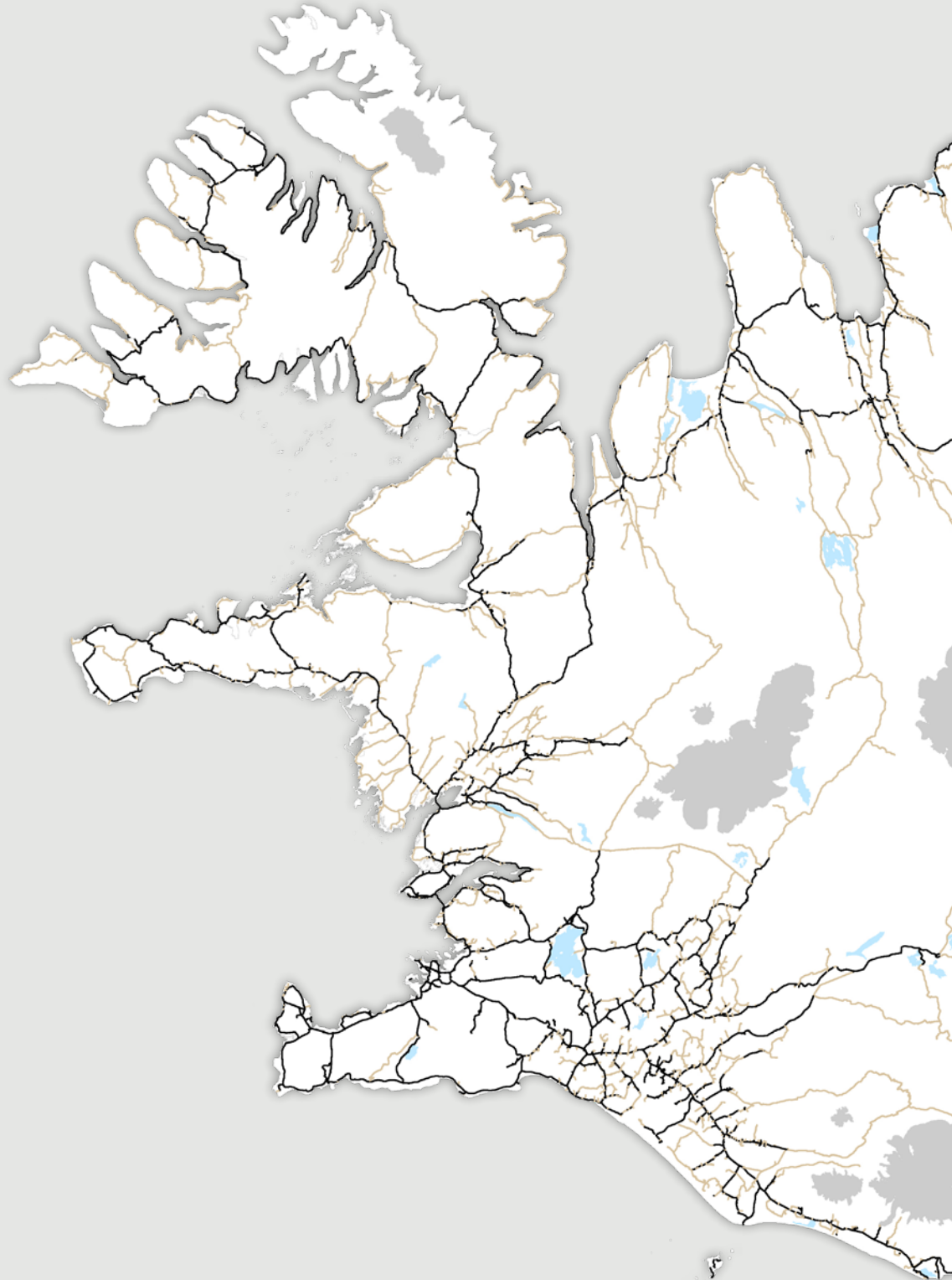
Lengd:	4,2 km
Vegamót fyrir:	10
Vegamót eftir:	0
Hringtorg:	1 við Móa
Undirgöng:	2 við Varmhóla og Saltvík
Verki lokið:	2023

## Áfangi 2, Vallá - Hvalfjörður

Lengd:	5,5 km
Vegamót fyrir:	20
Vegamót eftir:	0 fyrir utan vigtunarplan við Bakka
Hringtorg:	2 við Móa og Dalsmynni
Undirgöng:	2 við Grundarhverfi og Arnarhamar auk lengingar á undirgöngum við Vallá.
Stálplöturæsi:	1 yfir Ártúnsá við Bakkaveg
Verki lokið:	2024

# Yfirborð vega á Íslandi

Vegir sem Vegagerðin sinnir eru um 12.900 km að lengd. Þar af eru um 5.800 km með bundnu slitlagi en 7.101 km með malarslitlagi. 57 km af bundnu slitlagi bættust við á árinu 2020.



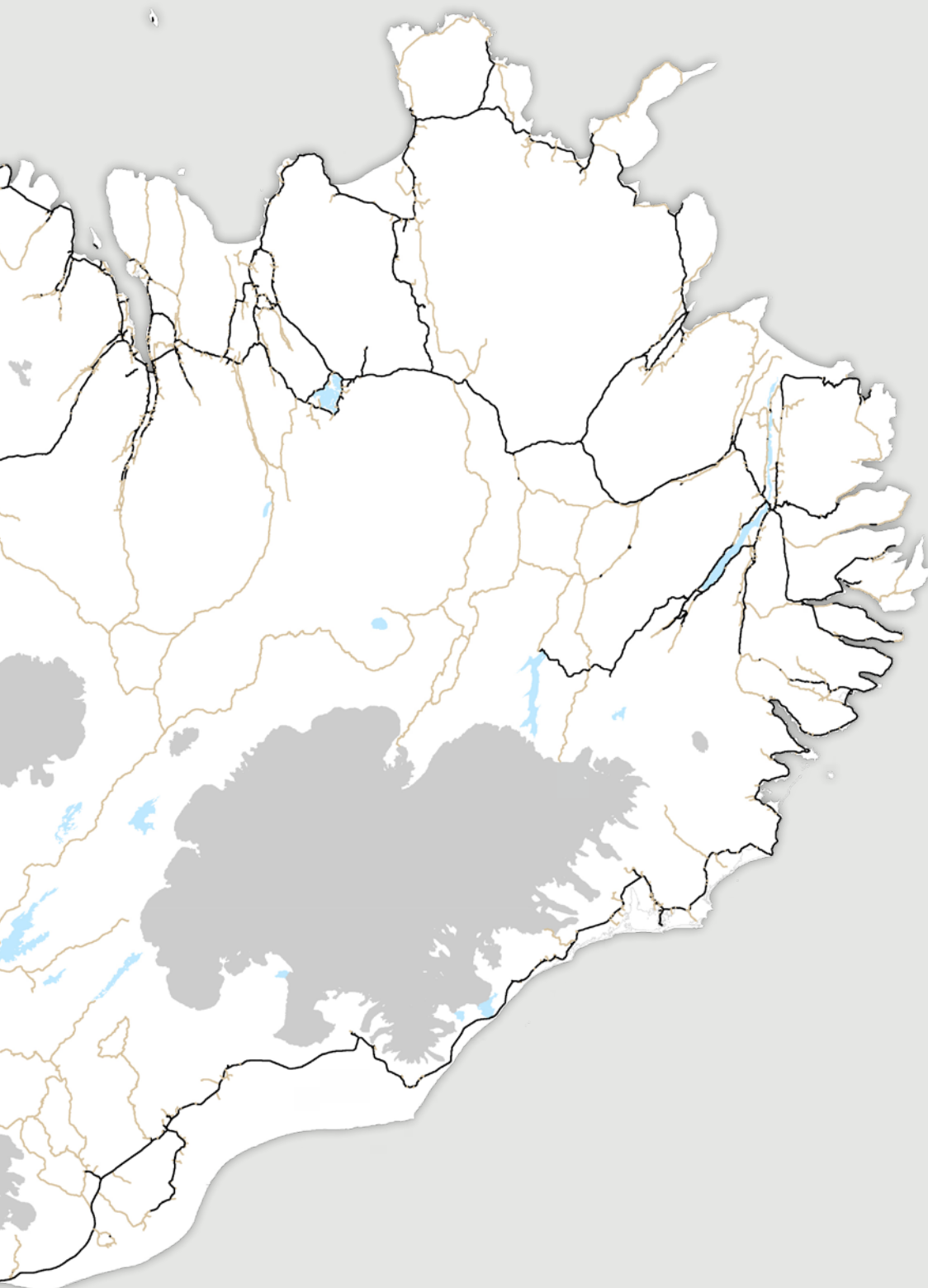


## Yfirborð vega

31.12.2020

— Bundið slitlag - 5.800 km

— Malarslitlag - 7.101 km





# Mælir setlög í sjó



Borinn er notaður til að kanna gerð setlaga í botni hafna og fjarða þar sem stendur til að framkvæma.

Sérsmíðaður prammi með höggbor er notaður til að mæla lagskiptingu jarðlaga og dýpi á klöpp í höfnum og fjörðum þar sem framkvæmdir standa fyrir dyrum. Stjórnandi prammans og borsins er Friðrik Þór Halldórsson rannsóknarmaður á hafnadeild Vegagerðarinnar.

Pramminn gengur ídulega undir nafninu Borró-pramminn og tekur nafn sitt frá höggbornum sem hann er útbúinn með, en slíkir borar eru oft nefndir Borróborar þar sem þeir voru á árum áður keyptir frá fyrirtækinu Borros og nafnið festist.

Pramminn var teiknaður af Ingvari Engilbertssyni og Birgi Tómasi Arnar hjá Siglingastofnun í kringum aldamótin síðustu. En viðtal er við Ingvar hér aftar í blaðinu um mælingabátinn Geisla. Pramminn er samsettur úr tveimur gámaeiningum, er 5x6 metrar að stærð og í honum miðjum er 1x1 metra gat sem borinn fer í gegnum.

„Borinn er notaður til að kanna gerð setlaga í botni hafna og fjarða þar sem stendur til að framkvæma og mæla hversu langt er niður á fast,“ útskýrir Friðrik en slíkar upplýsingar eru mikilvægar fyrir hönnuði við undirbúning hönnunargagna fyrir útboð. „Í höfnum er botninn kannaður til dæmis þegar stækka á stálþilskanta. Þá þarf að vita hversu öflug og löng stálþil þarf að nota og hvernig best sé að berja þau niður. Þegar þvera á firði er einnig mikilvægt þekkja setlögina til að vita hversu mikið farg þarf að setja á sjávarbotninn og hversu lengi það þarf að biða þar til hægt er að leggja veginn.“

Verkefni Friðriks ráðast af fyrirmælum frá hönnuðum sem biðja um mælingar á vissum stöðum. Hann fær uppgefna gps punkta og kemur prammanum eins nálægt þeim og mögulegt er. „Pramminn er fluttur á staðinn á flutningabíl, en auðvelt er að taka hann í sundur. Við notum slöngubát til að ýta honum á réttan stað og síðan er pramminn strekktur með akkeri í sitt hvora áttina til að hann færist ekki úr stað,“ lýsir Friðrik. Hann segist ekki gera miklar kröfur til veðurs, lítið mál sé að mæla í rigningu, snjókomu eða frosti. Hins vegar mega ekki vera öldur því þá skekkist mælingin. Hann segir hverja mælingu taka mislangan tíma, allt frá tíu mínútum upp í tvo klukkutíma eftir því hversu djúpt er niður á botn.

„Mælingin fer þannig fram að ég þrýsti bornum sem er 35 mm að breidd í gegnum silt, sand og möl. Borinn sendir upplýsingar sem síðan fara til hönnuða,“ lýsir Friðrik en hann tekur einnig sýni þegar eftir því er óskað.



Friðrik var að klára verkefni í Reykhólahöfn þar sem lengja á stálpil, en í haust fór hann til mælinga í Þorskafirði sem nú er búið að bjóða út og verktakinn hefur hafist handa. Næst heldur hann í Gufufjörð og Djúpaþfjörð vegna þverunar fjarðanna fyrir hinn nýja Vestfjarðaveg (60) um Teigsskóg.

Friðrik hefur ekki verið í þessu starfi lengi, byrjaði í september í fyrra en var áður á rekstrardeild Vega-gerðarinnar. Hann er þó ekki óvanur störfum á sjó. „Ég starfaði á dýpkunarpramma í Noregi þar sem verið var að bora og sprengja fyrir höfnum og siglingarleiðum. Þetta eru því kunnuglegar aðstæður þó margt hafi verið alveg nýtt fyrir mér,“ segir Friðrik sem er þó aldrei einn á ferð heldur hefur alltaf með sér mann til aðstoðar. Verkefnin eru næg og því þarf að nýta veturinn líka þó veðrið geti verið rýsjótt. „Þetta hefur alveg sloppið til en ég er mjög spenntur að prófa að vinna við þetta í sumar í sól og góðu veðri,“ segir Friðrik glettinn.



Borró-pramminn tekur nafn sitt frá höggbornum sem hann er útbúinn með.



Slöngubátur er notaður til að ýta prammanum á réttan stað.

# Umferðarupplýsingar beint í snjalltæki vegfarenda

Vegfarendur geta brátt fengið upplýsingar um færð og ástand vega beint í leiðsögukerfi í snjalltækjum sínum en Vegagerðin hefur hafið útgáfu þessara upplýsinga á DATEXII staðli Evrópusambandsins.

Þessi nýjung var kynnt á morgunfundi Vegagerðarinnar; Færð og veður – beint í bílinn, þann 14. apríl síðastliðinn.

DATEXII staðallinn gerir erlendum leiðsöguþjónustum kleift að sækja þær upplýsingar sem Vegagerðin birtir um vegakerfið, svo sem veður og færð, í rauntíma í leiðsögukerfum sínum hvort heldur er í farsímu eða í leiðsögukerfum bifreiða. Fulltrúi HERE Technologies var á fundinum og fjallaði um hvernig upplýsingarnar verða nýttar í leiðsögukerfum fyrirtækisins.

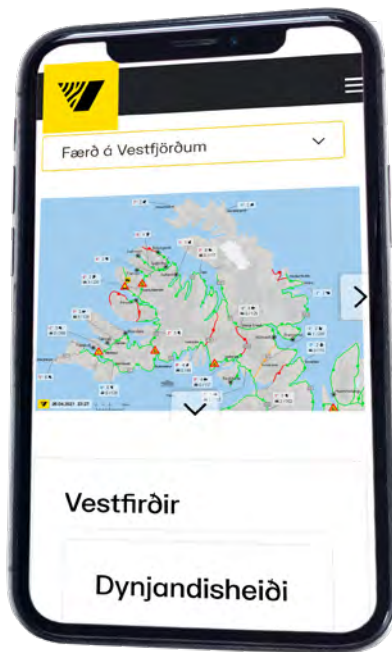
DATEXII er alþjóðlegur forritunarstaðall sem vel flest Evrópulönd hafa innleitt, nú síðast Noregur og Svíþjóð. Staðallinn einfaldar upplýsingagjöf fyrir vegfarendur því leiðsögufyrirtækin geta nálgast upplýsingar með samræmdum hætti milli landa og þarfnast því ekki sérlausna.

Með innleiðingu DATEXII staðalsins vonast Vegagerðin til að nauðsynlegar upplýsingar rati til vegfarenda og berist þeim á meðan á ferðalaginu standur og geri leiðabestun skilvirkari.

Verkefnið var unnið með fjárveitingu sem til kom af hálfu ríkisstjórnarinnar vegna óveðursins í desember 2019. Sama fjárveiting hefur einnig verið nýtt til að próa vef um veður og sjólag, sem kynntur verður á næstunni.

Sigurður Ingi Jóhannsson samgönguráðherra tók DATEXII vefþjónustuna formlega í notkun á morgunfundinum. Greipur Gíslason ráðgjafi lýsti nánar virkni þjónustunnar og af hverju hún skiptir máli. Að lokum sagði Gjermund Jakobsen framkvæmdastjóri HERE Technologies hvernig fyrirtækið hyggst nýta upplýsingar frá Íslandi í sínum leiðsögukerfum.

Upptaka af morgunfundinum er aðgengileg í frétt um DATEXII á vef Vegagerðarinnar.



Djúpvegur (61), Skutulsfjarðarbraut, mætir Hafnarstræti og Pollgötu (636) á Ísafrði.





# Skrifað undir verksamning um þverun Þorskafjarðar

Forstjóri Vegagerðarinnar og framkvæmdastjóri Suðurverks hf. rituðu undir verksamning um þverun Þorskafjarðar á Vestfjarðavegi (60) fimmtudaginn 8. apríl. Verkið felur í sér þverun Þorskafjarðar og er liður í lúkningu umfangsmikillar vegagerðar á sunnanverðum Vestfjörðum undanfarin ár. Suðurverk hf. átti lægsta tilboðið í verkið.

Tilboð voru opnuð 16. febrúar 2021 en um er að ræða nýbyggingu Vestfjarðavegar á um 2,7 km kafla yfir Þorskafjörð. Innifalið í verkinu er bygging 260 m langrar steyptrar brúar á Þorskafjörð. Ber verkið heitið Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Kinnarstaðir - Þórisstaðir.



Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar sagði við undirskriftina að það væri fagnaðarefni að fara í þessa framkvæmd og að nú hylti undir lok á viðamiklum vegafamkvæmdum á sunnanverðum Vestfjörðum. Hún benti á að með gerð Dýrafjarðarganga, vegi um Gufudalssveit og þverun Þorskafjarðar styttist leiðin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um 50 km og munaði um minna. Þverun Þorskafjarðar ein og sér styttir vegalengdina um 10 km.

Dofri Eysteinnsson framkvæmdastjóri Suðurverks hf. var einnig ánægður með verkið og leist vel á, hann benti á að Suðurverksmenn þekktu gjörla til svæðisins og fjarðarþverana en þeir hefðu þverað Dýrafjörð árið 1989 og síðar Kjálkafjörð og Mjóafjörð á sunnanverðum Vestfjörðum. Hann sagðist hlakka til verksins sem hæfist strax í næstu viku.

Fjallað var um verkefnið í 2. tbl. Framkvæmdafréttu 2021.



Dofri Eysteinnsson framkvæmdastjóri  
Suðurverks og Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri  
Vegagerðarinnar olnboga samninginn.

# Lipur og liðugur Geisli



Geisli er útbúinn þotudrifi og er því lipur og snýst á punktinum. Það er góður kostur við dýptarmælingar í höfnum.

Ingvar G. Engilbertsson rannsóknarmaður í vinnuflokki vita hjá Vegagerðinni hefur verið umsjónarmaður mælingabátsins Geisla frá því hann var keyptur til Vita- og hafnamálastofnunar árið 1994. Geisli er Sómbátur með þotudrifi sem hentar einstaklega vel við dýptarmælingar í höfnum landsins.



„Við notuðum alltaf slöngubáta til að dýptarmæla hér áður fyrr. Tækin urðu síðan flóknari og með miklum tölvubúnaði sem ekki mátti vera í opnum báti og því þurfti að kaupa bát sem var yfirbyggður,“ segir Ingvar en báturinn Geisli var keyptur haustið 1994 af Guðmundi í Bátasmiðju Guðmundar í Hafnarfirði. „Guðmundur átti bátinn sjálfur fyrsta árið og notaði hann sem hobbibát á Breiðafirði. Hann er með þotudrifi en ekki venjulegum skrufubúnaði. Það veldur því að hann er mjög lipur og snýst á punktinum. Búnaðurinn liggur hins vegar mjög ofarlega í sjónum og fyrir kemur að hann tekur inn á sig þara sem stoppar hann,“ lýsir Ingvar og bendir á að þari sé mikill á Breiðafirði sem sé líklega ástæðan fyrir því að fyrri eigandi ákvað að selja bátinn.

Vita og hafnamálastofnun keypti bátinn í lok árs 1994 og var hann tekinn í notkun hjá stofnuninni í maí árið eftir enda þurfti að breyta innréttingum, koma fyrir búnaði og smíða undir hann kerru.

Báturinn fékk nafnið Geisli en það var niðurstaða úr samkeppni meðal starfsmanna Vita- og hafnamálastofnunar. „Þetta nafn á ágætlega við enda sendum við geisla frá okkur þegar við mælum botninn,“ segir Ingvar sem hefur séð um Geisla alla tíð.

En til hvers er hann notaður? „Hann er notaður í dýptarmælingar. Hann hefur til dæmis mælt flestar hafnir landsins.“ Og af hverju þarf að mæla? „Það þarf til dæmis þegar til stendur að hafnir taki á móti stærri skipum og þær eru ekki nógu djúpar. Þá þarf að fara í dýpkunarframkvæmdir. Við mælum þá hafnirnar fyrir og eftir dýpkun til að athuga hversu mikið efni hefur verið tekið,“ upplýsir Ingvar og bætir við að í sumum höfnum sé sandburður mikill og þar þurfi að mæla reglulega. Hann tekur sem dæmi Landeyjahöfn, Þorlákshöfn og höfnina á Höfn í Hornafirði. „Við vorum lengi vel að mæla höfnina í Ólafsfirði en erum orðið minna þar enda hefur útgerð þar minnkað mikið.“

Ingvar segir Geisla fyrst og fremst notaðan í mælingarverkefni þó hann sé stundum nýttur í annað. „Hann er stundum notaður til að fara út í baujurnar á Faxaflóanum ef þarf að skipta um rafhlöður eða laga ljósin.“ Oftast er ekið með bátinn á milli staða, í það minnsta lengri leiðir. „Við höfum stundum siglt honum styttri leiðir en það má segja að eini gallinn við bátinn sé drifbúnaðurinn sem mætti vera stærri því hann drifur lítið þegar farið er lengri leiðir.“

## Sloppið með skrekkinn

Ingvar hefur varið ófáum stundum um borð í Geisla en hann segir tímarn þó mislangan bæði eftir árstíðum og árum. „Vinnudagarnir gátu orðið langir á árunum í kringum byggingu Landeyjahafnar og fyrst eftir að hún var tekin í notkun. Þá vorum við mikið við mælingar þar og vorum jafnvel heilu næturnar,“ segir Ingvar en Geisla fer lítið í Landeyjahöfn núorðið. „Innsiglingin er hættuleg litlum bátum og hætta á að fá á sig brotsjó,“ segir Ingvar en í dag er Lóðsinn frá Vestmannaeyjum frekar notaður til mælinga í Landeyjahöfn.

En hefur hann þá stundum komist í hann krappann á Geisla? „Við höfum sloppið með skrekkinn þarna í Landeyjahöfn. Í tvígang hefur bilað stýri. Í annað skipti var ég á honum og þá fór stýrisbúnaðurinn á leið út úr höfninni. Stýrið festist í öðru borðinu og ekkert hægt að hreyfa það. Ég gat þó gefið vel í og þá snerist báturinn í innsiglingunni og ég gat siglt honum inn aftur. Í síðara skipti var ég ekki um borð, þá fór stýrið líka og þá rétt slapp hann við að lenda uppi í garðinum og rak vestur með ströndinni undan veðri og straum. Þá kom gæslan á þyrlu og úr varð mikið hvari.“

Þó báturinn sé orðinn 25 ára segir Ingvar hann vel standa fyrir sínu. „Það er ekkert hlaupið að því að kaupa bát eins og þennan. Þetta er þungur klumpur og fastur fyrir þegar kemur á hann gusa enda er hann byggður fyrir íslenskar aðstæður. Hann hefur í það minnsta reynst mér mjög vel, enda lípur, snýst á punktinum og mjög gott að vinna á honum við mælingar í höfnum.“

## Fínt að vera altmugligmaður

Ingvar er Vestmannaeyingur, flutti í land í gosinu 1973 og var eftir það sjómaður í Grindavík þar til hann réði sig til Vita- og hafnamálastofnunar árið 1981. Þeirri stofnun var breytt í Siglingastofnun árið 1996 sem síðan sameinaðist Vegagerðinni að hluta 2013.

Ingvar hefur sinnt ýmsum störfum á þeim fjöru-tíu árum sem hann hefur starfað hjá stofnuninni. „Ég var meðal annars á dýpkunarskipi sem Vita- og hafnamálastofnun gerði út á sínum tíma. Eftir það fór ég í mælingarnar.“ Ingvar starfaði einnig um tíma í botnrannsóknunum. „Þá vorum við með fleka sem var að kanna burð í botni. Þetta er til dæmis gert þegar reka þarf niður stálþil í höfnum, þá þarf að vita hversu langt er niður á fast. Svipað þarf að gera þegar brúa á firði.“

Mismikið er að gera í mælingum og minnst yfir hásumarið. Ingvar hefur því tvö síðustu sumur starfað með vinnuflokki vita sem sér um viðhald vita um land allt. „Þetta er mjög fjölbreytt vinna og maður þarf að vera svona altmugligmaður sem er fínt,“ segir hann glettinn.



Ingvar um borð í Geisla að undirbúa sjósetningu. Á neðri myndinni er verið að skipta um dekk á kerrunni.



## Loftbrú tekið fagnandi



Markmiðið með Loftbrú er að bæta aðgengi íbúa á landsbyggðinni að miðlægri þjónustu á höfuðborgarsvæðinu.

Íbúar landsbyggðarinnar hafa nýtt sér tæplega 130 milljónir króna í afslátt af flugfargjöldum frá því Loftbrú var hleypt af stokkunum í september 2020.

Loftbrú veitir íbúum landsbyggðarinnar 40% afslátt af fargjaldi fyrir allar áætlunarleiðir innanlands til og frá höfuðborgarsvæðinu, en markmiðið með Loftbrú er að bæta aðgengi íbúa á landsbyggðinni að miðlægri þjónustu á höfuðborgarsvæðinu.

Loftbrú var þróuð að skoskri fyrirmynd en Skotar hafa byggt upp vel heppnað kerfi í samstarfi ríkis og flugfélaga. Á Íslandi hefur verið farin sú leið að bjóða upp á afslátt fyrir þrjár ferðir (sex flugleggi) á ári sem rúmlega sextíu þúsund íbúar geta nýtt sér, en Loftbrú nær yfir Vestfirði, hluta af Norðurlandi vestra, Norðurland eystra, Austurland vestur í Örfæfasveit og Vestmannaeyjar en svæðið er afmarkað með tilliti til pósthúma.







Góður stígandi hefur verið í nýtingu frá því Loftbrú var tekin í notkun í september 2020. Áhrif heimsfaraldurs má samt greinilega sjá í þeim mánuðum sem faraldurinn hefur verið í vexti og takmarkanir miklar, eins og í október, desember og mars. Líklegt má telja að heildarferðir væru mun fleiri í venjulegu árferði.

Alls hefur verið veittur afsláttur upp á tæplega 130 milljónir króna fyrir rúmlega 19 þúsund flugleggji. Konur nýta sér Loftbrú meira en karlar en þær keyptu rúmlega 8.600 flugleggji á móti um 6.000 flugleggjum sem karlar keyptu. Ungar konur á aldrinum 20-24 ára keyptu flesta flugleggji eða 8% af heildarfjölda. Þegar skoðuð er aldersdreifing sést að fólk á aldrinum 20 til 35 ára var duglegast að nýta sér Loftbrú óháð kyni.

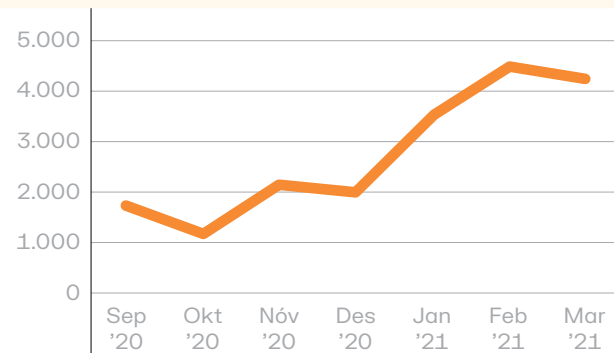
Fólk getur nýtt sér Loftbrúna í mismunandi tilgangi. Til dæmis til að sækja margvíslega þjónustu, fara til lækis, tannlækis eða sjúkraþjálfara. Eða til að heimsækja ættingja og nýta sér fjölbreytta menningarviðburði sem eru í boði á suðvesturhorni landsins.

Verkefnið er enn í nokkurri þróun. Til dæmis er unnið að því að geta veitt börnum með lögheimili sunnanlands sem eiga foreldra eða forráðamenn sem hafa búsetu á landsbyggðinni rétt til Loftbrúar. Nýtt frumvarp um breytingar á barnalögum sem kveða á um skipta búsetu barna mun flýta þeirri vinnu töluvert.

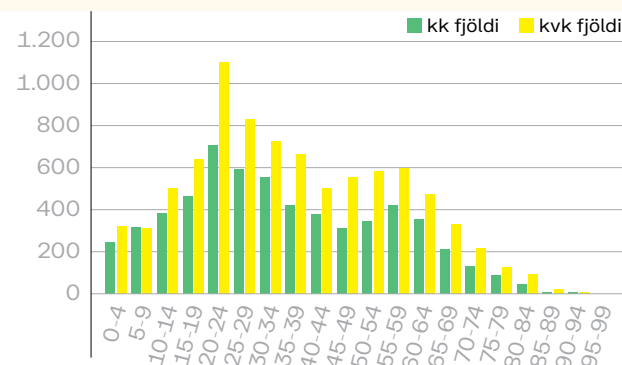
Til að kanna rétt sinn til Loftbrúar og til að sækja sérstaka afsláttarkóða er hægt að fara á [island.is](http://island.is) og auðkenna sig með rafrænum skilríkjum. Fleiri upplýsingar um Loftbrú og notkun hennar er hægt að finna á vefsíðunni [www.loftbru.is](http://www.loftbru.is).

Mánuður	Afsláttur, upphæð	Fjöldi flugleggja	Breyting milli mánaða, flugleggir
sep. 20	12.227.750	1.678	
okt. 20	8.100.293	1.171	-43%
nóv. 20	13.817.519	2.118	45%
des. 20	14.262.569	1.994	-6%
jan. 21	22.943.650	3.479	43%
feb. 21	30.180.271	4.433	22%
mar. 21	27.093.568	4.182	-6%
<b>Alls</b>	<b>128.625.620</b>	<b>19.055</b>	

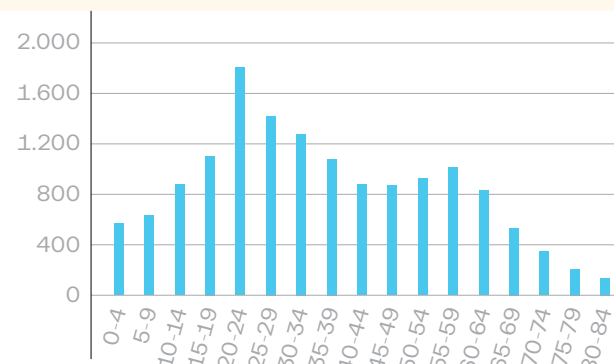
### Fjöldi notenda



### Dreifing eftir aldri og kyni



### Dreifing eftir aldri





# Hvað er malbik? Hvað er klæðing?

Að undanförunu hefur borið á því að rætt sé um malbik og klæðingu sem eitt og sama fyrirbærið. Svo er þó alls ekki þótt báðar gerðirnar séu svokölluð bikbundin slítlög. Jafnvel heyrist stundum talað um olíumöl, en sú gerð bikbundinna slitlaga var aflögð með öllu hér á landi fyrir tæpri hálfri öld. Nauðsynlegt er að gera greinarmun á klæðingu og malbiki, enda er klæðing ódýrt bundið slitlag sem tekur til 90% allra bundinna slitlaga á landinu, mest á umferðarminni vegum.

Malbik er blanda þriggja þátta, steinefna, biks (e. bitumen) og íblöndunarefna. Steinefnið gegnir því hlutverki að bera þunga umferðarinnar en bikið bindur steinefnið saman og myndar heild. Því er mikilvægt að bikið gefi góða bindingu og að styrkur steinefna sé nægur, m.a. til að bera þungaumferð og þola þá síendurteknu áraun sem fylgir notkun nagladekkja.

Malbik er hins vegar tiltölulega dýrt efni, enda framleitt í sérstökum hátæknivæddum blöndunarstöðvum. Algengasta framleiðsluaðferðin er að hita bikið og steinefnin hvort í sínu lagi fyrir blöndun. Svo er þessum efnum blandað saman í nákvæmum hlutföllum með íblöndunarefnum. Að blöndun lokinni er malbikið flutt heitt þangað sem verkið er unnið, það lagt út 3,5-5,5 cm þykkt á vegstæðið og þjappað/valtað. Með þjöppun er leitast við að „læsa“ uppbyggingu lagsins ásamt því að tryggja nægjanlegt loftrými á líftíma malbiksins. Því má segja að loftrými sé fjórði mikilvægi þátturinn í uppbyggingu malbiks en loftrýmið tryggir stöðugleika malbiksins og að það haldi formi sínu.

### Höfundar:



Birgir Hrafn  
Jóakimsson  
forstöðumaður  
stoðþjónustu  
Vegagerðarinnar



Pétur Pétursson  
sérfræðingur í  
stoðþjónustu  
Vegagerðarinnar

Klæðing er framleidd þannig að bikbindiefni, þynntu eða mýktu, er sprautað í jöfnu lagi á yfirborð vegar og steinefni síðan dreift yfir það. Klæðingin er síðan völtuð og þá þrýstist steinefnið niður í bindiefnið. Eftir u.þ.b. sólarhring er umframsteinefni svo sópað af klæðingunni. Þessi gerð bundins slitlags er tiltölulega þunn, eða um 1 til 1,5 cm á þykkt, en þykktin fer eftir því hvaða steinastærð er valin.

Sökum þess að malbik er tiltölulega dýr slitlagsgerð, hefur gengið hægt að auka hlut malbiks á íslenskum þjóðvegum, enda er hægt að leggja margfalt lengri vegklæðingu fyrir sömu upphæð. Það á bæði við um nýlagnir og viðhald á eldri bikbundnum slitlögum. Þó má segja að stór hluti vega með klæðingu sé kominn yfir þölmörk vegna aukinnar umferðar og álags á vegakerfinu og ætti í raun að vera lagður malbiki sem polir margfalt meiri umferð en klæðing.

Malbik á sinn líftíma. Með árunum slitnar það óhjákvæmilega af völdum negldra hjólbarða auk þess sem ellimerki koma fram með tímanum. Bikið þornar upp, verður stökkt og endar með því að springa upp og mynda sprungunet. Þegar ástandið er orðið slíkt er það ávísun á holumyndun og jafnvel víðtækari skemmdir. Ef vel ætti að vera, þyrfti að endurnýja bundið slitlag á Íslandi mun hraðar en mögulegt er að gera í dag. Yfirborð vega kæmi þá t.d. betur undan vetri og sífelldum frostþíðu sveiflum á vorin. Að vonum leiða slíkar skemmdir til neikvæðrar umræðu um íslenskt malbik og vegklæðingu.



Malbikun á Sandskeiði fyrir nokkrum árum.



# Rannsókn á svifryki í Hvalfjarðargöngum



Sýnum var safnað ofan af skápum í göngunum.

Samsetning og uppruni svifryks í Hvalfjarðargöngum er yfirskrift skýrslu Gísla Guðmundssonar frá Rannsóknarstofu byggingariðnaðarins við Nýsköpunarmiðstöð Íslands sem styrkt var af Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar. Þar kemur meðal annars fram að uppruna ryks í göngunum megi að mestu rekja til fylliefna í malbiki en bindiefni í malbiki og dekkjaslit spila einnig stórt hlutverk í myndun svifryks.



Pótt svifryksmengun á götum úti geti verið sýnileg, er erfitt (en gerlegt) að safna sýnum af svifryki í nægjanlega miklu magni til þess að gera ítarlegar rannsóknir á eiginleikum þess. Þar að auki er erfitt að greina uppruna svifryks, vegna fjölpættra breyta sem hafa áhrif á samsetningu og eiginleika þess. Í Hvalfjarðargöngum virðist, mjög lauslega áætlað, vera tíu sinnum meira svifryk í hverri rúmmálseiningu en t.d. á Grensásvegi. Af þessum sökum er tiltölulega auðvelt að safna sýnum af ryki í nægjanlegu magni til ítarlegrar rannsóknar. Megin ástæðan fyrir tiltölulega mikilli svifryksmengun er augljóslega afmarkað rými Hvalfjarðarganga, auk þess sem veðurfarsþættir eins og vindur og úrkoma eru ekki til staðar í Hvalfjarðargöngum. Með því að útiloka veðurfarsþætti er hægt að einblína á umferðar-tengda svifryksmengun.

Skýrsla Gísla kom út í mars á þessu ári en hún er þriðji áfanginn í rannsóknum sem hófust í október 2017. Fyrsti áfanginn var styrktur af Speli, annar áfangi var styrktur af Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar (2018-2019) og þriðji áfanginn sömuleiðis (2020-2021). Markmið þriðja áfangans var tvíþætt, annars vegar að gera ítarlegri greiningar á svifryki og hins vegar að gera betri kolefnisgreiningar en gert var í fyrri áföngunum tveimur.



↑  
Hvalfjarðargöng.

→  
Sýnaskilja með sýni í mettaðri saltlausn.  
Skiljan situr á segulhræru.



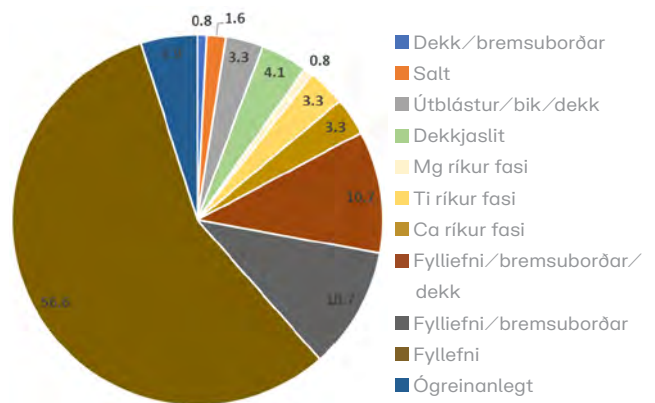
Miðað við greiningar sem gerðar voru í þessari rannsókn á uppruna ryks sem safnað var úr Hvalfjarðargöngum á tímabilinu 17. janúar 2017 til 13. júní 2018 og svo frá ágúst 2020, má rekja uppruna ryksins að mestu til fylliefna í malbiki. Einnig eru til staðar í nokkuð miklu magni samsett kolefnisrík korn. Samsettu kornin eru mynduð úr myndlausu kolefnisríku efni og fínum svifrykskornum. Svifrykið er bundið í kolefnismassanum.

Niðurstöður þessarar rannsóknar sýna fram á að kolefnið komi frá dekkjasliti og að a.m.k. einhverju leyti frá útblæstri bifreiða. Ekki var hægt að sýna fram á tengsl kolefniskornanna við slit á bindiefni malbiks. Eðlilegt er að álíta að bikið, þ.e. bindiefni malbiksins, slitni í réttu hlutfalli við hluta þess í malbiki á móti hluta fylliefna.

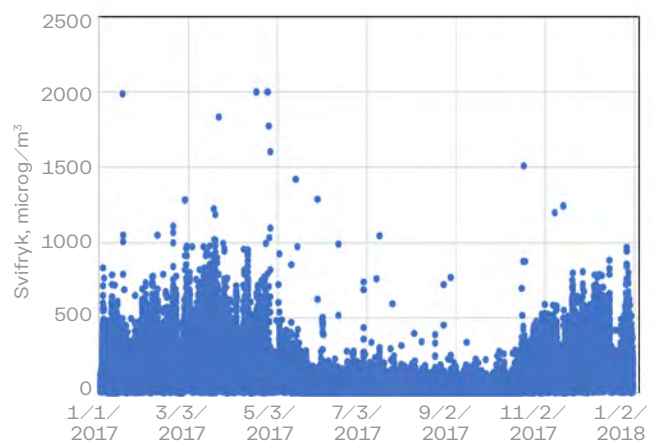
Kornastærðargreiningar á rykinu benda til þess að hluti eiginlegs svifryks (< 2,5 µm) liggi á bilinu 4,3 til 5,6% og allt svifryk (< 10 µm) liggi á bilinu 15 til 22%. Kolefnið í rykinu bindur að því er virðist tiltölulega mikið af fínu ryki og myndar tiltölulega stór samsett korn, sem sökum stærðar sinnar eru ólíkleg til að berast langt frá upprunastað. Þannig má e.t.v. segja að kolefnið dragi úr myndun fíns svifryks.

Í skýrslunni kemur fram að þótt svifryksmagnið sé mikið í Hvalfjarðargöngum, þá virðist magn þess í rúmmálseiningu vera álíka mikið og í sænskum veggöngum.

Greining á fallryki í Hvalfjarðargöngum



Styrkur svifryks í Hvalfjarðargöngum árið 2017



## Yfirlit yfir útboðsverk

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

Fyrirhuguð útboð		
Verknr.	Verk	Auglýst
21-057	Hringvegur (1) um Hverfisfljót og Núpsvötn, eftirlit	2021
21-056	Hringvegur (1) um Hverfisfljót og Núpsvötn	2021
21-053	Yfirlagnir á Norðursvæði 2021, malbik	2021
21-054	Yfirlagnir á Austursvæði 2021, malbik	2021
21-050	Vatnsnesvegur (711) um Vesturhópshólaá	2021
21-048	Skriðdals- og Beiðdalsvegur (95) - Um Gilsá á Völlum	2021
21-049	Hringvegur um Þvottáskriður, hrunvarnir 2021	2021
21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)	2021
21-034	Vetrarþjónusta 2021–2024, Barðastrandarsýslur	2021
21-035	Vetrarþjónusta 2021–2024, Vestur- Ísafjarðarsýsla	2021
21-031	Vetrarþjónusta Selfoss – Reykjavík 2021	2021
21-027	Vetrarþjónusta Höfuðborgarsvæðið 2021	2021
21-028	Vetrarþjónusta Reykjanesbraut – Suðurnes 2021	2021
21-030	Vetrarþjónusta Uppsveitir Árnessýslu 2021	2021
21-029	Vetrarþjónusta Rangárvallasýsla – Flói 2021	2021
21-032	Hringvegur (1) um Hornafjarðarfljót	2021
21-025	Þverárhliðarvegur (522): Gunnlaugsstaðir – Högnastaðir	2021
21-026	Tálknafjarðarvegur (617): Endurbætur	2021
21-022	Hringvegur austan Klifanda og Dyrhólavegur	2021
21-013	Yfirlagnir á Vestursvæði, malbik 2021	2021
21-004	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut	2021
20-097	Þverárfjallsvegur (73), Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá	2021
20-074	Norðausturvegur (85), Köldukvíslargil	2021
20-035	Snæfellsnesvegur (54): Ketilstaðir Dunkárbakki	2021
20-032	Hringvegur (1): Umferðarstýring Borgarnesi	2021

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-046	Efnisvinnsla á Suðurlandi 2021, malarslitlag (EES)	29.3.21	27.4.21
21-042	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður. Eftirlit og ráðgjöf (EES)	30.3.21	23.4.21
21-005	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut. For- og verkhönnun	13.3.21	20.4.21
21-015	Efnisvinnsla á Norðursvæði 2021 útboð B	21.3.21	20.4.21
21-014	Efnisvinnsla á Norðursvæði 2021 útboð A	21.3.21	20.4.21
20-036	Örlygshafnarvegur (612): Um Hvallátur	31.3.21	20.4.20
21-045	Hringvegur milli Skóga og Dyrhólavegar; 2 styrkingarkafar	29.3.21	20.4.21
21-040	Niðurrekstrarstaurar fyrir brú á Núpsvötn	22.3.21	6.4.21
21-036	Efnisvinnsla á Austursvæði 2021, malarslitlag	6.3.21	6.4.21
21-019	Hringvegur (1) um Jökulsá á Breiðamerkursandi, rofvörn farvegur 2021	23.3.21	6.4.21
21-043	Snæfellsbær, sjóvarnir 2021	15.3.21	30.3.21
21-023	Gaulverjabæjarvegur (33), Hringvegur – Holtsvegur	15.3.21	30.3.21
21-039	Sauðárkrókur – Strandvegur, sjóvörn 2021	9.3.21	23.3.21
21-011	Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2021	1.3.21	16.3.21
21-012	Yfirlangir á Vestursvæði og Norðursvæði 2021, blettanir með klæðingu	1.3.21	16.3.21
21-021	Laugarvatnsvegur (37), Reykjavegur - Brekka	22.2.21	9.3.21
20-017	Grindavík, sjóvarnir 2021	21.1.21	9.2.21

### Auglýst útboð

Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-044	Efnisvinnsla á Vestrsvæði 2021, malarlítlag (EES)	27.4.21	25.5.21
21-018	Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2021	20.4.21	4.5.21
21-055	Ísafjörður: Lenging Sundabakka 2021	20.4.21	4.5.21
21-052	Yfirlagnir á Austursvæði 2021, klæðing	19.4.21	4.5.21
21-051	Yfirlagnir á Austursvæði 2021, blettanir með klæðingu	19.4.21	4.5.21
21-047	Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2021	19.4.21	4.5.21
21-037	Efnisvinnsla á Austursvæði 2021-2022, klæðing og burðarlag (EES)	30.3.21	29.4.21

### Engin tilboð bárust

Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-020	Grófar- og Njarðvíkurhöfn - Viðgerðir á grjótvörn	1.2.21	16.2.21

### Útboð fellt af lista

Verknr.	Verk
21-016	Hringvegur (1) um Núpsvötn
20-103	Hringvegur (1) um Hverfisfljót

Verkin eru boðin út undir útboðsnúmerinu 21-056

### Samningum lokið

Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
21-009	Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði 2021 <i>Arnardalur sf., kt. 540678-0309</i>	2.3.21	30.3.21
21-001	Skeiða- og Hrunamannavegur (30) – Hringtorg Flúðum <i>Gröfutækni ehf., kt. 460494-2069</i>	9.2.21	12.3.21
21-003	Yfirborðsmerkingar, sprautuplöstun, Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði 2021-2022 (EES) <i>Vegamálan ehf., kt. 630497-2649</i>	9.2.21	18.3.21
21-007	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Kinnarstaðir – Þórisstaðir (EES) <i>Suðurverk ehf., kt. 520885-0219</i>	16.2.21	8.4.21
21-002	Eyrarbakkavegur (34) – Hringtorg við Hólalastekk <i>Verktækni ehf., kt. 680269-0769</i>	16.2.21	5.3.21
21-038	Niðurrekstrarstaurar undir brú á Þorskafjörð <i>Steypustöðin ehf., kt. 660707-0420</i>	16.3.21	9.4.21
21-010	Langholtsvegur (341), Heiðarbyggð - Syðra-Langholt <i>Fögrusteinar ehf., kt. 510401-2550 og Rósaberg ehf., kt. 620601-2330</i>	2.3.21	15.4.21
21-033	Ólafsvík - Endurbýgging Norðurtanga 2021 <i>Hagtak hf., kt. 460391-2109</i>	2.3.21	6.4.21
21-008	Yfirlagnir á Suðursvæði, blettanir með klæðingu 2021 <i>Borgarverk ehf., kt. 540674-0279</i>	9.3.21	6.4.21
21-024	Grenivík, sjóvarnir 2021 <i>JG vélar ehf., kt. 470617-0470</i>	23.2.21	15.3.21

Málþing Vegagerðarinnar 11. maí 2021

## Þjóðvegir á hálendinu

Eitt af verkefnum Vegagerðarinnar samkvæmt samgöngu-áætlun 2020-2034 er að móta stefnu um hönnun vega á hálendi Íslands. Í þeirri vinnu er mikilvægt að heyra skoðun ólíkra hópa og notenda á málefninu. Því verður boðað til málþings þriðjudaginn 11. maí 2021 frá klukkan 9 til 12.30.

Málþingið verður í beinu streymi en nánari upplýsingar um dagskrá er að finna á heimasíðu Vegagerðarinnar [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is)



## Niðurstöður útboða

Hringvegur (1) um Kjalarnes <sup>21-042</sup>  
2. áfangi, Vallá - Hvalfjörður.  
Eftirlit og ráðgjöf (EES)

Vegagerðin óskaði eftir tilboðum í eftirlit og ráðgjöf með breikkun Hringvegur (1) um Kjalarnes í 2+1 veg frá Vallá að Hvalfirði. Um er að ræða um 5,5 km langan vegkafla með hringtorgum við Móa og Dalsmynni, nýjum undirgöngum við Grundarhverfi og Arnarhamar, lengingu á undirgöngum við Vallá, nýtt stálplöturæsi/brú yfir Ártúnsá við Bakkaveg, lengingu á stálplöturæsi/brú yfir Ártúnsá við Hringveg auk hlíðarvega, stíga og veitukerfa. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar, Veitna og Gagnaveitu Reykjavíkur.

Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfismats og verðs og bar bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfi bjóðanda og verðtilboð.

Tilboðum bar að skila fyrir kl. 14:00 föstudaginn 23. apríl 2021.

Eftirtaldir lögðu fram tilboð fyrir lok tilboðsfrests:

Efla hf., Reykjavík

Hnit, verkfræðistofa hf., Reykjavík

Mannvít, Kópavogi

Miðvikudaginn 28. apríl 2021 verður tilkynnt stigagjöf í hæfnisvali og verðtilboð hæfra bjóðenda.

Arnarnesvegur (411), <sup>21-005</sup>  
Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut.  
Hönnun (EES)

Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfismats og verðs og bar bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfi bjóðanda og verðtilboð.

Eftir lok tilboðsfrests, 13. apríl 2021, var bjóðendum tilkynnt um nöfn bjóðenda í útboðinu. Þann 20. apríl 2021 var verðtilboð hæfra bjóðenda opnað. Allir bjóðendur uppfylltu hæfisskilyrði útboðsins og stóðust hæfnimat.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Verð, stig	Hæfni, stig	Samtals, stig
4	Efla hf., Reykjavík	97.847.747	17	65	82
3	Verkfræðistofan Hnit hf., Reykjavík	58.892.500	29	64	93
2	Verkís hf., Reykjavík	48.783.040	35	62	97
1	VSÓ Ráðgjöf ehf., Reykjavík	117.880.000	14	63	77
—	Áætl. ráðgjafakostn.	60.000.000			

Hringvegur (1) milli <sup>21-045</sup>  
Skóga og Dyrhólavegar;  
2 styrkingarkafar

Opnun tilboða 20. apríl 2021. Styrking og klæðing á Hringvegi (1-b5 og 1-b6) undir austanverðum Eyjafjöllum. Framkvæmdin er á 2 vegarköflum milli Skóga og Dyrhólavegar, sem eru alls 2,6 km langir.

Helstu magntölur

Skeringar	995 m <sup>3</sup>
Fyllingar og fláafleygar	1.590 m <sup>3</sup>
Burðarlag 0/22	2.260 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	20.685 m <sup>2</sup>

Verktök eru 1. ágúst 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	62.665.000	135,9	13.847
1	Framrás ehf., Vík	48.818.250	105,9	0
—	Áætl. verktakakostnaður	46.100.000	100,0	-2.718

Efnisvinnsla á <sup>21-014</sup>  
Norðursvæði 2021, útboð A (EES)

Opnun tilboða 20. apríl 2021. Malarvinnsla á Norðursvæði 2021, útboð A, malarslittag (0/16).

Helstu magntölur

Efnisvinnsla í 4 námum á Norðurlandi, samtals 20.000 m<sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. október 2021

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	Hólaskarð ehf., Hafnarfirði	78.785.990	123,1	19.086
—	Áætl. verktakakostnaður	64.000.000	100,0	4.300
1	Kröksverk ehf., Sauðárkróki	59.700.000	93,3	0

Efnisvinnsla á <sup>21-015</sup>  
Norðursvæði 2021, útboð B (EES)

Opnun tilboða 20. apríl 2021. Malarvinnsla á Norðursvæði 2021, útboð B, malarslittag (0/16).

Helstu magntölur

Efnisvinnsla í 4 námum á Norðurlandi, samtals 30.500 m<sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. október 2021

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	Hólaskarð ehf., Hafnarfirði	98.100.322	105,7	14.640
—	Áætl. verktakakostnaður	92.830.000	100,0	9.370
1	Skútabergh ehf., Akureyri	83.460.000	89,9	0



## Örlygshafnarvegur (612): Um Hvallátra

20-036

Opnun tilboða 20. apríl 2021. Nýbygging á um 2,0 km kafla Örlygshafnarvegur (612-03) um Hvallátra.

### Helstu magnbólur

Bergskeringar	22.000 m <sup>3</sup>
Fyllingar og fláafleygar	33.400 m <sup>3</sup>
Ræsalögn	72 m
Styrktarlag	5.440 m <sup>3</sup>
Burðarlag	2.390 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	12.795 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	15.000 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	172.304.000	135,0	5.144
1	Þróttur ehf., Akranesi	167.160.500	131,0	0
—	Áætl. verktakakostnaður	127.619.000	100,0	-39.542

## Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut. Hönnun (EES)

21-005

Fyrri opnunarfundur 13. apríl 2021. For- og verkhönnun Arnarnesvegur (411-07) milli Rjúpnavegar og Breiðholtsbrautar. Um er að ræða 3. áfanga Arnarnesvegur, um 1,9 km nýjan vegkafla milli Rjúpnavegar og Breiðholtsbrautar. Einnig skal hanna brú yfir Breiðholtsbraut fyrir bíla og gangandi og hjólandi, ljósastýrð vegamót við Breiðholtsbraut, hringtorg við Rjúpnaveg, hringtorg við Vatnsendahvarf, undirgöng undir nýjan Arnarnesveg, brú yfir gangandi og hjólandi yfir nýjan Arnarnesveg, ásamt stígum fyrir hjólandi og gangandi meðfram Arnarnesvegi og inn í Elliðaárdal. Einnig er innifalinn hönnun nýrrar brúar fyrir gangandi og hjólandi yfir Elliðaár við Dimmu.

Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfismats og verðs og bar bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfi bjóðanda og verðtilboð. Þriðjudaginn 20. apríl 2021 verður bjóðendum tilkynnt verðtilboð hæfra bjóðenda.

### Eftirtaldir aðilar skiluðu inn tilboði innan tilboðsfrests:

EFLA hf., Reykjavík  
Hnit, verkfræðistofa hf., Reykjavík  
Verkis hf., Reykjavík  
VSÓ Ráðgjöf ehf., Reykjavík

## Efnisvinnsla á Austursvæði 2021, malarlitlag (EES)

21-046

Opnun tilboða 6. apríl 2021. Malarvinnsla á Austursvæði 2021, malarlitlag (0/16).

### Helstu magnbólur

Efnisvinnsla í 7 námum á Austurlandi samt. 20.000 m<sup>3</sup>  
Verki skal að fullu lokið 1. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Myllan ehf., Egilsstöðum	79.919.000	104,8	0
—	Áætl. verktakakostnaður	76.250.000	100,0	-3.669

## Hringvegur (1) um Jökulsá á Breiðamerkursandi, rofvörn farvegur 2021

21-019

Opnun tilboða 6. apríl 2021. Endurbætur á 140 metra löngum grjótpörskuldi þvert yfir farveg Jökulsár á Breiðamerkursandi, um 100 metrum ofan brúar. Grjótnáma er norðan við Breiða í um 12 km fjarlægð frá Jökulsá.

### Helstu magnbólur

Grjótvörn 2, ámokstur og flutningur 8.000 m<sup>3</sup>  
Grjótvörn 2, í röðun grjótpörskulds 8.000 m<sup>3</sup>

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. júlí 2021

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	JG. vélar ehf., Reykjavík	86.000.000	250,3	55.887
2	Þjóðandi ehf. Hellsu	51.000.000	148,4	20.887
—	Áætl. verktakakostnaður	34.358.580	100,0	4.246
1	Þ.S. verktakar ehf., Egilsstöðum	30.112.707	87,6	0

## Niðurrekstrarstaurar fyrir brú á Núpsvötn

21-040

Opnun tilboða 6. apríl 2021. Framleiðsla og flutningur á steypum niðurrekstrarstaurum fyrir brú á Núpsvötn á Hringvegi (1).

### Helstu magnbólur

Áætluð heildarlengd niðurrekstrarstaura 4.400 m  
Flutningur 802 tonn

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
—	Áætl. verktakakostnaður	74.800.000	100,0	6.754
1	Steyputöðin ehf., Borgarn.	68.046.294	91,0	0

**Snæfellsbær,  
sjóvarnir 2021**

21-043

Opnun tilboða 30. mars 2021. Byggingu sjóvarna vestan Gufuskála og við Ólafsbraut í Ólafsvík, heildarlengd um 340 m.

*Helstu magntölur*

Útlögn grjóts og sprengds kjarna	2.700 m <sup>3</sup>
Upptekt og endurröðun grjóts	3.500 m <sup>3</sup>
Verkinu skal lokið eigi síðar en 31. júlí 2021.	

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	B. Vigfússon ehf., Kálfárvöllum	44.936.500	165,8	21.489
2	Stafnafell ehf., Snæfellsbæ	33.926.000	125,2	10.478
-	Áætl. verktakakostnaður	27.102.000	100,0	3.654
1	Grjótverk, Reykjavík	23.447.900	86,5	0

**Gaulverjabæjarvegur (33),  
Hringvegur – Holtsvegur**

21-023

Opnun tilboða 30. mars 2021. Styrking og klæðing á Gaulverjabæjarvegi (33-01) í Flóahreppi. Framkvæmdin er á 2 vegarköflum milli Hringvegur og Holtsvegur, sem eru alls 4,8 km langir.

*Helstu magntölur*

Skeringar	1.415 m <sup>3</sup>
Ræsi	36 m
Styrktarlag 0/63	1.890 m <sup>3</sup>
Burðarlag 0/22	5.680 m <sup>3</sup>
Klæðing	33.395 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	15.750 m <sup>2</sup>
Verklök eru 1. september 2021.	

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Borgarverk ehf., Borgarnesi	131.600.000	126,7	34.600
-	Áætl. verktakakostnaður	103.900.000	100,0	6.900
2	Vörubifreiðastjórafélagið Mjólnir, Selfossi	97.500.000	93,8	500
1	Verk og tæki ehf., Selfossi	96.999.999	93,4	0

**Sauðárkrókur –  
Strandvegur, sjóvörn 2021**

21-039

Opnun tilboða 23. mars 2021. Endurbætur á sjóvörn meðfram Strandvegi á 1.000 m kafla.

*Helstu magntölur*

Útlögn á grjóti og sprengdum kjarna úr námu,	4.550 m <sup>3</sup>
Upptekt og endurröðun	2.400 m <sup>3</sup>
Verkinu í heild skal lokið eigi síðar en 1. ágúst 2021.	

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætl. verktakakostnaður	40.187.000	100,0	3.329
1	Víðimelsbræður ehf., Varmahlíð	36.858.400	91,7	0

**Niðurrekstrarstaurar  
undir brú á Þorskafjörð**

21-038

Opnun tilboða 16. mars 2021. Framleiðsla og flutningur á steypum niðurrekstrarstaurum undir brú á Þorskafjörð í Gufudalssveit.

*Helstu magntölur*

Framleiðsla niðurrekstrarstaura	6.520 m
Flutningur niðurrekstrarstaura	1188,3 tonn
Verklök eru fyrir 1. júlí 2021	

nr.	Bjódandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Verkstoð ehf., Reykjavík	210.686.160	140,7	120.686
-	Áætl. verktakakostnaður	149.713.689	100,0	59.714
2	BM-Vallá ehf., Reykjavík	98.608.863	65,9	8.609
1	Steypustöðin ehf., Borgarnesi	89.999.981	60,1	0

## Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2021, blettanir með klæðingu

21-012

Opnun tilboða 16. mars 2020. Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2021, blettanir með klæðingu

### Helstu magnþölur

Blettun á Vestursvæði með klæðingu:	180.000 m <sup>2</sup>
Blettun á Norðursvæði með klæðingu:	150.000 m <sup>2</sup>
Flutningur steinefna:	3.600 m <sup>3</sup>
Flutningur bindiefna:	360 m <sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	142.837.000	102,6	0
-	Áætl. verktakakostnaður	139.256.156	100,0	-3.581

## Hjólafarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2021

21-011

Opnun tilboða 16. mars 2021. Hjólafarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2021

### Helstu magnþölur

Hjólafarafylling með flotbiki	103.000 m <sup>2</sup>
-------------------------------	------------------------

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætl. verktakakostnaður	136.566.433	100,0	7.028
2	Malbikun Akureyrar, Akureyri	133.615.100	97,8	4.077
1	Arnardalur sf., Kópavogi	129.538.500	94,9	0

## Laugarvatnsvegur (37), Reykjavegur – Brekka

21-021

Opnun tilboða 9. mars 2021. Styrking og malbikun á Laugarvatnsvegi (37) í Bláskógabyggð. Kafllinn er um 3,1 km langur frá gatnamótum Reykjavegar að bænum Brekku.

### Helstu magnþölur

Fláafleygar	2.250 m <sup>3</sup>
Ræsi	18 m
Styrktarlag 0/63	595 m <sup>3</sup>
Burðarlag 0/22	2.040 m <sup>3</sup>
Malbik 60 mm	24.960 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	19.070 m <sup>2</sup>

Verklök eru 1. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Aðalleið ehf., Hveragerði	196.911.600	129,1	36.973
3	Vörubifreiðastjórufélagið Mjöllnir, Selfossi	183.000.000	120,0	23.062
2	Suðurtak ehf., Selfossi	171.803.250	112,7	11.865
1	Hlaðbær-Colas hf., Hafnarfirði	159.938.500	104,9	0
-	Áætl. verktakakostnaður	152.500.000	100,0	-7.439

## Yfirlagnir á Suðursvæði, blettanir með klæðingu 2021

21-008

Opnun tilboða 9. mars 2021. Yfirlagnir á Suðursvæði 2021, blettanir með klæðingu

### Helstu magnþölur

Blettun á Suðursvæði með klæðingar:	100.000 m <sup>2</sup>
Flutningur steinefna:	1.100 m <sup>3</sup>
Flutningur bindiefna:	135 m <sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. september 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Þjótandi ehf., Hellu	99.330.000	136,7	21.240
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	78.090.000	107,5	0
-	Áætl. verktakakostnaður	72.657.000	100,0	-5.433

## Vegagerðin í nærmynd

Yfir 300 manns starfa hjá Vegagerðinni og störfín eru bæði fjölmörg og fjölbreytt á láði, legi og í lofti. Í þessum greinaflokki verður skyggnst inn í hin ólíku störf sem unnin eru hjá stofnuninni.



# Frábær starfsandi á vinnustaðnum

↑

Margrét Silja hlakkar til að takast á við ný verkefni sem forstöðumaður hönnunardeildar Vegagerðarinnar.

Margrét Silja Þorkelsdóttir er nýráðinn forstöðumaður hönnunardeildar Vegagerðarinnar. Hún starfar á starfsstöð Vegagerðarinnar á Akureyri.

**Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?** Frá 1. desember 2014, en 10 árum áður vann ég tvö sumur á þjónustustöðinni á Sauðárkróki.

**Hvað gerðir þú áður en þú komst til Vegagerðarinnar?** Ég vann á verkfræðistofunni Eflu og þar á undan hjá Fisk Seafood og Landskapsgruppen Öresund AB.

**Í hverju felst starfið þitt?** Ég er í þann mund að skipta um starf, en þau eru að mörgu leyti keimlík. Í dag annast ég hönnun og undirbúning nýframkvæmda og annarra viðhaldsverkefna á Norðursvæði Vegagerðarinnar ásamt fámennum en góðum hópi á tækni-deild Norðursvæðis. Auk þess sinnum við ótal smáum verkefnum á leiðinni þangað svo sem skipulagsmálum, umferðaröryggismálum, leyfisveitingum, samskiptum við landeigendur og fleira. Í nýju starfi á hönnunardeild mun ég vinna að hönnun og undirbúningi nýframkvæmda á landinu öllu með töluvert stærri en jafn góðum hópi.

**Hvernig er hefðbundinn vinnudagur?** Hann einkennist gjarnan af viðkomu í mörgum og fjölbreytt-

um verkefnum, óvæntum erindum, nokkrum fundum og enn fleiri tölvupóstum. Á tyllidögum fær maður að bregða sér af skrifstofunni á verkstað eða á fund með landeigendum.

**Hvað er skemmtilegast?** Að vinna að samgöngubótum sem íbúar bíða með eftirvæntingu og öll samskiptin við frábæra samstarfsmenn, ráðgjafa, landeigendur, sveitarfélög og aðra hagsmunaaðila. Það er frábær starfsandi á vinnustaðnum og ekki óalgengt að manns bíði frumlegur hrekkur ef maður bregður sér frá.

**Hvað er mest krefjandi við vinnuna?** Þegar fleiri en einn verkfræðingur eiga að vera sammála um hina einu bestu réttu lausn. En að öllu gamni slepptu þá kemur kappið við tímann efst upp í hugann og sífelld torveldara regluverk við undirbúning framkvæmda.

**Hvað gerir þú fyrir utan vinnu?** Þetta hefðbundna, eyði tíma með fjölskyldunni, stunda skíði, blak og sinni íþróttastarfi barnanna og sitthvað fleira. Það nýjasta er þó að læra golf því gamall vinnufélagi sannfærði mig um að það væri eina vitið að læra golfið ung svo ég gæti spilað það gömul.