

Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

20. júní 2022 – nr. 719
4. tölublað – 30. árgangur



Vegagerðin stendur fyrir átakinu; Aktu varlega – mamma og pabbi vinna hér. Markmiðið er að auka vitund vegfarenda um öryggi starfsfólks við vegavinnu.

02 **Aktu varlega! – mamma og pabbi vinna hér** / 04 **Mesta áskorun öryggismála er að breyta menningunni** / 06 **Fjarðarheiðargöng – mat á umhverfisáhrifum** / 08 **Kortlagning á jarðfræði hafsbotsins í Seyðisfirði og Norðfirði** / 10 **Almenningssamgöngur á landsbyggðinni** / 14 **Regluleg kaffiboð og merkt grjót úr jarðgöngum** / 16 **Vettvangsferð um höfuðborgarsvæðið** / 18 **Hringvegur (1), Langitangi – Reykjavegur** / 20 **Framkvæmdir á Eyjafjarðarbraut** / 23 **Yfirlit yfir útboðsverk** / 25 **Niðurstöður útboða** / 28 **Vegagerðin í nærmynd**

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift
www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir
Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrot
Elín E. Magnúsdóttir

Forsiðumynd
Anna Margrét
Árnadóttir

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 fréttæfni sem talið er að eigi erindi til lesenda.

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

Aktu varlega! – mamma og pabbi vinna hér

Vitundarátakið; Aktu varlega! – mamma og pabbi vinna hér, stendur yfir í sumar en ætlunin er að minna ökumenn á að aka varlega í gegnum framkvæmdasvæði á þjóðvegum til að tryggja öryggi starfsfólks sem þar vinnur.

Vegagerðin, í samstarfi við Samgöngustofu, Ríkislögreglustjóra og verktakafyrirtækin Ístak, Colas Ísland hf. og Borgarverk efna til vitundarátaksins: Aktu varlega! – mamma og pabbi vinna hér, sem felst í að beita sér fyrir aukinni vitund vegfarenda um öryggi starfsfólks við vegavinnu.

Hönnuð hafa verið áberandi og öðruvísi skilti sem afhjúpuð voru á morgunverðarfundum hjá Vegagerðinni sem fjallaði um öryggi starfsfólks á vinnusvæðum þann 7. júní. Skiltin verða notuð við framkvæmdasvæði á vegum landsins í sumar meðan átakið stendur yfir.

Vegavinna í nálægð við þunga og hraða umferð getur verið stórhættuleg þeim sem við hana vinna. Því eru vinnusvæði ávallt vel merkt og hraði tekinn niður með umferðarmerkjum. Því miður hefur það ekki alltaf borið árangur og hraði í gegnum vinnusvæði er oft mikill sem eykur mjög hættu fyrir starfsfólk.

Á morgunverðarfundinum sagði Grétar Einarsson, verkstjóri á þjónustustöð Vegagerðarinnar á Selfossi, frá sinni reynslu af því að vinna á vegum úti, og frá þeim fjölmörgu skiptum þar sem hurð hefur skolið nærri hælum á vinnusvæðum í nálægð við þunga umferð. Víkingur Guðmundsson, sérfræðingur hjá Vegagerðinni, lýsti því hvaða reglur gilda um merkingu vinnusvæða og Sigbór Sigurðsson, framkvæmdastjóri Colas Ísland hf., sagði frá reynslu fyrirtækis síns af öryggi við vegavinnu, en Colas Ísland hf. hefur mikinn metnað fyrir því að auka öryggi starfsfólks síns.

Í lok morgunverðarfundarinnar kynntu þau Pálmi Þór Sævarsson, svæðisstjóri Vestursvæðis, og Linda Björk Árnadóttir, öryggisstjóri Vegagerðarinnar vitundarátakið; Aktu varlega! -mamma og pabbi vinna hér. Þau afhjúpuðu skilti sem hönnuð voru af hönnunarstofunni Kolofon og að lokum rituðu fulltrúar Vegagerðarinnar, Samgöngustofu, Ríkislögreglustjóra, Colas Ísland, Ístaks og Borgarverks undir viljayfirlýsingu um vitundarátakið. ■



↑
Skrifað var undir viljayfirlýsingu um vitundarátakið. Frá vinstri á myndinni eru; Óskar Sigvaldason framkvæmdastjóri Borgarverks ehf., Hjólmur Þorsteinn Sigurðsson deildarstjóri mannvirkja hjá ÍSTAK hf., Sigbór Sigurðsson framkvæmdastjóri Colas Ísland hf., Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar, Kristín Helga Markúsdóttir framkvæmdastjóri stjórnsýslu- og þróunarviðs Samgöngustofu og Ólafur Örn Bragason forstöðumaður mennta- og starfsþróunarseturs lögreglu.





Mesta áskorun öryggismála er að breyta menningunni



Yfirverkstjórar á námskeiði um öryggismenningu. Margrét Edda Ragnarsdóttir hjá Gemba fræðir um Lean stjórnun.

Vegagerðin hefur í samstarfi við ráðgjafafyrirtækið Gemba staðið fyrir öryggismenningarnámskeiðum fyrir starfsfólk sitt undanfarnar vikur. Miklar framfarir hafa orðið í öryggismálum hjá Vegagerðinni að sögn Pálma Þórs Sævarssonar svæðisstjóra Vestursvæðis en betur má ef duga skal.

Öryggismenningarnámskeið Gemba voru fyrst haldin á Vestursvæði Vegagerðarinnar að frumkvæði Pálma Þórs svæðisstjóra fyrir tveimur árum. „Ég hef alltaf haft mikinn áhuga á öryggismálum og fór að vinna markvisst að úrbótum þegar ég varð svæðisstjóri árið 2018. Mér fannst margt ábótavant í því sem við vorum að gera og því settum við okkur það markmið að vera fremst í flokki hjá Vegagerðinni í þessum málum,“ segir Pálmi sem einnig starfar í öryggisráði Vegagerðarinnar.

„Við höfum markvisst verið að bæta okkur og mér finnst fólk almennt mjög móttækilegt,“ segir Pálmi og skynjar töluverða breytingu í umræðunni um öryggismál. „Það er misjafnt hvað fólk er tilbúið í þetta en langflestir kalla eftir meiri öryggisaðgerðum frekar en hitt.“

Töluverðar breytingar hafa verið gerðar í öryggismálum síðustu ár en þó hefur reglum ekki verið fjölgað að neinu marki. „Þetta snýst miklu meira um að breyta menningunni. Við viljum auka vitund starfsfólks og samkennd þannig að fólk upplifi að það sé á ábyrgð allra að huga að öryggismálum, ekki að fólk hlýði bara einhverjum reglum sem eru settar af yfirmönnum í Reykjavík.“

Öryggismenningarnámskeiðið vakti mikla lukku á Vestursvæði þegar það var haldið þar. „Enda beindu þau sjónum sérstaklega að breytti menningu og hugsunarhætti sem var einmitt það sem við vildum breyta.“ Vegna góðs árangurs á Vestursvæði var ákveðið að bjóða upp á námskeiðin á landsvísu.

Hvað einkennir góða öryggismenningu?

Umsjónarmenn námskeiðanna eru þær Ásdís Kristinsdóttir og Margrét Edda Ragnarsdóttir eigendur Gemba. Ásdís og Margrét Edda hafa báðar viðamikla reynslu sem stjórnendur í orkugeiranum en fyrirtæki í þeim geira hafa verið á mikilli og góðri vegferð í öryggismálum.

Öryggismenningarnámskeiðin voru nokkur og mislöng. Yfirmenn á svæðum og þjónustustöðvum fóru á tveggja daga námskeið en önnur styttri voru haldin fyrir starfsfólk um allt land.

Á fyrri degi lengra námskeiðsins er farið sérstaklega yfir hvað einkennir góða öryggismenningu, hvert er hlutverk leiðtoga í að styðja góða öryggismenningu, og hvað einkennir fyrirtæki sem hafa náð góðum árangri í öryggismálum. Farið er yfir nokkur verkfæri sem reynst hafa vel til að styðja og bæta öryggismenningu fyrirtækja, þar á meðal svokallaðar stuðningsferðir sem snúast um að yfirmenn fara á vettvang til að ræða öryggismál við starfsfólk á óformlegan hátt. Stuðningsferðir æfa bæði yfirmenn og starfsfólk í því að ræða öryggismál. Á námskeiðinu kemur fram að það er stórt skref en mikilvægt að geta rætt opinskátt um öryggismál, bæði það sem fer úrskaiðis og hvað sé hægt að bæta.

Seinni daginn er rædd markmiðasetning og mæliskvarðar. Þá er einnig kynnt til leiks svokölluð 5S aðferðarfræði sem tengist skipulagi á vinnusvæðum. Aðferðarfræðin er áhrifarík og þekkt um heim allan en þar er lögð áhersla á gott skipulag, merkingar og verklag með tilliti til öryggis og skilvirkni. Einnig er farið yfir mikilvægi skráningar í öryggisgrunn og öryggisfundu, eða svokallaða töflufundi.

En hvað er það sem einkennir góða öryggismenningu? Á námskeiðinu er komið inn á að einkenni fyrir góða öryggismenningu er þegar öryggi er grunnurinn að öllu sem við gerum og sameiginleg ábyrgð allra, unnið er stöðugt að því að gera betur í öryggismálum og að læra af mistökum hvers annars. Góð öryggismenning er þegar allir starfsmenn finna til ábyrgðar í öryggismálum, hvort sem það er framkvæmdastjórinn, forstjórinn eða starfsmaðurinn sem byrjaði í gær.



Námskeið um öryggismenningu í húsaakynnum Vegagerðarinnar.



Pálmi Þór Sævarsson svæðisstjóri á Vestursvæði sýnir hvernig töflustjórnun virkar.

Töflustjórnun breiðist um landið

Pálmi Þór segir Vegagerðina ekki kominn á þann stað sem hún vilji vera á en allt stefni í rétta átt. „Eftir námskeiðið með Gemba þróuðum við á Vestursvæði öryggistöflur. Þær notum við á morgunfundum þar sem við förum yfir verkefni dagsins og vikunnar og förum í leiðinni yfir öryggismál,“ segir Pálmi sem segir reynsluna góða þó hún hafi verið aðeins endasleppt vegna covid. „Við erum með slíkar töflur á öllum þjónustustöðvum Vestursvæðis og verkstæðum okkar. Verkefnið hefur vakið athygli innan Vegagerðarinnar og nú er verið að innleiða þessar töflur á öllum þjónustustöðvum á landinu.“

En er langt í land í öryggismálum hjá Vegagerðinni? „Já, það er ennþá dálítið langt í land, en við höfum tekið stór skref fram á við í öryggismálum síðustu árin. Draumur okkar er að vera í fremsta flokki í öryggismálum. Það á að vera okkar mikilvægasta verkefni að tryggja bæði öryggi okkar og vegfarenda. Enda er ekkert verk það mikilvægt að við þurfum að hætta eigin öryggi til að vinna það.“



Fjarðarheiðargöng

– mat á umhverfisáhrifum



Myndin sýnir hvernig gangamunninn Seyðisfjarðarmegin gæti litið út. Á innfellda kortinu sjást jarðgöng og valkostir um veglínur sem eru til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum Fjarðarheiðarganga.

Vegagerðin hefur látið vinna skýrslu um mat á umhverfisáhrifum Fjarðarheiðarganga og skilað til Skipulagsstofnunar. Frestur almennings og umsagnaraðila til að skila umsögnum er til 5. júlí 2022. Um Fjarðarheiði liggur hæsti fjallvegur á Íslandi til þéttbýlisstaðar þar sem aðeins er um eina vegtengingu að ræða. Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á Austurlandi og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið.

Vegagerðin áformar að leggja Seyðisfjarðarveg (93) í jarðgöngum undir Fjarðarheiði en um hana liggur nú hæsti fjallvegur á Íslandi til þéttbýlisstaðar þar sem aðeins er um eina vegtengingu að ræða, og er eftir því snjóþungur. Framkvæmdin er í Múlaþingi, sameinuðu sveitarfélagi Fljótsdalshéraðs, Borgarfjarðarhrepps, Seyðisfjarðarkaupstaðar og Djúpvogshrepps.

Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur á Austurlandi og hafa þar með jákvæð áhrif á samfélagið. Með jarðgöngum undir Fjarðarheiði verða samgöngur áreiðanlegri og öruggari. Að loknum framkvæmdum verður mögulegt að halda veginum á milli Héraðs og Seyðisfjarðar opnum allan ársins hring. Framkvæmdin mun styrkja byggð og atvinnulíf á Seyðisfirði og Austurlandi öllu.

Valkostir til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum

Jarðgöngin verða 13,3 km löng. Á Fljótsdalshéraði eru þrjú valkostir til skoðunar um að tengja jarðgöngin við Egilsstaði og á Seyðisfirði eru tveir valkostir til skoðunar. Valkostaumfjöllun Seyðisfjarðarmegin tók breytingum frá matsáætlun þar sem valkosti um nýja veglínuna var hnikað lítilla til auk þess sem bætt var við valkosti um lagfæringu á núverandi vegi, til samanburðar í mati á umhverfisáhrifum.

Þrjú valkostir eru til skoðunar Héraðsmegin í mati á umhverfisáhrifum, þeir eru eftirfarandi:

→ Norðurleið

Með Norðurleið verður Hringvegur færður norður fyrir Egilsstaði. Samtals þarf 10,1 km langa vegagerð á Héraði og tvær nýjar brýr á Eyvindará, báðar um 100 m langar. Ný vegamót verða vegna tengingar valkostar við Borgarfjarðarveg (94) til norðurs og ný tenging við Borgarfjarðarveg til suðurs í átt að þéttbýlinu á Egilsstöðum. Þá verður einnig ný vegtenging að Steinholti. Gert er ráð fyrir mögulegum vegtengingum sunnan brúar á Miðhúsaá og norðan brúar við Melshorn að Eyvindarárlandi.

Við færslu Hringvegarins er miðað við að núverandi vegur um Egilsstaðaháls verði aflagður og mun Vegagerðin því ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á þeim vegi. Núverandi Seyðisfjarðarvegur frá Árhvammi að Eiðavegamótum verður innanbæjargata. Fagradalsbraut á milli Egilsstaðavegamóta og Eiðavegamóta verður innanbæjargata.

→ Miðleið

Með Miðleið verður nýr Hringvegur færður til á 3,1 km kafla en fer áfram um þéttbýlið. Samtals þarf 4,1 km langa vegagerð á Héraði og nýja brú á Eyvindará, 110 m langa. Um 0,4 km fyrir ofan núverandi byggð við Selbrekku, vikur veglínuna frá núverandi Hringvegi til norðurs þar sem hún liggur lægra í landi við Egilsstaðaháls á um 3,1 km löngum kafla. Vegurinn liggur þá nær Eyvindará og með jafnari hæðarlegu en núverandi vegur. Veglínuna kemur aftur inn á núverandi veg við móts við Dalhúsahóla.

Við færslu Hringvegarins er miðað við að núverandi vegur um Egilsstaðaháls verði aflagður og mun Vegagerðin því ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á þeim vegi.

→ Suðurleið

Suðurleið fylgir Miðleið frá jarðgöngum en í stað þess að fara í gegnum þéttbýlið verður Hringvegur færður suður fyrir Egilsstaði með nýjum vegamótum frá Skriðdals- og Breiðdalsvegi. Samtals þarf 6,9 km langa vegagerð á Héraði og nýja brú á Eyvindará, 110 m langa.

Líkt og með Norðurleið og Miðleið er miðað við að við færslu Hringvegarins verði núverandi vegur um Egilsstaðaháls aflagður og mun Vegagerðin því ekki sjá um viðhald og vetrarþjónustu á þeim vegi. Núverandi vegur milli Eiðavegamóta og Hálsvegamótum verður þjóðvegur. Fagradalsbraut leggst af sem þjóðvegur en verður innanbæjargata milli Eiðavegamóta og Egilsstaðavegamóta

Vegagerðin leggur til Suðurleið og nýja veglínuna Seyðisfjarðarmegin

Vegagerðin leggur til að Suðurleið Héraðsmegin og ný veglína Seyðisfjarðarmegin verði aðalvalkostur framkvæmdar. Helstu rök fyrir þeirri tillögu felast í jákvæðum áhrifum Suðurleiðar á samfélag, umferðaröyggi auk kostnaðar og þjóðhagslegrar hagkvæmni.

Helstu umhverfisáhrif aðalvalkostar koma fram vegna rasks á viðkvæmu vistlendi Héraðsmegin, breytinga á landslagi og ásýnd auk rasks á fornleifum. Nauðsynlegar mótvægisáðgerðir í þeim tilgangi að lágmarka neikvæð áhrif framkvæmdar, eru endurheimt votlendis og skóglendis, sértækar aðgerðir og verklag vegna staðsetningu framkvæmdasvæðis innan vatnsverndar á Seyðisfirði, og þær aðgerðir sem Minjastofnun Íslands telur nauðsynlegar vegna rasks á fornleifum.



Framkvæmdatími

Áætlaður framkvæmdartími er 7 ár. Gert er ráð fyrir að byrjað verði á vinnu við jarðgöng og svo í framhaldinu á vegagerð utan ganga. Vinna við jarðgöng getur farið fram allan ársins hring, óháð veðurfari. Vinna við vegagerð fer hins vegar að stórum hluta fram yfir sumartímann.

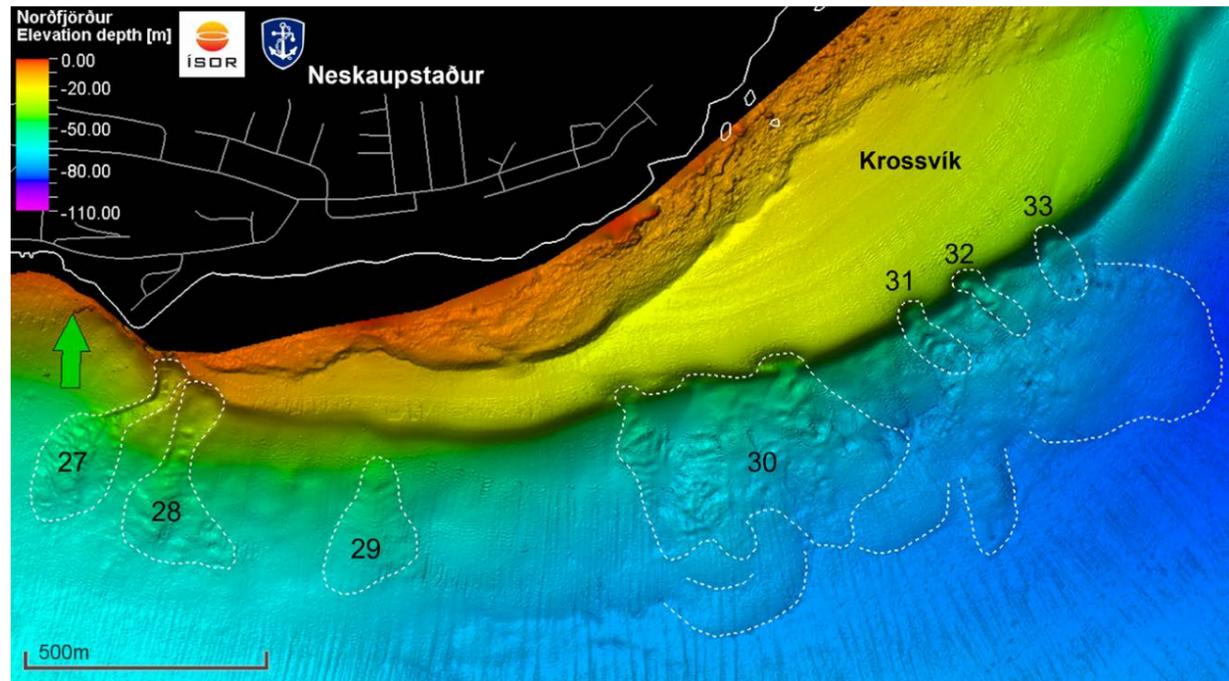
Umsagnarfrestur til 5. júlí 2022

Framundan er kynningartími skýrslu um mat á umhverfisáhrifum, sem er helsti samráðsvettvangur matsferilsins, þar sem fram munu koma mikilvæg sjónarmið sem munu nýtast við endanlega ákvörðunartöku um aðalvalkost. Þá er einnig stefnt á frekara samtal við sveitarfélagið og aðra leyfisveitendur þegar álit Skipulagsstofnunar um matsferlið liggur fyrir, og aðra hagsmunaaðila eftir því sem við á.

Skýrsla um mat á umhverfisáhrifum Fjarðarheiðarganga var send Skipulagsstofnun 13. maí 2022. Skýrslan liggur frammi til kynningar frá 23. maí 2022 til 5. júlí 2022 á skrifstofu Múlaþings og hjá Skipulagsstofnun. Einnig er hægt að skoða skýrsluna á vef Vegagerðarinnar og vef Skipulagsstofnunar.

Einnig er áhugavert að skoða vefsíðu framkvæmdaraðila: <https://fjardarheidargong.netlify.app/>.

Umsagnir almennings og umsagnaraðila skulu vera skriflegar og berast eigi síðar en 5. júlí 2022 til Skipulagsstofnunar eða með tölvupósti á skipulag@skipulag.is. ■



Kortlagning á jarðfræði hafsbotsins í Seyðisfirði og Norðfirði

↑
Neðansjávarskriður 27–33 úti fyrir ströndum Neskaupstaðar í Norðfirði.

Rannsóknasjóður Vegagerðarinnar styrkti verkefni sem fjallar um þær hættur sem vegakerfi og byggð með ströndum fram í Seyðisfirði og Norðfirði gæti stafað af flóðbylgjum af völdum skriðufalla.

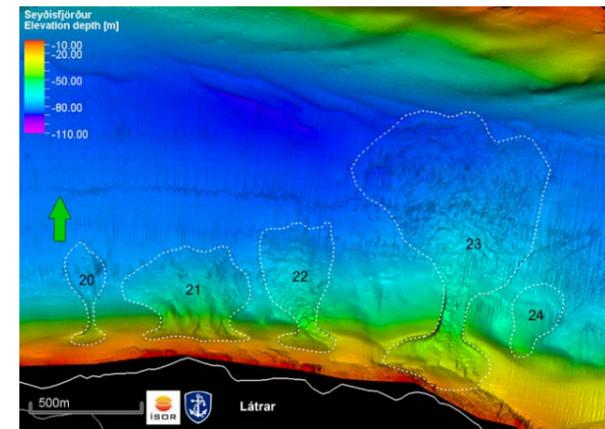
Skýrsla þessi var unnin af Íslenskum orkurannsóknnum (ÍSOR). Stofnunin hefur unnið að jarðfræðirannsóknnum og kortlagningu, bæði af landi og hafsbotni til áratuga. Með tilkomu mjög nákvæmra dýptarmælinga (fjölgeislamælinga) í fjörðum landsins sem Landhelgisgæsla Íslands (LHG) hefur stundað hafa opnast nýir möguleikar á að kortleggja jarðfræði og neðansjávarskriður fjarðanna.

Ummerki um neðansjávarskriður eru nokkuð algengar í flestum fjörðum á Austurlandi og ummerki um þær sjást vel í fjölgeisladyptarmælingum LHÍ. Sambærilegar skriður er einnig að finna í öðrum landshlutum eins og t.d. á Vestfjörðum. Flestar neðansjávarskriðurnar eru í djúpum fjörðum með bröttum hlíðum. Skriður sem þessar geta komið af stað miklum flóðbylgjum í fjörðunum. Skriður sem hlaupa af landi og út í sjó geta líka valdið hættulegum flóðbylgjum. Dæmi um þetta eru vel þekkt víða um heim en hérlendis hafa slíkar skriður ekki orðið á sögulegum tíma svo vitað sé.

Seyðisfjörður og Norðfjörður eiga það sameiginlegt að þar má sjá greinileg merki um neðansjávarskriður sem hugsanleg jarðvá stafa af. Eitt af aðalmarkmiðum verkefnisins var að varpa ljósi á stærð og umfang skriðanna, ásamt því að kortleggja og bæta þekkingu á botngerð og strandgerð fjarðanna.

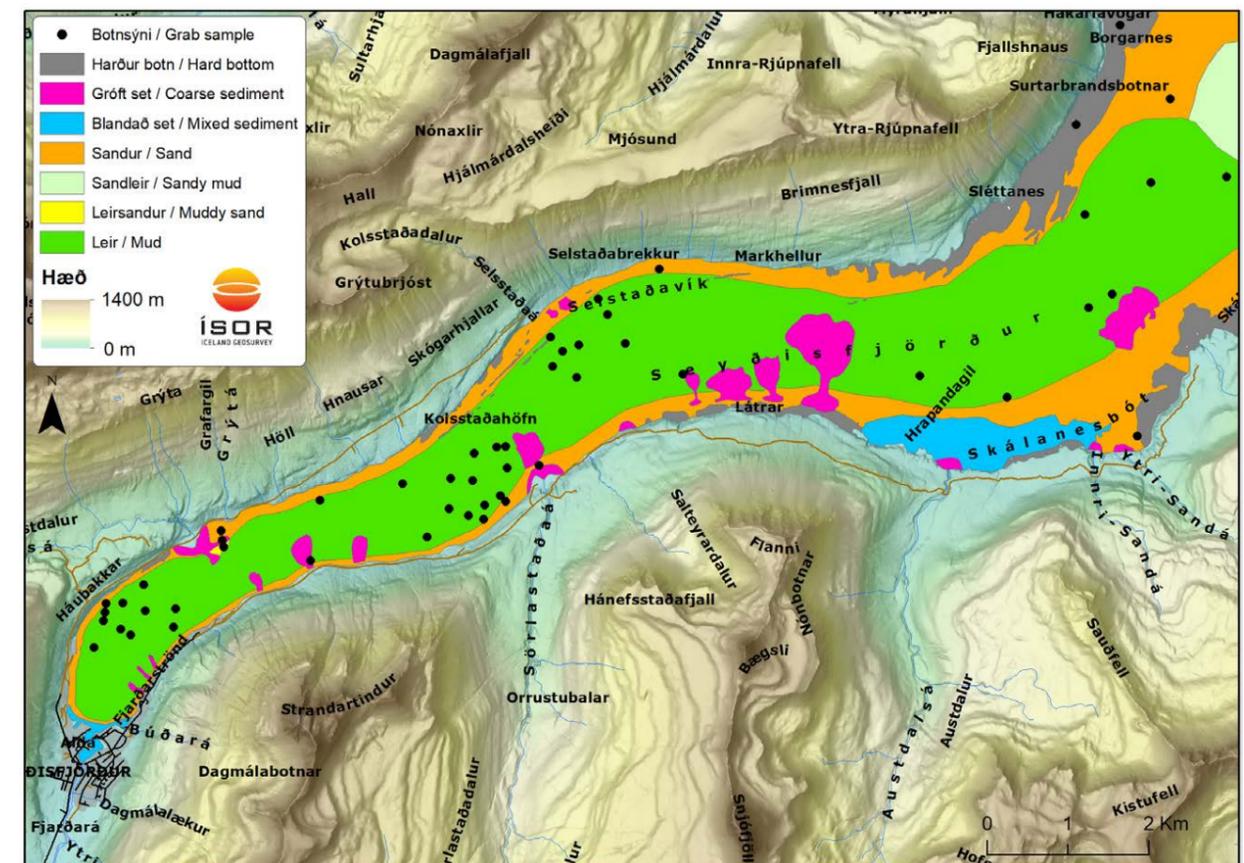
Alls voru 33 skriður kortlagðar, 26 í Seyðisfirði og 7 í Norðfirði, og helstu tölulegum upplýsingum safnað, s.s. um flatarmál, mestu lengd, úthlaupshorn o.fl. Skriðurnar skiptast í tvo flokka, þ.e. skriður sem fallið hafa af landi í sjó fram og skriður sem fallið hafa úr óstöðugum sethjöllum neðansjár. Þótt ekki séu til staðfest tilfelli frá sögulegum tíma um neðansjávarskriður í íslenskum fjörðum sýna þessar rannsóknir að slíkar skriður hafa orðið fyrr á tímum. Þær benda einnig til að þar sem skriður hafa fallið eru líkur á frekari skriðum. Hér er því á ferðinni náttúruvá sem þarf að hafa vakandi auga með.

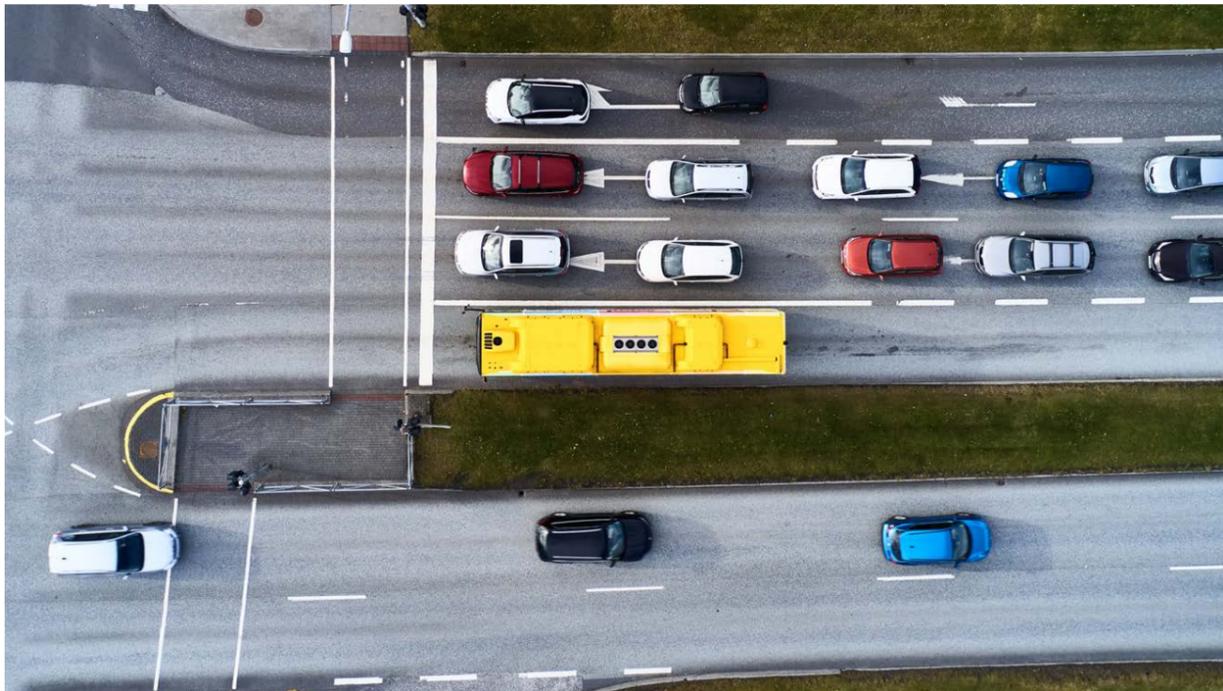
Meginniðurstaða verkefnisins er falin í útgáfu þrennskonar mismunandi korta af fjörðunum báðum, þ.e. jarðfræði- og jarðváarkorti, botngerðarkorti og strandgerðarkorti ásamt jarðfræðiskýrslu. Gert er ráð fyrir að þessar grunnathuganir nýtist við almennt mat á jarðvá og umhverfisáhrifum á viðkomandi stöðum og að litið verði til þeirra varðandi skipulag, staðarval og ýmsar framkvæmdir í eða við sjó. ■



↑
Neðansjávarskriður 20–24 hafa fallið úr kanti sethjallans út af Látrum. Þær virðast allar fremur ungar og af líkum aldri.

↓
Botngerðarkort af Seyðisfirði með sjö flokka FOLK-kornastærðarflokkun.





Almenningssamgöngur á landsbyggðinni

↑
Markmið Vegagerðarinnar er að almenningssamgöngur með flugi, ferjum og almenningsvögnum myndi eina sterka heild.

Vegagerðin heldur utan um rekstur almenningssamgangna á landsbyggðinni með flugi, ferjum og almenningsvögnum. Vegagerðin vinnur að heildarendurskoðun á þessum almenningssamgöngum og greiningu á hvernig fólk nýtir sér þær en farþegum fækkaði verulega í faraldrinum. Starf Vegagerðarinnar á þessum vettvangi var kynnt á morgunverðarfundum sem haldinn var 31. mars á þessu ári.

„Vegagerðin heldur utan um stefnu stjórnvalda í almenningssamgöngum en markmiðið er að almenningssamgöngur með flugi, ferjum og almenningsvögnum myndi eina sterka heild og að boðið verði upp á eitt leiðarkerfi fyrir allt landið með bættu aðgengi,“ segir Bergþóra Kristinsdóttir framkvæmdastjóri þjónustusviðs Vegagerðarinnar en á sviðinu starfar almenningssamgangnadeild sem stofnuð var 2019 þegar Vegagerðin tók við rekstri almenningsvagna á landsbyggðinni.

Eitt meginmarkmið Vegagerðarinnar er að auka hlutdeild almenningssamgangna í ferðum milli byggða á Íslandi og stuðla þannig að umhverfisvænni, öruggari og þjóðhagslega hagkvæmari umferð um allt land. „Við viljum horfa heildstætt á vistvæna ferðamáta óháð sveitarfélagamörkum, efla almenningssamgöngur með vistvænum orkugjöfum og auka upplýsingagjöf til notenda,“ lýsir Bergþóra.



Ríkisstyrkt innanlandsflug

„Í tengslum við flugið þá bjóðum við út samninga við flugfélög um ríkisstyrkt innanlandsflug,“ upplýsir Bergþóra en þeir flugleggir sem styrktir eru af ríkinu eru milli Reykjavíkur og Hafnar í Hornafirði, milli Reykjavíkur og Gjógur, Reykjavíkur og Bíldudals, Akureyrar og Grímseyjar og síðan Akureyrar og Vopnafjarðar/ Þórshafnar. Flugfélagið Ernir er rekstraraðili á flugi til Hafnar en Norlandair sér um rekstur á öðrum flugleiðum.

Nokkuð stöðugur farþegafjöldi hefur verið á þessum leiðum í gegnum tíðina þó covid hafi vitanlega sett strik í reikninginn árið 2020 þegar farþegum fækkaði um 60% að meðaltali miðað við árin á undan. „Árið 2021 varð hins vegar mikill bati og er farþegafjöldinn kominn í um 90% á þessum flugleiðum miðað við það sem var fyrir covid,“ segir Bergþóra og bætir við að flestir fljúgi á Höfn, næstflestir á Bíldudal en fæstir farþegar fljúgi á Gjógur.

Vonir standa til að farþegafjöldi muni aukast nokkuð á þessum leiðum með tilkomu Loftbrúar sem niðurgreiðir flug fyrir þá sem búa langt frá höfuðborgarsvæðinu. „Loftbrú hefur verið vel tekið. Fyrsta rekstrarárið, frá september til desember 2020 voru niðurgreiddir rúmir sjö þúsund flugleggir. Árið 2021, fyrsta heila almanaksárið voru niðurgreiddir tæpir 58 þúsund flugleggir. Það sem af er ári, frá janúar til mars hafa verið niðurgreiddir rúmlega 25 þúsund flugleggir,“ lýsir Bergþóra.

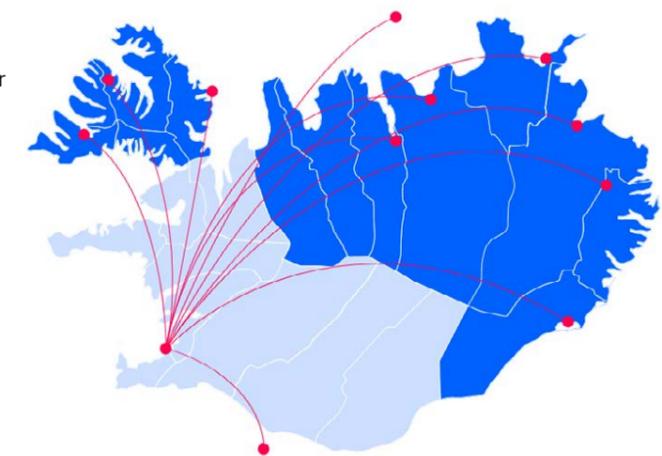
→
Einstaklingar sem eiga lögheimili innan skilgreinds svæðis eiga rétt á loftbrú.

Fimm ferjur

Vegagerðin býður út og hefur umsjón með ferjum og ferjuleiðum. Ferjurnar á landinu eru fimm; Vestmannaeyjaferjan Herjólfur sem rekin er af Herjólfni ohf., Breiðafjarðarferjan Baldur sem Sæferðir hf. sjá um, Grímseyjarferjan Sæfari sem Samskip hf. reka, Hríseyjarferjan Sævar sem Andey ehf. hefur umsjón með og loks Mjóafjarðarferjan Björgvin sem er í rekstri Björgvins ehf.

Ríkið á þjárf af þessum ferjum, Herjólf, Sæfara og Sævar.

Ferjufarþegum fækkaði mikið árið 2020, þó ekki jafn mikið og í fluginu enda voru innlendir ferðamenn duglegir að nýta ferjurnar sumarið 2020. Farþegar eru flestir yfir sumartímann í öllum ferjum nema Björgvini, en hann siglir ekki á sumrin heldur er notaður þegar vegurinn til Mjóafjarðar lokast á veturna.





Almenningsvagnar á landsbyggðinni

Vegagerðin býður út og hefur umsjón með samningum á 25 akstursleiðum almenningsvagna milli byggða á landsbyggðinni. Vegagerðin sinnir bæði beinum rekstri en sér einnig um að úthluta styrkjum til sveitarfélaga sem sjá um rekstur nokkurra akstursleiða.

Mikil fækkun hefur verið í hópi notenda landsamgangna síðustu tíu árin og algjört fall hefur orðið í farþega fjölda síðustu tvö árin. Þær leiðir þar sem nýtnin er mest eru leiðir 51 milli Reykavíkur og Hafnar, leið 52 milli Reykjavíkur og Landeyjahafnar, leið 55 milli Reykjavíkur og Keflavíkur og leið 57 milli Reykjavíkur og Akureyrar. Bergþóra segir mikla vinnu fram undan við að fjölga farþegum í almenningsvögnum.

Jákvæð breyting varð á dögnum þegar aðgengi fyrir hjólastóla var bætt með nýjum vögnum á leið 51 til Selfoss og 57 til Akureyrar. „Þetta hefur ekki verið í boði hingað til en sett var inn krafa um þetta í útboði,“ segir Bergþóra ánægð en enn sem komið er þetta þöntunarþjónusta því fjöldi vagna er takmarkaður.



Tímaáætlun



Orkuskipti

Fargjöld

Biðstöðvar utan þéttbýlis

Endurnýjun leiðarkerfis

Gagnvirk þjónustuveita

Samgöngu- og deilipjónusta

Uppbygging samgöngumiðstöðva

Framtíðin – Hvert stefnum við?

„Markmið okkar eru fjölmörg og metnaðarfull. Við viljum að almenningsvegnetið á Íslandi myndi heildstætt og samþætt leiðarkerfi sem er bæði umhverfisvænt og hagkvæmt. Og við viljum þjóna íbúum og stuðla að jöfnun á aðgengi að almenningsvegneti,“ segir Halldór Jörgensson forstöðumaður almenningsvegnetis Vegagerðarinnar.

Á morgunverðarfundinum fór hann yfir hver stefna Vegagerðarinnar er til framtíðar í almenningsvegneti á landsbyggðinni og hvaða verkefni þarf að ráðast í til að ná markmiðunum hér að ofan.

„Í fyrsta lagi þurfum við að endurnýja leiðarkerfið og búa til örugga tengingu á milli ferðakosta með ferjum, flugi og almenningsvögnum. Þetta verkefni er stöðugt í gangi og okkur þykir mikilvægt að skipuleggja leiðir með þarfar íbúa og góða nýtingu fjármagns að leiðarljósi,“ segir Halldór og áréttir að bæði þurfi að huga að vinnusóknartengingu og félagslegri tengingu. „Vegagerðin vill vinna náið með fólkinu sem býr úti á landi til að finna bestu leiðirnar og tengingarnar á samþættingu við aðra vagna á borð við innanbæjarvagna og skólábíla sem aka innan sveitarfélaga.“

Í öðru lagi þarf að tryggja að ferðamátinn sé samkeppnishæfur. „Fargjöld þarf að samræma og mega ekki vera of dýr og við vinnum nú að því að ákvarða hvernig við viljum verðleggja þjónustuna.“

Í þriðja lagi er stefnt að orkuskiptum í takt við loftslagsmarkmið. „Þessu ætlum við að ná með því að setja í útboð kröfur eftir því sem hægt er út frá því fjármagni sem við höfum úr að spila.“

Í fjórða lagi þarf að gera biðstöðvar utan þéttbýlis betri m.a. til að tryggja öryggi farþega á biðstöðvum, flugstöðvum og ferjuhöfnum. Aðgengi að þjónustu þarf að vera eins og best verður á kosið, þar með talið fyrir fatlaða og hreyfihamlaða. „Það er mikilvægt að biðstöðvar séu rétt hannaðar og við erum komin af stað með þetta verkefni.“

Í fimmta lagi þarf að byggja upp samgöngumiðstöðvar og gera fýsileikakönnun á uppbyggingu þeirra.

Í sjötta lagi þarf að vera til staðar gagnvirk þjónustuveita sem veitir betra aðgengi að upplýsingum um leiðir milli áfangastaða og sem auðveldar farmiðakaup hvort sem ferðast er með strætó eða ferjum.

Í sjöunda og síðasta lagi þarf að greina möguleika á samgöngu- og deilipjónustu og hvernig megi aðlaga lagaumhverfið að þessum þáttum.“ Að sögn Halldórs er nú unnið að þessu. ■



Regluleg kaffiboð og merkt grjót úr jarðgöngum



Á myndinni má sjá þá ellefu sem fengu heiðursgrjót þann 29. apríl. Frá vinstri: Kjartan Þór Arnþórsson á fjárreiðudeild, Hannes Már Sigurðsson forstöðumaður fjárhagsdeildar, Daniel Árnason forstöðumaður rekstrardeildar, Richard A. Hansen deildarstjóri á rekstrardeild, Ólafur Þór Gunnarsson innri endurskoðandi, Hilmar Finnsson tæknifræðingur á hönnunardeild, Gunnar Bjarnason forstöðumaður jarðefnedeildar, Jón Hjaltason verkefnastjóri á umferðardeild, Haraldur Sigursteinsson tæknifræðingur á hönnunardeild, Heimir F. Guðmundsson tæknifræðingur á hönnunardeild og Þórir Ingason forstöðumaður rannsóknar.

Hefð er fyrir því hjá Vegagerðinni að bjóða starfsfólki sem hætt hefur störfum sökum aldurs í kaffisamsæti þrisvar sinnum á vetri. Sömuleiðis er hefð að heiðra starfsfólk með merktu grjóti úr jarðgöngum þegar það fer á eftirlaun. Í lok apríl var haldin stór veisla í nýjum húsakynnum Vegagerðarinnar þar sem 11 starfsmenn voru heiðraðir með gangagrjóti í kaffiboði heldri Vegagerðarstarfsmanna.

Starfsmannamál



Óli R. Jóhannsson frá Klettstíu lét af störfum hjá Vegagerðinni þann 30. september sl. og var hann kvaddur með kaffisamsæti í Borgarnesi. Birgir Guðmundsson umdæmisverkfræðingur afhenti honum borðfána Vegagerðarinnar en það er sá fyrsti sem er afhentur af slíku tilefni.

Óli byrjaði að vinna hjá Vegagerðinni sumarið 1954 þá á D4 ýtu. Hann var á þeirri vél meira eða minna öll sumur fram til 1965 þegar hann var ráðinn sem ársmaður og tók við Deutz ýtuni, númer 13. Á Deutzinum var hann fram til 1972 en þá varð hann verkstjóri og fór í vegagerð norður í Hrútafjörð. Þar var hann fram til 1976 en fór þá suður í Borgarfjörð í ýmiss verk, var m.a með litla malarann og einnig hafði hann eftirlit á Bröttubrekku og vann að snjómokstri á veturnar. Árið 1984 tók Óli við málningarbílum og var með hann í 9 ár, allt fram til 1993 er hann tók við lagernum í Borgarnesi.



Frá fyrstu afhendingu borðfána með grjóti úr jarðgöngum. Birgir Guðmundsson umdæmisverkfræðingur afhendir Óla R. Jóhannssyni frá Klettstíu borðfánann og þakkar fyrir góð störf.



Árið 1997 var ákveðið að allir fyrrverandi starfsmenn sem voru á lífi fengu steina og var farið í að afhenda þá. Hér má sjá 70 slíka steina úr blágrýti úr jarðgöngum undir Breiðadals- og Botnsheiði og eru borðfánastangir festar í steinana.



Höfuðstöðvar Vegagerðarinnar í Suðurhrauni lifnuðu heldur betur við þann 29. apríl síðastliðinn þegar í fyrsta sinn í rúm tvö ár var haldið kaffiboð fyrir fyrrverandi starfsmenn. Hátt í sjötíu manns mættu á staðinn til að hittast, skoða nýjar höfuðstöðvar Vegagerðarinnar og til samgleðjast ellefu fyrrverandi samstarfsfélögum sínum sem fengu afhent merkt jarðgangagrjót í tilefni af starfslokum sínum hjá Vegagerðinni.

Vegagerðin hefur í rúman aldarfjórðung haft fyrir sið að heiðra starfsmenn sem hætta fyrir aldurs sakir með merktu grjóti úr jarðgöngum. Það var fyrst gert 30. september árið 1996 þegar Óli R. Jóhannsson í Klettstíu var kvaddur með steini með áföstum borðfána, en grjótið var fengið úr jarðgöngum undir Breiðadals- og Botnsheiði. Birgir Guðmundsson umdæmisverkfræðingur í Borgarnesi afhenti gripinn.

Fram að þessum tíma höfðu starfslok verið á ýmsa vegu en þarna var þetta sett í fast form. Árið 1997 var ákveðið að allir fyrrverandi fastir starfsmenn sem voru á lífi fengu steina og var farið í að afhenda þá.

Kaffi, fróðleikur og skemmtun

Fyrsta kaffisamsæti fyrrverandi starfsmanna Vegagerðarinnar var haldið í lok janúar 2003 og hefur sú hefð haldist í næstum tuttugu ár, fyrir utan síðustu tvö meðan heimsfaraldur gekk yfir. Hugmyndin að slíku kaffisamsæti vaknaði fyrst í lok árs 2002 í samtali þeirra Helga Hallgrímssonar vegamálastjóra og Gunnars Gunnarssonar síðar aðstoðarvegamálastjóra.

Í lengri tíma var sá háttur hafður á að hringja í alla fyrrverandi starfsmenn til að boða þá á kaffifundina, síðar var notast við SMS og nú tölvupóst.

Slíkir kaffifundir eru þrír á hverjum vetri en tvínað er saman samveru og fróðleik af ýmsu tagi. Stundum hafa jafnvel verið fengnir skemmtikraftar á borð við Jóhannes eftirhermu og Ómar Ragnarsson. Kaffifundirnir hafa mælst vel fyrir hjá fyrrverandi starfsfólki og því þykir vænt um að fá að halda tengingu við sinn fyrri vinnustað. ■

Vettvangsferð um höfuðborgarsvæðið



Mikil ánægja var með fararskjótana, rafhjólín og rafskúturnar.

Starfsfólk á vegum Höfuðborgarsvæðis Vegagerðarinnar fór í vettvangsferð snemma í vor og skoðaði nokkra staði þar sem framkvæmdir eru fyrirhugaðar næstu misserin. Hópurinn fór á rafskútum og rafhjólum um svæðið og voru sumir að prófa slík farartæki í fyrsta sinn.

Lagt var af stað frá miðstöð í Suðurhrauni og farið sem leið liggur um nýjan göngu- og hjólastíg í gegnum hraunið og áfram að Arnarneshæð í Garðabæ. Þar sýndi Katrín Halldórsdóttir, verkfræðingur hjá Vegagerðinni, hvar fyrirhugað er að byggja 30 metra löng undirgöng með aðskildum göngu- og hjólastígum. Framkvæmdir við göngin hefjast á þessu ári og heyra undir Samgöngusáttmálann.

Mikil áhersla verður lögð á góða lýsingu í göngunum og fyrirhugað er að leggja net hjóla- og göngustíga í tengslum við framkvæmdina. Leiðin yfir Arnarnesið er ein fjölfarnasta stofnæðin fyrir hjólandi umferð á höfuðborgarsvæðinu og tengir Reykjavík við Garðabæ og Hafnarfjörð. Eins og staðan er núna þarf að fara yfir Arnarnesháls og Kópavogsháls, en þar er nokkur hækkan, auk þess sem þvera þarf umferðargötur.



Nýjar strætóstöðvar í hönnun

Frá Arnarnesi var farið út á Kársnes í Kópavogi og skoðað hvar Alda, brú yfir Fossvog, kemur til með að rísa. Reiknað er með að vinna við landfyllingar vegna brúarinnar hefjist í sumar, en það verða fyrstu sjáanlegu framkvæmdir vegna Borgarlínunnar. Fossvogsbrúin verður lykilleið Borgarlínunnar frá Kópavogi yfir til Reykjavíkur, en brúin er ætluð fyrir almenningsamgöngur og gangandi og hjólandi umferð. Næst var hjólað yfir í Nauthólsvík til að skoða hvar brúin mun liggja Reykjavíkurmegin.

Á leiðinni yfir Fossvoginn sagði Sigurður Jens Sigurðsson, verkfræðingur hjá Vegagerðinni, frá því hvar fyrirhugað er að staðsetja nýjar strætóstöðvar Strætó bs. við Hafnarfjarðarveg í tengslum við göngubrú í Fossvogsdal. Þessar stöðvar eiga eftir að bæta aðgengi að Nauthólsvík og Fossvogsdal, sem og að sinna aukinni uppbyggingu á svæðinu. Stöðvarnar eru í hönnunarferli eins og stendur og áætlað er að framkvæmdir við þær hefjist í ár.

Loks var haldið að Háskóla Íslands en þar tók dr. Hrunn Ólöf Andradóttir, prófessor í umhverfis- og byggingaverkfræði, á móti hópnun og ræddi um Borgarlínuáform á háskólasvæðinu. Í máli hennar kom fram að mikil eftirvænting er eftir því að fá Borgarlínuna á háskólasvæðið, bæði meðal starfsfólks og nemenda við skólann. ■



Fyrsta stöpp var við fyrirhuguð undirgöng við Arnarnesið.



Farið var um Kársnesið og skoðað hvar fyrirhuguð brú yfir Fossvoginn kemur til með að vera.

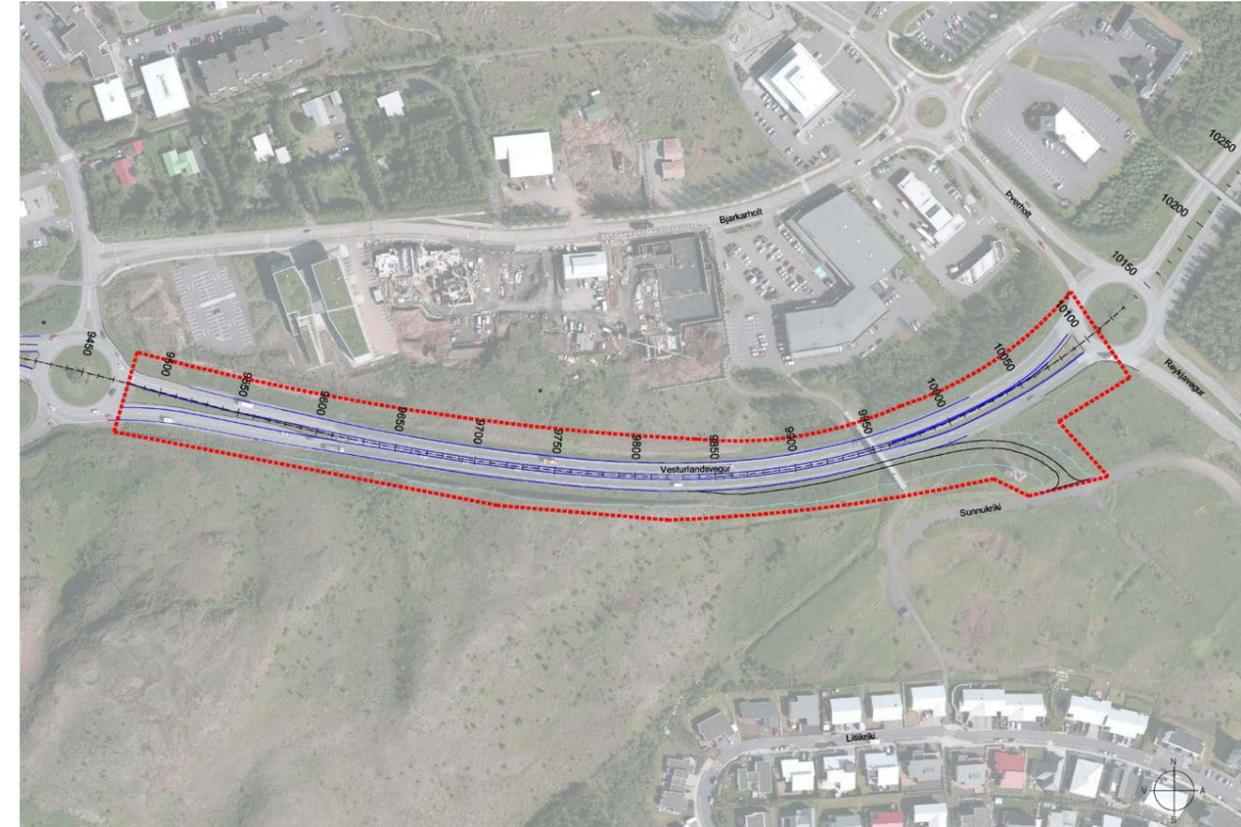
Hringvegur (1), Langitangi – Reykjavegur

↓
Framkvæmdir þessar eru
lokapunkturinn á stærra verki á
Hringvegi (1) í Mosfellsbæ.

Samið hefur verið við Loftorku Reykjavík ehf. um endurbyggingu og breikkun Hringvegar (1) í Mosfellsbæ milli Langatanga og Reykjavegar. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Mosfellsbæjar, Landsnets og Veitna.

Hringvegurinn (1) verður endurbyggður og breikkaður í Mosfellsbæ, frá Langatanga að Reykjavegi nú í sumari. Um er að ræða um 520 metra langan kafla. Núverandi vegur verður breikkaður í fjórar akreinar, tvær og tvær í aðskildar áttir og komið verður fyrir miðdeili með vegriði til að aðskilja akstursstefnur og auka umferðaröryggi.

Verkið felst í jarðvinnu við breikkun núverandi vegar með jarðvegsskiptum og bergskeringum til beggja handa á kaflanum. Veglýsing á kaflanum verður endurnýjuð, sett upp vegrið og ofanvatnslagnir endurnýjaðar. Undirlagsmalbik verður sett á þann kafla sem verður breikkaður og síðan verður sett á ný yfirlögn á veginn í heild.



↑
Hér má sjá yfirlitsmynd af kaflanum sem verður endurbyggður og breikkaður í sumari.

Samkvæmt útboði á að opna veginn fyrir umferð á öllum fjórum akreinum, fullfrágengnum ekki síðar en 15. september 2022. Verkinu á að vera að fullu lokið eigi síðar en 1. nóvember 2022.

Framkvæmdir þessar eru annar áfangi og um leið lokapunktur á stærra verki á Hringvegi (1) í Mosfellsbæ. Fyrri áfangi er milli Skarhólabrautar að Langatanga og er 1.100 metra langur. Þeim framkvæmdum lauk árið 2020. Sá kafla var endurgerður og breikkaður þannig að nú eru þar tvær akreinar í hvora átt og akstursstefnur aðgreindar með vegriði. Lýsing var endurgerð, gerð var biðstöð fyrir Strætó með stígtengingum og einnig voru settir upp hljóðvarnarveggir.

Verk þetta heyrir undir Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins og er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Mosfellsbæjar, Landsnets og Veitna. ■

→
Verkið felst meðal annars í bergskeringum til beggja handa á kaflanum.



Framkvæmdir á Eyjafjarðarbraut

Vinna við nýtt steyptræsi yfir Þverá á Eyjafjarðarbraut eystri klárast í byrjun sumars. Í haust hefst vinna við vegagerð á Eyjafjarðarbraut vestri framhjá Hrafnagili en til stendur að færa veginn út fyrir byggðina út á eyrar Eyjafjarðará.

Brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar frá Hvammstanga sá um uppsteypu á ræsi í Þverá.

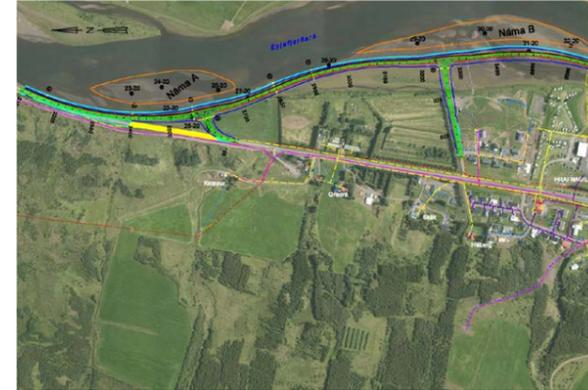
Sumarið 2021 skekktist ræsi í Þverá við Eyjafjarðarbraut eystri í miklu flóði. Ræsið er steypur 60 m langur hálfbogi sem byggður var árið 1991. Neðri tvær einingar ræsisins skekktust um 300 til 400 mm öðru megin og skolaðist undan þeim einingum sem því nemur. Ekki var talið að endurbyggja þyrfti allt ræsið en ákveðið að byggja upp þann hluta sem skemmdist.

Brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar frá Hvammstanga hefur unnið að verkinu. Brjóta þurfti niður helming ræsisins eða um 30 m, og var boginn hreinsaður allur niður að jörð. Skipt var um jarðveg að hluta undir nýjum undirstöðum og reknir niður 20 stálstaurar sem voru frá 4 upp í 12 m langir.

Nýjar undirstöður voru steypar ofan á staurana og nýtt ræsi byggt ofan á þá. Stórgrýti var dreift um allan botninn í ræsinu, bæði nýja og eldri hlutann, og steyptræsi kringum þá steina. Haft var til hlíðsjónar að skapa sem næst náttúrulegum aðstæðum í botninum til að trufla ekki fiskgengd.

Meðan á verkinu stóð var ánni veitt framhjá enda auðveldaði það mjög framgang verksins.

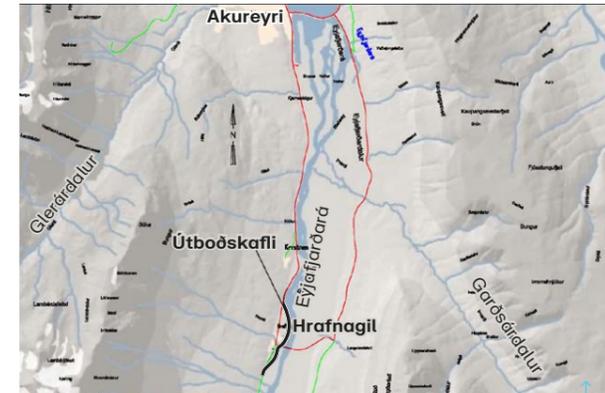
Vinnu við ræsið lauk í lok maí. Síðan þurfti að fylla yfir ræsið og grjótvörja. Að lokum verður vegurinn klæddur en vonast er til að þeirri vinnu ljúki fyrir lok júní.



Vegur færður við Hrafnagil

Vegagerðin hefur einnig boðið út verkið Eyjafjarðarbraut vestri (821) um Hrafnagil. Tilboð voru opnuð í mars og var samið við G. V. Gröfur ehf. á Akureyri. Með verkinu er verið að færa þjóðveginn út fyrir byggðina en hann færir út á eyrar Eyjafjarðará. Þetta er gert til að losna við umferð úr þéttbýlinu sem er í þó nokkurri uppbyggingu beggja megin við núverandi þjóðveg.

Verkið felst í nýbyggingu Eyjafjarðarbrautar vestri, Miðbrautar og nýrra tenginga á um 3,58 km kafla. Einnig byggingu nýrra heimreiða, samtals um 0,25 km. Eyjafjarðarbraut vestri, Miðbraut og tengingar inn í þéttbýlið verða 8,0 m breiðar með bundnu slitlagi. Heimreiðar verða 4,0 m breiðar með bundnu slitlagi.



Eyjafjarðarbraut vestri (821) verður færð niður fyrir byggðina í Hrafnagili.

Frá framkvæmdum við uppbyggingu á ræsi í Þverá. Myndin til hægri sýnir stöðuna í byrjun júní 2022.





Meðalumferð á dag yfir allt árið á Eyjafjarðarbraut er í kringum 1.471 bíll á sólarhring, en umferðin er meiri yfir sumartímamann.

Verktakinn mun ekki hefja verkið fyrr en í október. Ástæðan er helst sú að ekki er heimilt að taka efni úr áreyrum Eyjafjarðarár á tímabilinu 1. júlí til 1. október. Þetta mun þó ekki hafa áhrif á verktímamann þar sem gert er ráð fyrir mjög rúmum tíma í sig í verkinu sem náð verður fram með fergingu. Gert er ráð fyrir að gerð fyllinga, rofvarna og styrktarlags, ásamt efnisvinnslu fyrir burðarlag verði lokið fyrir árslok 2023 en verkinu skal að fullu lokið fyrir 15. júlí 2024.

Eyjafjarðará er veiðia og er tekið skýrt fram í útboðsgögnum að verktaki skuldbindur sig til að koma í veg fyrir eins og kostur er að vatn gruggist á veiðitíma af völdum framkvæmda. ■

↑
Brjóta þurfti niður helming ræsisins eða um 30 metra.

↓
Neðri tvær einingar ræsisins skekkust um 300 til 400 mm öðru megin.



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
22-060	Siglufljóður, Innri höfn – Stálpil 2022	2022
22-057	Almannaskarðsgöng (1), steypar vegaxlir og lagnir	2022
22-051	Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun	2022
22-041	Uppsetning vegriða á Austursvæði 2022	2022
22-015	Búrfellsvegur (351), Klausturhólar – Búrfell	2022
22-016	Skafartunguvegur (208), Flóðmýri – Giljalandsvegur	2022
22-005	Laxárdalsvegur (59), sýslumörk – Innstrandavegur	2022
22-006	Vatnsnesvegur (711), Kárastaðir – Skarð	2022
22-007	Norðausturvegur (85) um Brekknaheiði, Langanesvegur – Vatnadalur. Könnun á matsskyldu og hönnun	2022
21-064	Eyjafjarðarbraut vestri (821) um Hrafnagil	2022
21-065	Hringvegur (1) um Skjálafandafljót	2022
21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)	2022
21-022	Hringvegur austan Klifanda og Dyrhólavegur	2022
21-004	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut	2022
20-035	Snæfellsnesvegur (54), Ketilstaðir – Dunkárbakki	2022
21-096	Örylgshafnarvegur (612), Hvalsker – Sauðlauksdalur	2022

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
22-066	Vetrarþjónusta 2022-2025, Klettsháls (EES)	3.6.22	5.7.22
22-068	Vestfjarðavegur (60), Dynjandisheiði áfangi 2 (EES)	2.6.22	5.7.22
22-037	Suðurlandsvegur (1), Bæjarháls – Hólmsá. Hönnun (EES)	1.6.22	5.7.22
22-064	Landeyjahöfn – Maintenance Dredging 2022 to 2025 (EES)	27.5.22	28.6.22
22-065	Seyðisfjörður – Engrobryggja, harðviðarbryggja 2022	30.5.22	14.6.22
22-061	Nesbraut (49), Miklabraut í stokk, Snorrabraut – Grensásvegur, Frumdrög. (EES)	3.5.22	7.6.22
22-038	Yfirlagnir á Austursvæði 2022, malbik	23.5.22	7.6.22

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
22-039	Efnisvinnsla á Austursvæði 2022 (EES)	25.4.22	24.5.22
22-040	Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2022	9.5.22	24.5.22
22-028	Yfirlagnir á Norðursvæði 2022, malbik	9.5.22	24.5.22
22-062	Brjónslækjarhöfn – Grjótdarður 2022	2.5.22	17.5.22
22-056	Vatnsnesvegur (711-05) um Vesturhópshólaá	2.5.22	17.5.22
22-033	Borgarbraut (531), Böðvarsgata – Egilsgata	14.4.22	17.5.22
22-055	Construction and financing of Hringvegur (1) via Hornafjörður (EES)	13.4.22	17.5.22
22-058	Nesbraut (49) – Endurnýjun vegriða á brýr yfir Elliðaár	26.4.22	10.5.22
22-047	Reykjanesbraut (41), Sæbraut í stokk, Vesturlandsvegur – Holtavegur (EES)	23.3.22	10.5.22
22-018	Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun. Eftirlit og ráðgjöf	31.3.22	3.5.22
21-129	Vetrarþjónusta 2022-2025, Ólafsvík – Vatnaleið (EES)	31.3.22	3.5.22
21-128	Vetrarþjónusta 2022-2025, Borgarfjörður og Mýrar (EES)	31.3.22	3.5.22
21-127	Vetrarþjónusta 2022-2025, Akrafjallshringur (EES)	31.3.22	3.5.22
22-030	RFI um Ólfusárbrú (EES)	14.4.22	3.5.22
22-025	Djúpivogur – Steypt þekja	11.4.22	3.5.22
22-029	Hjólafaravillingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2022	11.4.22	26.4.22
22-053	Reykjanesbraut og Sæbraut, lenging vinstribeyggjuvasa	1.4.22	26.4.22
22-048	Reykhólahreppur – Karlsey, endubýgging stálþils	28.3.22	12.4.22
22-043	Ólafsvík – Norðurtangi, þekja og lagnir	14.3.22	29.3.22
22-012	RFI for Axarvegur (939) (EES)	11.2.22	22.2.22
21-077	Hringvegur um Hornafjörð	5.6.21	6.7.21

24	<p>Framkvæmdafréttir nr. 719 4. tbl. 30. árg.</p>
----	---

--	--

--	--

--	--

--	--

Verknr.	Verk	Opnað	Samið
22-017	Gaulverjabæjarvegur (33), Hróarsholtslækur – Birkiland Þjótandi ehf., kt. 500901-2410	5.4.22	19.4.22
22-008	Hringvegur (1) vestan Áltavars, styrkingar og endurbætur VBF Mjólnir ehf., kt. 630819-0240	8.3.22	31.3.22
21-137	Holtsvegur (206), Hunkubakkar – Fjaðurárgljúfur Framrás ehf., kt. 591289-0559	1.2.22	18.3.22
22-036	Arnarnesvegur (411), undirgöng á Arnarneshæð Bjössi ehf., kt. 650603-3540	29.3.22	13.5.22
22-019	Arnarnesvegur (411), undirgöng á Arnarneshæð. Eftirlit og ráðgjöf Verkfræðistofa Bjarna Viðarssonar ehf., kt. 471097-2099	1.3.22	27.4.22
22-031	Malbiksyfirlagnir og yfirborðs-merkingar á Suður- og Vestursvæði 2022-2023 ráðgjöf og eftirlit (EES) Hnit Verkfræðistofa ehf., kt. 510573-0729	26.4.22	24.5.22
22-022	Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2022-2024, höfuðborgarsvæði og Reykjanes Loftorka Reykjavík ehf., kt. 571285-0459	1.3.22	28.3.22
22-034	Efnisvinnsla á Norðursvæði 2022 Skútaberg ehf., kt. 510108-0350	12.4.22	6.5.22
22-010	Yfirlagnir á Austursvæði 2022 - 2023, blettanir með klæðingu Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	15.3.22	19.5.22
22-011	Yfirlagnir á Austursvæði 2022 - 2023, klæðing Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	15.3.22	19.5.22
22-021	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Þórisstaðir - Hallsteinsnes (EES) Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	22.3.22	9.5.22
22-027	Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2022 Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	12.4.22	30.4.22
22-002	Súðavík – Fyrirstöðugarður 2022 Tígur ehf., kt. 620402-3970	18.1.22	25.2.22
22-049	Bildudalshöfn – Steypt þekja 2022 Stapafell ehf., 590713-0150	5.4.22	1.5.22
22-052	Bildudalshöfn – Raforkuvirki 2022 Rafal ehf., kt. 611290-1019	12.4.22	27.5.22
22-046	Borgarfjörður eystri - dýpkun 2022 Ylur ehf., 430497-2199	29.3.22	13.5.22
22-044	Hrútafjörður sjóvarnir, Reykir og Borgir 2022 D75 ehf., kt. 500118-0590	29.3.22	7.5.22

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

Verknr.	Verk	Opnað	Samið
22-026	Hringvegur (1), Langitangi-Reykjavegur. Eftirlit og ráðgjöf Hnit verkfræðistofa hf., kt. 510573-0729	22.3.22	29.3.22
22-013	Akureyri – Sjófylling framan við Torfunefsbyggju 2022 Þjörgun ehf., kt. 450711-0980	22.2.22	6.5.22
22-050	Þorlákshöfn - Svarstaskersbyggjan, endurbygging stálþíls 2022 Hagtak ehf., kt. 460391-2109	5.4.22	18.5.22
21-123	Hvalfjarðargöng, bílabjörgun 2022-2024 (EES) Gísli Stefán Jónsson ehf., kt. 500602-3090	30.11.21	22.3.22

--	--

--	--

Verknr.	Verk
21-130	Vetrarþjónusta 2022-2025, Kjalarnes – Mosfellsheiði

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2022

Opnun tilboða 24. maí 2022. Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2022.

<i>Áætlaðar magntölur:</i>			
Festun með sementi	22.950 m²		
Þurrfræsing og jöfnun	11.900 m²		
Tvöföld klæðing	34.850 m²		
Efra burðarlag afrétting	973 m³		

Verklök eru 1. september 2022.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	117.000.000	113,3	0
–	Áætl. verktakakostnaður	103.275.580	100,0	-13.724

--	--

Efnisvinnsla á Austursvæði 2022, malarslitlag

Opnun tilboða 24. maí 2022. Efnisvinnsla á Austursvæði 2022, malarslitlag. Verkið felst í framleiðslu á malarslitlagi (0/16), á 4 stöðum á Austurlandi.

Helstu magntölur eru, (unnið í 4 námum):

Malarslitlag (0/16)	14.000 m³
---------------------	-----------

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. september 2022.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
1	Myllan ehf., Egilsstöðum	61.676.000	104,5	0
–	Áætl. verktakakostnaður	59.040.000	100,0	-2.636

--	--

Yfirlagnir á Norðursvæði 2022, malbik

Opnun tilboða 24. maí 2022. Yfirlagnir með malbiki á Norðursvæði árið 2022.

Helstu magntölur:

Norðursvæði:			
Yfirlögn:	15.564 m²		
Yfirlögn á mál	1.876 m²		
Fræsing:	7.510 m²		

Verki skal að fullu lokið 15. september 2022.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	Malbikun Norðurlands, Akureyri	162.507.300	132,5	6.378

1	Malbikun Akureyrar, Akureyri	156.129.000	127,3	0
–	Áætl. verktakakostnaður	122.669.731	100,0	-33.459

--	--

--	--

--	--

--	--

--	--

Brjánslækjarhöfn – Grjótgarður 2022

Opnun tilboða 17. maí 2022. Hafnarsjóður Vesturbyggðar óskaði eftir tilboðum í byggingu á nýjum grjótgarði fyrir smábátahöfn í Brjánslækjarhöfn.

<i>Helstu verkþættir magntölur:</i>			
Útlögn á grjóti og kjarna úr námu og af lager	27.300 m³		
Upptekt og endurröðun	1.200 m³		

Verkinu skal lokið 31. desember 2022.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
3	Grjótverk ehf., Ísafirði	140.535.000	170,5	25.793
2	Flakkarinn ehf., Brjánslæk	118.407.000	143,7	3.665
1	Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík	114.741.981	139,2	0

–	Áætl. verktakakostnaður	82.415.000	100,0	-32.327
---	-------------------------	------------	-------	---------

--	--

Vatnsnesvegur (711) um Vesturhópshólaá

Opnun tilboða 17. maí 2022. Nýbygging vegar á um 1,0 km kaffla og endurbygging á um 1,2 km löngum kaffa milli Vesturhópshóla og Þorfinnsstaða. Einnig er inni í verkinu bygging heimreiða og tenginga.

Áætlaðar magntölur:

Fyllingarefni úr námum	17.090 m³
Fláafleygar úr skeringum	4.680 m³
Ræsalögn	121 m
Styrktarlag	15.400 m³
Burðarlag	3.500 m³
Malarklæðing	250 m³
Tvöföld klæðing	13.450 m²
Vegrið	280 m
Frágangur fláa	30.220 m²
Frágangur á námum	14.500 m²

Verkinu skal að fullu lokið 15. ágúst 2023.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
3	Skagfirskir verktakar ehf., Sauðárkróki	177.294.110	150,9	33.916
2	VBF Mjólnir ehf., Selfossi	150.321.500	127,9	6.943
1	Steyppudrangur ehf., Vík	143.378.600	122,0	0

–	Áætl. verktakakostnaður	117.508.685	100,0	-25.870
---	-------------------------	-------------	-------	---------

Veðrið stjórnar verkefnum



Ágúst fyrir framan húsakynni þjónustustöðvar Vegagerðarinnar í Vík í Mýrdal.

Ágúst Freyr Bjartmarsson yfirverkstjóri á þjónustustöðinni í Vík segir starfið mótast af árstíðum. Eftir annasaman vetur hafa vorverkin tekið við og þar ber eftirlit með fjallvegum einna hæst. Margir eru spenntir fyrir því að komast upp á hálendið en að sögn Ágústs ráða snjóalög því hvenær hálendisvegir eru opnaðir á vorin.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?

Það eru komin tuttugu og tvö ár. Ég byrjaði árið 2000 en þá kom Gylfi Júlíusson til mín þar sem ég var að vinna í bygginga- og búrekstrardeild Kaupfélags Árnesinga og bauð mér vinnu. Ég ákvað að slá til og er hér enn.

Í hverju felst starfið?

Ég sé um þjónustustöð Vegagerðarinnar á Suðursvæði, sem er staðsett í Vík í Mýrdal. Á þjónustustöðinni eru fimm starfsmenn, þar af er einn á skrifstofunni. Á sumrin bætast við tveir sumarstarfsmenn. Okkar hlutverk er meðal annars að þjónusta vegi frá Hvolsvelli og alla leið austur á Skeiðarársand. Einnig sjáum við um stóra hluta af hálendisvegum landsins, má þar nefna Fjallabak syðra, Fjallabak nyrðra, Dómadalsleið að Nýjadal, Veiðivötn, Lakagíga og Langasjó.

Hvernig er hefðbundinn vinnudagur?

Starfið er mjög árstíðabundið og því óhætt að segja að það sé afar fjölbreytt. Á veturna sinnum við eftirliti með færð, snjómokstri og hálkuvörnum og sjáum jafnframt um að á þjónustustöðinni sé alltaf til nóg af sandi og salti fyrir hálkuvarnir. Með vorinu byrjar undirbúningur fyrir vorheflun vega og þær framkvæmdir sem fyrirhugaðar eru yfir sumartímann. Eftirlit með fjallvegum hefst í maí og samhliða því er undirbúningur fyrir opnanir á fjallvegum settur í gang. Opnun fjallvega fer eftir veðurfari að vori eða sumarbyrjun og ráða snjóalög þar mestu. Bleyta í vegum getur einnig valdið því að vegir opnast seint. Á hverju vori er mikill áhugi á opnun inn í Landmannalaugar en meðaltalsopnunin þangað er 10. júní. Þar sem tugir ferðaþjónustuaðila selja ferðir þangað er hver dagur mjög stór og það er lítil þolinmæði fyrir frávikum. Viðgerðir og opnanir á fjallvegum standa yfirleitt út júní. Yfir sumartímann snúast verkefni um viðhald malarslitlaga, styrkja vegi, sinna viðgerðum á umferðarmerkjum og vegstikum eftir veturinn og eitt og annað sem til fellur.

Hvað er mest krefjandi við starfið?

Að láta allt ganga upp.

Hvað er skemmtilegast við vinnuna?

Mér finnst gaman að hafa tækifæri til að laga og bæta samgöngur á svæðinu í samstarfi við heimafólk.



Hver eru þín áhugamál?

Mitt aðaláhugamál er að starfa í slökkviliðinu, ásamt úrvalshópi fólks. Við í slökkviliðinu erum í hópi þeirra sem fyrst eru kallaðir á vettvang þegar slys verða. Í því felst mikill lærdómur, til dæmis um hvað má bæta þegar kemur að umferðaröryggi. Það tengist svo starfi mínu hjá Vegagerðinni og ég fæ þá tækifæri til að bæta úr því sem betur má fara. Þetta heldur manni á tánum. ■