



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

10. mars 2021 — nr. 710
2. tölublað — 29. árgangur



Hringvegur (1). Gömul brú og bráðabirgðabrá yfir Fellsá í Suðursveit. Mynd: Ístak

02 Toppurinn að byggja Borgarfjarðarbrú / 10 Einbreiðum brúm á Hringvegi (1) fækkar / 14 Styttir Vestfjarðaveg (60) um tæpa 10 km / 17 Skipt um vegrið innan um mikla umferð / 18 Hjólastólaaðgengi á fjórum leiðum á landsbyggðinni / 19 Yfirlit yfir útboðsverk / 20 Niðurstöður útboða / 24 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

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

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrót
Elín E. Magnúsdóttir

Prentun
Prentmet Oddi

Pappír
Munken Lynx

Leturgerð
Vegagerðin FK Grotesk

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verkötukum. 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.



Toppurinn að byggja Borgarfjarðarbrú



Gunnar Bjarnason byrjaði hjá Vegagerðinni fyrst sem unglíngur í brúavinnuflokki en varð síðar forstöðumaður jarðefnadeildar.

Gunnar Bjarnason forstöðumaður jarðefnadeildar lét af störfum hjá Vegagerðinni nýverið eftir rúmlega hálftrar aldar starf. Hér verður rætt við Gunnar um uppvaxtarár hans og skólagöngu, rifjaðar upp sögur úr brúarvinnunni þar sem ýmislegt var brallað og farið yfir helstu störf hans og rannsóknir.

Gunnar fæddist í Reykjavík 13. desember 1951. Sonur Dr Med Bjarna Oddssonar lækni (1907-1953) og Ástu Júlíu Árnadóttur (1914-1997). Móðir hans ólst upp frá níu til sextán ára aldurs í Norður Dakota í Bandaríkjunum en um hana og fjölskyldu hennar hefur verið fjallað í sex bókum og má þar nefna sögulegu skáldsöguna „Höll minninganna“ eftir Ólaf Jóhann Ólafsson og Loftklukkuna eftir Pál Benediktsson. Gunnar á þrjú eldri bæður, Odd, sem er læknir og fæddur 1935 en Örn (1937-2006) og Halldór (1940-2011) eru báðir látnir.

„Pabbi var í framhaldsnámi í læknisfræði fyrir stríð í Danmörku og Þýskalandi og varð fjölskyldan innlyksa erlendis öll stríðsárin. Pabbi Bjarni lést í bílslysi á gatnamótum Miklubrautar og Grensásvegar haustið 1953, sem var að sjálfsögðu mikið áfall fyrir okkur öll,“ lýsir Gunnar en móðir hans giftist síðar Dr Med Jóhannesi Björnssyni lækni (1907-1966) og Gunnar eignaðist þar með þrjú stjúpsystkini; Valdimar, Björn og Hildi. Jóhannes lést langt fyrir aldur fram.

Í sveit frá þriggja ára aldri

„Uppvaxtarárin voru af mörgum ástæðum nokkuð erfið og róstursöm og hvað mig varðaði var mikil áhersla lögð á að ég færi í sveit og helst ekki seinna en strax. Ég var í sumardvöl á Silungapölli þegar ég var þriggja ára og á Vík í Skagafirði þegar ég var fjögurra ára. Eftir það datt ég í lukkupottinn og komst í sveit hjá yndislegu frændfólki mínu á Oddsstöðum í Lundarreykjadal í Borgarfirði, þeim Ástríði Sigurðardóttur, kölluð Ásta, og Kristjáni Davíðssyni. Faðir Ástu var tvíburabróðir Odds afa míns. Oddsstaðir voru tvíbýli og á hinum bænum bjuggu Ragnar Olgeirsson og Hanna systir Ástu. Dvölin í sveitinni var mjög ánægjuleg og ég byrjaði ungur að vinna öll störf sem herti mig fyrir þá vinnu sem var í vændum í brúarvinnunni. Sigurður Kristjánsson sem er nýlega hættur sem smiður og húsvörður hjá Vega-gerðinni er frændi minn frá Oddsstöðum.“

Gunnar telur að áhugi hans á jarðfræði hafi vaknað á Oddsstöðum í fögru umhverfi við fossana í Grímsá sem falla þar niður í dalinn. Jötnabráarfoss er neðsti fossinn og heitir hann eftir miklum berggangi sem er rétt neðan við fossinn.



Sigurður Jóhannsson sem var Vegamálastjóri frá 1956 – 1976 réð Gunnar til starfa. Við hlið hans er Geir G. Zoega fyrsti vegamálastjórinn. Myndin er tekin 1956.



Á myndinni er Gunnar um það bil tveggja ára.



Laugarvatn – Nýja Mexíkó - Reykjavík

Frá sex ára aldri til sextán ára var Gunnar við nám í grunnskólum í Reykjavík, Laugarnesskóla, Breiðagerðisskóla og Réttarholtsskóla. Eftir landspróf fór hann í Menntaskólann á Laugarvatni og útskrifaðist þaðan með stúdentspróf vorið 1972. Laugarvatn varð fyrir valinu þar sem ekki voru kjöraðstæður heima en vistin á Laugarvatni var góð og þar eignaðist Gunnar marga af sínum bestu og nánustu vinum.

Frá 1972 - 1975 tók Gunnar hlé frá námi og vann við ýmis störf á veturna. Var m.a. kennari 13 til 15 ára unglinga í Gagnfræðaskólanum í Keflavík veturinn 1972 – 1973 en vann einnig í tvo vetur við skúrasmiði hjá Vegagerðinni.

„Árin 1975 - 1976 var ég við nám í jarðfræði við „University of New Mexico“ í Albuquerque New Mexico en hætti í því námi eftir þrjú misseri. Það var ævintýraþráin og ferðaþráin sem olli því að ég fór til NM og nýtti ég tímann vel m.a. til að ferðast um Bandaríkin og Mexíkó. Þarna voru í skóla vinir mínir Reynir Böðvarsson og Svanbjörg Helga Haraldsdóttir. Svana varð síðar samstarfskona mín hjá Vegagerðinni í nokkur ár.“

Á árunum 1977 til 1980 stundaði Gunnar nám í jarðfræði við Háskóla Íslands og lauk BS prófi vorið 1980. Hann hélt áfram að mennta sig meðfram vinnu. Haustið 1993 fór hann í fjögurra mánaða námsleyfi til að stunda nám við University of California, Berkeley og sótti þar námskeið í fjórum greinum þ.e. jarðtækni, jarðverkfræði, burðarþolshönnun vega og flugvalla og hönnun malbiks.



Brúarvinna í fimmtán ár

Vinna Gunnars hjá Vegagerðinni spannar 54 ár og vann hann með sex af þeim sjö vegamálastjórum sem hafa verið við störf frá því Vegagerðin var stofnuð árið 1918. „Fyrsti vegamálastjóriinn, Geir Zoega, er sá eini sem ég vann ekki með en hann hætti árið 1957. Það var annar vegamálastjóriinn, Sigurður Jóhannsson sem réði mig sumarið 1966 í gegnum klíku en hann var náfrænda stjúpfoður míns Jóhannesar Björnssonar sem reyndar lést þá um haustið. Það var nánast regla að unglingar væru ráðnir í gegnum mismikla klíku; þeir í minnstu klíkunni fóru í vegavinnu, svo var það brúarvinnan en „aðallinn“ komst í mælingar,“ segir hann kíminn og áréttir að þetta sé nú að mestu sagt í gríni. „Sigurður Jóhannsson vegamálastjóri lést árið 1976 og eftir það varð ég að treysta á eigin verðleika, sem var hinsvegar ekkert grín.“

Árin í brúarvinnu voru að flestu leyti skemmtileg. „Þetta var fjölbreytt vinna í góðra vina hópi um og yfir tuttugu ungmenna, þó voru mun fleiri við Borgarfjarðarbrúna en þar komu saman þrjú brúarflokkar. Auk þess hafði maður það upp úr krafsinu að læra trésmíði eða öllu heldur brúarsmíði, sem er ekki alveg sama vinnan enda er lítið um glugga, hurðir og innréttingar á brúm. Þegar ég hinsvegar keypti fokhelt raðhús í Hamrahverfi í Grafarvogi og hélt áfram með byggingu þess komst ég að því að nákvæmni okkar í brúarvinnunni hafði ekki verið síðri en í húsasmíði,“ rifjar Gunnar upp.

Brúarvinnunni fylgdu talsverð ferðalög, sem var frábært fyrir Gunnar sem segist ferðasjúkur bogamaður. „En flokkarnir mínir voru þó mest á Vesturlandi og Vestfjörðum.“

„Fljótlega að ríða belju í bæinn“

Brýrnar sem Gunnar byggði voru allar einreiningar þar til kom að Borgarfjarðarbrúnni og raunar einnig lengi eftir að hún var byggð. „Nokkrar af brúnum eru þó enn í notkun en margar hafa verið leystar af hólmi með tvíreiningum og ræsum og má þar nefna eina fyrstu brúna sem ég byggði; 50 m langa brú yfir Brúará í Biskupstungum árið 1967. Þar vann ég við niðurrekstur staura og stálpils sem var skemmtileg en krefjandi vinna fyrir unglínginn,“ segir Gunnar sem er þetta sumar mjög minnisstætt.

„Þarna man ég eftir mínum fyrstu kynnum af Ólafi Ketilssyni rútubílstjóra sem ég átti eftir að kynna nánar þegar ég var í Menntaskólanum á Laugarvatni. Ég fékk heiftarlega flensu og yfir 40 stiga hita þetta sumar og Sigfús verkstjóri varð að senda mig í bæinn með rútunni. Hann bað Óla sérstaklega um að gæta mín en dæmigert fyrir Óla Ket þá lét hann mig vinna alla leiðina við að aðstoða farþega og t.d. bera töskur og hagræða speglum allan þann óratíma sem ferðin tók. Óli var ekki þekktur fyrir hraðferðir; sumir sögðu að það væri fljótlega að ríða á belju í bæinn eins og hann lagði raunar til þegar farþegar kvörtuðu.“

↓
Á ferð yfir Sprengisand eftir ferð til kortlagningar á Tjörnesi. Á myndinni eru talin frá vinstri: Guðrún Gísladóttir, Jón Eiríksson, Steingrímur J. Sigfússon, Andrés I. Guðmundsson, Gunnar Bjarnason og Kristjana Guðrún Eypórsdóttir. Mynd: Pétur Pétursson





Gunnar flutti sig í brúarvinnuflokk Ásgeirs Kristinssonar vorið 1974. Ásgeir var síðar lengi forstöðumaður starfsmannadeildar Vegagerðarinnar. Mynd: Gunnar Bjarnason



Sigfús Kristjánsson brúarsmiður var verkstjóri Gunnars í brúarflokknum fyrstu sumrin.



Jón Helgason verkfræðingur vann með Gunnari að verkefni um burðarþolsmælingar. Hann varð síðar forstöðumaður hönnunardeildar og framkvæmdastjóri mannvirkjasviðs.



Sigurður Kristjánsson frændi Gunnars starfaði sem smiður og húsvörður hjá Vegagerðinni en lét nýverið af störfum.

Tjöldin notalegri en skúrarnir

Fyrstu sumrin sváfu allir í tjöldum nema verkstjórinn og ráðskonan sem þjuggu í skúrum. Einnig var áhaldaskúr og eldhús. Tjöldin voru þessi hvítu sem margir kannast við og höfðu verið nánast óbreytt síðan í borgarastríðinu í Bandaríkjunum hundrað árum áður.

Vinnufélagar Gunnars voru margir Reykvíkingar en einnig Bílddælingar. „Sigfús Kristjánsson var verkstjóri en flokksstjóri var Kiddi frá Bíldudal (Kristinn Ásgeirsson) faðir Ásgeirs Kristinssonar en hann varð brúarsmiður með eigin flokk sumarið 1973. Gunnar flutti sig í flokk Ásgeirs vorið 1974 en Ásgeir var síðar lengi forstöðumaður starfsmannadeildar Vegagerðarinnar.“

Smám saman tóku skúrar við sem hífylir. Næstu vetur var unnið ötullega við skúrasmiði og Gunnar vann við það sjálfur í tvo vetur. Svo kom að allir gátu sofði í skúr en Gunnar segir að honum hafi þótt notalegra að sofa í tjaldi. „1977 komu svo fyrstu baðskúrarnir sem var mikil bylting. Áður en þeir komu böðuðum við okkur í ánni eða við skólpuðum af okkur úr volgu vatni sem við hituðum í fötu á „Alladin“ olíuofninum í tjaldinu.“

Vélknúin verkfæri voru fábrotin fyrstu árin í brúarsmiðinni. Aðallega aflóga bensínknúin hjólsög og einspokasteypuhræivél. Verkfærin bötnuðu þó hratt og síðustu árin var kranabíll í flokknum sem auðveldaði vinnuna mjög mikið þar sem kraninn kom í stað handlangara og einnig lyfti hann steypunni í silói að mótunum þannig að ekki þurfti lengur að aka steypu í hjólbörum. Gunnar minnst sérstaklega Volvo vörubíllanna m.a. R7276, R7277 og R7278 og bílstjóra þeirra sem fluttu birgðir og ómissandi fréttir til afskekkttra flokka. „Bílstjórarnir voru góðir og ljúfir félagar og má þar nefna Gunnlaug (Bóbó), Hjalta, Baldur, Svenna og Gunnstein.“

Laumuðu bílnum í fyllinguna

Sólskinssumarið og þjóðhátíðarárið 1974 hóf flokkur Ásgeirs störf um vorið ásamt tveimur öðrum brúarflokkum við byggingu brúa og ræsa á Þingvallavegi til að gera allt klárt fyrir þjóðhátíðina. Hinir flokkarnir voru undir stjórn Huga Jóhannessonar og Sigfúsar Kristjánssonar en þetta var síðasta árið hans sem brúarsmiður.

„Eftir að hafa lokið við gerð palla og ýmiskonar aðstöðu á Þingvöllum vegna þjóðhátíðarinnar var haldið vestur að Kaldá á sunnanverðu Snæfellsnesi. Ómissandi hluti lífsins í brúarvinnunni var að fara á sveitaböll um helgar og fór vikan í að bollaleggja hvaða ball skildi valið en um mörg böll var að velja á Snæfellsnesi og í Borgarfirði. En þú ferð ekki á sveitaboll nema þú eigir bíl og ákváðum við Eypór Benediktsson, sem hafði verið skólafélagi minn í Menntaskólanum á Laugarvatni, að skella okkur á einn Voffa (VW) á 25 þúsund krónur. Fólksvagninn var hannaður af Porsche að fyrirmyndum Hitlers og dugði á nokkur böll en svo bræddi vélin úr sér. Þá voru góð ráð dýr og urðum við Eypór að skella okkur á annan Voffa og þar sem sá fyrri var í betra standi var ákveðið að flytja vélina á milli bíla. Komið var að lokum brúarsmiði á Kaldá og byrjað að fylla mól að brúarstöplunum en áður höfðum við félagarnir komið Voffanum fyrir undir fyllingunni. Það var svo mörgum áratugum seinna þegar byggt var ræsi í stað einreiningsins á Kaldá að Voffinn kom í ljós undir fyllingunni mönnum til mikillar undrunar enda um að ræða brot á reglum um gæði fyllingarefna,“ segir Gunnar og hlær að minningunni.



Skúralífið

Góður félagi Gunnars hjá Vegagerðinni, [Viktor Arnar Ingólfsson](#), m.a. brúarvinnufélagi 1969-1972, gerði ítarlega grein fyrir aðbúnaði og vinnutilhögun í brúarvinnu í átta tölublaðum í Innanhúss blaði Vegagerðarinnar á árunum 2015 – 2016. Hér má sjá örstutt brot.

Á árunum 1967 til 1969 varð sú bylting í brúaflokknum að tjaldbúskapur lagðist af að mestu en íbúðarskúrar voru teknir í notkun í staðinn. Þó fylgdu flokkum áfram 2-3 tjöld árin sem ég var í brúavinnu og nokkur ár þar á eftir.

Þessi fyrsta kynslóð nýrrar gerðar íbúðarskúra var með svefnplássi fyrir fjóra í einu rými (8 bil). Í sitt-hvorum gaflinum hékk kaja þvert á veggnum en síðan voru tvö rúm langs eftir skúrnum. Síðar voru smíðaðir aðeins stærri skúrar (10 bil) sem skiptust í tvö tveggja manna herbergi. Þetta voru ágætastar vistarverur og það fór vel um menn þótt þröngt væri. Skúrarinnar voru vel einangraðir og vönduð smíði. Tæknimenn Vegagerðarinnar hönnuðu þá og brúasmíðirnir sáu um smíðina á veturna, víða um land.

[...]

Einn steinolíuofn (Husquarna) var í miðjum íbúðarskúr og olíutankur hékk á öðrum skúrgaflinum að utanverðu. Með því að banka í tankinn heyrði maður hvað steinolían stóð hátt í tankinum. En ofnarnir voru dálítið erfiðir í notkun, það gat sest sót í þá og þurfti þá að þrifa brennsluhólfíð og kveikinn ef það gerðist. Það var sóðalegt starf. Íbúarnir voru ekki alltaf sammála um hve mikið átti að hita upp. Það gat verið svalt niðri við gólf í skúrnum en mollarheitt í efri kojunum því hitinn leitaði upp.



Matartími í brúavinnuflokki Huga Jóhannessonar við Köldukvísl árið 1974. Dæmigerður 24 manna eldhússkúr.



Dæmigerður vegavinnuskúr sem tók við af hvítu vegavinnutjöldunum.

Íbúarnir báru ábyrgð á sínum skúr og urðu að sjá um þrif innanhúss og tiltekt í sínum frítíma. Litlir opnir skápar voru við endana á kojunum í gaflinum. Þar var hægt að hengja upp föt en annars voru fötin geymd í ferðatöskum sem hægt var að setja undir rúm. Snæri var oftast bundið upp á milli þverbíta í loftinu og voru föt hengd þar upp til þerris. Lausar dýnur voru í kojunum og var persónulegum munum gjarnan stungið undir þær, tóbaki og lesefni. Flestir sváfu með lak og sæng en nokkrir voru með svefnpoka. Sumir settu teppi yfir rúmin á daginn. Ekki man ég til þess að strákarnir sem ég var með í skúr svæfu í náttfötum. Menn brugðu sér bara úr vinnufötunum og sváfu í nærfötunum yfir nóttina. Margir lögðu sig í hádeginu og var þá bara lagst í rúmið í vinnufötunum.

[...]

Þessi fjögur sumur sem ég var í brúaflokknum voru ekki snyrtiskúrar í flokknum, þ.e.a.s. með klósetti og sturtum. Þeir komu síðar. Þvottaaðstaða var því engin. Íbúarnir skiptust á að sækja vatn í blikkfötu í hádeginu og setja á olíuofninn. Um kvöldið var vatnið sæmilega heitt og dugði fyrir fjóra, a.m.k. til að þvo sér um andlit og hendur. Ráðskonurnar voru alltaf með stóran pott með vatni á olíueldavélinni í eldhússkúrnum og það mátti semja við þær ef meiri þvottur stóð fyrir dyrum, s.s. hárfvottur. Það gat gerst að menn yrðu að þræuka í þrjár vikur án þess að komast í bað. Það kom fyrir á góðviðrisdögum að menn böðuðu sig í ánni sem verið var að brúa en auðvitað var það ansi kalt. Þessi skortur á baðaðstöðu var sérstaklega tilfinnanlegur eftir steypuvinnu þegar sementsryk hafði smogið um allt.

Bitar steyptir í Borgarfjarðarbrú

Gunnar vann við margar fallegar brýr og má þar nefna bogabrá á Haukadalsá í Dölum og einbita brú með millisúlum á Laugardalsá í Djúpi. Honum er eftirminnileg dvölin í Kerlingarfirði, Mjóafirði og Kjálkafirði en með brúm sem þar voru byggðar var tengdur nýr vegur um þessa firði og lagðist þá af vegurinn yfir Þingmannaheiði.

„Við rifum kláfabrýrnar á Þingmannaheiði og byggðum brýr úr timbrinu úti á Skálmarnesi og víðar. Nú hafa verið byggðar nýjar brýr (tvíreinungar) sem þvera þessa firði mun utar en gömlu brýrnar sem ég byggði voru í fjarðarbotnum. Einnig er eftirminnilegt að hafa tekið þátt í tengingu nýs Dúpvegar með byggingu brúa m.a. á Hestfjarðará.“

Toppurinn var þó að mati Gunnars að vinna við byggingu flaggskipsins Borgarfjarðarbrúar. „Okkar flokkur steypði þá 52 bita sem brúin hvílir á. Það er pínulítið svekkjandi að þessir bitar sjáist ekki frá veginum þannig að vegfarendur geti dáðst að þessu handverki sem sér varla á nú 44 árum seinna,“ segir hann kíminn.

Haustið 1982 fór Ásgeir brúarsmiður til vinnu hjá Reykjavíkurbænum. Þetta var eftir að Gunnar hóf störf sem jarðfræðingur en hann var fenginn til að taka við af Ásgeiri sem verkstjóri brúarvinnuflokksins. Hann lauk við byggingu brúar á Naðurdalsá sunnan við Bjarkarlund og byggði svo undirgöng undir Hafnarfjarðarveg.



Gunnar rýnir í bergsýni á Tjörneshöfn þar sem unnið var að berggrunnskortlagningu á öllum austanverðum skaganum, sem gerð var skil í BS ritgerð. Mynd: Pétur Pétursson



Hagnýtar rannsóknir í fyrirrúmi

Starf Gunnars sem jarðfræðingur hefur alla tíð byggt á hagnýtum rannsóknum á námum og undirstöðu vega en ekki síður á þátttöku í rannsóknarverkefnum sem kostuð eru af Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar sem og erlendum sjóðum. „Raunar var eitt af mínum stærstu rannsóknarverkefnum einnig mitt fyrsta verkefni. Velgjörðarmaður minn Jón Rögnvaldsson, síðar vegamálastjóri, réði mig haustið 1980 til að stjórna yfirgripsmiklu verkefni um burðarþolsmælingar á vegum í Hvalfirði. Það verkefni vann ég í samstarfi við vin minn Jón Helgason heitinn sem síðar varð forstöðumaður hönnunardeildar og framkvæmdastjóri mannvirkjasviðs. Þessar rannsóknir á burðarþoli vega stóðu yfir á árunum 1980 til 1985 og voru framkvæmdar með plötuprófi og benkelmanbita og síðasta árið með falllóði. Alls voru mældir yfir 40 mælistaðir á sjö mæliköflum og var mikil áhersla lögð á að mæla alla mælistaðina vikulega á þáartíma, það er þeim tíma þegar freri er að fara úr jörðu. Settir voru niður frostdýptarmælur í alla kaflana og einnig höfð hliðsjón af úrkomu á svæðinu. Þá voru tekin sýni á öllum mælistöðum og voru þau sett í prófanir á rannsóknarstofu. Margar skýrslur voru gefnar út og lokaskýrsla árið 1985. Ein meginniðurstaða verkefnisins var sú að mjög mikil árstíðarsveifla var í burðarþoli þessara malarvega og gat burðarþol á þáartíma jafnvel verið allt niður í 20% af sumarburðarþoli þar sem mestur munur var,“ lýsir Gunnar og bendir á að margir kaflarnir voru byggðir á mó (afvatnaðri mýri). Önnur niðurstaða verkefnisins var að nokkurn veginn fullt burðarþol næst ekki nema þykkt veghlotsins nái um 1,2 m ef mór er í undirstöðu.

Á þessum árum og fram á nýja öld var mjög mikið að gera í hagnýtum rannsóknum og gerð útboðslýsinga fyrir vegi um allt land enda hófst þarna mikil uppbygging vega sem lagðir voru bundnu slitlagi, langmest klæðingu. „Sem dæmi stóð ég fyrir jarðfræðirannsóknum á flestum fjallvegum frá Vesturlandi til Austfjarða það er Holtavörðuheiði, Laxárdalsheiði, Vatnsskarði, Þverárfjalli, Öxnadalsheiði, Fljótsheiði, Jökuldalsheiði og Fjarðarheiði. Sérstaklega eftirminnilegar voru rannsóknir á um 40 km leið um Háreksstaðaleið á Jökuldalsheiði, en sá vegur var byggður fjarri alfararleið. Þar kynntist ég sögu heiðarbýlanna sem þar eru nokkur meðfram veginum t.d. Háreksstaðir, Gestreiðarstaðir og Lindarsel. Manni leið svolítið eins og landkönnuði en sögur um þá hafa alltaf verið í uppáhaldi.“

Aftur jókst vinna við rannsóknarverkefni sem kostuð voru af rannsóknasjóðnum á síðasta áratug síðustu aldar. Þá tók Gunnar að sér formennsku í efnisgæðanefnd BUSL samstarfsins (1994-2001) (BUSL stendur fyrir burðarlög og slitlög) en var einnig formaður í rannsóknanefndunum Rannveg (2001-2007), Vegvirki (2007-2013) og Rannvirki (2013-2020). „Pétur Pétursson var ritari í öllum þessum nefndum en vinátta og náð samstarf okkar Péturs nær allt aftur til námsáranna.“



←
Brúarflokkur Ásgeirs Kristinssonar þegar unnið var við smíði skrifstofu- og áhaldahúss Vegagerðarinnar á Ísafirði 1979-1980.

Efsta röð f.v.:
Ólafur Stolzenwald, Pröstur Bjarnason, Júlíus Beinburg, Kristinn Ásgeirsson, Halldór Hallgrímsson, Karl Ómar Jónsson, Kristján Erik Kristjánsson, Björn Skúlason, Sigurður Kornelíusson og Hallgrímur Helgason

Miðjuröð f.v.:
Gunnar Bjarnason, Einar Gunnarsson, Jóhanna Ásgeirsdóttir, Sigurður Óli Ólafsson Gunnar Jóhannsson, Ásbjörn Björnsson

Neðsta röð f.v.:
Bjarni Halldórsson, Ásgeir M. Kristinsson, Guðjóna Kristjónsdóttir og Matthis Geir Ásgeirsson.

→
Þarna lítur Gunnar yfir farinn veg og dáist að handverki sínu á gömlu brúnni yfir Kjálkafjarðará.
Mynd: Pétur Pétursson



↑
Hjalti Sigfússon, Gunnlaugur Jónsson (Bóbó) og Baldur Kristensen voru bílstjórar sem Gunnar minnst með hlýju.

↓
Gunnar Bjarnason ásamt vinum, Pétri Péturssyni og eiginkonu Péturs, Dóru Kristínu Björnsdóttur.



Skemmtileg vinna við vegorðasafn og námuvef

Gunnar hefur alltaf tekið virkan þátt í einstökum rannsóknarverkefnum sem tengjast steinefnum, malbiki og klæðingum. Hann hefur gætt þess að nýjungar skili sér í leiðbeiningarit og þá sérstaklega Efnisgæðaritíð sem hann ritstýrði og endurskoðaði árlega í samvinnu við Pétur Pétursson. Í ritinu er gerð ítarleg grein fyrir kröfum til efnisgæða í veghloti og steinsteypu (www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/leidbeiningar-og-stadlar/efnirannsoknir/)

Hann hefur frá 2005 verið virkur í erlendum nefndum á sviði rannsókna og staðlagerðar, bæði norrænu samstarfi og evrópsku.

Ein skemmtilegustu verkefni að mati Gunnars var að gegna formennsku í Vegorðanefnd og nefnd um Námuvefinn.

„Í Vegorðasafninu (vegordasafn.vegagerdin.is) eru skýringar og skilgreiningar á um 2.300 íðorðum sem varða vegagerð. Vegorðasafnið er einnig birt í Íðorðabankanum.“

Námuvefurinn (www.namur.is) er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Landsvirkjunar og Umhverfisstofnunar. „Á námuvefnum eru fjölbreyttar og ítarlegar upplýsingar m.a. um lög og reglugerðir sem varða undirbúning verka en einnig mikil umfjöllun um frágang og uppgræðslu á vinnusvæðum og þar með talið námusvæðum.“



Frábær árangur í frágangi gamalla náma

Gunnar hefur haft umsjón með frágangi eldri efnis-tökusvæða. „Vegagerðin gaf út langtímaáætlun um námufrágang fyrir árin 2004 – 2018 og gerði áætlunin ráð fyrir að ganga frá alls 900 námum á þessum árum. Í dag eru örfáar námur eftir á þessum fráganglista. Eftir að frágangi er lokið hef ég skoðað námusvæðin ásamt Birni Stefánssyni frá Umhverfisstofnun sem hefur vottað fráganginn. Mikil og skemmtileg ferðalög hafa fylgt þessari vinnu og spanna þau nánast allt landið.“

Gunnar nefnir einnig Námukerfið en það er gagnagrunnur fyrir efnisnámur landsins þar sem finna má nauðsynleg hjápartæki fyrir jarðfræðirannsóknir. „Í Námukerfið eru skráðar allar námur landsins óháð því hver er námurétthafi. Í gagnagrunninum eru nú skráðar yfir 3.300 námur. Almennigur hefur aðgang að upplýsingum um námur og um niðurstöður stein-efnaþrófana á vefsíðunni namur.vegagerdin.is.“

Hlakkar til draumaferða fram tíðarinnar

Nú er komið að starfslokum og Gunnar hlakkar til næstu ára. „Þetta hefur liðið ótrúlega fljótt miðað við hvað þessi tímamót virtust vera óralangt í burtu þegar við Sigga tókum húsbyggingarlán til 40 ára um 1980,“ segir hann glettinn en Gunnar er giftur Sigríði Birnu Björnsdóttur og eiga þau þrjú börn, Heiðrúnu kennara, Þorra Björn verkfræðing og Ástu Birnu hagfræðing. Barnabörnin eru orðin sjö á aldrinum tveggja til sextán ára.

„Við Sigga vorum búin að skipuleggja draumaferðina okkar og ætluðum að sigla inn í sólarlagið á skemmtiferðaskipi en aðstæður buðu ekki upp á að sá draumur gæti ræst. Þess í stað stundum við gönguferðir grimmt til að skankarnir verði í lagi fyrir draumaferðir fram tíðarinnar,“ segir hann og brosir.

En hvernig er að hætta hjá Vegagerðinni eftir rúmlega hálfra aldar starf? „Þegar horft er til baka um farinn veg verður mér hugsað til þess hversu heppinn ég var að hljóta mitt uppeldi hjá Vegagerðinni þar sem alla tíð hefur ríkt einstaklega góður og jafnvel ástúðlegur vinnuandi. Það var gott fyrir unglínginn að geta leitað á náðir móðurlegra ráðskvenna í brúarvinnunni þegar eitthvað bjátaði á og síðar var ekki síður mikilvægt að geta leitað ráða hjá vinnufélögum sem alltaf tóku mér opnum örmum.“

Gunnar vill þakka öllum samstarfsmönnum sínum hjá Vegagerðinni ánægjulegt samstarf. ■

Einbreiðum brúm á Hringvegi (1) fækkar



Kort sem sýnir framkvæmdasvæðin við Brunná, Kvía, Fellsá og Steinavötn.

Umfjöllun um byggingu brúa yfir Brunná, Kvía, Fellsá og Steinavötn

Skipulega er verið að fækka einbreiðum brúm bæði á Hringvegi (1) og um landið allt. Árið 1990 voru einbreiðar brýr á Hringvegi hátt í 140 talsins. Þeim fækkaði hratt og voru orðnar um 60 í kringum 2006 og 42 árið 2011. Síðan hægðist mjög á slíkum framkvæmdum og aðeins voru breikkaðar eða byggðar nýjar brýr í stað 6 einbreiðra brúa á átta árum. Árið 2019 voru byggðar sjö brýr í stað einbreiðra brúa á landinu öllu. Þetta voru brýr í Berufjarðarbotni, yfir Hófsá í Arnarfirði, yfir Mjólka í Arnarfirði, brú á Eldvatn og yfir Loftsstaða í Flóa, einnig brú yfir Breiðdalsá og stokkur fyrir Tjarnará á Vatnsnesi.

Í lok árs 2019 voru boðnar út fjórar brýr á Hringvegi; brú yfir Steinavötn í Suðursveit sem er 100 m löng, brú á Fellsá í Suðursveit sem er 47 metrar, brú á Kvía í Örafum sem er 32 m löng og brú á Brunná austan Kirkjubæjarklausturs sem er 24 m. Framkvæmdir við þessar brýr hófust vorið 2020 og er þeim nú lokið eða við það að ljúka. Þar með hefur einbreiðum brúm á Hringvegi (1) fækkað í 32. Reyndar eru þær enn 33 talsins þar sem bráðabirgðabrú yfir Fellsá er enn uppistandandi og í notkun.

Í þessari grein verður fjallað um framkvæmdirnar við þessar fjórar brýr en Ístak sá um byggingu þeirra allra.



Mikil samgöngubót

„Þetta er mikil samgöngubót enda allir heimamenn mjög ánægðir með þetta,“ segir Gísli Gíslason verk-efnastjóri á framkvæmdadeild Vegagerðarinnar sem hefur haft umsjón með verkunum fjórum ásamt Aroni Bjarnasyni deildarstjóra á framkvæmdadeild. Hann segir framkvæmdirnar hafa gengið ágætlega. Einhver töf varð þó vegna veðurs auk þess sem ekki var hægt

að hefja framkvæmdir við Fellsá fyrr en í júní 2020 vegna frágangs á samningum við landeigendur. „En nú er búið að hleypa umferð á allar brýr nema yfir Fellsá en til stendur að taka hana í notkun í mars eða apríl.“ Gísli telur að öllum framkvæmdum verði lokið í sumar-byrjun.



Bráðabirgðabrá og ný brú yfir Brunná. Mynd: Ístak

Brunná

Verkið við Brunná á Hringvegi (1) í Vestur-Skaftafells-sýslu fólst í byggingu nýrrar brúar og rífi á eldri brú en framkvæmdir hófust í mars 2020. Nýja brúin er í sömu veglínu og eldri brúin en nokkuð hærrí. Sú gamla var byggð 1970 og var steypt bitabrá í tveimur höfum, 24 m löng og 4,8 m breið. Nýja brúin er með 7.800 m lóðréttum háboga og yfirbygging hennar er eftirspennnur biti í einu 24 m löngu hafi. Brúin er 10 m breið en þar af er akbrautin 9 m. Landstöplar brúarinnar eru steyptir og grundaðir á hrauni.

Brúaflokkur Vegagerðarinnar sá um byggingu bráðabirgðabráarinnar sem notuð var meðan á framkvæmdum stóð en hún hefur verið rífin.



Bráðabirgðabrá og ný brú yfir Brunná.

Mynd: Ístak

Brunná, gamla brúin.



Nýja brúin yfir Kvía í forgrunni. Sú gamla í bakgrunni. Mynd: Ístak

Kvíá, gamla brúin.

Kvíá

Verkið við Kvía í Austur-Skaftafellssýslu fólst í byggingu nýrrar brúar, rífi á gömlu brúnni og gerð um eins km langs vegar beggja megin brúar auk tengi-vegar að áningarstað ofan vegar og vestan Kvíár. Auk þess var gerður leiðigarður að brúnni.

Brúin er í nýrri veglínu, 35 m suðaustan gömlu brúarinnar. Yfirbygging er samverkandi stálbitabré með steypu gólfi í einu 32 m löngu hafi. Heildarbreidd brúarinnar er 10 m, þar af er akbrautin 9 m. Landstöplar eru steypdir og grundaðir á 12 m löngum boruðum

stálstaurum, samtals 26 stk. undir hvorn landstöpul. Stálstaurar eru innfylltir af steypu eftir borun.

Verkinu átti að ljúka í nóvember 2020 en vegna veðurs var ekki hægt að ljúka frágangi og verður það klárað fyrir sumarið. Umferð hefur þó verið hleypt á brúna.

Gamla brúin var stálbitabré með steypu gólfi á steypum stöplum alls 38,3 m að lengd. Hún hefur verið rífin.





Steinavötn, nýja brúin í byggingu og bráðabirgðabrú í baksýn. Mynd: Ístak

Fellsá og Steinavötn

Brýr yfir Fellsá og Steinavötn á Hringvegi (1) í Suður-sveit voru boðnar út saman.

Brúin yfir Steinavötn eyðilagðist í flóðum haustið 2017 en hún var byggð árið 1964. Brúin var einbreið, 102 m löng steinsteypt bitabrú í sex höfum. Í vatnavöxtunum í lok septembermánaðar 2017, gróf áin undan millistöpli sem við það seig og skemmdi yfirbyggingu. Brúin var í kjölfarið dæmd ónýtt. Þurfti að hafa hraðar hendur og byggja bráðabirgðabrú, en það var gert á tæpri viku.

Framkvæmdin við Steinavötn fólst í hækkan og breikkun vegar og tengingu við nýja brú á 880 m löngum kafla og byggingu leiðigarða. Nýja brúin er í sömu veglínu og gamla brúin en yfirbygging er steipt eftirspennt bitabrú í fjórum höfum en heildarlengd er 100 m. Brúin er tíu metra breið en þar af er akbrautin níu metrar.

Framkvæmdin við Fellsá fól í sér gerð bráðabirgðavegar og byggingu bráðabirgðabrúar og rif á gömlu brúnni yfir Fellsá. Breikka þurfti veg og gera tengingu við nýja brú yfir Fellsá á 400 m löngum kafla. Brúin er í sömu veglínu og gamla brúin. Yfirbygging nýju brúarinnar er steipt eftirspennt bitabrú í tveimur höfum en heildarlengd er 47 m. Brúin er 10 m breið, akbrautin er 9 m og bríkur eru hálfur metri til hvorrar handar. Stöplar brúarinnar eru steiptir og grundaðir á klöpp.

Gamla brúin var rifin í upphafi framkvæmda. Bráðabirgðabrúin þjónar enn vegfarendum en verður rifin þegar umferð verður hleypt á nýju brúna í vor.

Fellsá, gamla brúin.

Næstu skref í fækkun brúa

Einbreiðum brúm á Hringvegi (1) fækkar enn frekar í ár. Búið er að bjóða út byggingu brúar yfir Jökulsá á Sólheimasandi en einnig stendur til að fara í framkvæmdir við brýr yfir Hverfisfljót, Súlu (Núpsvötn) og Skjálfandafljót. Þá er fyrirhugað að bjóða út fyrsta samvinnuverkefnið um vegaframkvæmdir en það er nýr vegur og brú yfir Hornafjarðarfliót.

Einbreiðar brýr eru þó víðar en á Hringvegi en alls eru 663 einbreiðar brýr á landinu. Árið 2020 voru breikkaðar brýr á Hattardalsá, Hvítsteinslæk, Álftárakkaá, Kálfalæk á Mýrum og Hrútá. Þá eru núna í framkvæmd nokkrar brýr utan Hringvegar: Botnsá í Tálknafirði, Bjarnadalsá í Öndurafirði, Vesturhóps-hólaá, Laxá í Laxárdal og Köldukvíslargil.

Önnur verkefni sem stendur til að fara í eru: Bakkaá hjá Keisbakka, Þverá, Hólkotsá, Otradalsá, Þverá á Langadalsá, Ólafsdalsá, Efri Skarðsá, Sandalækur í Miðfirði, Fossá í Jökulsárhlið og Helgustaðaá.

Heildarfjöldi einbreiðra brúa á landinu er núna 663 stk. ■



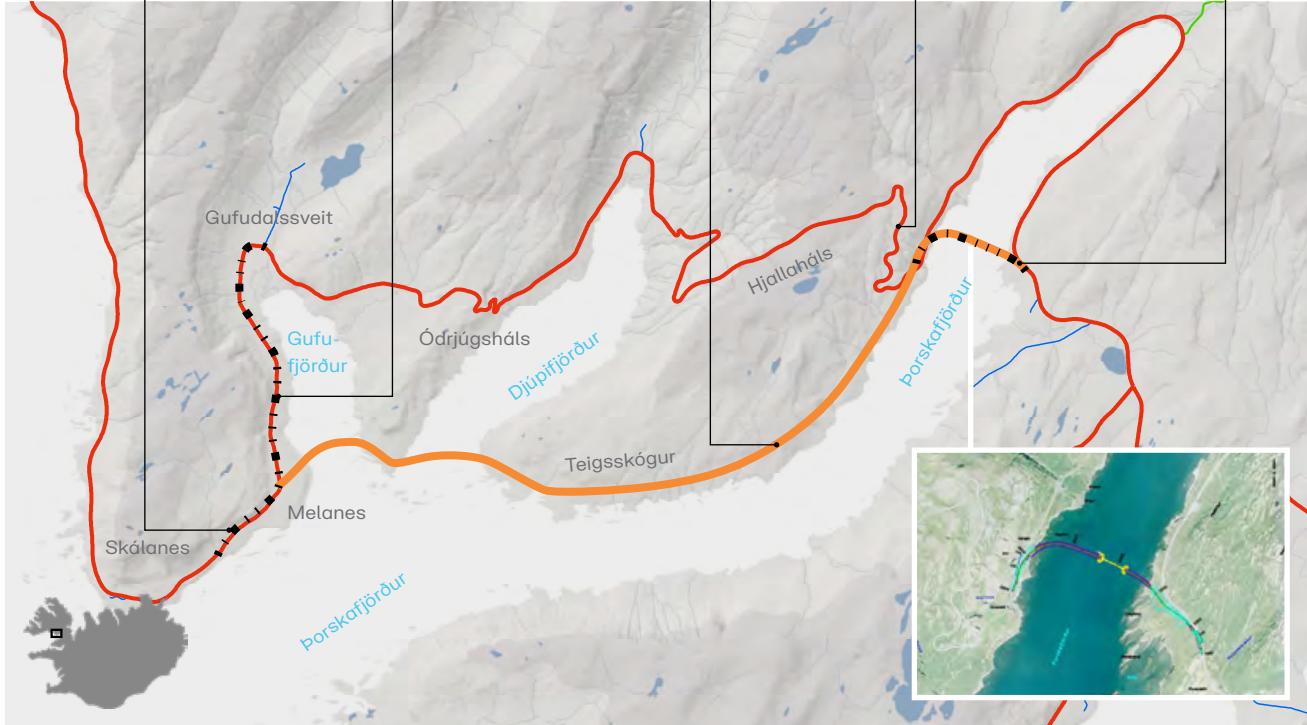
Breikkun og bundið slitlag á 1,2 km kafla frá Skálanesi að Melanesi.

Bundið slitlag á 5,4 km kafla frá Melanesi að Gufudalsá.

Fyrirhugaður Vestfjarðavegur um Teigsskóg (leið P-H).

Núverandi Vestfjarðavegur.

Útboð: Þverun Þorskafjarðar, 2,5 km og 260 m brú.



Styttir Vestfjarðaveg (60) um tæpa 10 km



Kort sem sýnir framkvæmdasvæði og fyrirhugaðan veg um Teigsskóg.

Vegagerðin auglýsti í janúar þverun Þorskafjarðar, eitt stærsta útboðsverk ársins. Í verkinu felst nýbygging Vestfjarðavegar á 2,7 km kafla yfir Þorskafjörð og bygging 260 m langrar brúar.

Verkið ber heitið Vestfjarðavegur (60) um Gufudalsssveit, Kinnastaðir - Þórustaðir. Það snýst um nýbyggingu Vestfjarðavegar á um 2,7 km kafla við austanverðan Þorskafjörð, rétt sunnan við raflínuna sem þar liggur yfir. Byggt verður 260 m löng brú auk fyllingar. Vegurinn er alfarið byggður í nýju vegstæði en tengist núverandi Vestfjarðavegi í báða enda. Nyrðri endinn tengist við gamla veginn þar sem hann liggur upp Hjallaháls.

Tilboð voru opnuð 16. febrúar en Suðurverk hf. átti lægsta tilboðið upp á 2.078.354.246 krónur. Næst hæsta tilboðið átti Þróttur ehf. en aðrir sem buðu í verkið voru Þ G verktakar, Ístak hf. og Íslenskir aðalverktakar hf.

Gert er ráð fyrir að verktaki geti hafið framkvæmdir við undirritun samnings, líklega í mars eða apríl á þessu ári. Áætlað er að útlögn fyllingar/fargs verði lokið í lok júní á þessu ári en að smíði brúar og frágangi við hana verði lokið í lok september á næsta ári. Verkinu öllu á síðan að ljúka í júní 2024.

Verktíminn er rúm þrjú ár sem skýrist af því að fergja þarf botn fjarðarins sem er tímafrekt ferli. Vegurinn þarf þannig að síga áður en hægt verður að ganga frá honum í rétta hæð. Fergingu verður skipt í tvo áfanga til að loka firðinum ekki of mikið í einu, m.a. til að vernda marhálms svæðinu og til þess að takmarka straumhraða og botnrof.

Þó fjörðurinn sé fremur grunnur fer talsvert efni í fyllingu og grjótvörn. Efnið verður fengið úr skeringum beggja vegna fjarðarins og úr nálægri námu.



Helstu magntölur vegagerðar eru:

| | |
|------------------------------------|------------------------|
| Bergskering í vegstæði | 156.000 m ³ |
| Bergskering í námu | 15.500 m ³ |
| Fyllingar | 5.700 m ³ |
| Ónothæfu efni jafnað á losunarstað | 48.800 m ³ |
| Grjótvörn | 36.700 m ³ |
| Ræsalögn | 70 m |
| Styrktarlag | 13.300 m ³ |
| Burðarlag | 5.300 m ³ |
| Klæðing | 23.800 m ² |
| Vegrið | 2.750 m |

260 metra brú

Brúin er í nýrri veglínu, 4,8 km suðvestan við núverandi brú á Porskafjarðará. Yfirbygging brúarinnar er steypt eftirspennit bitabré í sex höfum. Heildarlengd brúarinnar er 260 m. Akbraut verður 9 m breið og bríkur hálfur metri. Heildarbreiddin því 10 m. Stöplar brúarinnar eru steyptir og grundaðir á niðurreknum steyptum staurum allt að 23 m löngum.

Helstu magntölur brúarsmiðinnar eru:

| | |
|----------------------|----------------------|
| Grjótvörn | 1.300 m ³ |
| Vegrið | 542 m |
| Gröftur | 2.900 m ³ |
| Fylling | 4.000 m ³ |
| Niðurrekstrarstaurar | 280 stk |
| Mótafletir | 5.400 m ² |
| Slakbent járnalögn | 214.300 kg |
| Spennit járnalögn | 91.200 kg |
| Steypa | 3.900 m ³ |



Tölvuteikningar af nýju brúnni yfir Porskafjörð.



Framkvæmdir ganga vel

í Gufudalssveit

Þverun Þorskafjarðar er annar áfanginn í þeirri umfangsmiklu vegagerð sem framundan er með endurbótum Vestfjarðavegar um Gufudalssveit. Fyrsti áfanginn er 6,6 km kafli milli Skálaness og Gufudalsár í Gufufirði. Borgarverk hóf framkvæmdir við þann hluta síðastliðið haust en áætlað er að þeim ljúki í júní á þessu ári.

Þessi framkvæmd nýtist að fullu á meðan gamla leiðin er farin, en aðeins fyrsti hlutinn, 1,2 km, verður hluti af hinum nýja Vestfjarðavegi. Hinn hlutinn nýtist sem vegabætur þar til firðirnir verða þveraðir og vegur verður kominn í gegnum Teigsskóg en verður síðan tenging við Gufudal.

Borgarverk hóf framkvæmdir 25. september 2020 og hefur verið unnið við fyllingar, skeringar og ræsagerð. Efnisvinnsla er hafin á svæðinu fyrir styrktarlag og burðarlag. Kalt hefur verið í veðri síðastliðnar vikur og hefur því verktaki að mestu verið að vinna í skeringum utan vegstæðis þar sem frostlinsa, sem nær rúmlega 1 m niður, í núverandi vegi býður ekki upp á frekari vinnu fyrr en slaknar á frostinu.

Verktaki hefur nú komið niður alls 22 ræsum af 31. Ljóst er að einhver aukning mun verða í fyllingum en verktaki hefur þó lokið við stærsta hluta þeirra.

Verkið hefur gengið ágætlega og eru engar breytingar á fyrirhuguðum verklokum sem eru 15. júlí þó einstaka verkliðir hafi eitthvað riðlast til miðað við upphaflega verkáætlun. Covid hefur ekki haft nein áhrif á verkið sjálft nema þá í formi þess að flestir verkfundir eru fjarfundir.

Næstu skref

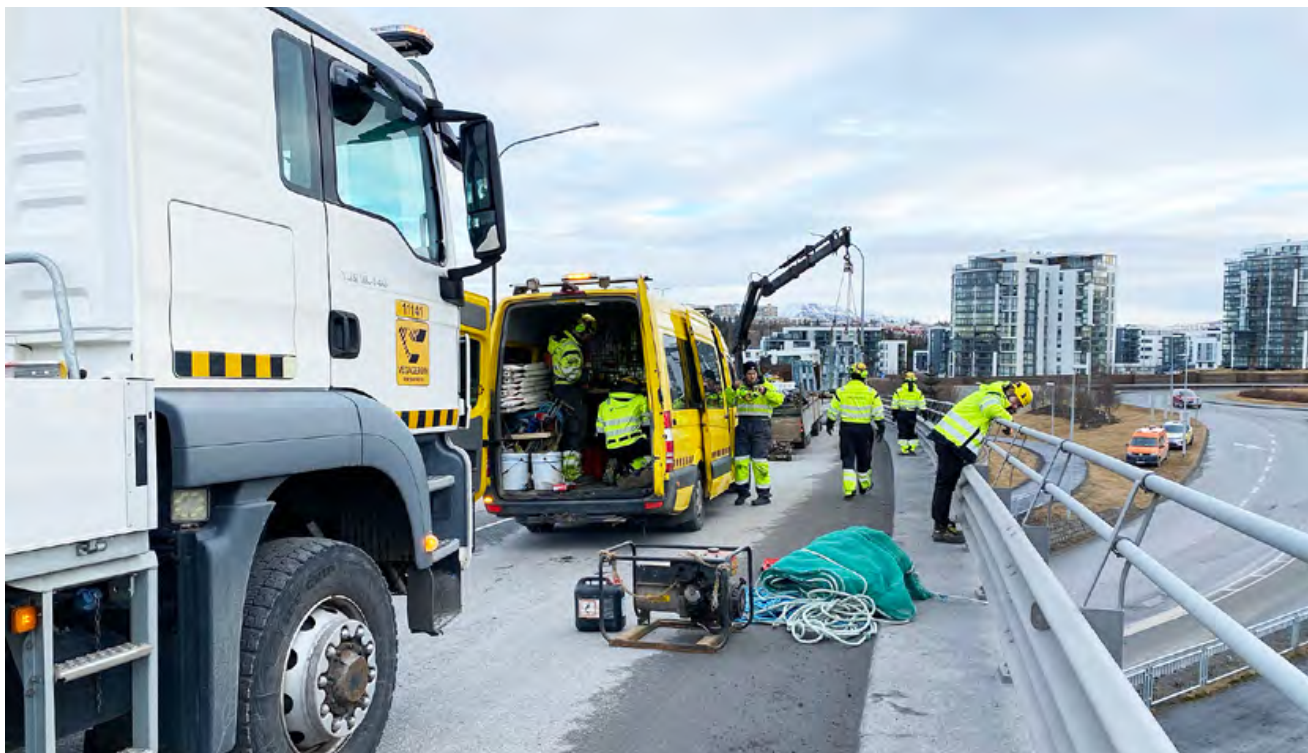
Röðun framkvæmda í Gufudalssveit er aðeins önnur en upphaflega var lagt upp með. Ætlunin var að byrja hinum megin frá, á þverun Gufufjarðar og Djúpaþfjarðar og lagningu vegar á strönd Þorskafjarðar um Teigsskóg. Óvissa um framkvæmdaleyfi breytti forgangsröðun auk þess sem unnið hefur verið að samningum við landeigendur. Nýverið náðist samningur við landeigendur í Hallsteinsnesi en ennþá er ósamið við einn aðila.

Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála staðfesti í október á síðasta ári framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Vestfjarðavegar eftir svokallaðri Þ-H leið, sem liggur um Teigsskóg og þverar Þorskafjörð, Gufufjörð og Djúpaþfjörð. Ekki er ljóst hvenær verður hægt að bjóða út þann kafla sem eftir stendur en vonir standa til að útboð verði á Djúpadalsleið og þverun Gufufjarðar og Djúpaþfjarðar á þessu ári. ■



Framkvæmdir í Gufufirði.





Skipt um vegrið innan um mikla umferð



Vinnuáðstæður eru erfiðar enda unnið innan um mikla og hraða umferð.

Brúarvinnuflokkur Vegagerðarinnar vinnur að verkefni á Hafnarfjarðarvegi

Flókið getur verið að vinna við umferðarmikla vegi. Því hafa starfsmenn brúarvinnuflokks Vegagerðarinnar frá Hvammstanga fengið að kynna undanfarna daga en þeir vinna nú að því að skipta út vegriði og vegriðsstöðum á Hafnarfjarðarvegi, á brúm yfir Nýbýlavegi.

Vilhjálmur Arnórsson er yfirverkstjóri brúarvinnuflokksins. Hann segir flokkinn vanari því að vinna verk sín á umferðarlitlum stöðum úti á landi. „Síðasta verkefni okkar var endurbygging á brú í Helgafellssveit á Snæfellsnesi og þar áður vorum við í Borgarfirði og á Vestfjörðum,“ segir Vilhjálmur og viðurkennir að aðstæðurnar á Hafnarfjarðarvegi séu ansi krefjandi.

„Við þurfum að loka alveg einni akrein við vinnu okkar sem veldur nokkrum umferðartöfum. Þó reynum við að takmarka vinnutíma okkar en við byrjum ekki fyrr en klukkan 9 og hættum klukkan 16 á daginn,“ lýsir Vilhjálmur.

Daglega þarf að setja upp vinnusvæðamerkingar og taka þær niður í lok vinnudags. Hraðinn er mikill á þessum vegi en Vilhjálmur segir þó flesta virða bæði merkingar og hraðatakmarkanir, en þær eru 50 km/klst. meðan á framkvæmdum standur.

„Við upplifum ekki að við séum í neinni hættu þannig. Við leggjum áherslu á að loka okkur vel af. Erum með öryggisþúðabil okkur til varnar og síðan vörubíl með vagn þar sem við geymum allt það efni sem við þurfum að nota yfir daginn.“ Þær eru ekki margar pásurnar sem starfsmennirnir sjó fá yfir daginn. „Við reynum að vinna þetta hratt, förum ekki í mat heldur hendum í okkur samloku eða einhverju slíku þegar tækifæri gefst.“

Verkefnið felst í því að skipta út gömlu vegriði sem ekki stenst lengur öryggiskröfur fyrir nýtt og betra vegrið sem meðal annars er hannað með það fyrir augum að snjó mokist síður niður á Nýbýlavegi þegar verið er að hreinsa snjó af Hafnarfjarðarvegi. „Þetta er erfið líkamleg vinna enda verið að vinna með þunga hluti,“ segir Vilhjálmur. Hann býst við að verkið taki í heild fimm til sex vikur, en brúarflokkurinn er núna að skipta út fyrsta vegriðinu af fjórum. ■

Hjólástólaaðgengi á fjórum leiðum á landsbyggðinni

Nýverið kom til landsins fyrsti sérsmíðaði vagninn með hjólástólalyftu sem ekur fyrir Strætó á landsbyggðinni. Vagninn er kominn í notkun á leið 57 (Reykjavík-Akureyri) hjá Hópbílum en von er á þremur vögnum til viðbótar.

Vegagerðin gerði kröfu um aðgengi fólks í hjólástólum í útboði landssamgangna sumarið 2020. Krafa snerist um að slíkir vagnar væru til taks fyrir leiðir 55 (Keflavík-Reykjavík), 56 (Akureyri-Egilsstaðir) og 57 (Reykjavík-Akureyri) og sameiginlega á leið 51 (Höfn-Reykjavík) og 52 (Reykjavík-Landeyjahöfn), eða samtals fjórir vagnar.

Hópbílar sem hlutu útboð fyrir akstur á Reykjanesi, Suðurlandi, Vestur- og Norðurlandi, hafa nú fengið afhentan fyrsta sérsmíðaða vagninn með hjólástólalyftu og hefur hann þegar verið tekinn í notkun á leið 57 frá Reykjavík til Akureyrar. SBA hlaut útboðið fyrir Norður- og Norðausturland. Þar er von á einum sérsmíðuðum bíl með hjólástólaaðgengi sem notaður verður á leiðinni milli Akureyrar og Egilsstaða.

Fyrirkomulagið er með þeim hætti að farþegar sem þurfa aðgengi fyrir hjólástól hafa samband við þjónustuver Strætó í síma 540-2700, með minnst 24 klst. fyrirvara til að láta vita í hvaða ferð þarf sérútbúinn bíl. Þjónustuverið hefur samband við rekstraraðila til að tryggja að réttur bíll verði til staðar í umtalaðri ferð.



Einn sérsmíðaður vagn er kominn í notkun en von er á þremur til viðbótar.

Bíllinn sem nú þegar er í notkun er frá Hollandi af gerðinni VDL og er eins og hinir vagnarnir sem von er á af lengstu mögulegu gerð vagna sem framleiddir eru í Evrópu. Hann er útbúinn hjólástólalyftu sem getur lyft a.m.k. 300 kg en lyftupallurinn er öruggur bæði í þurru og votu veðri.

Í bílnum er beltisbúnaður og búnaður til að tryggja að stóllinn sé kyrr í vagninum. Festingar fyrir hjólástólana eru geymdar í vagnlestinni þegar stæðið er ekki í notkun. Plássið í vagninum sem er ætlað undir hjólástóla er ekki hægt að nýta undir hefðbundin vagnasæti. ■



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 |
| 21-037 | Efnisvinnsla á Austursvæði 2021-2022, klæðing og burðarlag | 2021 |
| 21-036 | Efnisvinnsla á Austursvæði 2021, malarslittag | 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 Árnassýslu 2021 | 2021 |
| 21-029 | Vetrarþjónusta Rangárvallasýsla - Flói 2021 | 2021 |
| 21-032 | Hringvegur (1) um Hornafjarðarfliót | 2021 |
| 21-025 | Þverárhliðarvegur (522): Gunnlaugstaðir - Högnastaðir | 2021 |
| 21-026 | Tálknafjarðarvegur (617): Endurbætur | 2021 |
| 21-023 | Gaulverjabæjarvegur (33), Hringvegur - Holtsgvegur | 2021 |
| 21-022 | Hringvegur austan Klifanda og Dyrhólavegur | 2021 |
| 21-019 | Hringvegur (1) um Jökulsá á Breiðamerkursandi, rofvörn farvegur 2021 | 2021 |
| 21-018 | Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2021 | 2021 |
| 21-016 | Hringvegur (1) um Núpsvötn | 2021 |
| 21-013 | Yfirlagnir á Vestursvæði, malbik 2021 | 2021 |
| 21-014 | Efnisvinnsla á Norðursvæði 2021 útboð A | 2021 |
| 21-015 | Efnisvinnsla á Norðursvæði 2021 útboð B | 2021 |
| 21-005 | Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut. For- og verkhönnun | 2021 |
| 21-004 | Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut | 2021 |
| 20-103 | Hringvegur (1) um Hverfisfliót | 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 |
| 20-036 | Örtygshafnarvegur(612): Um Hvallátur | 2021 |

| Auglýst útboð | | | |
|---------------|---|---------|---------|
| Verknr. | Verk | Auglýst | Opnað |
| 21-011 | Hjólafarafyllingar 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 |
| 21-008 | Yfirlagnir á Suðursvæði, blettanir með klæðingu | 22.2.21 | 9.3.21 |

| Útboð á samningaborði | | | |
|-----------------------|---|---------|---------|
| Verknr. | Verk | Auglýst | Opnað |
| 21-009 | Hjólafarafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði 2021 | 15.2.21 | 2.3.21 |
| 21-010 | Langholtsvegur (341), Heiðarbyggð - Syðra-Langholt | 15.2.21 | 2.3.21 |
| 21-033 | Ólafsvík - Endurbýgging Norðurtanga 2021 | 15.2.21 | 2.3.21 |
| 21-024 | Grenivík, sjóvarnir 2021 | 8.2.21 | 23.2.21 |
| 21-002 | Eyrbakkavegur (34) - Hringtorg við Hólalastekk | 1.2.21 | 16.2.21 |
| 21-007 | Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Kinnarstaðir - Þórisstaðir (EES) | 13.1.21 | 16.2.21 |
| 21-020 | Grófar- og Njarðvíkurhöfn - Viðgerðir á grjótvörn | 1.2.20 | 16.2.20 |
| 21-001 | Skeiða- og Hrunamannavegur (30) - Hringtorg Flúðum | 25.1.21 | 9.2.21 |
| 21-003 | Yfirborðsmarkingar, sprautuplöstun. Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði 2021-2022 (EES) | 11.1.21 | 9.2.21 |
| 20-017 | Grindavík, sjóvarnir 2021 | 21.1.21 | 9.2.21 |

Yfirlit yfir útboðsverk

| Samningum lokið | | | |
|-----------------|---|----------|---------|
| Verknr. | Verk | Opnað | Samið |
| 20-102 | Hringvegur (1) um Jökulsá á Sólheimasandi- Eftirlit Mannvit hf., kt. 430572-0169 | 18.1.21 | 9.2.21 |
| 20-055 | Skeiða- og Hrunamannavegur (30-08), Einholtsgvegur - Biskupstungnabraut Mjöllnir vörubílastjórafélag, kt. 470269-2869 | 12.1.21 | 3.2.21 |
| 21-006 | Urriðafossvegur (302), Hringvegur - Urriðafoss (bílastæði) Verk og tæki ehf., kt. 700112-1280 | 2.2.21 | 19.2.21 |
| 20-089 | Ísafjörður: Fyrirstöðugarður við Sundabakka 2020 Tígur ehf., kt. 620402-3970 | 24.11.20 | 1.2.21 |
| 20-107 | Hólmavík - Þekja og lagnir 2020 Stálborg ehf., kt. 591104-2410 | 15.12.20 | 5.2.21 |

Niðurstöður útboða

Hringvegur (1) um
Jökulsá á Sólheimasandi, eftirlit

21-102

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, 14. janúar 2021, var bjóðendum tilkynnt um nöfn bjóðenda í útboðinu. Þann 16. janúar 2021 var verðtilboð hæfra bjóðenda opnað. Allir bjóðendur uppfylltu hæfisskilyrði útboðsins og stóðust hæfnimat.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|------------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| 3 | Hnit verkfræðistofa hf., Reykjavík | 30.854.300 | 140,2 | 10.844 |
| 2 | Efla hf., Reykjavík | 26.243.215 | 119,3 | 6.233 |
| — | Áætl. verktakakostnaður | 22.000.000 | 100,0 | 1.990 |
| 1 | Mannvit, Kópavogi | 20.010.000 | 91,0 | 0 |

Urriðafossvegur (302),
Hringvegur - Urriðafoss (bílaplan)

21-006

Opnun tilboða 2. febrúar 2021. Endurbyggingu 1,2 km Urriðafossvegar (302-01), frá Hringvegi að bílaplani við Urriðafoss.

Helstu magntölur eru:

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Skeringar | 4.525 m ³ |
| Fláafleygar | 2.135 m ³ |
| Fyllingar | 2.390 m ³ |
| Styrktarlag | 1.565 m ³ |
| Burðarlag | 1.515 m ³ |
| Ræsi | 24 m |
| Tvöföld klæðing | 9.475 m ² |
| Frágangur fláa | 12.350 m ² |

Verklök eru 15. júní 2021.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|--|--------------|--------------|------------------|
| 4 | Nesey ehf., Árnesi | 43.000.000 | 124,3 | 7.123 |
| 3 | Vörubifreiðastjórafélagið Mjöllnir, Selfossi | 42.420.550 | 122,6 | 6.543 |
| 2 | Suðurtak ehf., Selfossi | 42.291.250 | 122,2 | 6.414 |
| 1 | Verk og tæki ehf., Selfossi | 35.877.350 | 103,7 | 0 |
| — | Áætl. verktakakostnaður | 34.600.000 | 100,0 | -1.277 |

Skeiða og Hrunamanna- vegur (30), hringtorg Flúðum

21-001

Opnun tilboða 9. febrúar 2021. Gerð hringtorgs á Flúðum í Hrunamannahreppi eins og sýnt er á uppdráttum. Í framkvæmdinni felst einnig gerð stiga og stigtenginga eins og sýnt er á teikningum. Einnig er um að ræða færslu og endurnýjun fráveitu-, hitaveitu-, raf-, og fjarskiptalagna. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Hrunamannahrepps og veitufyrirtækja.

Helstu magnþölur eru:

| | |
|--|-----------------------|
| — Verkhliuti 8.01: Jarðvinna, vega- og stígagerð | |
| Rif malbiks og steinlagnar | 6.950 m ² |
| Skurðsprenging | 50 m |
| Umframefni úr skeringum | 4.250 m ³ |
| Fyllingar í vegagerð | 3.330 m ³ |
| Fyllingar vegna göngustíga | 1.130 m ³ |
| Fláafleygar | 1.700 m ³ |
| Ofanvatnsræsi | 720 m |
| Brunnar og niðurföll | 50 stk. |
| Styrktarlag | 2.770 m ³ |
| Burðarlag | 475 m ³ |
| Malbik | 10.850 m ² |
| Kantsteinar | 1.247 m |
| Hellulagnir | 301 m ² |
| Umferðarmerki | 66 stk. |
| Götulýsing, skurðgröftur og strengur | 1.070 m |
| Ljósastaurar, uppsetning | 39 stk. |
| — Verkhliuti 8.02: Jarðvinna fyrir veitufyrirtæki | |
| Gröftur lagnaskurða | 1.014 m |
| — Verkhliuti 8.03: Hitaveita Flúða - Hitaveitulagnir | |
| Einangruð stálrör DN65 | 104 m |
| Snjóbræðslulagnir | 515 m |
| — Verkhliuti 8.04: Hrunaljós - Fjarskiptalagnir | |
| Ø110 PE SDR 17,6 | 136 m |
| — Verkhliuti 8.05: RARIK - Raflagnir | |
| Fjarlægging eldri röra | 100 m |
| — Verkhliuti 8.06: Míla, fjarskiptalagnir | |
| Ferhyrindur brunnur 600x900 | 1 stk. |
| Lagning Ø75mm PVC-röra Mílu | 200 m |
| 20-100L koparstrengur lagður í skurð | 390 m |

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 13. september 2021 en hringtorg og yfirborð gatna með kantsteinum og öllum merkingum skal lokið fyrir 15. júlí 2021.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|---------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| — | Áætl. verktakakostnaður | 217.000.000 | 100,0 | 40.002 |
| 2 | Berg verktakar, Reykjavík | 208.381.750 | 96,0 | 31.383 |
| 1 | Gröfütækni ehf., Flúðum | 176.998.500 | 81,6 | 0 |

Yfirborðsmerkingar. Sprautuplöstun á Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði 2021-2022

20-103

Opnun tilboða 9. febrúar 2021. Yfirborðsmerkingar akbrauta með sprautuplasti frá Vestfjarðarvegi að Seyðisfirði og á Vestfjörðum. Það er merking miðlína, kantlína við gatnamót og einbreiðar brýr, deililínur við gatnamót og framhjállaup árin 2021 – 2022.

Verkið er boðið út til tveggja ára með möguleika á framlengingu verksamnings um eitt ár.

Helstu magnþölur miðað við eitt ár eru:

| | |
|-----------------------------|-----------|
| Sprautuplastaðar miðlínur | 882.000 m |
| Sprautuplastaðar deililínur | 2.720 m |
| Sprautuplastað bannsvæði | 2.000 m |
| Sprautuplastaðar kantlínur | 16.000 m |

Verki skal að fullu lokið 15. júlí 2022.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|-----------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| 3 | G.Í. Halldórsson ehf., Ísafirði | 92.720.000 | 122,0 | 30.528 |
| — | Áætl. verktakakostnaður | 76.022.120 | 100,0 | 13.830 |
| 2 | Vegamálnun ehf., Kópavogi | 66.598.480 | 87,6 | 4.407 |
| 1 | Vegamál Vegmerking ehf., Kópavogi | 62.191.800 | 81,8 | 0 |

Grindavík, sjóvarnir 2021

21-017

Opnun tilboða 9. febrúar 2021. Sjóvarnir við Grindavík. Verkið felst í byggingu sjóvarna á tveimur stöðum við Grindavík, heildarlengd um 310 m.

Helstu magnþölur:

| | |
|----------------------------------|----------------------|
| Útlögn grjóts og sprengds kjarna | 2.700 m ³ |
| Upptekt og endurröðun grjóts | 600 m ³ |

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. júní 2021.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávík (þús.kr.) |
|-----|-----------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| 4 | Óskaverk ehf., Kópavogi | 19.367.300 | 124,0 | 8.896 |
| 3 | Ellert Skúlason ehf., Reykjanesbæ | 17.985.400 | 115,2 | 7.514 |
| 2 | Jón og Margeir ehf., Grindavík | 16.324.000 | 104,5 | 5.853 |
| — | Áætl. verktakakostnaður | 15.619.000 | 100,0 | 5.148 |
| 1 | JG vélar ehf., Reykjavík | 10.471.300 | 67,0 | 0 |

Niðurstöður útboða

Eyrarbakkavegur (34),
hringtorg við Hólastekk

21-002

Opnun tilboða 16. febrúar 2021. Gatnagerð og lagnir vegna nýs hringtorgs á Eyrarbakkavegi (34-02) við Hólastekk ásamt göngu- og hjólastíg. Innifalið í verkinu er færsla og endurnýjun á vatnsveitu-, hitaveitu-, raf- og fjarskiptalögnum. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, sveitarfélagsins Árborgar og veitufyrirtækja.

Helstu magntölur eru:

| | |
|--|----------------------|
| Gröftur | 8.500 m ³ |
| Fyllingarefni og burðarlögsefni úr námum | 6.400 m ³ |
| Malbik | 5.440 m ² |
| Steinlagn | 230 m ² |
| Steypt yfirkeyrslusvæði | 57 m ² |
| Lagning vatnsveitu | 168 m |
| Lagning hitaveitu | 278 m |
| Lagning fjarskiptalagna | 793 m |

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. september 2021, umferð skal þó vera hleypt á endanleg mannvirki eigi síðar en 1. júlí 2021.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|---------------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| — | Áætl. verktakakostnaður | 180.000.000 | 100,0 | 45.091 |
| 6 | Borgarverk ehf., Borgarnesi | 176.832.000 | 98,2 | 41.923 |
| 5 | Gleipnir verktakar ehf., Reykjavík | 156.000.000 | 86,7 | 21.091 |
| 4 | Háfell ehf., Reykjavík | 153.642.400 | 85,4 | 18.733 |
| 3 | Berg verktakar, Reykjavík | 148.565.300 | 82,5 | 13.656 |
| 2 | Smávélar ehf., Selfossi | 137.452.950 | 76,4 | 2.544 |
| 1 | Verktækni ehf., Reykjavík | 134.909.400 | 74,9 | 0 |

Grófar- og Njarðvíkurhöfn —
Viðgerðir á grjótvörn

21-020

Opnun tilboða 16. febrúar 2021. Reykjaneshöfn óskaði eftir tilboðum í að lagfæra skemmdir á grjótvörn á enda norður hafnargarðs Grófarhafnar og skemmd á öldubrjót Njarðvíkurhafnar, gera leið að þessum skemmdum, opna garðana (grjótvörnina) eins og þörf er á til að byggja upp garðana að nýju á þessum stöðum.

Helstu magntölur:

| | |
|------------------------------|--------------------|
| Útlögn grjóts úr námum | 800 m ³ |
| Upptekt og endurröðun grjóts | 800 m ³ |

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. júní 2021.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|--------------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| 2 | Grjótverk ehf., Ísafirði | 35.802.250 | 264,0 | 18.032 |
| 1 | Ellert Skúlason ehf., Reykjanesbæ | 17.770.000 | 131,0 | 0 |
| — | Áætl. verktakakostnaður | 13.561.500 | 100,0 | -4.209 |

Vestfjarðavegur (60)
um Gufudalssveit,
Kinnarstaðir – Þórisstaðir

21-007

Opnun tilboða 16. febrúar 2021. Nýbygging Vestfjarðavegar á um 2,7 km kafla yfir Þorskafjörð. Innifalið í verkinu er bygging 260 m langrar steyptrar brúar á Þorskafjörð.

Helstu magntölur eru:

| | |
|---------------------------------|------------------------|
| — Fylling / ferging og vegagerð | |
| Bergskerlingar | 171.500 m ³ |
| Fylling / ferging | 350.000 m ³ |
| Grjótvörn | 36.700 m ³ |
| Styrktarlag | 13.300 m ³ |
| Burðarlag | 5.300 m ³ |
| Klæðing | 23.800 m ² |
| Vegrið | 2.750 m |
| — Brúarsmíði | |
| Grjótvörn | 1.300 m ³ |
| Brúarvegrið | 542 m |
| Gröftur | 1.300 m ³ |
| Fylling | 1.300 m ³ |
| Niðurrekstrarstaurar | 280 stk. |
| Mótafletir | 5.400 m ² |
| Slakbent járnalagn | 214.300 kg |
| Spennt járnalagn | 214.300 kg |
| Steypa | 3.900 m ³ |

Verkinu skal að fullu lokið 30. júní 2024.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|---|-----------------|-----------------|---------------------|
| 5 | Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík | 2.945.670.171 | 141,7 | 709.056 |
| 4 | Ístak hf., Mosfellsbæ | 2.602.461.896 | 125,2 | 365.848 |
| 3 | ÞG verktakar, Reykjavík | 2.414.788.625 | 116,2 | 178.174 |
| 2 | Þróttur ehf., Akranesi | 2.265.076.550 | 109,0 | 28.462 |
| 1 | Suðurverk hf., Kópavogi | 2.236.614.223 | 107,6 | 0 |
| — | Áætl. verktakakostnaður | 2.078.354.246 | 100,0 | -158.260 |

Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði 2021

21-009

Opnun tilboða 2. mars 2021. Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði 2021.

Helstu magnþölur eru:

| | |
|--------------------------------|-----------------------|
| – Víkursvæði | |
| Hjólfarafyllingar með flotbiki | 25.000 m ² |
| Afrétting á öxlum með kaldbiki | 1.500 m ² |
| – Selfossvæði | |
| Hjólfarafyllingar með flotbiki | 45.000 m ² |
| Afrétting á öxlum með kaldbiki | 3.500 m ² |
| – Hafnarfjarðarsvæði | |
| Hjólfarafyllingar með flotbiki | 25.000 m ² |
| Afrétting á öxlum með kaldbiki | 1.000 m ² |

| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|---------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| 2 | Hlaðbær-Colas hf., Reykjavík | 170.190.000 | 106,5 | 11.930 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 159.784.200 | 100,0 | 1.524 |
| 1 | Arnardalur sf., Kópavogi | 158.260.000 | 99,0 | 0 |

Ólafsvík – Endurbygging Norðurtanga 2021

21-033

Tilboð opnuð 2. mars 2021. Hafnarstjórn Snæfellsbæjar óskaði eftir tilboðum í endurbyggingu Norðurtanga í Ólafsvík.

Helstu verkþættir eru:

Birgða og fjarlægga kant, polla og þekju á núverandi bryggju.

Jarðvinna, uppúrtekt, fylling og þjöppun.

Þilskurður fyrir stálþilrekstur um 128 m.

Reka niður 94 tvöfaldar stálþilplötur og ganga frá stagbitum og stögum.

Steypa um 130 m langan kantbita með pollum, kanttré, stigum og þybbum.

Verkinu í heild skal lokið eigi síðar en 31. október 2021.

| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|--------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| 3 | Ísar ehf., Kópavogi | 225.371.600 | 141,3 | 124.301 |
| 2 | Hagtak ehf., Hafnarfirði | 198.229.250 | 124,3 | 97.159 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 159.492.200 | 100,0 | 58.422 |
| 1 | Ausa ehf., Reykjavík | 101.070.700 | 63,4 | 0 |

Langholtsvegur (341), Heiðarbyggð – Syðra-Langholt

21-010

Opnun tilboða 2. mars 2021. Endurbygging 2,7 km Langholtsvegur (341) og Auðsholtsvegur (341), frá Heiðarbyggð að Syðra-Langholti.

Helstu magnþölur eru:

| | |
|-----------------|-----------------------|
| Skeringar | 5.945 m ³ |
| Fláafleggar | 4.765 m ³ |
| Fyllingar | 3.335 m ³ |
| Styrktarlag | 6.780 m ³ |
| Burðarlag | 3.090 m ³ |
| Ræsi | 90 m |
| Tvöföld klæðing | 18.460 m ² |
| Frágangur fláa | 35.895 m ² |

Verklök eru 1. september 2021.

| nr. | Bjódandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|---|-----------------|-----------------|---------------------|
| 7 | Vörubifreiðastjórafélagið Mjöllnir, Selfossi | 113.000.000 | 134,7 | 28.655 |
| 6 | Verk og tTæki ehf., Selfossi | 107.297.400 | 127,9 | 22.952 |
| 5 | Steypuðrangur ehf., Vik | 101.692.650 | 121,2 | 17.347 |
| 4 | Þjótandi ehf., Hellu | 97.552.945 | 116,3 | 13.208 |
| 3 | Árni ehf., Galtafelli | 96.975.100 | 115,6 | 12.630 |
| 2 | Suðurtak ehf., Selfossi | 95.617.400 | 114,0 | 11.272 |
| 1 | Fögrusteinar ehf., Birtingaholti | 84.345.400 | 100,5 | 0 |
| – | Áætl. verktakakostnaður | 83.900.000 | 100,0 | -445 |

Vegagerðin í nærmynd

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



Ekkert sem heitir hefðbundinn dagur á sumrin



Eins og margir starfsmenn Vegagerðarinnar er Jóhann líka í björgunarsveit. Hér er hann í hálandisvaktinni.

Jóhann Jóhannsson er eftirlitsmaður á framkvæmdadeild Vegagerðarinnar á Akureyri.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni? Ég byrjaði hjá Vegagerðinni mánudaginn 1. apríl 2019.

Hvað gerðir þú áður en þú komst til Vegagerðarinnar? Ég var hjá Malbikun Akureyrar áður en ég kom til Vegagerðarinnar. Mest af mínum ferli tengist vegagerð á einn eða annan hátt og ekki síst malbikun.

Í hverju felst starfið þitt? Starfið er má segja tvíþætt. Ég er í slitlagaskoðun sem fer mest fram á sumrin og skráningu á ástandi slitlaga. Hins vegar er ég í úrvinnslu gagna, skráningu og áætlanagerð.

Hvernig er hefðbundinn vinnudagur? Yfir sumartímann er ekki hægt að tala um hefðbundinn vinnudag þar sem allir dagar eru einhverstaðar úti á landi. Veðrið á töluverðan þátt í hvað hægt er að skoða og hvar. Yfir vetrartímann er það skrifborðið og tölvan. Og núna í covid er þínu afstætt hvar skrifborð og tölvan eru staðsett.

Hvað er skemmtilegast? Hér er af mörgu að taka enda frábær vinnustaður, verkefni skemmtileg svo við tölum nú ekki um vinnufélagana. Ekki má gleyma því að á sumrin erum við að keyra um landið og um leið og við skoðum slitlög skoðum við landið.

Hvað er mest krefjandi við vinnuna? Um leið og verkefni sem ég er með hætta að vera krefjandi þá þarf ég að skoða málin. Ef ég ætti að taka eitthvað út fyrir sviga þá kemur fljótt upp í hugann að þurfa að vera á 15 til 20 km hraða á þjóðvegi 1 yfir mesta ferðamannatímann. Þá er gott að vera með hugann við vinnuna.

Hvað gerir þú fyrir utan vinnu? Vera úti að hreyfa sig eitthvað, labba eða hjóla. Svo er ég í björgunarsveit en þar er útivera er ríkur þáttur og þar erum við með allskonar tól og tæki til að fara á fjöll og hálandi jafnt sumar sem vetur. Svo sleppir maður ekki góðu brasi ef það er í boði. ■