



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

24. janúar 2022 — nr. 716
1. tölublað — 30. árgangur



Hjólástígur við Elliðaárösa.

02 Vegur um Teigsskóg í útboð / 04 Gróska í uppbyggingu göngu- og hjólástíga utan höfuðborgarsvæðisins / 11 Fleiri hjólástígar – meira öryggi / 12 Framkvæmdir á stofnhjólaleiðum á höfuðborgarsvæðinu / 16 Alda yfir Fossvog / 22 Rannsókn á landmótun fornra ísstrauma / 24 Snæfellsnesvegur (54), Ketilstaðir-Gunnarsstaðir / 26 Mælingar öldudufla auka öryggi sæfarenda / 28 Nokkrar skemmdir vegna flóða á Reykjanesi / 29 Yfirlit yfir útboðsverk / 30 Niðurstöður útboða / 32 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift
www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir
Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrot
Elín E. Magnúsdóttir

Forsíðumynd:
Vilhelm Gunnarsson

Prentun
Prentmet Oddi

Leturgerð
Vegagerðin FK Grotesk

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

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



Vegur um Teigsskóg í útboð

Myndin er tekin yfir Djúpaflirði og horft út á Hallsteinsnes.

Stefnt er að því að bjóða út framkvæmdir við veg um Teigsskóg í Þorskaflirði, frá Þórisstöðum að Hallsteinsnesi, í janúar, að sögn Sigurbórs Guðmundssonar, verkefnastjóra á framkvæmdadeild Vegagerðarinnar.

Útboð vegna framkvæmda við veg um Teigsskóg er í undirbúningi og má búast við að það verði auglýst í janúar. Útboðskaflinn sem um ræðir er frá Þórisstöðum í Þorskaflirði og liggur hann um Teigsskóg að Hallsteinsnesi og þar út í Djúpaflirði.

„Þetta er liður í uppbyggingu Vestfjarðavegar um Gufudalssveitina. Í grunninn til er Vegagerðin að þvera þrjá flirði; Þorskaflirði, Djúpaflirði og Gufufjörð. Þegar framkvæmdum lýkur verður þetta mikil samgöngubót, þar sem vegfarendur losna við að aka um tvo erfiða hálsa, Hjallaháls og Ódrjúgsháls því vegurinn verður á láglendi,“ segir Sigurbór.

Þá verður þverun Gufufjarðar og Djúpaflirðar fljótlega boðin út en í því útboði eru tvær brýr. Í Gufufirði verður 130 metra löng brú en minni brúin í Djúpaflirði verður 58 metrar.

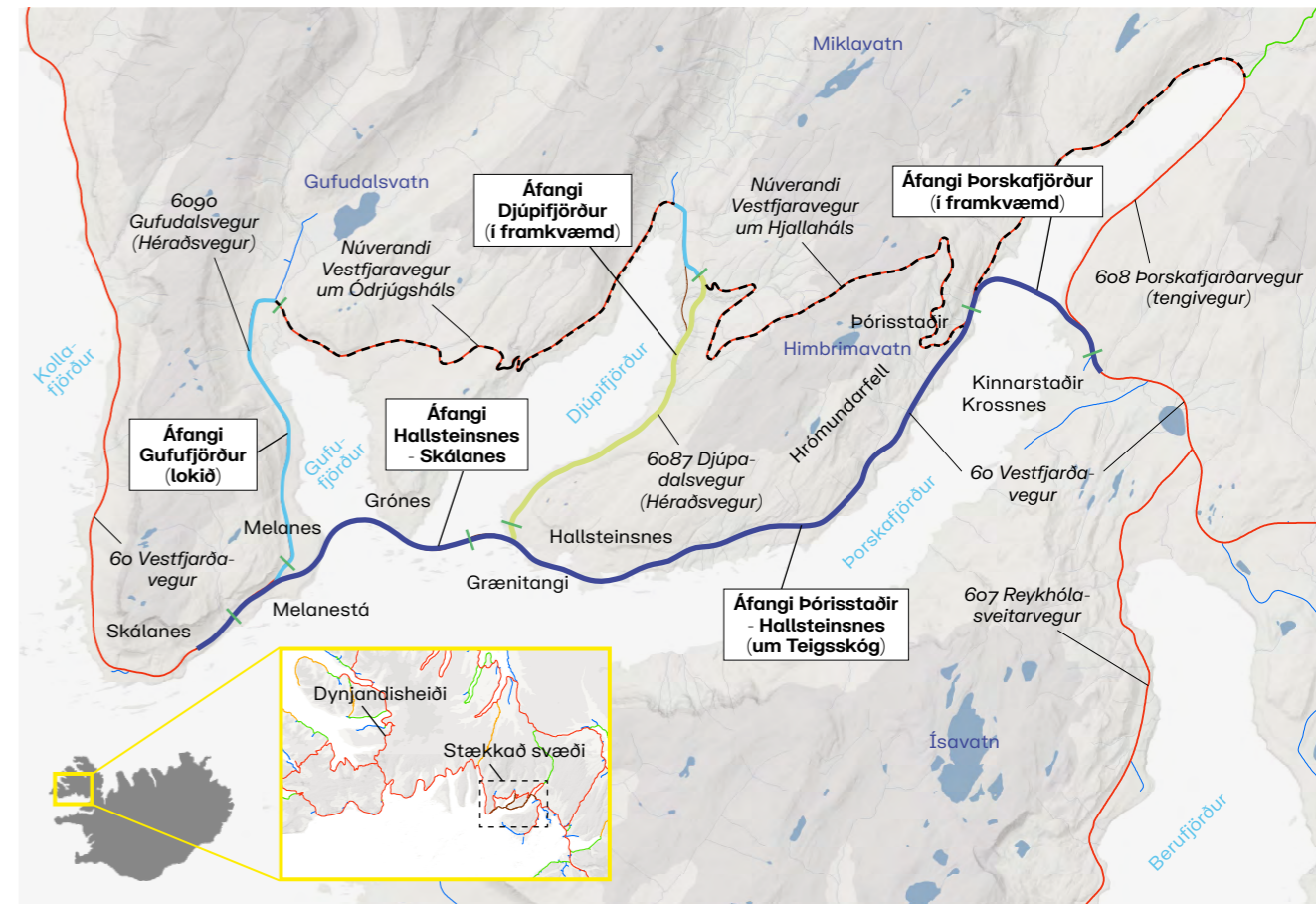
„Þá er eftir stór brú yfir Djúpaflirði, sem verður 210 metra löng stálbrú,“ greinir Sigurbór frá.

Þegar er búið að bjóða út þverun Þorskaflirðar en þar verður byggð 260 metra brú, auk vegar frá Kinnastöðum að Þórisstöðum og framkvæmdir eru í fullum gangi.

„Framkvæmdum við Gufudalsveginn er lokið en þær hófust árið 2020. Sá vegur er í raun hluti af núverandi Vestfjarðavegi eins og staðan er núna, en hann verður síðar meir héraðsvegur. Í fyrrahaust voru svo boðnar út framkvæmdir vegna Djúpadalsleiðar, sem liggur frá Hallsteinsnesi inn í Djúpadal, sem er í Djúpaflirði og eru framkvæmdir hafnar,“ upplýsir Sigurbór.

Um er að ræða umfangsmiklar framkvæmdir sem er skipt í sex áfanga. Þá er uppbygging vegar um Dynjandisheiði hluti af þessu verkefni. Þar er búið að byggja 10 kílómetra veg og Vegagerðin er nánast tilbúin í útboð á næsta kafla sem verður um 12 km.

Gangi allar áætlanir eftir verður hægt að keyra hringinn um Vestfirði á bundnu slitlagi í lok ársins 2024. Þar með verður kominn nýr vegur á Suðurfjörðunum sem styttr vegalengdina frá höfuðborgarsvæðinu til Ísafjarðar um 50 km. ■



Unnið er að þverun Þorskaflirðar.



Hér sést slóði í tilvonandi veglinu í gegnum Teigsskóg, myndin er tekin í átt að Gröf inn Þorskaflirði.



Framkvæmdir við þverun Þorskaflirðar standa yfir.



Hér má sjá jörðina Gröf og það er horft inn Þorskaflirði.

Gróska í uppbyggingu göngu- og hjólastíga utan höfuðborgarsvæðis

Mikil vakning hefur orðið meðal fólks um mikilvægi göngu- og hjólastíga. Á morgunverðarfundum Vegagerðarinnar „Hjólað á eigin vegum“ sem fram fór í lok nóvember 2021, útskýrði Valtýr Þórisson forstöðumaður áætlanaeildar hvernig aðkoma Vegagerðarinnar er að hjólastígaframkvæmdum. Hann fór einnig yfir helstu göngu- og hjólastígaframkvæmdir á landinu utan höfuðborgarsvæðisins.

↳ Valtýr Þórisson, forstöðumaður áætlanaeildar Vegagerðarinnar.

„Árið 2007 var vegalögum breytt og þá kom fyrst fram heimild í samgönguáætlun um að veita fé til göngu- og hjólastíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum landsins. Aðkoma Vegagerðarinnar að þessari stígagerð hófst þó ekki fyrr en 2011 en þá kom fyrsta fjárveitingin til göngu- og hjólastíga í samgönguáætlun,“ segir Valtýr. Hann útskýrir að framkvæmdir við stígagerðina séu í raun á forræði sveitarfélaga og þjónusta við stígana einnig en Vegagerðin styrki verkefnið allt að helmingi. „En styrkurinn getur verið hærri á langleiðum utan þéttbýlis og hjó minni sveitarfélögum.“

Í samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 er lögð áhersla á að áfram verði stutt við gerð stofnstíga fyrir gangandi og hjólandi í þéttbýli og milli þéttbýlisstaða. Einnig að leitast verði við að gera hjóleiðar og göngu að greiðum og öruggum ferðamáta. Valtýr segir öryggisþáttinn afar mikilvægan enda sé hægt að fækka slysum verulega með því að færa gangandi og hjólandi fólk af þjóðvegum yfir á sér stíga.



→ Mikil gróska hefur verið í gerð hjólastíga milli þéttbýlisstaða. Þessi mynd er þó tekin í Elliðaárdalnum. Mynd/Vilhelm Gunnarsson

Fjárveitingar til göngu- og hjólastíga

Fjárveitingar til göngu- og hjólastíga í samgönguáætlun árin 2011-2019 náðu til verkefna á öllu landinu, mest var þó um verkefni á höfuðborgarsvæðinu og Suðvesturlandi. Á þessum árum lagði Vegagerðin um 2 milljarða kr. í uppbyggingu göngu- og hjólastíga, eða á bilinu 150-350 m.kr. á ári. Á móti kom framlag frá sveitarfélögum sjálfum.

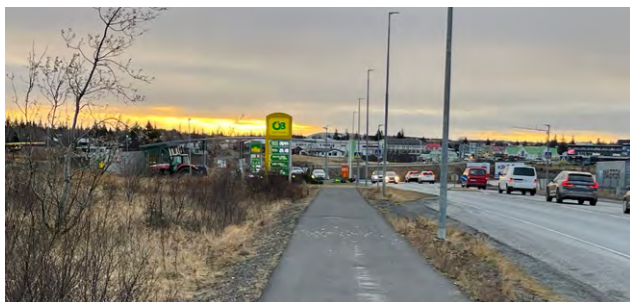
Með samþykkt samgöngusáttmála 2019 kom sérstök fjárveiting til hjólaeða á höfuðborgarsvæðinu þetta eru um 750 m.kr. á ári fyrstu árin en inni í því er einnig framlag sveitarfélaganna. Sú fjárveiting sem er í samgönguáætlun eftir 2020 er því til verkefna utan svæðis höfuðborgarsáttmálans. Þetta er fjárveiting á bilinu 150-270 m.kr. á ári sem kemur á móti hlut sveitarfélaganna. Með þessu fá stígar á landsbyggðinni aukið vægi.

Valtýr lýsir hvernig ákveðið sé hvaða stígar hljóti styrk. „Fyrirkomulagið er þannig að sveitarfélög sækja um styrk fyrir hjóla- og göngustígum til Vegagerðarinnar. Stígarnir þurfa að vera á skipulagi og með leyfi landeigenda. Undanfarin ár hefur verið gerð krafa um að hönnun miðist við hönnunarleiðbeiningar fyrir hjóleiðar frá 2019. Verkefni þurfa einnig að fara í umferðaröryggisrýni,“ segir Valtýr og bendir á að Vegagerðin geri samninga við sveitarfélögin um hvert verkefni eða hvert ár. Reynt sé að hafa heildaráætlun til 5 ára.



Helstu verkefni utan höfuðborgarsvæðis

Flestir stígar í þessari upptalningu eru blandaðir stígar fyrir gangandi og hjólandi.



→ Meðfram Hringvegi, Ölfusárbrú – Árbæjarvegur
2017 | 0,9 km



→ Meðfram Eyrarbaklavegi við Selfoss
2018-2021 | 4 km | Framhald á næstu árum til Eyrarbakka



→ Fjörustígur, Eyrarbakki – Stokkseyri
2018-2019 | 3,6 km | Hugmynd að setja lýsingu á stíginn á næstu árum



→ Meðfram Suðurstrandarvegi við Þorlákshöfn
2018-2019 | 4,2 km



→ Frá Grindavík að golfvelli
2020-2021 | 4 km



→ Meðfram Grindavíkurvegi
2012-2019 | 12 km | Dæmi um stíg sem ekki yrði samþykktur í dag vegna lítillar breiddar



→ Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjanesbær
2015 | 2,4 km



→ Suðurnesjabær, milli Garðs og Sandgerðis
2020 | 4,1 km



→ Meðfram Vatnsleysustrandarvegi við Voga
2020-2021 | 2,5 km



↑ Heildarskipulag fyrir stígakerfi á Akureyri

Nýtt stígakerfi var samþykkt með aðalskipulagsbreytingu í byrjun árs 2021. Fjólubláir stígar eru stofnstígar og styrkir Vegagerðin gerð þeirra. Nýjustu framkvæmdir sem Vegagerðin hefur styrkt eru gulmerktir á kortinu en það eru framkvæmdir við Sjafnargötu og Krókeyri sem fóru fram 2020-2021. Áætlað er að klára stofnstíga á sex árum.



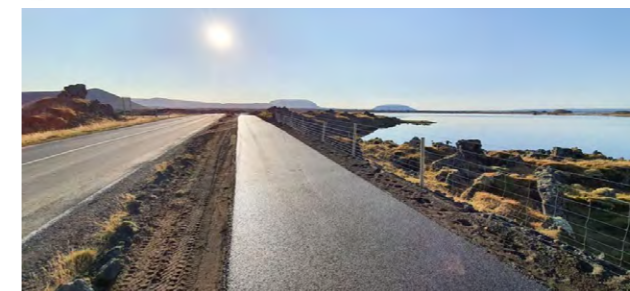
→ Snæfellsbær, milli Ólafsvíkur og Rífs
2017 | Malbikun á eldri stíg | 6 km



→ Meðfram Ólafsfjarðarvegi á Dalvík
2020 | 0,9 km



→ Eyjafjarðarsveit: Akureyri – Hrafnagil



→ Skútustaðahreppur: Reykjahlíð – Dimmuborgir –
Skútustaðir
Reykjahlíð - Dimmuborgir: 2020-2021 | 5,3 km

Dimmuborgir – Skútustaðir: Framkvæmdir hafnar
við næsta áfanga | 11 km



→ Akureyri: Ný brú á Eyjafjarðará, Vesturbrú
Stígur 2017-2018 | 7,2 km | Vesturbrú 2020



→ Svalbarðsstrandarhreppur: Vaðlaheiðargöng – Skógarböð

Framkvæmdir við vatnslagnir frá göngum nýttar til að gera 2,1 km langan stíg í gegnum Vaðlaskóg | Samstarfsverkefni Svalbarðsstrandarhrepps, Norðurorku og Vegagerðarinnar | Framkvæmdir 2021-2022



→ Fellabær, meðfram Hringvegi við Lagarfljót 2014-2015 | 0,7 km

Verkefni á næstu árum

- Vesturlandsvegur um Kjalarnes
- Reykjanesbraut, Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun í Hafnarfirði
- Reykjanesbær: Innri-Njarðvík – Grindavíkurvegur
- Sveitarfélagið Vogar: Grindavíkurvegur – Vogar
- Selfoss - Eyrarbakki – framhald
- Akureyri – Stofnstígur og ný brú á Glerá
- Skútustaðahreppur: Dimmuborgir – Skútustaðir
- Hella - Hvolsvöllur ■

Fleiri hjólastígar – meira öryggi

↘ Sesselja hvetur fólk til þess að nota fjölbreytta samgöngumáta. Sjálf fer hún ferða sinna ýmist á rafhjól, nýttahjól, rafskútu, strætó eða rafbíl.

Sesselja Traustadóttir er framkvæmdastýra Hjólafærni á Íslandi. Eitt af markmiðum Hjólafærni er að stuðla að bættu öryggi hjólræðafólks í umferðinni. Hún fagnar því að hjólastígum hefur fjölgað á höfuðborgarsvæðinu og vonast til að þeim eigi eftir að fjölga enn frekar á næstu misserum.

„Við hjá Hjólafærni finnum að með fleiri göngu- og hjólastígum færast meira líf inn í hverfin og fólk fer í auknum mæli að ganga og hjóla í staðinn fyrir að keyra. Það er því ekki spurning um að með fleiri hjólastígum fjölga þeim sem nota stígana. Um leið er nauðsynlegt að tryggja hámarksöryggi á stígnum fyrir virka notendur með því t.d. að fækka beygjum og hlykkjum,“ segir Sesselja.

Undanfarin misseri hefur Vegagerðin í samstarfi við sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu unnið að því að fjölga göngu- og hjólastígum, en þær framkvæmdir eru hluti af Samgöngusáttmála.

Sesselja hvetur til þess að fólk noti almennt fjölbreytta ferðamáta, hvort sem það er að ganga, hjóla, taka strætó eða nota einkabílinn. „Umhverfismálin hafa aldrei verið jafn mikilvæg og nú og það er hægt að leggja sitt af mörkum með því að nota einkabílinn minna. Það má benda á að hjólræðar eru ein leið til þess að draga úr kolefnissporinu. Hjólræðar hafa marga góða kosti, þær eru vistvænar, hagkvæmar og heilsubætandi samgöngumáti. Ef fólk setur veðrið fyrir sig, er alltaf hægt að búa sig eftir aðstæðum,“ segir Sesselja, sem finnst mikill kostur að hægt sé að taka reiðhjól með í strætó. „Það gefur fólki tækifæri til dæmis að hjóla í vinnuna og taka hjólið heim í strætó, ef þannig stendur á,“ segir hún.



Fjölbreytt hjólamenning

Rafhjól og rafskútur hafa gjörbreytt landslaginu þegar kemur að virkum samgöngum því þau henta breiðari hópi fólks en hefðbundin reiðhjól, að sögn Sesselju. „Sjálfr blanda ég þessu öllu saman og nota rafhjól, rafskútu, strætó og rafbíl. Undanfarin sex ár hef ég mikið notað svokallað nýttahjól, sem er sannkallaður vinnuþjarkur. Það er stærra en hefðbundið hjól, er með áföstan geymslukassa og kemur að mörgu leyti í staðinn fyrir bíl. Við erum líka komin á þann stað í hjólamenningu að fjölbreyttnin er orðin meiri en nokkru sinni fyrr,“ segir hún.

Þá telur Sesselja að það yrði til mikilla bóta að setja upp þétt net af skilastöðum fyrir rafskútur.

„Í raun væri skynsamlegt að taka bílastæði undir skilgreinda skilastaði fyrir rafskútur og hafa stutt á milli þeirra. Með því móti myndu færri skilja þær eftir á göngustígum. Svo má nefna að í Reykjavík hafa verið settir upp hjólabíðstandar við nokkur umferðarljós. Ef maður er stopp á rauðu ljósi er hægt að tylla fætinum á þá og ekki þarf að stíga niður af hjólinu þegar stöðvað er. Allt sem er þægilegt og auðvelt er líklegra til að verða notað,“ segir Sesselja að lokum. ■

Framkvæmdir á stofnhjólaleiðum á höfuðborgarsvæðinu

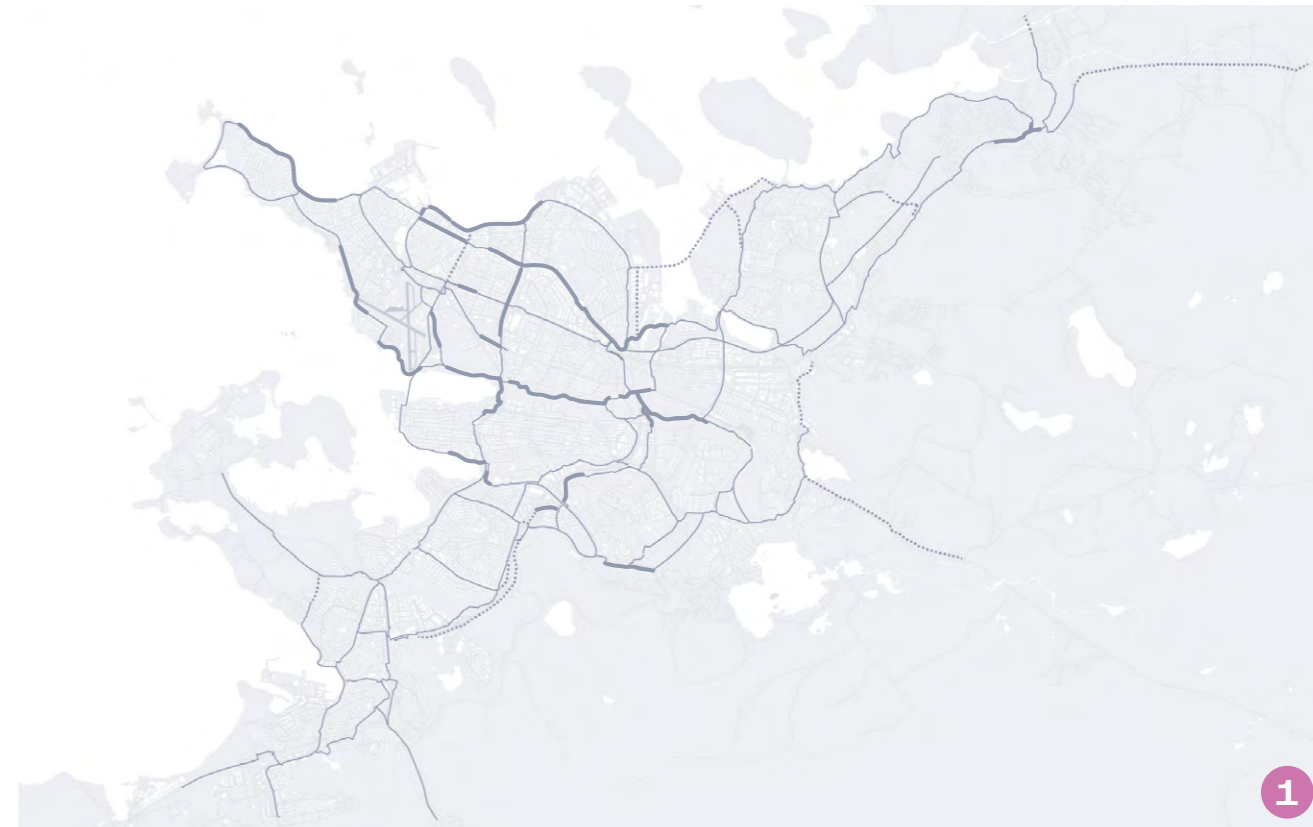
Katrín Halldórsdóttir, verkfræðingur á Höfuðborgarsvæði Vegagerðarinnar.

Spennandi tímar eru framundan í uppbyggingu innviða vegna hjólréiða á höfuðborgarsvæðinu að sögn Katrínar Halldórsdóttur, verkfræðings á Höfuðborgarsvæði Vegagerðarinnar. Hún flutti erindi á morgunfundi Vegagerðarinnar; Hjólað á eigin vegum, í nóvember síðastliðnum. Þar greindi hún frá helstu framkvæmdum á hjólaleiðum á höfuðborgarsvæðinu sem farið verður í á næstu árum.

Með tilkomu samgöngusáttmálans milli ríkis og sex sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu á samgönguinnviðum á höfuðborgarsvæðinu var lögð aukin áhersla á uppbyggingu innviða fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Katrín er hluti af starfshópi sem stofnaður var í ársbyrjun 2020 og fékk það hlutverk að huga að hjólainnviðum á höfuðborgarsvæðinu. Í hópnum eru fulltrúar sveitarfélaganna sex og Vegagerðarinnar.

„Hjólandi vegfarendum fjölga mikið og farartækin sem tilheyra þessum hópi eru að verða fjölbreyttari, allt frá venjulegum hjólum og rafmagnshjólum til rafmagnshlaupahjóna og rafmagnsvespa. Það er áskorun að samþætta þessa fararmáta í hönnun hjólainnviða og mikilvægt að útfæra hjólaleiðir með umferðaröryggi að leiðarljósi,“ segir Katrín sem einnig fór yfir hönnunarleiðbeiningar og umferðaröryggisrýni á hönnun hjólaleiða í erindi sínu.

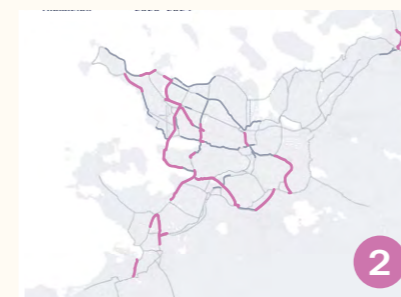
Óhætt er að segja að mikil gróska sé í framkvæmdum á hjólainnviðum á höfuðborgarsvæðinu og verður áfram næstu árin. „Mikið samstarf ríkis milli sveitarfélaga og Vegagerðarinnar í verkefnum sem snúa að hjólainnviðum. Í samstarfshópnum er einnig mikil samvinna um leiðaval þvert á sveitarfélög,“ segir Katrín en hópnum var meðal annars falið að útbúa stofnhjólalínur og forgangsraða framkvæmdum sem samgöngusáttmálinn fjármagnar.



Stofnhjólalínur

Kort 1 sýnir stofnhjólalínur á höfuðborgarsvæðinu. Það er afrakstur vinnu starfshópsins. „Sveitarfélögin settu fram sínar óskir um stofnhjólaleiðir sem síðan voru tengdar saman og mynda þannig heildstætt stofnhjólalínunet sem tengir saman helstu hverfi og sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu,“ lýsir Katrín. Mjúu línurnar sýna leiðir sem sveitarfélögin lögðu áherslu á.

Breiðu línurnar sýna leiðirnar sem eru tilbúnar hjólaleiðir þar sem búið er að aðskilja gangandi og hjólandi umferð og punktalínurnar sýna leiðir sem sveitarfélögin sjá fyrir sér að verði stofnhjólaleiðir í framtíðinni. Inni á þessu korti eru ekki tengileiðir eða aðrir göngu- og hjólastígar sem eru alfarið á borði sveitarfélaganna.



Framkvæmdir á árunum 2020 - 2024

Kort 2 sýnir þær framkvæmdir sem stefnt er að á árunum 2020 – 2024. „Næsta skref hjá vinnuhópnum var að forgangsraða framkvæmdum. Bleiku línurnar sýna framkvæmdir sem eru í fyrsta forgangi,“ segir Katrín. Við valið var horft til talninga á umferð gangandi og hjólandi vegfarenda og þannig lagt mat á hvar brýnast væri að hefjast handa við að aðskilja þessa tvo samgöngumáta. Einnig tók forgangsroðun mið af áformum um Borgarlínuna en meðfram Borgarlínuleiðum er jafnframt gert ráð fyrir góðum hjólaleiðum. „Það skipti líka máli að horfa til þess hvaða leiðir væru líklegar samgönguhjólaleiðir en lögð er áhersla á slíkar leiðir í samgöngusáttmálanum.“



Framkvæmdir á árunum 2025 – 2029

Kort 3 sýnir framkvæmdir sem á að fara í á árunum 2025-2029. Framkvæmdir í öðrum forgangi eru sýndar með bleikum línum. Þarna eru breiðu, bláu línurnar hjólaleiðir sem búið er að framkvæma.



Framkvæmdir á árunum 2030 – 2033

Kort 4 sýnir framkvæmdir í þriðja forgangi sem ætlunin er að ráðast í á árunum 2030-2033.

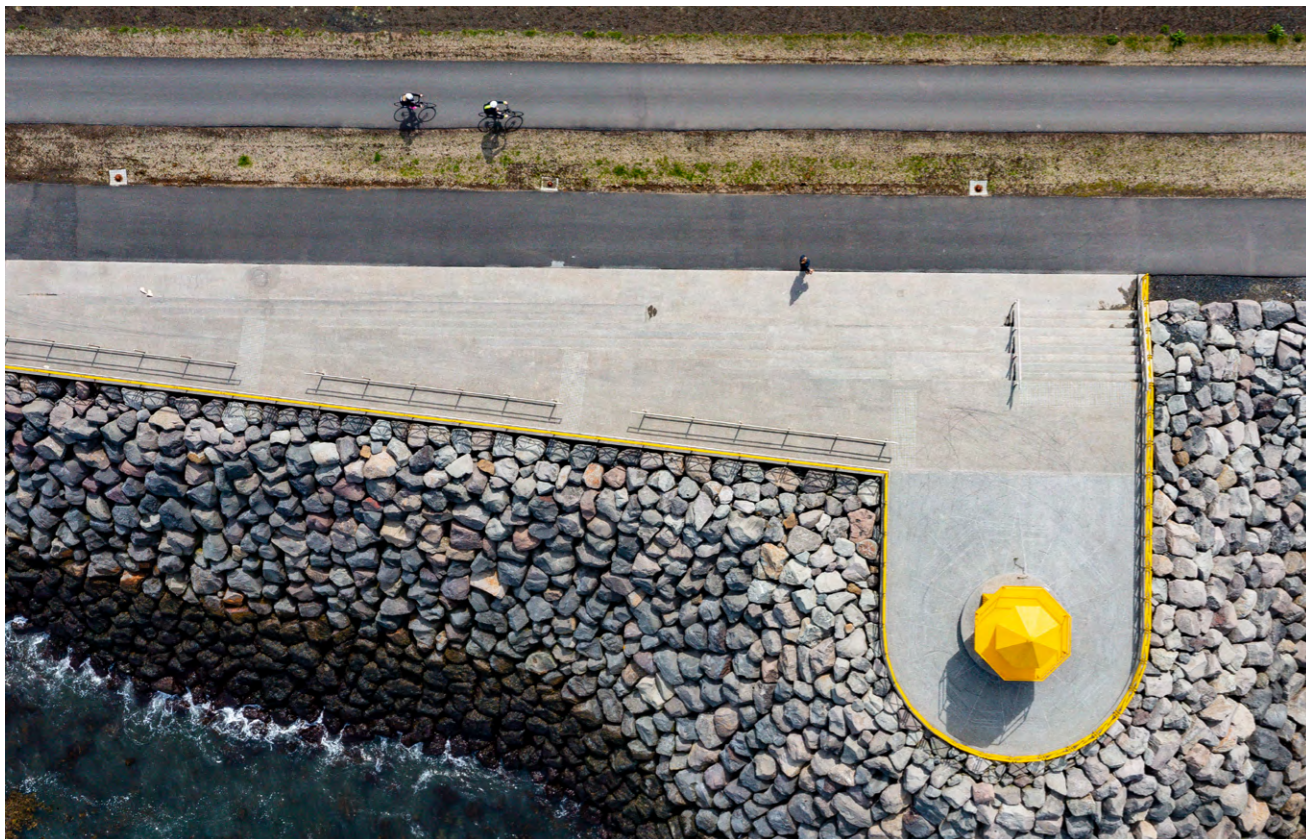


Staðan í lok árs 2033

Kort 5 sýnir stöðu á stofnhjólaleiðum höfuðborgar-svæðisins við lok árs 2033. Breiðu línurnar sýna þær stofnleiðir sem búið verður að klára. Enn eru einhverjar línur mjóar sem sýna áhersluleiðir sveitarfélaganna sem ekki er séð fram á að verði fjármagnaðar með fjármagni samgöngusáttmálans. Á kortið vantar einnig allar hjólaleiðir sem sveitarfélögin sjá sjálf um að framkvæma en að sögn Katrínar er mikill metnaður meðal sveitarfélaganna að byggja upp hjólaleiðir.



Hjólástígur við Sæbraut
sumarið 2021.
Mynd: Vilhelm Gunnarsson



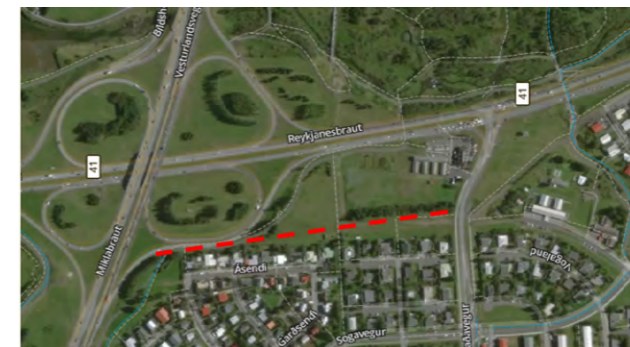
Hjólástígur - tilbúnir og í framkvæmdum



- **Bústaðavegsbrú**; nýr hjólástígur við NV-ramp, breikkun á gangstétt norðan við brúna. Lokið.
- **Bústaðavegur**; nýr hjólástígur frá Veðurstofuveg að Litluhlíð. Lokið.
- **Bústaðavegur**; ný undirgöng fyrir hjólandi og gangandi við Litluhlíð. Er að ljúka.
- **Skógarhlíð**; nýir stígar. Framkvæmt 2022.



- **Bústaðavegur við Rauðagerði**; nýr hjólástígur. Framkvæmt 2022.



- **Bústaðavegur við Sprengisand**; undirgöng og stígar. Í framkvæmd.
- **Ævintýragarður í Mosfellsbæ**; frá Varmá að Leirvogstungu. Lokið.
- **Fífuhvammsvegur**; frá Salavegi að Lindarvegi. Í framkvæmd.



- **Geirsgata**; nýr hjólástígur við Miðbakka. Lokið.



- **Eiðsgrandi**; nýr hjólástígur frá Boðagranda að JL húsi. Lokið.
- **Ánanaust**; nýr hjólástígur frá JL húsi að Mýrargötu. Framkvæmt 2022.
- **Elliðaárdalur**, frá Höfðabakka að Vatnsveitubrú. Í framkvæmd.

Hjólástígur í undirbúningi/ áætlun 2022

- **Strandgata**; frá Firði að Völlum.
- **Undirgöng** við Arnarneshæð.
- **Elliðaárdalur**; brú yfir Dimmu.
- **Reykjavíkurvegur**; Norðurbær.
- **Kópavogsháls**; Ásbraut. ■



Alda yfir Fossvog



Myndir af
vinningsstillögunni.

Úrslit í hönnunarsamkeppni um brú yfir Fossvog voru tilkynnt miðvikudaginn 8. desember 2021. Vinningstillagan ber heitið Alda. Tillagan fékk góða einkunn í öllum flokkum. Samtals hlaut hún 110,4 stig af 130 mögulegum. Að baki tillögunni er teymi frá verkfræðistofunni EFLU.

Vegagerðin og sveitarfélögin Reykjavík og Kópavogsbær ásamt Betri samgöngum ohf. hafa unnið sameiginlega að undirbúningi brúar yfir Fossvog fyrir gangandi, hjólandi og umferð almenningsvagna. Brú yfir Fossvog er hluti af 1. áfanga uppbyggingar vegna Borgarlínunnar samkvæmt samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins til 15 ára sem undirritaður var í september 2019.

Markmið með gerð brúar yfir Fossvog er að bæta samgöngutengingar milli Reykjavíkur og Kópavogs en brúin verður 270 m löng og mun liggja frá flugbrautarendu Reykjavíkurflugvallar vestan Nauthólsvíkur yfir á norðausturhluta Kársnestáar. Brúnni er ætlað að styðja við vistvæna samgöngukosti á svæðinu ásamt því að stytta ferðalengdir, dreifa umferðarálagi og styðja við aðra ferðamáta en einkabílinn.

Boðið var til opinnar hönnunarsamkeppni um útlit og hönnun brúar yfir Fossvog í byrjun árs 2021. Vegagerðin bauð keppnina út á Evrópska efnahagssvæðinu fyrir hönd samstarfsaðilanna en Ríkiskaup hélt utan um hönnunarsamkeppnina og samskipti á tilboðstíma.

Samkeppnin var í tveimur þrepum og var nafnleyndar gætt á báðum þrepum fyrir milligöngu trúnaðarmanns frá Ríkiskaupum sem annaðist öll samskipti við keppendur.

„Frekari upplýsingar um keppnina og hverja tillögu fyrir sig er að finna á www.borgarlinan.is“

Hönnunarsamkeppnin var opin og í tveimur þrepum. Á fyrra þrepi bárust 15 tillögur sem nálgðuðst viðfangsefni keppinnar á mjög fjölbreyttan hátt. Tillögurnar þrjár sem hlutu flest stig í fyrra þrepi áttu það sammerkt að vera með sterkt heildaryfirbragð og heildræna nálgun á veigamestu þætti verkefnisins. Var það mat dómnefndar að brýr samkvæmt tillögunum þremur hefðu alla burði til að sinna hlutverki sínu sem skilvirkt samgöngumannvirki og sem fallett kennileiti á höfuðborgarsvæðinu.

Tillögurnar þrjár; Alda, Hvalbak og Sjónarrönd, eru ólíkar að útliti og yfirbragði eins og nöfn þeirra gefa til kynna. Í tillögunum er unnið á mismunandi hátt með nær-umhverfi, áningarstaði við og á brúnni og nýjar tengingar beggja vegna Fossvogs. Tillögurnar voru missterkar í þeim matsþáttum sem dæmt var eftir en tillaga nr. 0426052, Alda, fékk góða einkunn í öllum flokkum.

1. sæti: Tillaga 0426052 Alda

Tillagan fékk 110,4 stig af 130 mögulegum

Útdráttur úr umsögn dómnefndar:

Mannvirkið er látlaust en jafnframt kröftugt. Brúin virkar einföld við fyrstu sýn en vex við nánari skoðun. Brúin fellur áreynslulaust að umhverfi sínu og mjúk bylgjulögun brúarinnar er áhugaverð skírskotun í öldur hafnsins. Léttleiki brúarinnar keppir ekki við náttúrulegt umhverfi og skapar fallega sýn á sjóndeildarhringinn fyrir vegfarendur beggja vegna vogsins. Hönnun brúarinnar tekur mið af því að neðra byrði hennar er sýnilegt frá stórum hluta strandlengjunnar og er því hugsað sem önnur meginásýnd brúarinnar. Göngu- og hjólaleið undir brúna sunnan megin gefur sérstakt færi á þessu sjónarhorni.

Umferð fyrir alla samgöngumáta er greið og tengingar við brúarenda vel útfærðar. Aðgreining milli ólíkra samgöngumáta er vel leyst, stuðlar að öryggi allra vegfarenda og aðgengi fyrir alla.

Kostur er að hjólandi vegfarendur geta valið milli þess að hjóla hraðar eftir stig vestan megin sem er eingöngu fyrir hjól en austan megin er breiður stígur fyrir gangandi vegfarendur og hægari hjólaumferð.

Við göngustig austan megin á brú eru áhugaverðar hugmyndir um áningarstaði við „Álfasteina“ sem stinga sér upp úr brúargólfinu þar sem vegfarendum gefst færi á að njóta útsýnis yfir voginn og niður á hafflötinn.

Tillagan sýnir góða heildræna nálgun gagnvart öllum þáttum tæknilegrar hönnunar. Framsetning tillögunnar er mjög skýr og öllum þáttum vel lýst í máli og myndum.

Efnisval brúarinnar er vel rökstutt út frá endingu og viðhaldi. Lýsingarhönnun er sannfærandi og samræmist vel formi brúarinnar.

Bjódandi EFLA hf.

Verkfræðingar

Magnús Arason EFLA
Kristján Uni Óskarsson EFLA
Berglind Hallgrímsdóttir EFLA
Nína Gall Jörgensen EFLA
Guðrún María Guðjónsdóttir EFLA
Andri Gunnarsson EFLA
Baldvin Einarsson EFLA

Arkitektar

James Marks BEAM Architects
Keith Brownlie BEAM Architects

Landslagsarkitektar

Ómar Ingbórsson EFLA
Svana Rún Hermannsdóttir EFLA

Lýsingarhönnuðir

Kevan Shaw KSLDSara Tobalina del Val KSLD
Jarprúður Þórarinsdóttir EFLA

Miðlunarfræðingur

Þröstur Thor Bragason EFLA



2. sæti: Tillaga 2023116 Hvalbak

Tillagan fékk 102,2 stig af 130 mögulegum

Útdráttur úr umsögn dómnefndar:

Meginhugmynd tillögunnar er sterk og birtist í stílhreinu og fágúðu mannvirki sem vinnur vel með nærumhverfi sínu.

Bogaformið er látlaust og formfagurt. Léttleiki brúarinnar er undirstrikaður með V-laga stöplum sem snerta hafflötinn aðeins á tveimur stöðum og brúin virðist svífa yfir haffletinum.

Tengingar við brúarenda eru vel leystar. Aðskilnaður milli akandi umferðar og óvarinna vegfarenda er góður.

Áningarstaðir við brúarenda eru sérlega áhugaverðir sem upplifunarstaðir, ekki of umfangsmiklir og leggja sig vel inn í landið og mynda skjól.

Formgerð brúarinnar leiðir af sér einfalt efnisval þar sem tekið er tillit til umhverfissjónarmiða.

Lýsingarhönnun er vel útfærð og sýnir fram á góða heildarlausn fyrir vegfarendur og ásýnd brúarinnar.



Bjóðandi KI Rádgivende Ingeniører (áður Krabbenhøft & Ingólfsson ApS)

Tillagan var unnin af KI Rádgivende Ingeniører og Gottlieb Paludan Architects í samstarfi við ES-Consult og Gísli Sæmundsson arkitekt hjá Arkteikn.

KKI Rádgivende Ingeniører (DK)

Einar Þór Ingólfsson, verkfræðingur PhD
Nuno Martins, verkfræðingur
Benedikt Bjarnasson, verkfræðingur

Gottlieb Paludan Architects (DK)

Christian Ernst, arkitekt MAA
Matteo Compri, arkitekt M.A.
Vadstrup Schmidt, arkitekt B.A.
Victor Alexander Pedersen, arkitekt B.A.
Rani Kamel, arkitekt M.A.
Jonas Lambert Johansen, landslagsarkitekt MAA
Thomas Bonde Hansen, arkitekt MAA
Jesper Ravn, lýsingarhönnuður

ES-Consult (DK)

Carsten Munk Plum, verkfræðingur

Arkteikn

Gísli Sæmundsson, arkitekt FAÍ

3. sæti: Tillaga 2567739 – Sjónarrönd

Tillagan fékk 82,4 stig af 130 mögulegum.

Útdráttur úr umsögn dómnefndar:

Mannvirkið hefur alla burði til að verða eftirminnilegt kennileiti. Skýr meginhugmynd sem skilar sér í metnaðarfullri byggingarlist. Stílhrein og fágúð formgerð og rýmismyndun á og við brúna er til fyrirmyndar.

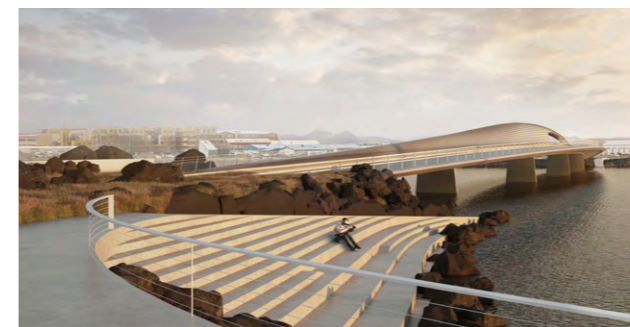
Brúin tengist vel inn í umhverfið og hún ásamt áningarstöðum myndar sterka sjónræna heild.

Tengingar við brúarenda eru leystar í einni hæðarlegu sem hefur vissa kosti. Góð aðgreining er milli allra samgöngumáta og rými fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur eru mjög vel aðgreind.

Áningarstaðir við brúarenda eru vel hannaðir, falla vel að landi og bjóða upp á skemmtileg tengsl við sjóinn. Þeir fléttast haganlega saman við brúna.

Áningarstaður á miðri brú er áhugaverður og býður upp á fjölbreytta notkun.

Lýsingarhönnun er vel leyst, vinnur vel með meginhugmynd mannvirkisins og styrkir form brúarinnar.



Bjóðandi Basalt Arkitektar ehf.

Basalt Arkitektar:

Hrólfur Karl Cela
Marcos Zotes
Sigríður Sigbórsdóttir
Dagbjört Jónsdóttir
Javier Bootello

Cowi:

Ian Firth
Andrew Mountjoy
Chris Walker

Dagný Land Design:

Dagný Bjarnadóttir
Elisa Sarasso

Mannvit:

Jón Guðni Guðmundsson
Tryggvi Jónsson
Valdimar Örn Helgason

Speirs + Major Light Architecture:

Keith Bradshaw
Philip Rose

Wilkinson Eyre:

Jim Eyre
Aleca Haeger
Emma Mooney
James Barrington
Katharine Hubbard
Polys Christofi
Sabah Ashiq
Zhuo-Ming Shia

Aðrar tillögur sem tóku þátt í keppninni



↑ Tillaga 000022 - Vogurinn, vindurinn og vestursólin

Bjóðandi Úti og Inni Arkitektar

Tillagan var unnin af Úti og Inni Arkitektum í samstarfi við Ás Jakobsen as., Plan Arkitektar as., Landmótun ehf., Verkfræðistofu Suðurnesja ehf. og Lisku ehf.



↑ Tillaga 0103545 – Hafsaugað

Bjóðandi Verkis hf.

Tillagan var unnin af Verkis hf. í samstarfi við Andersen og Sigurdsson Arkitekta og Jvantspijker & Partners



↑ Tillaga 1379574 – Sjávarlínan

Bjóðandi VSB Verkfræðistofa

Tillagan var unnin af VSB Verkfræðistofu í samstarfi við Gensler, Thornton Tomasetti, Landform ehf., EON arkitekta ehf. og Aldísi Sigfúsdóttur



↑ Tillaga 1717171 – Brú yfir Fossvog

Bjóðandi Ferill ehf. og Schlaich Bergemann Partner

Tillagan var unnin af Ferli ehf. og Schlaich Bergemann Partner (SBP) í samstarfi við Zaha Hadid architects, T.ark, Landslag og RK design

Dómnefndarfulltrúar tilnefndir af Vegagerðinni:

Óskar Örn Jónsson, byggingar- og rekstrarverkfræðingur, forstöðumaður framkvæmdadeildar Vegagerðarinnar. Formaður.

Guðrún Þóra Garðarsdóttir, brúarverkfræðingur, hönnunardeild Vegagerðarinnar.

Ragnhildur Skarphéðinsdóttir, landslagsarkitekt, FÍLA.

Ingvar Jón Bates Gíslason, arkitekt, skrifstofu skipulagsfulltrúa, Reykjavíkurborg.

Nína Baldursdóttir, byggingarverkfræðingur, verkefnastjóri á framkvæmdadeild Kópavogsbæjar.

Ritari dómnefndar:

Árni Geirsson og áður **Hrafnhildur Brynjólfssdóttir**, ráðgjafar hjá Alta

Trúnaðarmaður dómnefndar:

Hafís Vala Freysdóttir, verkefnastjóri hjá Ríkiskaupum

Verkefnisstjóri samkeppnisferilsins:

Kristján Árni Kristjánsson, verkfræðingur hjá Vegagerðinni.



↑ Tillaga 7596293 - Brú yfir Fossvog

Bjóðandi Degree of Freedom AS

Tillagan var unnin af Degree of Freedom AS í samstarfi við Nuno arkitektur AS, Teiknistofuna Tröð ehf., Landmótun, Lotu og Tensio



↑ Tillaga 1020200 – Brú yfir Fossvog

Bjóðandi Rambøll Danmark AS

Tillagan var unnin af Rambøll Danmark AS í samstarfi við Dissing + Weitling



↑ Tillaga 7083170 – Tvílyft brú yfir Fossvog

Bjóðandi Ney & Partners - bxl s.a



↑ Tillaga 8322731 - Brú yfir Fossvog

Bjóðandi Strendingur ehf.

Tillagan var unnin af Strendingi ehf. í samstarfi við Arup Ireland, William Matthews Associates og Landhönnun slf.



↑ Tillaga 8107668 – Silfurbrúin

Bjóðandi Hnit verkfræðistofa hf.

Tillagan var unnin af Hnit verkfræðistofu hf. í samstarfi við Arnhildi Pálmadóttur arkitekt og Lilju Kristínu Ólafsdóttur landslagsarkitekt



↑ Tillaga 1305271 – Brú yfir Fossvog

Bjóðandi VSÓ Ráðgjöf ehf.

Tillagan var unnin af VSÓ Ráðgjöf ehf. í samstarfi við Buro Happold, Explorations architects og Trípolí arkitekta



↑ Tillaga 7531590 - Brú yfir Fossvog

Bjóðandi dr.techn Olav Olsen

Tillagan var unnin af dr.techn Olav Olsen í samstarfi við YRKI arkitekta, Storð teiknistofu, Bystrup architects, MOE A/S og VBV ehf.



↑ Tillaga 8495138 – Samtvinna

Bjóðandi Adão da Fonseca Lda

Tillagan var unnin af Adão da Fonseca LDA í samstarfi við MassLab Lda, Oh!land studio Lda og Sei Studio. ■

Rannsókn á landmótun fornra ísstrauma

Yfirlitsmynd af hryggjum í Álandstungu í Pistilfirði. Horft til sjávar í norðaustri. Skurðir voru grafnir í tvo hryggi til að kanna setgerð og byggingarlag þeirra.

Landmótun fornra ísstrauma á Norðausturlandi er yfirskrift samantektarskýrslu rannsókna 2019-2021 eftir Ívar Örn Benediktsson við Háskóla Íslands. Verkefnið var styrkt af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar.

Tilgangur verkefnisins er að auka skilning á umfangi, landmótun og virkni fornra ísstrauma á Norðausturlandi, og sögu afjöklunar undir lok síðasta jökulskeiðs. Það er gert með því að kortleggja og rannsaka jökulræn setlög og landform upp af Vopnafirði, Bakkaflóa, Pistilfirði og á Jökuldalsheiði með margvíslegum jarð- og jarðeðlisfræðilegum aðferðum. Rannsóknasurningarnar eru eftirfarandi:

1) Hvað einkennir landmótun svæðisins og dreifingu setlaga og landforma, og hvernig tengist hún legu, virkni og hörfun fornra ísstrauma?

Þessum spurningum er svarað með ítarlegri kortlagningu setlaga og landforma til að skýra landmótun svæðisins, legu fornra ísstrauma og afstæðan aldur þeirra.

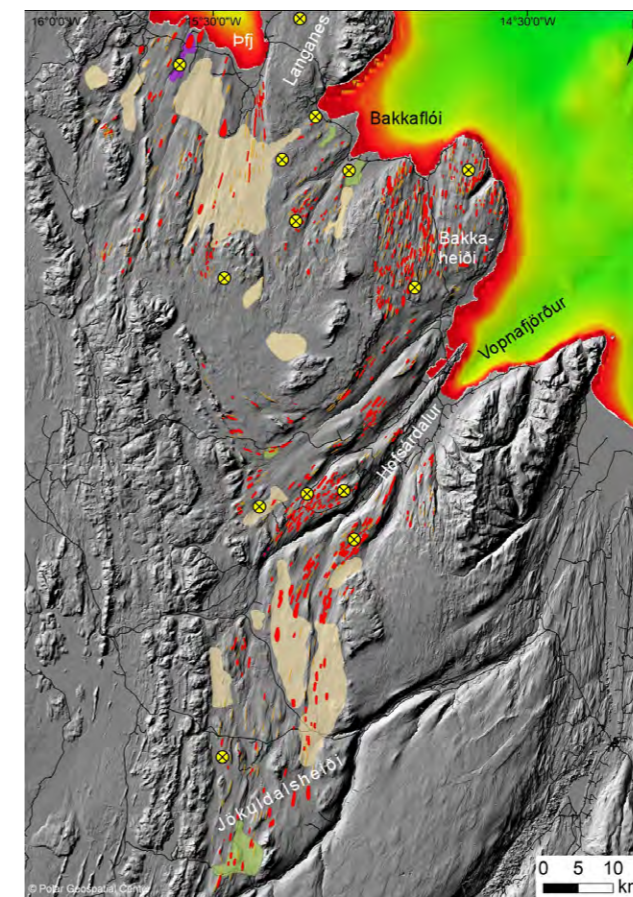
2) Hvað einkennir setgerð og byggingu þeirra landforma sem ísstraumar hafa myndað?

Hér er setfræðilegum og jarðeðlisfræðilegum aðferðum beitt til að varpa ljósi á setgerð og byggingu landforma og þau ferli sem stuðla að auknum skriðhraða og mótun lands undir hraðskreiðum jöklum.

Í skýrslunni er gerð grein fyrir framvindu og helstu niðurstöðum verkefnisins frá 2019 til 2021. Verkefnið hófst upphaflega sumarið 2016 eftir uppgötvun þyrpingu jökulalda á heiðum ofan Vopnafjarðar á hinu nýja ArcticDEM hæðarlíkani. Við frekari athuganir á landmótun á svæðinu frá Pistilfirði, til Bakkaflóa og Vopnafjarðar, og allt suður á Jökuldalsheiði kom í ljós mynstur straumlínulaga landforma sem talið var endurspeglar flæði hraðskreiðra ísstrauma á síðasta jökulskeiði. Verkefnið aflar mikilvægra upplýsinga um landmótun og jarðgrunn svæðisins, dreifingu setlaga og landforma sem mörg hver hafa hagnýtt gildi fyrir ýmis konar framkvæmdir og mannvirkjagerð, sem og náttúruvernd. Þá öðlast framhaldsnemar þjálfun og reynslu í verkefninu, en í því hafa einn doktorsnemi og fimm meistaranemar unnið við afmörkuð rannsóknarefni.



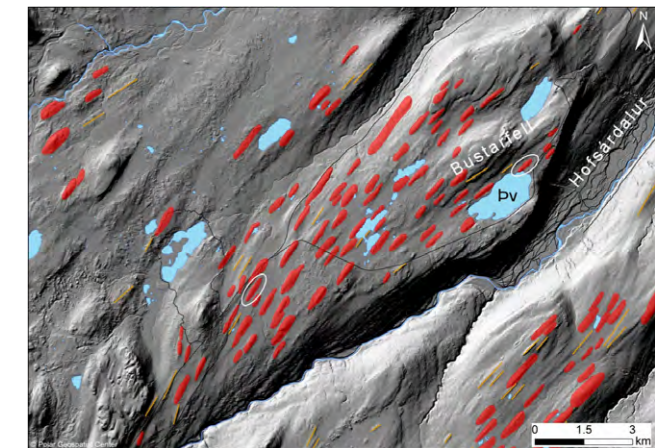
Helstu niðurstöður verkefnisins fram að þessu eru að lega straumlínulaga jökullandforma, s.s. jökulalda og risakembna, bendir til að þegar ísaldarjökullinn var hvað þykkastur, líklega við hámark síðasta jökulskeiðs fyrir um 20 þúsund árum, var flæði ísstrauma á rannsóknarsvæðinu einkum til norðurs. Skeytti jökullinn þá engu um það landslag sem undir lá og skreið t.a.m. þvert yfir Vopnafjarðardali. Þegar jökullinn tók að þynnast á síðjökultíma fór landslag að stýra flæði hans æ meira svo að ísstraumar lágu um Vopnafjörð, Bakkaflóa og Pistilfjörð út á landgrunnið. Hefur þessu verið nánar lýst í nýútkominni vísindagreini. Landformin sem þessir ísstraumar skildu eftir sig eru ýmist gerð úr fremur einsleitri en grófri botnurð eða úr blöndu af botnurð og jökulárseti. Gerð er grein fyrir setgerð og byggingu landforma í lokaritgerðum framhaldsnema og óútkomnum vísindagreinum. ■



Rannsóknarsvæðið á Norðausturlandi. Gulir krossar tákna þau svæði sem sérstaklega var unnið á sumrin 2019-2021. Rauðir flákar og rauðgular línar tákna straumlínulaga landform, sem aftur endurspeglar flæði fornra ísstrauma. Ljósbrúnir flákar tákna svæði með rifjagörðum, grænir flákar eru þar sem þvergarða má finna, og fjólubláur fláki sýnir svæði með sprungufyllingum.



Skipan setlaga og setgerð skrásett í sniði í jökulöldu við Þuridarvatn (þv á mynd fyrir neðan).



Jökulöldur á Bustarfelli ofan Hofsárdals. Setgerð og bygging tveggja jökulalda (merktar með hvítum hringjum) var kortlögð í sniðum og með jarðsjá.



Jökulalda við þjóðveg 85. Sjá má dökkan jeppa við veginn til viðmiðunar. Horft til norðurs. Mælifell, Kistufell og Syðri-Hágangur í fjarska.

Snæfellsnesvegur (54), Ketilstaðir–Gunnarsstaðir

→ Yfirlitsmynd af framkvæmdinni á Snæfellsnesvegi milli Ketilstaða og Gunnarsstaða.

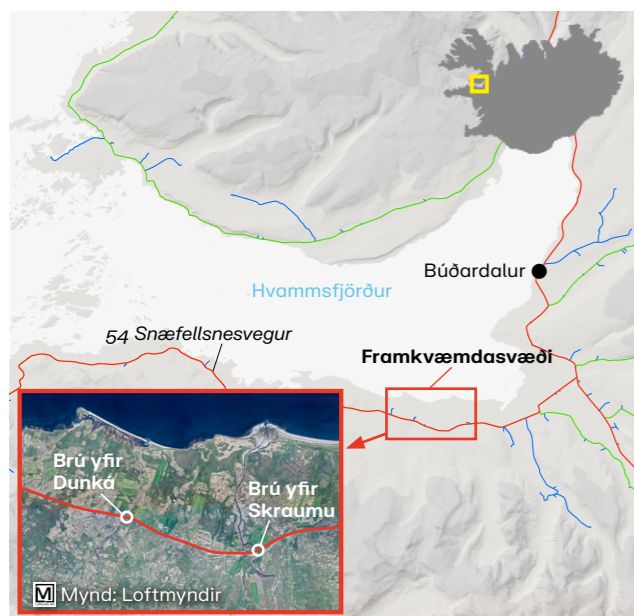
Vegagerðin og Borgarverk hafa skrifað undir samning um framkvæmd við verkið Snæfellsnesvegur (54), Ketilstaðir – Gunnarsstaðir. Verkið felst í endurbyggingu Snæfellsnesvegur á um 5,4 km kafla. Innifalið í verkinu er bygging tveggja brúa á Skraumu og Dunká.

Útboðið var auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu (EES) og er verkinu skipt upp í fjóra aðalverkhuta; athafnasvæði, vegagerð, brú á Skraumu og brú á Dunká.

Vegurinn milli Ketilstaða og Gunnarsstaða, um 5,4 km, verður að mestu endurbyggður í vegstæði núverandi vegar en með nokkrum lagfæringum.

Helstu magntölur eru:

→ Bergskering í vegstæði	10.100 m ³
→ Bergskering í námu	8.800 m ³
→ Fyllingar	49.000 m ³
→ Ónothæfu efni jafnað á losunarstað	5.800 m ³
→ Fláafleygar	17.200 m ³
→ Ræsalögn	225 m
→ Styrktarlag	26.600 m ³
→ Burðarlag	9.700 m ³
→ Klæðing	44.700 m ²
→ Vegrið	524 m



Brú á Skraumu

Brúin á Skraumu verður 43 m löng í þremur höfum, byggð upp af samverkandi stálbitum og steypu brúardekki. Milliundirstöður eru tvær hallandi stálsúlur í hvorri undirstöðulínu með stifandi krossum á milli. Þær munu standa á steypum undirstöðustöpli sem grundaður er á klöpp í brekku árfarvegarins. Gert er ráð fyrir að í flóðum eða klakahlaupum geti vatn og ís náð upp á súlurnar.

Efri hluti brúarplötunnar er staðsteyptur og hvílir á forsteyptum einingum sem nýtast sem undirsláttur. Sigplötur koma undir akbrautir. Brúin er á legum við landstöpla.

Þykkt brúarplötu er um 340 mm og steypa brúardekkið verður slitlag.

Helstu magntölur eru:

→ Vegrið	114 m
→ Gröftur	400 m ³
→ Bergskering	150 m ³
→ Bergboltar	15 stk.
→ Fylling	1.300 m ³
→ Mótafletir	650 m ²
→ Slakbent járnalögn	56.000 kg
→ Steypa	340 kg
→ Forsteyptar einingar	38 stk.
→ Stálvirki	33,4 tonn

← Vegurinn verður endurbyggður á 5,4 km kafla.

→ Teikning af brú yfir Skraumu.



Brú á Dunká

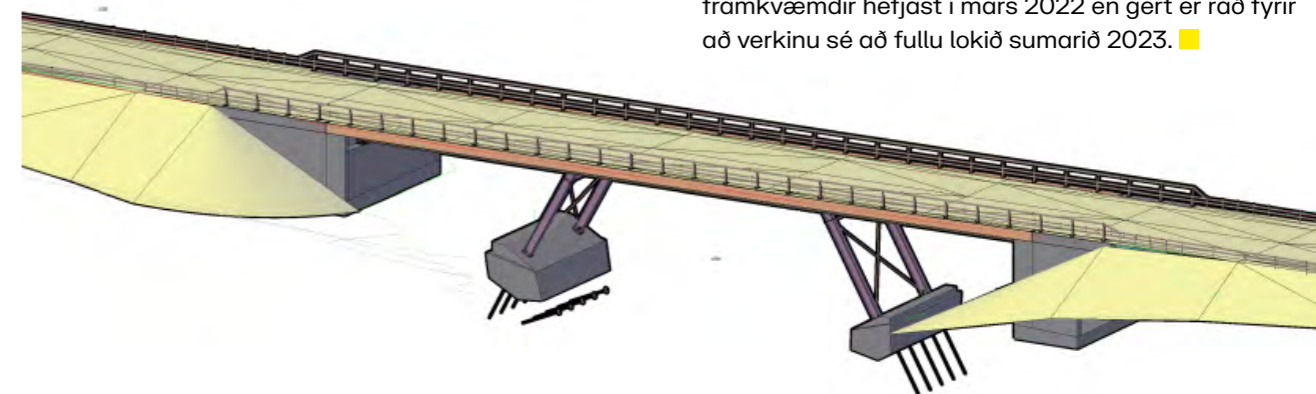
Brúin á Dunká verður 52 m löng staðsteypt uppspennt plötubrú í tveimur höfum. Milliundirstaðan er lóðrétt staðsteypt súla. Hún mun standa á steyptri undirstöðu sem grunduð er á klöpp vestan megin við megin rennsli árinna, þar sem klöpp liggur ofan árfarvegarins. Gert er ráð fyrir að í flóðum eða klakahlaupum þá geti vatn og ís náð upp á súluna.

Landstöplarnir eru uppi á bakknum beggja vegna. Brúin er á legum á landstöplum og er þenslurauf í brík við landstöpla. Steypa brúardekkið verður slitlag.

Helstu magntölur eru:

→ Vegrið	136 m
→ Gröftur	1.314 m ³
→ Bergskering	240 m ³
→ Bergboltar	18 stk.
→ Fylling	2.000 m ³
→ Mótafletir	1.310 m ²
→ Slakbent járnalögn	110.000 kg
→ Spennt járnalögn	14.840 kg
→ Steypa	755 m ³

Verktaki hefur undirbúning framkvæmda fljótlega, framkvæmdir hefjast í mars 2022 en gert er ráð fyrir að verkinu sé að fullu lokið sumarið 2023. ■





Mælingar ölduduflla auka öryggi sæfarenda

↑
Léttabátur varðskipsins
Týs að sækja varadufll en
Landhelgisgæslan sér mjög oft
um viðhald úti á sjó.

Garðskagadufll lagði af stað í ævintýraför út Faxaflóa í janúar eftir að legufæri þess gaf sig í illviðri. Bóndi á Snæfellsnesi bjargaði duflinu sem er eitt af ellefu öldumælingadufllum sem Vegagerðin rekur umhverfis landið. G. Orri Gröndal sérfræðingur í sjómælingum hjá Vegagerðinni þekkir vel til starfsemi ölduduflla.

„Vegagerðin safnar gögnum um öldur á hafsvæðinu umhverfis Ísland. Þetta er gert með öldudufllum sem mæla ölduhreyfingar í rauntíma,“ segir Orri en tilgangurinn er fyrst og fremst að gera siglingar og vinnu úti á sjó við landið öruggari. „Tilgangurinn er einnig að afla grunnupplýsinga um öldufar við landið en Vegagerðin er eina stofnunin sem stundar svona gagnaöflun um öldur á hafsvæðinu umhverfis Ísland.“

Skipulegar öldumælingar eiga sér þó nokkra sögu en þær hófust á sjötta og sjöunda áratug síðustu aldar. „Árið 1980 átti Hafnamálastofnun ríkisins átta Waverider öldumælingadufll sem eru forverar núverandi dufla. Upphaflega voru öldumælingarnar gerðar til þess að afla gagna um öldufar í tengslum við hafnarframkvæmdir en á tíunda áratugnum var byrjað að gera mælingarnar aðgengilegar sjómönnum,“ lýsir Orri en í fyrstu gátu sjómenn skoðað mæliniðurstöður á skjá móttökutölvunnar í landi. Síðar var komið á fót upplýsingaveitunni Veður og sjólag, sem birti upplýsingar í rauntíma á netinu.



↑
Akkeriskeðjur í nýtt legufæri Bakkafjöruduflls hífðar um borð.

↓
Guðmundur Jón Björgvinsson rafvirki á þjónustusviði að sækja dufl. Þarna er búið að háprýstipvo hrúðurkarla og annan gróður af duflinu.



Öldudufll á flakki

Orri segir ýmis vandamál og erfiðleika hafa komið upp í rekstrinum í gegnum árin. „Það eru nokkur dæmi um að siglt hafi verið á dufl, þau hafa lent í veiðarfærum, legufæri hafa gefið sig og ísing, veður og sólstormar hafa truflað gagnasendingar. Stundum hafa dufl fundist á reki en oft enda þau uppi í fjöru meira eða minna skemmd eða ónýtt,“ lýsir hann. En öldumælingadufll hafa einnig týnst. „Öldumælingadufllið við Surtsey týndist í júlí 2019 og fannst síðar á reki og í góðu ásigkomulagi við Bretagne-skagann í Frakklandi í desember ári síðar.“

Í dag er auðveldara að fylgjast með ferðum ölduduflla þar sem þau eru mörg hver með nettengingu og staðsetningartæki sem eykur líkur á að bjarga þeim heilum ef þau fara á flakk. Og komum við þá að ferðalagi Garðskagadufllsins sem minnst er á hér í inngangi. „Laugardaginn 8. janúar sl. gaf legufæri Garðskagadufllsins sig og duflið rak undan vindi út á Faxaflóa. Stíf suðvestanáttin undanfarna daga hrakti það svo að endingu upp í fjöru við bæinn Vatnsholt á sunnanverðu Snæfellsnesi. Duflið var í netsambandi nær allan tímann og þegar ljóst var hvert stefndi var bóndinn í nágrenninu Bjarni Vigfússon fenginn til þess að fara niður í fjöru að ná duflinu. Það tókst og duflið náðist heilt og alveg óskemmt að því er virðist,“ segir Orri ánægður. ■

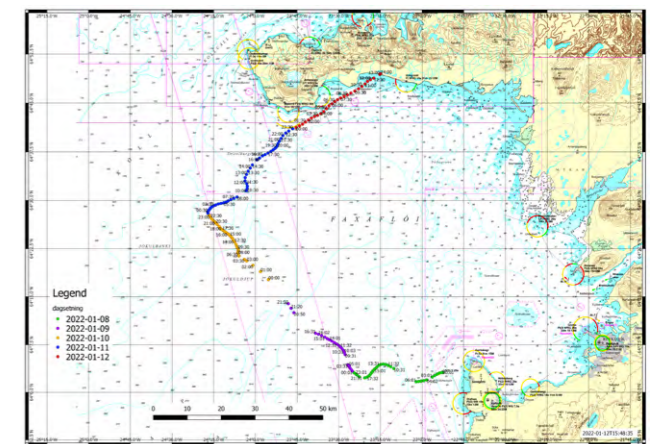


↑
Garðskagadufllið sem týndist 8. janúar sl. komið á land á Snæfellsnesi fjórum dögum síðar.

↓
Ferillinn frá því duflið losnaði út af Garðskaga þar til það kom í land á Snæfellsnesi.

Árið 1998 voru sjö öldumælingadufll skráð í Veður og sjólag. Við Surtsey, Grindavík, Garðskaga, Straumnes, Grímseyjarsund, Kögur og Hornafjörð. Í dag rekur Vegagerðin 11 öldumælingadufll en við hafa bæst dufl á Breiðafirði, Blakkanesi, Húnaflóa og Bakkafjöru.

Á síðasta ári leysti nýr vefur gamla Veður og sjólag vefinn af hólmi og í dag er hægt að skoða allar upplýsingar um öldufar á sjolag.is eða waves.is.



Nokkrar skemmdir vegna flóða á Reykjanesi

Í Grindavíkurhöfn flæddi yfir bryggjukanta sem fóru allir á kaf. Mynd: Víkurfréttir

Klæðing á Nesvegi (425) rétt vestan við Brimketil flettist af. Mynd: Valgarður Guðmundsson

Mjög kröftug lægð kom að landinu sunnanverðu í byrjun ársins. Nokkur hætta stafaði af enda lægðin djúp og sjávarstaða há. Starfsmenn Vegagerðarinnar fylgdust vel með aðdraganda veðurs og veittu upplýsingar um sjávarstöðu og ölduhæð á vefnum sjolag.is. Nokkrar skemmdir urðu á sjóvarnargörðum auk þess sem klæðing flettist af á 300 metra kafla á Nesvegi (425).

Nokkur fyrirvari var á óveðrinu sem stóð yfir 5. og 6. janúar. Vitað var að lægðin yrði djúp með loftþrýstingi rétt undir 960 hPa og myndi auk þess skella á suðurströndinni þegar sjávarstaða væri há. Ölduspáin utan við landgrunn gerði ráð fyrir yfir 12 m kenniöldu en þá getur stök alda náð yfir 16 m hæð með mjög löngum sveiflutíma. Það var því ljóst að þessi atburður yrði með þeim stærstu á 30 ára tímabili.

Vegagerðin heldur úti vefsíðunni sjolag.is þar sem hægt er að fylgjast með veðri og sjólagi í rauntíma og sjá ölduspá fram í tímann. Miðað við spár var nokkur hætta á eignartjóni vegna samverkandi ölduhæðar, sjávarhæðar og lágs loftþrýstings. Í Grindavíkurhöfn flæddi yfir bryggjukanta sem fóru allir á kaf. Einhverjir sjóvarnargarðar löskuðust vegna veðursins og sjór flæddi inn á svæði hjá Matorku, vestan við Grindavík.



Klæðing flettist af vegi

Tjón varð ekki aðeins á höfnum og sjóvarnargörðum heldur fékk Nesvegur (425) sem liggur frá Grindavík að Reykjanesvita að kenna á því. „Ég hef aldrei séð annað eins brim. Þetta var hálf óhugnanlegt,“ segir Valgarður Guðmundsson eftirlitsmaður á Suðursvæði Vegagerðarinnar. Á um 300 metra kafla vegarins, rétt vestan við Brimketilinn, flettist klæðing af veginum auk þess sem grjót lá á honum. „Þetta hefur líklega gerst á fimmtudagsmorgun, í morgunflóðinu,“ lýsir Valgarður en fyrir utan skemmdir á klæðingunni grófst töluvert úr vegöxlinni fjær sjónum. „Þetta var stór skurður, um metersdjúpur.“

Starfsfólk þjónustustöðvar Vegagerðarinnar setti upp skilti sem vara við holum og grjótkasti en lækkaði hraða niður í 50 km/klst. Verktaki var fenginn til að hreinsa ónýta klæðingu og grjót af veginum en gert verður við veginn um leið og veður og hitastig leyfa. ■



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
22-004	Hafnavatnsvegur (431), Nesjavallavegur – Úlfarsfellsvegur.	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
21-127	Vetrarþjónusta 2022-2025, Akrafjallshringur	2022
21-128	Vetrarþjónusta 2022-2025, Borgarfjörður og Mýrar	2022
21-129	Vetrarþjónusta 2022-2025, Ólafsvík – Vatnaleið	2022
21-130	Vetrarþjónusta 2022-2025, Kjalarnes – Mosfellsheiði	2022
21-064	Eyafjarðarbraut vestri (821) um Hrafnagil	2022
21-065	Hringvegur (1) um Skjálfafljótt	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 – Dunkárbakkí	2022
21-096	Örtygshafnarvegur (612): Hvalsker – Sauðlauksdalur	2022

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
22-003	Vatnsnesvegur (711) um Vesturhópshólaá	17.1.22	1.2.22
21-002	Holtsgvegur (206), Hunkubakkar – Fjaldurárgljúfur	13.1.22	1.2.22
22-001	Grundarfjörður – Flotbryggjur 2022	3.1.22	18.1.22
22-002	Súðavík – Fyrirstöðugarður 2022	3.1.22	18.1.22
21-139	Snæfellsnesvegur (54), Ketilstaðir – Gunnarstaðir – eftirlit og ráðgjöf	7.1.22	21.1.22

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-136	Ísafjörður: Lenging Sundabakka, þybbur 2021	14.12.21	11.1.22
21-135	Vestmannaeyjahöfn: Skipalyftukantur, raforkuvirki 2021	6.12.21	21.12.21
21-124	Hringvegur (1); Langitangi – Reykjavegur	30.11.21	21.12.21
21-132	Sundabakki, dredging and land reclamation 2022 / Sundabakki, dýpkun og landfyllingar 2022	15.11.21	16.12.21
21-133	Hringvegur (1) Biskupstungna-braut – Hveragerði, Ölfusvegur um Varmá, eftirlit	28.11.21	21.12.21
21-123	Hvalfjarðargöng, bílabjörgun 2022-2024	28.10.21	30.11.21
21-119	Vestfjarðavegur (60) um Guðfalds-sveit, Kinnarstaðir – Þórisstaðir, eftirlit og ráðgjöf (EES)	10.9.21	19.10.21
21-077	Hringvegur um Hornafjörð	5.6.21	6.7.21

Samningum lokið			
Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
21-121	Þortáshöfn - Lenging Suðurvarargarðs, færsla Suðurvararbryggju (EES) Suðurverk hf., kt. 520885-0219	19.10.21	10.12.21
21-125	Hringvegur (1), Biskupstungna-braut-Hveragerði, Ölfusvegur um Varmá Loftorka Reykjavík ehf., kt. 571285-0459	7.12.21	21.12.21
21-131	Neskaupstaður og Eskifjörður, sjóvarnir 2021 Héraðsverk ehf., kt. 680388-1489	16.11.21	14.12.21
21-095	Áætlunarflug á Íslandi – Sérleyfi fyrir vegagerðina Norlandair ehf., kt. 590106-2830	7.12.21	30.12.21
21-116	Skriðdals- og Beiðdalsvegur (95) - um Gilsá á Völlum MVA ehf., kt. 541212-0860	14.9.21	17.12.21
21-120	Snæfellsnesvegur (54): Ketilstaðir - Gunnarstaðir (EES) Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	19.10.21	10.12.21

Útboð felld af lista	
Verknr.	Verk
20-074	Norðausturvegur (85), Köldukvíslargil
21-126	Vatnsnesvegur (711) um Vesturhópshólaá

Yfir 300 manns starfa hjá Vegagerðinni og störfín 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.

Ferðast í fjarlæga vita



Ástþór Ingi við Kögurvita sumarið 2019. Rafvirkjar Vegagerðarinnar fara árlega í hringferð um landið með varðskipi Landhelgisgæslunnar til að huga að vitum sem ekki verður komist í nema frá sjó.

Ástþór Ingi Ólafsson rafvirki á þjónustusviði Vegagerðarinnar sinnir viðhaldi rafbúnaðar á sjó og í landi. Skemmtilegast þykir honum að heimsækja staði sem eru flestum óaðgengilegir eins og ýmsa vita sem aðeins má komast að frá sjó eða úr lofti.

Hvað lærðir þú? Ég er rafvirki frá Iðnskólanum í Reykjavík.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni? Ég hóf störf hjá Vegagerðinni 2 jan 2019. Hafði litla tengingu, en þekkti nokkra sem unnu þar eða höfðu unnið þar.

Hvað gerðir þú áður en þú komst til Vegagerðarinnar?

Vann hjá Húsasmiðjunni, lengst sem rekstrarstjóri raftækjaverkstæðis. Réð mig þangað til að stofna verkstæði til að þjónusta þau raftæki sem Húsasmiðjan hafði umboð fyrir. Var hjá Húsasmiðjunni í tæp 27 ár.

Í hverju felst starfið þitt? Í raun felst starfið í að halda ýmsum rafbúnaði gangandi, bæði á landi og sjó. Ég heimsæki flesta vita landsins á hverju ári til eftirlits og viðhalds. Svo er ég líka að fylgjast með ýmsum vegbúnaði eins og veðurstöðvum, hálkunemum, frostmælum og umferðagreinum.

Hvernig er hefðbundinn vinnudagur? Það er misjafnt. Ef ég er hér í Suðurhrauni, þá byrja ég á að skoða ástand búnaðar og athuga hvort þurfi að bregðast við einhverri bilun. Svo fer reyndar drjúgur tími í ferðalög. Það eru vel á annað hundrað vitar, dufl og vegbúnaður sem þarfa að vitja á hverju ári. Svo þarf líka að undirbúa eftirlitsferðir eða þá að ganga frá eftir ferðir. Það tekur allt sinn tíma.

Hvað er skemmtilegast? Þetta starf er mjög fjölbreytt og það er það sem mér finnst mest heillandi. Mjög gaman að heimsækja staði sem eru flestum óaðgengilegir. Til dæmis finnst mér gaman að heimsækja vitana sem eru á eyjum og skerjum við landið.

Hvað er mest krefjandi við starfið? Ætli það sé ekki hin árlega sjóferð. Þá förum við með varðskipi Landhelgisgæslunnar hringferð um landið og heimsækjum þá vita sem ekki er hægt að vitja af landi. Það eru oft langir vinnudagar og mikill burður við erfiðar aðstæður. Það getur verið ansi erfitt að gösla í land, í hálli klettafjöru, með 15-20 kíló á bakinu.



Hvað gerir þú utan vinnu? Ætli golf sé ekki mitt aðal áhugamál, stunda það af miklum krafti. En er líka áhugamaður um körfubolta og var um tíma formaður körfuknattleiksdeildar Fjölnis í Grafarvogi. Hjóla mikið og hef gaman af fjallgöngu. Svo á ég líka smá afdrep í Hrótafirði, þar sem ég kemst í stangveiði á sumrin og gönguferðir um veturinn. ■