



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

27. janúar 2021 — nr. 709
1. tölublað — 29. árgangur

Framkvæmdir á Djúpvegi (61) í Seyðisfirði vorið 2020.

02 Ný brú yfir Jökulsá á Sólheimasandi / 06 Framfarir og framkvæmdir á Djúpvegi / 09 Dregur úr samdrætti umferðar á höfuðborgarsvæðinu / 10 Breytingar á akstri almenningsvagna á landsbyggðinni um áramót / 12 Mastur í Hvalnesskriðum brotnaði í ofsavæðri / 13 Vegagerðin stendur fyrir morgunfundaröð / 14 Yfirlit yfir útboðsverk / 15 Niðurstöður útboða / 16 Þá og nú

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 fréttaféni sem talið er að eigi erindi til lesenda.

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



Ný brú yfir Jökulsá á Sólheimasandi



Núverandi brú var reist árið 1967.

Framkvæmdir eru hafnar við gerð nýrrar brúar yfir Jökulsá á Sólheimasandi. Framkvæmdin er tímabær enda er þetta eina einbreiða brúin á Hringvegi 1 frá Reykjavík og austur fyrir Kirkjubæjarklaustur. Þetta verður þriðja brúin sem byggð er yfir þessa alræmdu á en sú fyrsta var byggð 1921 og núverandi brú árið 1967.

Umferðin yfir þessa 159 metra löngu einbreiðu brú hefur aukist mikið undanfarin ár, en árið 2019 var hún orðin rúmlega 2.350 ökutæki á sólarhring og því orðið mjög aðkallandi að byggja nýja brú.

Verkið Hringvegur (1-b5) um Jökulsá á Sólheimasandi, var boðið út í september 2020 og tilboð opnuð í lok október. Lægstbjóðendur voru ÞG verktakar og var gengið til samninga við þá þann 11. desember.

Verkið felst í byggingu brúar á Jökulsá á Sólheimasandi ásamt endurgerð vegakafla Hringveggar beggja vegna og gerð bráðabirgðavegar. Hæðarlega vegkaflanna er breytt frá því sem nú er, meðal annars til að vegurinn rofni við flóð áður en flæðir yfir brúna. Brúin verður rúmlega 163 metra löng tvíbreið steinsteypt, eftirspennt bitabré.



Brúin verður rúmlega 163 metra löng tvíbreið steinsteypt, eftirspennt bitabrá.



Tölvumynd unnin af verkfræðistofunni Verkís sem sýnir hina nýju brú sem smíða á yfir Jökulsá á Sólheimasandi.



Helstu verkþættir

- Gerð bráðabirgðavegar (um 940 m) er tengist bráðabirgðabrá sem brúarflokkur Vegagerðarinnar byggir.
- Rífa að stórum hluta núverandi brú á Hringvegi. Millistöplar núverandi brúar verða rifnir niður að sökklum, en sökklar og roförn millistöpla verða endurnýttir. Steyptar verða nýjar endaundirstöður, en núverandi rofvarnir endaundirstaða endurnýttar.
- Smíði rúmlega 163 metra langrar tvíbreiðrar steinsteyptar, eftirspenntar bitabráar í fimm höfum (28,8 m + 3 x 35,0 m + 28,8 m). Endaundirstöður verða útfærðar með bogadregnum endaveggjum. Sigplötum verður komið fyrir við enda yfirbyggingar. Brúarþversniðið verður með einhliða þverhalla (3,5%) til suðurs
- Akstursbreidd brúar er 8 m og heildarbreidd 10 m. Slitlag verður ekki sett á brúna og hún er án þensluraufa.
- Gerð nýs vegar beggja vegna brúarinnar (um 940 m).
- Rífa bráðabirgðabrá og fjarlægja bráðabirgðaveg þegar hægt verður að hleypa umferð aftur á Hringveginn.

Hringvegur og bráðabirgðavegur verða með 3,5 m breiðum akreinum og 1,0 m breiðum öxlum. Lögð verður 8,8 m breið klæðing á Hringveg, þannig að hvoru megin vegar verður 0,1 m breið malaröxl, en 7,0 m breiða klæðingu á bráðabirgðaveg, þannig að hvorumegin vegar verður 1,0 m breið malaröxl.

ÞG verktakar hófust handa strax að lokinni undirskrift samningsins. Þá hefur brúarflokkur Vegagerðarinnar lokið við byggingu bráðabirgðarbrúarinnar norðan við núverandi brúarstæði sem verður notuð meðan á verkinu stendur. Mikilvægt er að halda veginum opnum enda er brúin mikilvægur hlekkur í samgöngum á Suðurlandi og á Hringveginum.

Bráðabirgðavegur skal vera tilbúinn eigi síðar en 22. maí. Klæðing verður lögð á fullbúinn veg á tímabilinu 3. til 20. september 2021. Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 6. desember 2021.



Brúarflokkur Vegagerðarinnar byggði bráðabirgðabrá yfir ána. Byggingu lauk í janúar 2021.



Fyrsta brúin var mikil samgöngubót

Jökulsá á Sólheimasandi var afar varasöm yfirferðar og heimtaði fjölmörg líf áður en hún var brúuð 1921. Í bókinni Brýr að baki, Brýr á Íslandi í 1100 ár eftir Svein Þórðarson er ítarleg frásögn af aðdraganda fyrstu brúargerðarinnar. Eftirfarandi upplýsingar eru fengnar úr bókinni.

Mannskaðar voru tíðir í Jökulsá á Sólheimasandi en ekki ber mönnum alveg saman um fjöldan. Geir G. Zoëga vegamálastjóri sagði til dæmis árið 1921 að á 19. öld og það sem liðið var af þeirri tuttugustu hefðu fjörutíu manns farið í ána en á tólf árum um og eftir aldamótin hefðu átta menn druknað í henni. Jón Þorláksson nefndi aðrar og lægri tölu, taldi að átta eða níu menn hefðu druknað í Jökulsá síðustu áttatíu árin á undan.

Farið var að ýta fast á brúargerð í upphafi 20. aldar. Haldnir voru fundir í Vík í Mýrdal og að Sólheimum árið 1909 en þá var greint frá mælingum Magnúsar Finnbogasonar á breidd árinna á þeim stöðum þar sem mestar líkur væru á brúarstæði. Á Alþingi vorið 1911 var samþykkt að ráðast í að brúa ána. Til brúargerðarinnar skyldi verja allt að 78 þúsund krónum. Var þá áætlunum um hengiferju kastað fyrir róða en þegar var búið að gera áætlun um slíka við Stórusteina. Brúin var áætluð á sama stað, 228 metra löng. Það yrði þá næstlengsta brú landsins á eftir Lagarfljótsbrú.

Nokkur bið var á að fé væri veitt til brúargerðarinnar. Ný brúarlög voru sett árið 1919, rituð af Geir G. Zoëga vegamálastjóra. Þar eru tilgreindar sjöttíu brýr, þar á meðal brúin yfir Jökulsá á Sólheimasandi. Vinna við brúargerð hófst síðan 1920. Verkið gekk illa, aðstæður voru erfiðar og áin hljóp þrisvar og gerði þannig nærri að engu þá vinnu sem unnin hafði verið.

Flutningur á efni í brúna var erfiðleikum bundinn en allt brúarefnið var flutt á mótorbátum frá Vestmannaeyjum að Jökulsárósum. Þar lögðu menn við um 200 metrum frá landi og bátsformenn voru fengnir til að flytja efnið í land. Járn í yfirbygginguna kom 1921 og var fleytt að landi bundið í tómar tunnur. Sex hundruð tunnur sements frá Danmörku voru fluttar á Sólheimasand og ekið að brúarstæðinu í hestakerrum.

Þrátt fyrir alla erfiðleika var Jökulsárbrú vígð 3. september 1921.

Brúin var smíðuð fyrir innlent ríkislán og kostnaður nam 250 þúsund krónum sem var helmingi hærri upphæð en dýrasta brúin sem hér hafði verið gerð, Lagarfljótsbrúin. Munaði þar mestu hvað efni hafði hækkað mikið á eftirstríðsárunum.

Brúin gegndi hlutverki sínu furðu lengi en ekki án áfalla. Árið 1945 lokaðist brúin á aðra viku þegar gróf undan landstöplinum austan megin og mikið skarð myndaðist í veginn. Síðla hausts 1965 féll hluti brúarinnar. Mikill vöxtur hafði verið í ánni og vegurinn vestan við brúna rofnaði og gróf undan landstöplinum. Aftur stöðvaðist öll umferð í Vestur-Skaftafellssýslu. Næsta haust gróf aftur frá stöpli undan henni. Tókst að gera við brúna í öll skiptin en ekki þótti lengur hægt að treysta á hana.

Smíði nýrrar brúar hófst í maí 1967 og var lokið í október. Nýja brúin var einbreið, 159 metra löng. Hún var stálbitabru í fimm höfum með steypu gólf. Brúin var byggð aðeins neðar en fyrsta brúin. Stöplarnir voru grafnir eins langt niður og tækjabúnaður réði við á þeim tíma, eða frá þremur upp í fimm metra. Áætlaður kostnaður við brúarbygginguna var 12 milljónir króna.



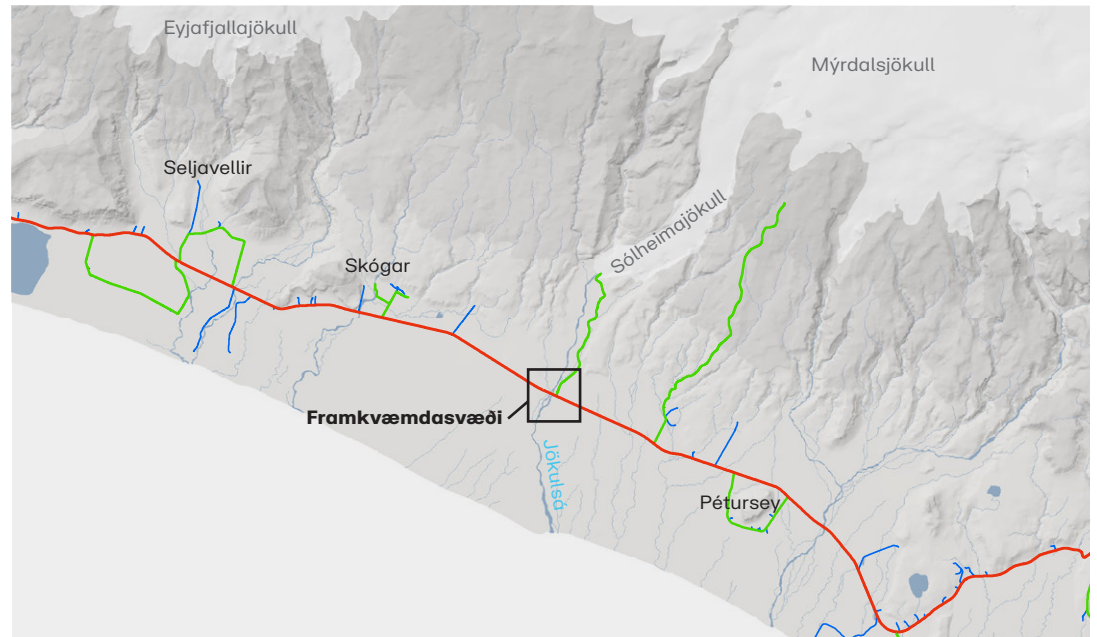
Fyrsta brúin yfir Jökulsá á Sólheimasandi var opnuð 1921. Mynd: Geir G. Zoëga



Frá byggingu fyrstu brúarinnar yfir Jökulsá á Sólheimasandi árið 1921. Mynd: Geir G. Zoëga



Kortið sýnir framkvæmdasvæði brúarsmiðinnar.



Lifandi ókind

Jón Trausti (Guðmundur Magnússon) skrifaði í upphafi tuttugustu aldar ritgerð um ferðir yfir Jökulsá og ákall um úrbætur. Ritgerðin birtist í ritinu Ferðasögur. Hér verður birtur stuttur kafli úr ritgerðinni.

Hún er ein af stytstu jökulám á landinu, ekki meira en hér um bil míla á lengd, og hún er ein af vatnsminnstu jökulám að jafnaði; samt er hún mannskæðasta áin á landinu.

Í fornöld þótti hennar varla sæma nafnið á, heldur var hún kölluð lækur, Fúlilækur. Samt hefur hún snemma grafið sig djúpt í meðvitund þjóðarinnar, og jafnan fylgir henni eitthvert rammakynngi. Landnáma segir svo frá upphafi hennar, að þeir landnámsmennirnir Loðmundur á Sólheimum og Þrasi í Skógum hafi veitt ánni hvor á annan með fjölkynngi, en loks sættzt á það, að hún rynni þar til sjávar, sem skemmst væri.

Seinna hefur þjóðtrúin gert hana að lifandi ókind. Þær kallast á, Jökulsá þessi og Dufþekja í Vestmannaeyjum, og metast um, hvor þeirra verði fleiri mönnum að bana. Og alltaf veitir Jökulsá betur!

Þessar sögur sýna, hve illræmd Jökulsá er og hvern ímugust þjóðin hefur á henni. Og það verð ég að segja, að Jökulsá á Sólheimasandi er ljótasta vatnsfallið, sem ég hefi séð, þótt ég hafi mörg séð stærri.

Skriðjökullinn, sem hún kemur úr, liggur í djúpu gili á milli sandrunninna fjalla, sem standa meðfram suðurrönd Mýrdalsjökuls. Skriðjökullinn „gægist niður í hafið“, eins og skáldið (Gr. Th.) kemst að orði. Og fram úr neðstu trjónunni á honum veltist þetta ófrýna afkvæmi.

Hún er samfelldur, beljandi straumstrengur frá jöklinum og fram í sjó, þar sem hún tekur brimrótið fangabrögðum. Alla þá leið orgar hún eins og gráðugt

villidýr og byltir til stórum jökulhnúllungum í botninum. Vatnið er móbrúnn jökulkorgur, svo þykkur, að öldurnar geta varla freytt, og svo draunillur, að fýluna af honum leggur vestur á miðjan sand.

Hvergi er vað á henni, sem treysta má. Hún kastar beljandi höfuðstrengnum sitt á hvað og rótar til mölinni undir sér; grefur sig niður á þessum staðnum, hleður upp eyrum annars staðar, rennur sums staðar dreift, en sums staðar í einu lagi. Aldrei er hún eins degi lengur.

[...]

Ég veit ekki hvort tiltök eru að brúa hana, en líklegt er, að sú brú yrði að vera meira mannvirki en önnur hér á landi, ef hún ætti að standast þann ofsa, sem stundum hleypur í þessa á, - þegar hún sprengir af sér jökulinn og ryður honum fram til sjávar í stórum, bláhvítum björgum.

En sé það kleift, er það eina tryggja ráðið.

Hugsanlegt væri, að setja mætti á hana svifferju, þar sem hún rennur öll í einu lagi, eða þá á lónið í ósum.

Einnig væri vert að athuga, hvort ekki er hægt að halda jöklinum fyrir ofan hana færum. Stundum kvað vera rekið yfir hann fé. Auðvitað er hann langt úr vegi, þar sem vegurinn liggur nú. En væri hann fær, mundu þó fleiri leggja þann krók á sig heldur en að rjála við ána í tvísýnu. En jökullinn er ekki fær með hesta neðan til eins og hann er nú.

Eitthvað verður að hafast að, til þess að alþjóð fái ekki fleiri mannskaðafréttir af þessari á. Og vel væri gert af þeim, sem henni eru kunnugastir, að þeir létu menn heyra álit sitt og tillögur um þetta mál.

Framfarir og framkvæmdir á Djúpvegi



Unnið við efnisvinnslu fyrir framkvæmdina.

Tvær framkvæmdir voru í gangi á Djúpvegi í Ísafjarðardjúpi á síðasta ári. Annars vegar í Hestfirði og Seyðisfirði og hins vegar um Hattardal í Álftafirði. Framkvæmdum í fyrra verkinu er lokið en framkvæmdir í Álftafirði klárast í sumar.

Djúpvegur (61-34) Leiti – Eyri

Verkið Djúpvegur (61-34) Leiti – Eyri var boðið út árið 2018 og tilboð opnuð í lok þess árs. Samið var við Suðurverk hf. um framkvæmdina en Vegagerðin sá um eftirlit með verkinu.

Framkvæmdir hófust í maí 2019 en verkefnið snerist um endurbyggingu og endurbætur á sjö km kafla Djúpvegar í Hestfirði og Seyðisfirði með tilheyrandi lagfæringum á tengingum.

Guðmundur Óli K Lyngmo eftirlitsmaður Vegagerðarinnar segir endurbæturnar kærkomnar. „Þarna var vegur sem var hálf breidd, með frostlyftingu að vetri og lélega kanta. Bílar áttu ekki gott með að mætast á þessum vegarkafla en á veginum voru útskot. Þá voru tvær hættulegar tengingar inn á þjóðveg og á Eyðinu var brött og kröpp brekka sem varð til þess

að bílstjórar áttu oft í mesta basli með að komast yfir í hálfu á veturna.“ Guðmundur Óli bætir við að gamla vegarstæðið hafi verið þannig staðsett að þar safnaðist oft fyrir snjór. Miklar breytingar verða með nýja veginum. „Nú er kominn þarna nýr, breiðari og betri vegur, 7,8 m breiður sem auðveldar allar samgöngur.“

Guðmundur Óli segir framkvæmdirnar hafa gengið ágætlega en einhver seinkun hefur orðið á verkinu vegna slæms veðurs síðastliðið vor. „Ekki náðist að setja seinna lag af yfirborðsklæðingum fyrir haustið 2020, það verður því klárað árið 2021.“ Hann segir Covid einnig hafa haft nokkur áhrif þar sem starfsmenn hafi ekki getað komið vestur vegna smíðar. „En umferð hefur verið hleypt á vegarkafli frá Hestfirði innan við eyði út að Eyri í Seyðisfirði.“



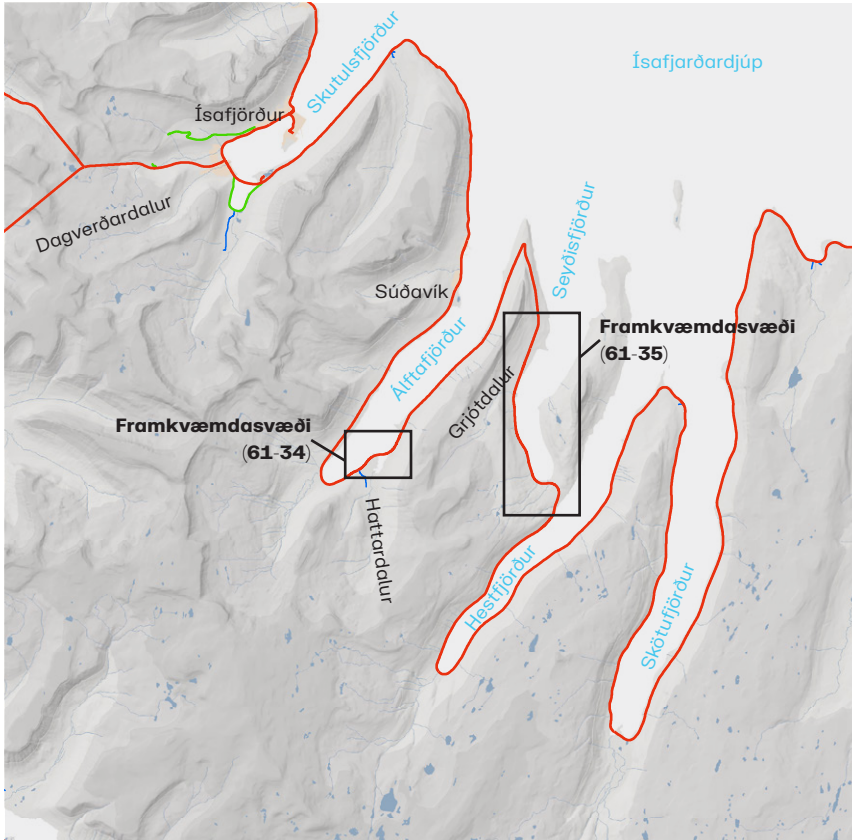


Framkvæmdir hafa gengið ágætlega þó
einhver seinkun hafi orðið á verkinu vegna
slæms veðurs síðastliðið vor.



Framkvæmdir hófust í maí 2019 en verkefnið snerist um
endurbýggingu og endurbætur á sjö km kafla Djúpvegar í Hestfirði
og Seyðisfirði með tilheyrandi lagfæringum á tengingum.





Kort sem sýnir framkvæmdasvæðin á Djúpvegi (61) í Hestfirði, Seyðisfirði og Álftafirði.



(Efri:) Byggð var ný brú yfir Hattardalsá í Álftafirði.

(Neðri:) Tölvugerð mynd sem mótuð var úr punktaskýi sem tekin var með dróna síðastliðið sumar. Myndin sýnir vegstæðið í Hestfirði.

Djúpvegur (61-35) um Hattardal

Verkið Djúpvegur (61-35) um Hattardal var boðið út í mars 2020 og tilboð opnuð í apríl. Samið var við Tígur ehf. í Súðavík en Vegagerðin sér um eftirlit.

Framkvæmdir hófust 6. maí 2020 en verkið snýst um nýbyggingu 2,6 km vegarkafla ásamt smíði á nýrri 19 m langri brú á Djúpvegi um Hattardal í Álftafirði. Vegurinn verður 7,8 m breiður með vegöxlum. Brúin yfir Hattardalsá verður eftirspennt plötubrú í einu hafi, 19 metrar að heildarlengd og með níu metra breiðri akbraut og 0,5 m breiðum kantbitum, alls 10 metra breið.

Guðmundur Óli segir að á þessum stað hafi verið kominn tími á framkvæmdir. „Þarna var fyrir einbreið brú sem var komin til ára sinna og með takmarkaða burðargetu. Vegurinn var í hálfri breidd og orðinn lélegur. Bílar áttu ekki gott með að mætast þarna nema í útskotum.“

Með nýjum vegi og tvöfaldri brú verða allar samgöngur á þessum vegarkafla mun auðveldari. „Framkvæmdir hafa gengið vel þó uppsteypa á brúnni hafi verið á eftir áætlun þar sem yfirborðssteypa komst ekki vestur vegna veðurs og smithættu. Verkið er þó að mestu á áætlun. Umferð hefur verið hleypt á brúna og vegarkafllana að og frá henni. Eftir á að setja burðarlag á veginn sem verður gert í vor. Þá á eftir að klæða vegarkafllann, koma fyrir vegriðum og laga vegtengingar í Hattardal bæði að sunnan- og norðanverðu. Endanleg verklok eru áætluð 15. júlí.“





Tölvugerð mynd sem mótuð var úr punktaskýi sem tekin var með dróna síðastliðið sumar. Myndin sýnir vegarstæðið í Seyðisfirði (61).

Dregur úr samdrætti umferðar á höfuðborgarsvæðinu

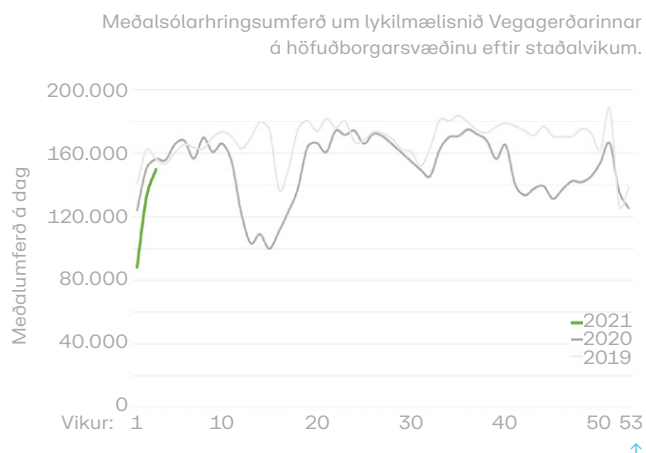
Nokkuð mikill samdráttur eigi að síður frá áramótum

Umferðin í þriðju viku ársins á höfuðborgarsvæðinu reyndist um 4% minni en í sömu viku á síðasta ári. Þetta er minnsti samdráttur milli vikna það sem af er ári. Samtals frá áramótum hefur umferðin nú dregist saman um 14%.

Mest dróst umferðin saman um mælisnið á Hafnarfjarðarvegi eða um 10,2% en minnst um mælisnið á Reykjanesbraut eða um 1,4%.

Breytingar milli árana 2020 og 2021 í viku 3 eftir mælisniðum:

- Hafnarfjarðarvegur við Kópavogslæk -10,2%
- Reykjanesbraut við Dalveg í Kópavogi -1,4%
- Vesturlandsvegur ofan Ártúnsbrekku -2,2%



Covid umferðin það sem af er ári 18.01.2021.

Breytingar á akstri almenningsvagna á landsbyggðinni um áramót



Allar nánari upplýsingar er að finna á heimasíðu Strætó bs., www.straeto.is.

Þann 1. janúar urðu nokkrar breytingar á skipulagi almenningsvagna í framhaldi af útboði Vegagerðarinnar síðasta vor. Nýir aðilar tóku við akstri flestra leiða nema á Austurlandi og Vestfjörðum. Vegagerðin annast skipulag almenningsvagna á landsbyggðinni. Hún sér þannig um skipulag á akstri almenningsvagna á milli sveitarfélaga og þéttbýlissvæða, á rekstri ferja og að haldið sé úti flugi á ákveðna staði.



Akstur almenningsvagna á landsbyggðinni hefur á undanförunum árum verið á herðum margra verktaka en rekstur hefur miðast við hverja akstursleið fyrir sig. Til að einfalda rekstur og fá betri yfirsýn yfir hvert landsvæði var ákveðið að bjóða út akstur á landsbyggðinni með nýjum hætti síðastliðið vor.

Ríkiskaup fór með umsjón útboðsins fyrir hönd Vegagerðarinnar. Úboðið var í fjórum hlutum: Vestur- og Norðurland, Norður- og Norðausturland, Suðurland og Suðurnes. Hægt var að senda inn tilboð í einstaka hluta útboðsins eða alla fjóra.

Niðurstaðan var að taka tilboði Hópbíla um Vestur- og Norðurland, Suðurland og Suðurnes, og tilboði SBA um Norður- og Norðausturland.

Austurbrú, samtök sveitarfélaga á Austurlandi, sem hingað til hefur haft umsjón með akstri almenningsvagna á Austurlandi heldur því áfram. Þá voru Vestfirðir ekki inni í útboðinu, þar er enn samið við verktaka um einstakar akstursleiðir en þó er ætluin að gera Vestfirði að sér útboðssvæði síðar meir.

Akstur á vegum Hópbíla og SBA hófst 1. janúar 2021 en þjónustutíminn er til 21. desember 2023.

Allar nánari upplýsingar er að finna á heimasíðu Strætó bs., www.straeto.is en Vegagerðin er með þjónustusamning við Strætó sem leggur til merkingar Strætó bs á vagna og stoppistöðvar og sinnir allri akstursáætlun í samstarfi við Vegagerðina, auk reksturs á þjónustuveri og upplýsingagjöf til notenda.

Vegagerðin vill koma á framfæri kærum þökkum til þeirra sem þjónustað hafa akstur á landsbyggðinni síðustu ár.

Þetta eru þær akstursleiðir sem eru í boði á landsbyggðinni

Vestur- og Norðurland

Hópbílar (nánari upplýsingar á straeto.is)

- 57 Akureyri » Sauðárkrókur » Blönduós » Borgarnes » Akranes » Reykjavík
- 58 Stykkishólmur » Borgarnes
- 59 Borgarnes » Búðardalur » Hólmavík
- 82 Hellissandur » Grundarfjörður » Stykkishólmur
- 84 Skagaströnd » Blönduós

Norður- og Norðausturland

SBA (nánari upplýsingar á straeto.is)

- 56 Akureyri » Reykjalíð » Egilsstaðir
- 78 Siglufjörður » Ólafsfjörður » Dalvík » Akureyri
- 79 Húsavík » Akureyri

Suðurnes

Hópbílar (nánari upplýsingar á straeto.is)

- 55 KEF Airport » Reykjanesbær » Keilir » Fjörður » Reykjavík/HÍ
- 87 Vogar » Vogaaflleggjari
- 88 Grindavík » Grindavíkuraflleggjari » Reykjanesbær
- 89 Reykjanesbær » Garður » Sandgerði

Suðurland

Hópbílar (nánari upplýsingar á straeto.is)

- 51 Höfn » Skaftafell » Vík » Hvolsvöllur » Selfoss » Hveragerði » Reykjavík
- 52 Reykjavík » Hveragerði » Selfoss » Hella » Hvolsvöllur » Landeyjahöfn
- 71 Þorlákshöfn » Hveragerði
- 72 Selfoss » Borg » Reykholt » Flúðir » Selfoss
- 73 Selfoss » Flúðir » Reykholt » Laugarvatn » Grímsnes » Selfoss
- 75 Selfoss » Stokkseyri » Eyrarbakki » Selfoss

Austurland

Austurbrú (nánari upplýsingar á straeto.is)

- E1 Egilsstaðir » Reyðarfjörður » Eskifjörður » Norðfjörður (Neskaupstaður)
- E3 Seyðisfjörður » Egilsstaðir
- E2 Reyðarfjörður » Fáskrúðsfjörður » Stöðvarfjörður » Breiðdalsvík
- E4 Djúpvogur » Höfn
- E5 Borgarfjörður » Egilsstaðir

Vestfirðir

Upplýsingar um almenningssamgöngur milli Bolungarvíkur og Ísafjarðarbæjar má nálgast hér: <https://www.bolungarvik.is/aaetlun/>

Upplýsingar um almenningssamgöngur á Patreksfirði, Tálknafirði og Bildudal má nálgast hér: <https://vesturbyggd.is/thjonusta/samgongur/almenningsamgongur/>



Nokkuð tjón varð á laugardaginn þegar mastur með tveimur myndavélum brotnaði við Hvalnesskriður. Á mastriinu sem brotnaði voru tvær vefmyndavélar og þrjár sólarcellur.



Veðrið á þeim tíma sem mastrið brotnaði.



Umferðarmerki fuku á hliðina.



Mastur í Hvalnesskriðum brotnaði í ofsaveðri

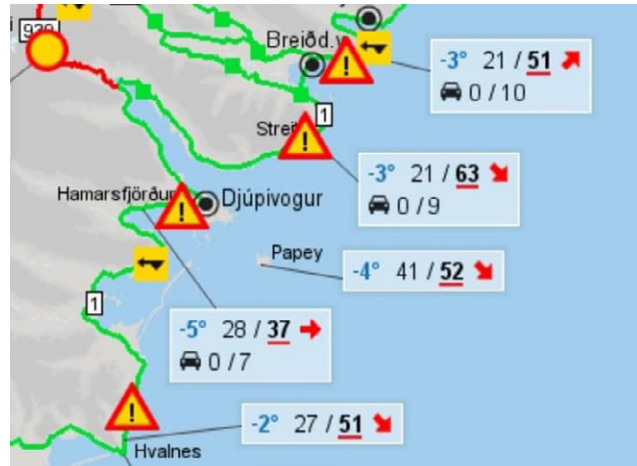
Mastur í Hvalnesskriðum sem á voru tvær myndavélar og þrjár sólarcellur brotnaði í ofsaveðri sem gekk yfir austanvert landið í byrjun janúar. Fjöldmörg umferðarmerki fuku á hliðina eða skemmdust á þessum slóðum.

„Vegurinn var þakinn mól, umferðarmerki víða á hliðinni og stikur höfðu feykst í burtu. Þá voru fjöldmörg umferðarmerki á Hlíðarsandi skemmd, það var eins og rúllað hefði verið upp á þau,“ segir Þorleifur Olsen flokksstjóri á þjónustustöð Vegagerðarinnar á Höfn. Á mánudeginum eftir að veðrið gekk niður var fyrsta verkefni hjá starfsmönnum Vegagerðarinnar að skoða aðstæður í Hvalnesskriðum þar sem myndavélamastur hafði brotnað. „Við byrjuðum á því að hreinsa brakíð en þetta er töluvert tjón. Báðar myndavélar eru ónýtar og ein af þremur sólarcellum. Þá skemmdist stéllið á rafmagnsrellu og spaðarnir fuku út í veður og vind.“

Veðrið fór mikinn laugardaginn 9. janúar á austanverðu landinu, hviður fóru upp í 50 metra á sekúndu. Slík veður eru þó ekki óþekkt á þessum slóðum, sér í lagi á Hlíðarsandi. Þorleifur segir þetta í annað sinn sem mastur brotnar á svipuðum stað. „Það gerðist síðast fyrir rúmum áratug.“

Myndavélarinnar á mastriinu eru hluti af Vegsjá Vegagerðarinnar sem er safn vefmyndavéla um allt land þar sem hægt er að fylgjast með færð á vegum. Vaktstöð Vegagerðarinnar nýtir einnig vélarnar til upplýsingaöflunar.

Einhvern tíma tekur að setja upp nýtt mastur með nýjum myndavélum og á meðan verður ekki hægt að skoða myndir frá Hvalnesskriðum í Vegsjánni.



Vegagerðin stendur fyrir morgunfundaröð



Fjórir morgunfundir verða haldnir vorið 2021 en í maí er áætlað að halda ráðstefnu um yfirlagnir. Mynd: Baldur Kristjánsson

Stefnt er að því að halda fjóra morgunfundi vorið 2021 og ljúka vetrinum með ráðstefnu um yfirlagnir. Á fyrsta fundinum 2. febrúar verða kynntar auknar kröfur og hertar reglur Vegagerðarinnar í útboðum malbiks- og klæðingaframkvæmda. Fundurinn er rafrænn.

Á fundinum kynni Vegagerðin stórauknar kröfur til verktaka og eftirlitsaðila með framkvæmdum þar sem lagt er út malbik og klæðing. Gerðar verða ýmsar nýjar kröfur og aðrar auknar til að tryggja að ekki skapist aðstæður að lokinni framkvæmd sem geta reynst hættulegar vegfarendum.

Frummælendur verða Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar, Pétur Pétursson hjá PP ráðgjöf og Birkir Hrafn Jóakimsson verkefnastjóri hjá Vegagerðinni.

Morgunfundurinn er hluti fundaraðar sem haldin verður í vetur og lýkur í vor með ráðstefnu um yfirlagnir á Íslandi. Á fundunum sem fylgja í kjölfar þessa fyrsta fundar verður fjallað um vetrarþjónustu, bikblæðingar og þjóðvegi á hálendi Íslands.

Á ráðstefnunni verður fjallað heildstætt um yfirlagnir og bundið slitlag þar sem erlendir sérfræðingar verðar einnig fengnir til að fjalla um málefnið út frá sínu sjónarhorni og með áherslu á hvort að framkvæmdum á Íslandi sé háttáð á annan hátt en annarsstaðar.

Fundurinn 2. febrúar hefst klukkan 9 og stendur til 10.15. Fundurinn er rafrænn og hægt er að nálgast slóð á streymið í frétt um morgunfundinn á vef Vegagerðarinnar. Hægt er að koma á framfæri spurningum í gegnum vefsíðuna [sli.do](https://www.sli.do) með kóðanum #92945.



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
20-010	Langholtsvegur (341), Heiðarbyggð - Syðra-Langholt	2021
21-009	Hjólafarafyllingar og axlavíðgerðir á Suðursvæði 2021	2021
21-008	Yfirlagnir á Suðursvæði, blettanir með klæðingu 2021	2021
21-005	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut. For- og verkhönnun	2021
21-004	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut	2021
21-002	Eyrarbakkavegur (34) - Hringtorg við Hólasterkk, gatnagerð og lagnir	2021
21-001	Skeiða- og Hrunamannavegur (30) - Hringtorg Flúðum	2021
20-103	Hringvegur (1) um Hverfisfljót	2021
20-097	Þverárfjallsvegur (73), Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá	2021
20-074	Norð austurvegur (85), Köldukvíslargil	2021
20-035	Snæfellsnesvegur(54), Ketilstaðir Dunkárbakki	2021
20-032	Hringvegur (1), umferðarstýring Borgarnesi	2021
20-036	Örlygshafnarvegur(612), um Hvallátur	2021

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-006	Urriðafossvegur (302), Hringvegur - Urriðafoss (bilastæði)	18.1.21	2.2.21
21-003	Yfirborðsmerkingar, sprautuplöstun. Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði 2021-2022 (EES)	11.1.21	9.2.21
21-007	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Kinnarstaðir - Þórisstaðir (EES)	13.1.21	16.2.21

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
20-102	Hringvegur (1) um Jökulsá á Sólheimasandi- eftirlit	30.12.20	18.1.21
20-055	Skeiða- og Hrunamannavegur (30-08), Einholtsgvegur - Biskupstungnabraut	22.12.20	12.1.21
20-107	Hólmanvík - þekja og lagnir 2020	30.11.20	15.12.20
20-089	Ísafjörður, fyrirstöðugarður við Sundabakka 2020	9.11.20	24.11.20

Samningum lokið			
Verknr.	Verk	Opnað	Samið
20-046	Hringvegur (1) um Jökulsá á Sólheimasandi <i>ÞG verktakar ehf., kt. 581198-2569</i>	27.10.20	11.12.20
20-100	Bildudalshöfn, grjótgardur og útrás <i>Allt í járnum ehf., kt. 561098-3369</i>	3.11.20	17.12.20

Engin tilboð bárust			
Verknr.	Verk	Opnað	Samið
20-106	Landeyjahöfn uppsetning á fenderum 2020	23.11.20	8.12.20

Útboð fellt af lista	
Verknr.	Verk
20-108	Vestfjarðavegur (60), þverun Þorskafjarðar. Verkið er boðið út undir útboðsnúmerinu 21-007

Niðurstöður útboða

Landeyjahöfn 20-106 uppsetning á fenderum 2020

Tilboð opnuð 8. desember 2020. Uppsetningu á fenderum í Landeyjahöfn.

Helstu magntölur:

Viðgerð á steiptum kantbita
Niðurrekstur á burðarstaurum fyrir fendera
Uppsetning á 6 staurafenderum
Verkinu í heild skal lokið eigi síðar en 15. mars 2021.
Ekkert tilboð barst.

Hólmavík – þekja og lagnir 2020 20-107

Opnun tilboða 15. desember 2020. Strandabyggð óskaði eftir tilboðum í neðangreint verk.

Helstu verkþættir:

Leggja ídráttarrör fyrir rafmagn.
Grófjafna yfirborð og þjappa, finjafna undir steypu þekju.
Slá upp mótum, járnbinda og steypa þekju, alls um 813 m².
Koma fyrir rafmagnskassa og vatnsbrunnk á bryggjunni.
Verkinu í heild skal lokið eigi síðar en 1. júlí 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Úlfsstaðir ehf., Mosfellsbæ	45.869.200	164,2	20.895
2	Geirnaglinn ehf., Ísafirði	41.971.400	150,2	16.997
—	Áætl. verktakakostnaður	27.934.500	100,0	2.960
1	Stálborg ehf., Hafnarfirði	24.974.650	89,4	0

Skeiða- og Hrunamanna-vegur (30), Einholtsvegur – Biskupstungnabraut 20-055

Opnun tilboða 12. janúar 2021. Endur- og nýbygging 4,3 km Skeiða- og Hrunamannavegar (30-08) frá Einholtsvegi að Biskupstungnabraut.

Helstu magntölur:

Skeringar	20.735 m ³
Fláafleygar	5.255 m ³
Fyllingar	33.025 m ³
Styrktarlag	25.865 m ³
Burðarlag	8.565 m ³
Ræsi	362 m
Tvöföld klæðing	41.255 m ²
Frágangur fláa	66.100 m ²
Girðingar	4.800 m
Vegrið	540 m

Verklok eru 15. júní 2022.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
7	Borgarverk ehf., Borgarnesi	262.738.000	100,2	64.738
—	Áætl. verktakakostnaður	262.100.000	100,0	64.100
6	Nesey ehf., Árnesi	261.082.840	99,6	63.083
5	Þjótandi ehf., Hellu	256.878.000	98,0	58.878
4	Verk og tækni ehf., Selfossi	254.993.520	97,3	56.994
3	Gröfutækni ehf., Flúðum	253.995.760	96,9	55.996
2	Suðurtak ehf., Brjánsstöðum	223.343.260	85,2	25.343
1	Vörubifreiðastjórafélagið Mjöllnir, Selfossi	198.000.000	75,5	0



Þá og nú

Hvalfjarðarvegur (47)

Eftir að Hvalfjarðargöngin voru opnuð árið 1998 snarminnkaði umferð um Hvalfjarðarveg (47).

Í dag er það helst útivistarfólk sem sækir Hvalfjörðinn heim enda náttúran heillandi og í þægilegri fjarlægð frá borginni.



Eldri myndin er úr safni Jóns J. Víðis og sýnir Vesturlandsveg í Hvalfirði hjá Bláskeggsá 1953. Helguvík er til hægrri. Í baksýn má sjá bæjarhúsin og túnin á bænum Þyrli sem stóð undir samnefndu fjalli.



Yngri myndin er tekin á svipuðum stað í september 2018 og sýnir veginn sem nú er Hvalfjarðarvegur (47). Það var nokkuð snúið að ná svipuðu sjónarhorni þar sem Botnssúlurnar gægjast upp fyrir Múlafjall í baksýn.