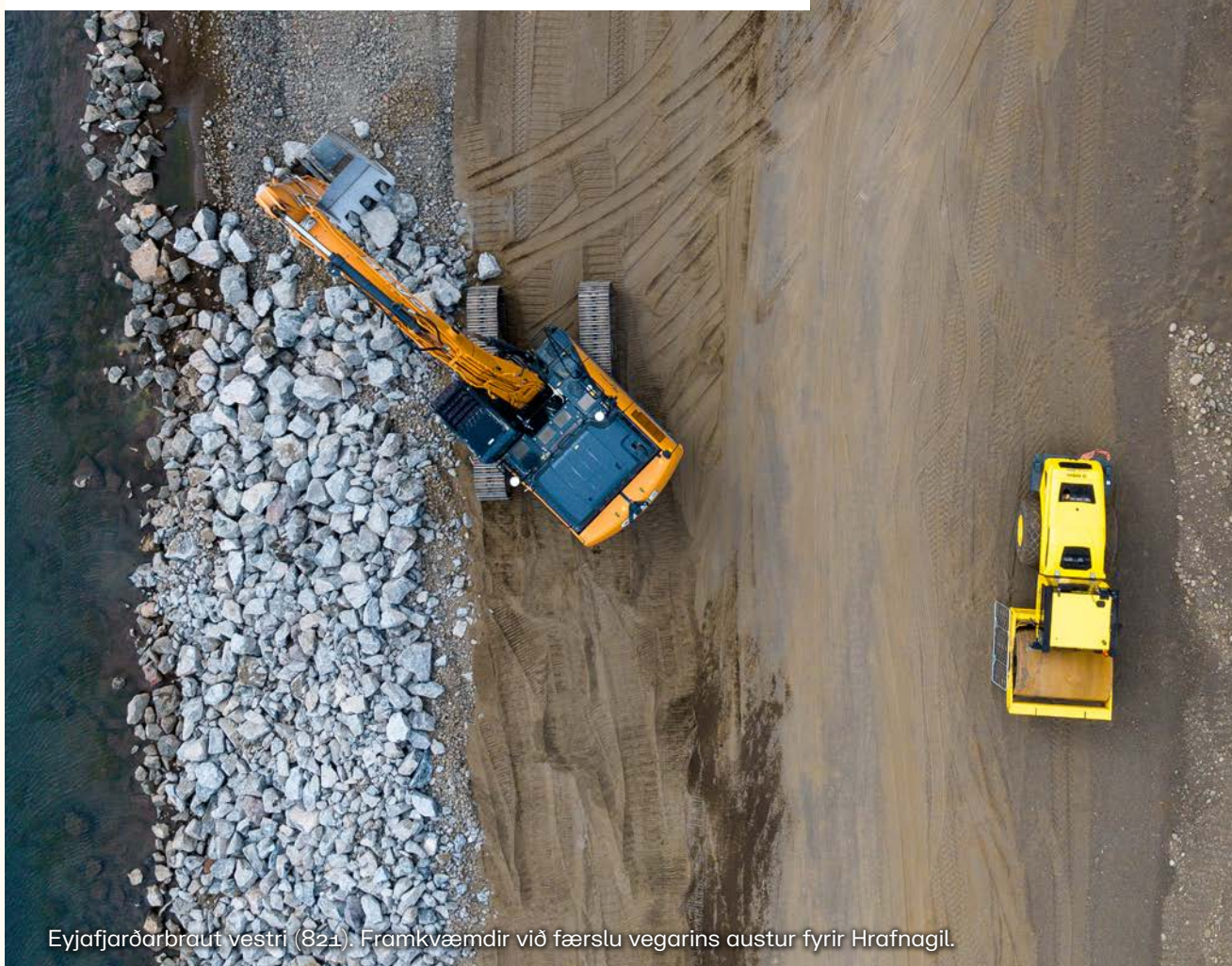




Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

23. október 2023 – nr. 727
5. tölublað – 31. árgangur



Eyjafjarðarbraut vestri (821). Framkvæmdir við færslu vegarins austur fyrir Hrafnagil.

02 Angróbryggjan bæjarprýði á ný / 05 Fyrir og eftir í Reykjavjarðarkrók / 06 Eyjafjarðarbraut vestri færð austur fyrir Hrafnagil / 08 Nýir rafgeymar í Málmeyjarvita / 10 Undirbúningur vegna Sundabrautar hafinn / 12 Fjölmenni á Vísindavöku Rannís / 14 Brúarflokkar Vegagerðarinnar – Yfir 100 ára saga / 23 Yfirlit yfir útboðsverk / 25 Niðurstöður útboða

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

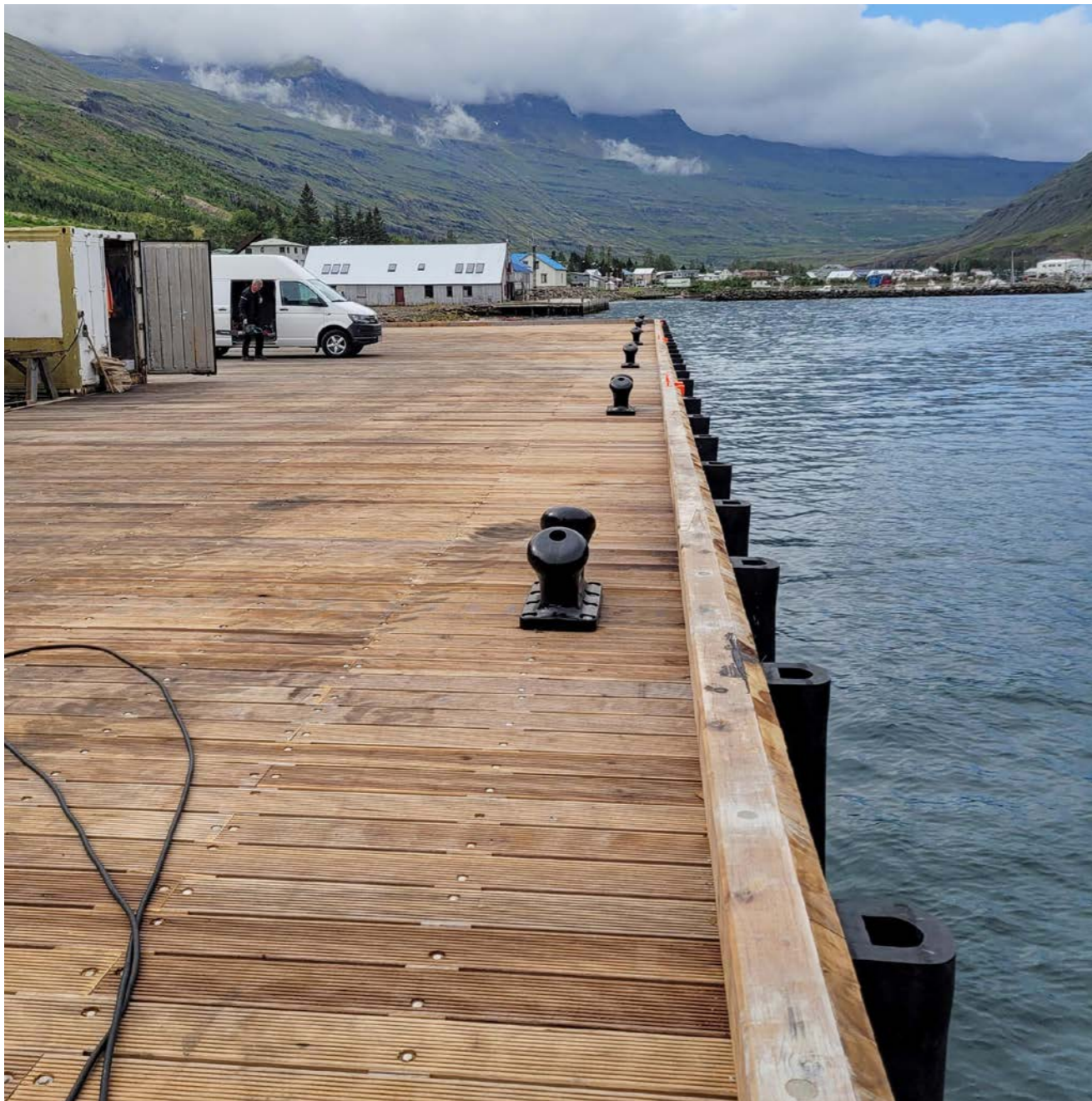
Forsíðumynd
Vilhelm Gunnarsson

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 fréttæfni sem talið er að eigi erindi til lesenda.

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



Angróbryggjan bæjarprýði á ný

↑
Nýja bryggjan er
mikil bæjarprýði.

Þeim fer fækkandi sem kunna þá list að byggja harðviðarbryggjur. Guðmundur Guðlaugsson húsasmíðameistari er einn þeirra sem kann til verka enda hefur hann starfað við bryggjusmíði frá unga aldri, fyrst með föður sínum og síðar á eigin vegum. Guðmundur kláraði smíði Angróbryggjunnar á Seyðisfirði í sumar og er mikil prýði af henni.

„Gamla bryggjan var orðin mjög döpur og mikill munur á ásjónu hennar nú. Ég hef fengið mjög góð viðbrögð frá fólki í bænum sem er mjög ánægt með nýju bryggjuna,“ segir Guðmundur sem kláraði bryggjusmíðina í lok júlí á þessu ári.

Gamla Angróbryggjan, sem dregur nafn sitt af hinu sögufræga Angróhúsi á Seyðisfirði, var upprunalega reist í kringum árin 1945 til 1947. Hún var úr furu, um 50 m á lengd og 9 m á breidd með 7 m viðlegudýpt. Angróhúsið var byggt 1880 af Otto Wathne, sem oft er kallaður faðir Seyðisfjarðar. Það var í fyrstu kallað Engros, sem þýðir verslun, en með tímanum þróaðist nafn hússins í Angró. Á sínum tíma var húsið notað undir sildarverkun, verslun og íbúð og var í raun vaggja stórveldis Wathne og nátengt fyrra sildarævintýrinu á Íslandi.

Hafnadeild Vegagerðarinnar gerði ástandsskoðun á bryggjunni í mars 2021 og kom þá í ljós afar bágborið ástand hennar, sér í lagi á suðurenda bryggjunnar sem fór illa út úr aurskriðunum í desember 2020.

Ný bryggja var boðin út 2022. Héraðsverk átti lægsta tilboðið upp á 146 m.kr. en Guðmundur, einn þekktasti bryggjusmíðjur á Íslandi, sá um bryggjusmíðina en hann hefur smíðað ófáar harðviðarbryggjur í gegnum tíðina.

„Já, ég hef smíðað gríðarlega margar. Fyrst með föður mínum og síðar fór ég sjálfur að bjóða í verk þegar hann var fallinn frá. Þetta hefur verið stór hluti af mínu starfi, líklega í kringum 70 prósent af minni vinnu snýst um bryggjusmíði,“ segir Guðmundur. Inntur eftir því hvort margir kunni þetta verklag segir hann að þeim fari fækkandi. „Þeim hefur fækkað sem hafa reynslu af slíkri bryggjusmíði en það er fylgifiskur þeirrar þenslu sem hefur verið í þjóðfélaginu og færri sem sækjast í þessi verkefni.“

En harðviðarbryggjunnar sjálfar, fer þeim fækkandi? „Nei, alls ekki. Harðviðarbryggjur verða alltaf til staðar enda hentar alls ekki alls staðar að vera með stálþil.“ Á Seyðisfirði er það einmitt uppi á teningnum. Fjörðurinn er mjög djúpur á þeim stað sem Angróbryggjan stendur og ekki hægt að nota stálþil. Þá skipti það einnig Múlaping nokkru máli að halda í upprunalegt útlit bryggjunnar enda eru þrjár aðrar trébryggjur á svipuðum slóðum í svipuðum stíl.

↓
Við ástandsskoðun í mars 2021 kom í ljós
að bryggjan var afar illa farin.



Nýja bryggjan er nánast í upprunalegri mynd og byggð úr svokölluðum Greenheart harðviði, sem fenginn er úr sjálfbærri skógrækt frá Gvæjana í Suður-Ameríku. Angróbryggjan er þannig fyrsta timburbryggjan á Íslandi sem er í heild unnin úr timbri sem fengið er úr sjálfbærri skógrækt og þannig með minna kolefnisfótspor en annars. Angróbryggjan er þannig fyrsta timburbryggjan á Íslandi sem er í heild unnin úr timbri sem fengið er úr sjálfbærri skógrækt og þannig með minna kolefnisfótspor en annars. „Það var mjög gott að vinna með þetta timbur, það var svipað og annar harðviður en þó aðeins mýkra. Mjög gott efni,“ lýsir Guðmundur.

Guðmundur segir smíðina hafa gengið vel þegar til þess viðraði. „Við byrjuðum í september í fyrra en um haustið gerði mikla rigningu og við urðum frá að hverfa. Svo byrjuðum við aftur í lok febrúar og náðum hálfum mánuði. Þá var farið að snjóa mikið og snjóflóð féll þannig að allt var á kafi. En þegar við gátum unnið þá gekk allt mjög vel og við vorum þokkalega innan tímarammans þótt einhverjar tafir hafi orðið vegna veðurs,“ segir Guðmundur.

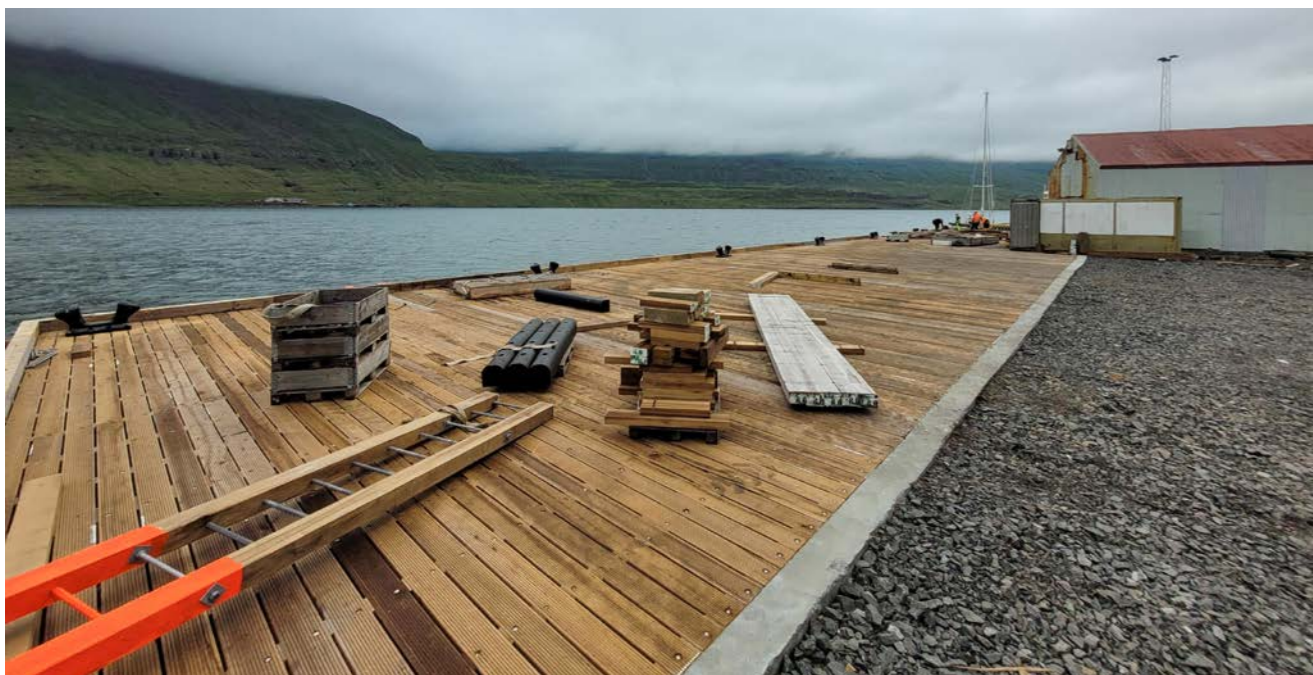
Guðmundur var þó ekki einn við smíðina. „Þegar við smíðum svona bryggju þurfum við að vera fjórir til fimm auk tækjamanna þegar þannig ber undir. Þetta er töluverð krana- og lyftaravinna enda efnið þungt í hönd.“

Guðmundur segir annars um hefðbundna bryggjusmíði að ræða og ekkert sérstakt hafi komið uppá. „Reyndar hef ég ekki áður séð gúmmífendara eins og eru notaðir á nýju bryggjunum. Þetta eru gúmmihólkar sem eru lóðréttir og boltaðir framan á bryggjunum og því ekki þörf á dekkjum eins og víða eru notuð.“ ■



↑
Guðmundur Guðlaugsson bryggjusmíður til vinstri með Rúnari Gunnarssyni yfirhafnarverði á Seyðisfirði sem var að vonum ánægður með nýju bryggjunum.

↓
Smíði nýju bryggjunnar lauk í júlí 2023.



Fyrir og eftir í Reykjarfjarðarkrók

Fyrri myndin sem hér sést var tekin 6. janúar 2022 og sýnir vel ástandið á Strandavegi, nánar tiltekið á um 300 metra kafla í svokölluðum Reykjarfjarðarkrók í Reykjarfirði. Þar sem vegurinn lá lágt hafði sjór greiða leið upp á hann sem var afar bagalegt enda er þetta eini vegurinn frá Djúpavík í Gjögur. Þegar myndin var tekin var um klukkutími frá háflóði en á þaranum í efri kanti sést hve sjórinn náði hátt.

↑
Reykjarfjarðarkrókur fyrir.

↓
Reykjarfjarðarkrókur eftir.



Síðari myndin er tekin sumarið 2023 en veginum var breytt sumarið áður. Þá gerði Vegagerðin samning við Orkubú Vestfjarða sem fékk leyfi til að plægja ljósleiðara og rafstreng í jörð í veghelgunarsvæði. Það efni sem féll til við þá framkvæmd var síðan notað til að byggja upp Strandavegin. Efnið var það mikið að hægt var að skipta út nokkrum gömlum ræsum og byggja upp veginn. Þetta er dæmi um gott samstarf og góða nýtingu efnis. ■



Eyjafjarðarbraut vestri færð austur fyrir Hrafnagil



Nýja veglinan sveigir austur fyrir þorpið og kemur til með að liggja milli þess og Eyjafjarðarár.
Mynd: Vilhelm Gunnarsson

Framkvæmdir standa yfir við Eyjafjarðarbraut vestri (821). Verkið felst í nýbyggingu Eyjafjarðarbrautar vestri á um 3,11 km kafla fram hjá þéttbýlinu við Hrafnagil. Verkinu á að ljúka í júlí 2024.

Verkefnið ber heitið Eyjafjarðarbraut vestri (821) um Hrafnagil. Tilboð í verkið voru opnuð 8. mars 2022 og í framhaldi samið við lægstbjóðendur, GV Gröfur ehf. á Akureyri.

Verkið felst í nýbyggingu Eyjafjarðarbrautar vestri á um 3,11 km kafla fram hjá þéttbýlinu við Hrafnagil. Einnig er innifalið í verkinu bygging heimreiða og tenginga, samtals um 0,25 km. Eyjafjarðarbraut vestri, Miðbraut og tengingar inn í þéttbýlið verða 8.0 m breiðar með bundnu slitlagi. Heimreiðar verða 4,0 m breiðar með bundnu slitlagi.

Þéttbýlið í Hrafnagili hefur byggst hratt upp á undanförunum árum. Um síðustu aldamót bjuggu um 135 manns í þorpinu, íbúar voru orðnir 260 fyrir fimm árum en eru í dag um 350 talsins (heimild: Hagstofan).

Núverandi þjóðvegur liggur í gegnum þorpið og óskaði sveitarfélagið Eyjafjarðarsveit eftir því að vegurinn yrði færður út fyrir þorpið, fyrst og fremst til að auka umferðaröryggi enda er hraði umferðar þarna í gegn oft mikill. Meðalumferð á ári (ÁDU) um Eyjafjarðarbraut vestri árið 2020 var um 1470 bílar á sólarhring. Með auknum íbúafjölda hefur uppbygging

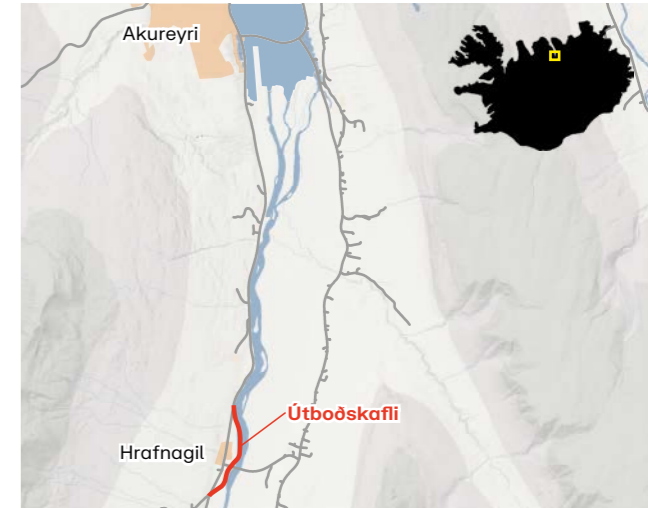


Unnið að færslu Eyjafjarðarbrautar austur fyrir Hrafnagil.

Íbúðahúsnæðis í þorpinu vaxið. Land sem verður til við færslu þjóðvegarsins er dýrmætt byggingarland sem mun stuðla að enn meiri uppbyggingu á þessu svæði.

Framkvæmdir við nýja veginn hófust sumarið 2022. Nýja veglinan sveigir austur fyrir þorpið og kemur til með að liggja milli þess og Eyjafjarðarár. Fyrsta verkefni verktakans var að setja fyllingar og farg á hina nýju veglinu. Þar sem vegurinn mun liggja eftir sléttu landi á eyrum Eyjafjarðarár, þar sem jarðvegur er bæði sendinn og leirkenndur, var nauðsynlegt að hann fengi að síga í dágóðan tíma.

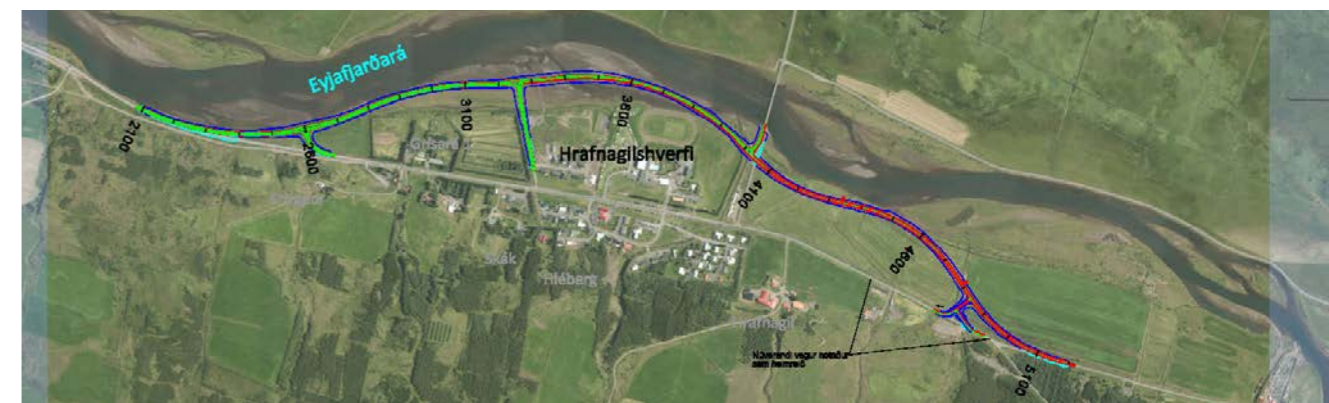
Í byrjun október var búið að taka fyllingar af veginum. Grjótverja þarf allan veginn og var það verk langt komið í byrjun október. Næstu skref eru að keyra út styrktarlag í veginn og síðan burðarlag. Vegrið verður á stórum hluta vegarsins þeim megin sem snýr að ánni. Vegurinn verður klæddur næsta sumar en verklok eru áætluð 15. júlí 2024.



Bjóðandi	Tilboð kr.	Hlutfall	Frávík þús.kr.
→ Áætlaður verktakakostn.	496.698.973	100,0	123.145
→ Árni Helgason ehf., Ólafsfirði	489.850.915	98,6	116.297
→ Nesbræður ehf., Akureyri	478.521.007	96,3	104.967
→ G.Hjálmarsson hf., Akureyri	471.437.831	94,9	97.884
→ G.V.Gröfur ehf., Akureyri	373.553.668	75,2	0

Helstu magntölur eru:

→ Fylling úr námum	65.700 m ³
→ Fylling úr skeringum	40.830 m ³
→ Fláafleygar úr námum	9.060 m ³
→ Fláafleygar úr skeringum	6.890 m ³
→ Ræsalögn	661 m
→ Styrktarlag	19.290 m ³
→ Burðarlag	7.160 m ³
→ Rofvörn og síulag	27.070 m ³
→ Tvöföld klæðing	32.340 m ²
→ Vegrið	2.850 m
→ Frágangur fláa	46.780 m ²





Nýir rafgeymar í Málmejarvita



Málmejarviti.

Vegagerðin fékk aðstoð frá Landhelgisgæslunni í sumar við að hífa tíu rafgeyma, samtals 270 kíló, í Málmei á Skagafirði.

Árlega fara rafvirkjar Vegagerðarinnar í sjóferð, hringinn í kringum landið, með varðskipi Landhelgisgæslunnar og huga að viðhaldi og eftirliti á þeim vitum, sjómerkjum og ljósduflum sem aðeins má komast að sjóleiðina.

„Við fórum í þessa ferð í maí á þessu ári. Þegar við komum í Málmejarvita uppgötvaðist að allir rafgeymarnir í vitanum voru ónýtir. Á þeim tímapunkti vorum við búnir að nota alla rafgeyma sem við höfðum lagt af stað með og því vandi á höndum,“ segir Guðmundur Jón Björgvinsson rafvirki sem farið hefur ófáar vitaeftirlitsferðir síðustu árin.

„Þegar heim var komið fórum við í það að reyna að útvega fleiri rafgeyma sem gekk framur vonum. Síðan höfðum við samband við Landhelgisgæsluna til að fá aðstoð við að koma þeim út í eyjuna og ná í gömlu rafgeymana,“ lýsir Guðmundur en rafgeymarnir voru tíu, samtals 270 kíló að þyngd.

Varðskipið Freyja var fengið til verksins ásamt þyrlunni TF-EIR.



Þyrlan TF-EIR flytur niðþunga rafgeyma út í Málmei.



TF-EIR og varðskipið Freyja úti fyrir Málmei á Skagafirði.



Guðmundur Jón Björgvinsson með tveimur starfsmönnum Gæslunnar.

„Við ókum með rafgeyma norður til móts við þá Landhelgisgæslumenn þann 17. ágúst. Síðan voru þeir ferjaðir með einum léttabátinum um borð í Freyju. Þar voru þeir gerðir klárir fyrir þyrluferðina. Síðan fór ég í land í Málmei ásamt þremur starfsmönnum Gæslunnar til að undirbúa komu rafgeymanna, en við þurftum að aftengja gömlu rafgeyma og færa þá út. Svo nýttum við tímann meðan við biðum eftir þyrlunni til að sinna viðhaldi.“

TF-EIR, sem hafði verið í öðru verkefni sem fólst í að ferja vísindamenn að skjálftasvæðinu við Skjálftandaflóa og Gjögurtá, kom loks og ferjaði nýju rafgeyma úr varðskipinu út í eyju, og tók þá gömlu til baka, þeir voru 21 talsins og vógu 440 kíló. „Það gekk allt upp eins og í sögu enda veðrið fallett. Við prófuðum síðan búnaðinn og allt lítur mun betur út núna,“ segir Guðmundur sem er afar þakklátur góðu samstarfi við starfsmenn Landhelgisgæslunnar. ■





Undirbúningur vegna Sundabrautar hafinn



Hér má sjá áhrifsvæði Sundabrautar.



Helga Jóna Jónasdóttir, verkefnisstjóri Sundabrautar á opnum kynningarfundum í Mosfellsbæ.

Sundabraut var til kynningar á sex fundum sem Vegagerðin kom að í október. Mikill áhugi er á málefnum sem varða Sundabraut og fjöldi fólks sótti fundina. Helga Jóna Jónasdóttir, verkefnisstjóri Sundabrautar, segir að þar hafi matsáætlun vegna umhverfisáhrifa Sundabrautar og fyrirhugaðar aðalskipulagsbreytingar verið til umfjöllunar. „Vinna við frumhönnun veglínu og helstu mannvirkja stendur yfir og ætti að ljúka í kringum áramót,“ segir hún.

Vegagerðin, í samvinnu við Reykjavík, vinnur að undirbúningi Sundabrautar frá Sæbraut að Kjalarnesi. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur fyrir alla ferðamáta, dreifa umferð og bæta tengingar við og innan höfuðborgarsvæðisins, stytta akstursleiðir og ferðatíma og minnka þannig útblástur og mengun. Til skoðunar eru valkostir á legu Sundabrautar, auk tenginga við byggð og atvinnustarfsemi. Áætlaður framkvæmdatími er á árunum 2026-2031 og framkvæmdin verður boðin út sem samvinnuverkefni.

Í októberbyrjun héldu Vegagerðin og Reykjavíkurborg þrjú kynningarfundum þar sem matsáætlun vegna umhverfisáhrifa Sundabrautar og fyrirhugaðar aðalskipulagsbreytingar voru til umfjöllunar. Einnig var haldinn morgunfundur í beinu streymi hjá Vegagerðinni, auk tveggja kynningarfundum fyrir íbúa og hagaðila á Akranesi og í Mosfellsbæ. Hægt var að senda athugasemdir til Skipulagsstofnunar til 19. október. Á síðari stigum verkefnisins verður einnig hægt að senda inn athugasemdir vegna Sundabrautar og verður það kynnt rækilega þegar þar að kemur.

„Sundabraut er eitthvert stærsta einstaka samgönguverkefni sem við höfum tekist á hendur og þar eru bæði miklir hagsmunir og fjármunir í húfi. Þótt við höfum lagt áherslu á að kynna fyrirhugaðar framkvæmdir vel í nærumhverfinu og á þeim svæðum sem verða fyrir hvað mestum áhrifum af Sundabraut má segja að framkvæmdin varði alla landsmenn, enda góðar tengingar við og innan höfuðborgarsvæðisins allra hagur. Þess vegna höfum við reynt að vekja sem mesta athygli á verkefninu og lagt okkur fram um að draga fram sem flest sjónarmið í umhverfismatsferlinu,“ segir Helga Jóna, en matsáætlunin er í raun verklýsing fyrir yfirstandandi og komandi umhverfismatsferli.

„Í matsáætlun er gerð grein fyrir þeim valkostum sem eru til skoðunar og fjallað um þá umhverfisþætti sem stendur til að meta. Það er ekki hægt að útiloka að okkur hafi yfirsétt einhverjir valkostir eða umhverfisþættir sem vert er að taka til skoðunar í ferlinu. Þess vegna höfum við hvatt íbúa, hagaðila og aðra áhugasama til að skila inn umsögnum um matsáætlunina,“ greinir Helga Jóna frá.

En hver skyldu svo næstu skref í þessu ferli vera?

„Umhverfismatsferlið heldur áfram og við bindum vonir við að það klárast næsta sumar. Vinna við frumhönnun veglínu og helstu mannvirkja stendur yfir og ætti að ljúka í kringum áramót. Sama máli gegnir um gerð viðskiptaáætlunar fyrir verkefnið. Í nóvember og desember ætlum við að ráðast í rannsóknarboranir í fyrirhuguðu vegstæði, bæði á landi og í sjó. Á einhverjum tímapunkti þarf síðan að velja á milli þeirra valkosta sem koma til greina þannig að við getum hafið útboðsferli samvinnuverkefnisins næsta haust,“ upplýsir Helga Jóna.

Sundabraut er búin að vera í umræðunni síðan 1975 eða svo. Er mikið til af gögnum sem hægt er nota í þessu ferli sem nú stendur yfir?

„Við græðum heilmikið á fyrri vinnu við frumdrög og mat á umhverfisáhrifum. Þar er búið að skerpa á valkostum og umhverfisþáttum, útiloka sumt og opna á annað. Það styrkir líka stöðu verkefnisins að Sundabraut hafi verið á aðalskipulagi Reykjavíkur um áratuga skeið. Áður en við byrjum að framkvæma þurfum við eftir sem áður að klára útboðsferli, for- og verkhönnun, deiliskipulagsvinnu og fá öll tilskilin leyfi. Ekkert af þessu verður hrist fram úr erminni enda afar mikilvægt að vanda til verka þegar svo umfangsmikil framkvæmd er annars vegar,“ segir Helga Jóna að lokum. ■



Fjölmenning á Vísindavöku Rannís

↓
Mikill áhugi
var á starfsemi
Vegagerðarinnar.

Vegagerðin tók þátt í Vísindavöku Rannís sem haldin var laugardaginn 30. september í Laugardalshöll. Ríflega 6500 manns mættu á staðinn til að upplifa þessa uppskeruhátíð vísindanna.

Vísindavaka Rannís var fyrst haldin árið 2006 en hún er haldin samtímis í helstu borgum Evrópu síðustu helgina í september undir heitinu Researchers' Night. Sýnendur á Vísindavöku eru fjölmargir, svo sem allir háskólar Íslands ásamt mörgum stofnunum og fyrirtækjum sem sinna rannsóknum í samfélaginu. Vegagerðin tók þátt í Vísindavöku í fyrsta sinn í ár. Þar sýndi stoðdeild mannvirkjasviðs Vegagerðarinnar ýmis tæki og tól sem eru nauðsynleg í rannsóknarstarfi stofnunarinnar svo hanna megi vegi og framkvæma á sem bestan og hagkvæmasta hátt.

Meðal þess sem Vegagerðin sýndi var:

Nýtt falllód. Vegagerðin festi kaup á nýju falllóði á þessu ári en falllód er notað til að finna burðarþolsgildi vega. Það er í stórum dráttum kerra með þungu lóði sem er látið falla á veginn í ákveðinni hæð. Næmar í tækinu geta metið styrk vegbyggingarinnar. Nýja falllód Vegagerðarinnar er 320 kN (kilonewton) en til samanburðar var fyrirrennari þess aðeins 50 kN.



Veggreinir. Veggreinir er hátæknimælillibill sem tekinn var í notkun hjá Vegagerðinni árið 2018. Hann er afar vel útbúinn og getur mælt yfirborð, nánasta umhverfi og uppbyggingu vega með auðveldum hætti. Á meðan bílnum er ekið er gögnum safnað með myndatökum og mælingum. Mælingarnar eru svo lesnar inn í sérútbúinn hugbúnað sem aðstoðar við ástandsmat vega og getur þannig aðstoðað starfsmenn Vegagerðarinnar við að forgangsraða vegum sem þarfnast viðhalds og meta umferðaröryggi þeirra.

Jarðsjádróni. Með jarðsjádrónanum, sem keyptur var í sumar, var stigið stórt skref í hugbúnaði og úrvinnslu jarðsjárgagna hjá Vegagerðinni. Dróninn kemst mun víðar en hefðbundin jarðsjá og hann má nota til að auka öryggi í rannsóknum, auka nákvæmni áætlaða og magntöku. Með upplýsingum úr jarðsjádróna er til dæmis hægt að minnka líkur á að upp komi óvæntar aðstæður við framkvæmdir.

Rannsóknastofa. Rannsóknastofa Vegagerðarinnar flutti í nýtt og betra húsnæði sumarið 2021. Þá var tækjabúnaður hennar endurnýjaður að stórum hluta. Á rannsóknastofunni í Garðabæ eru framkvæmdar ýmsar grunnrannsóknir en á Vísindavöku var kynnt hvað þar fer fram.

Þversnið af vegi. Á Vísindavöku var til sýnis sívalningur sem sýndi hvernig uppbygging vegar á að vera. Neðsta lagið er fylling, þá kemur styrktarlag, burðarlag og loks slitlag.

Bein útsending frá jarðhita undir vegi í Hveradöllum. Aukin jarðhitavirkni mældist undir Hringvegi (1) í Hveradalabrekku, við Skíðaskálann í Hveradöllum, í maí. Vegagerðin vinnur að rannsóknum á svæðinu en á Vísindavöku var meðal annars sýnd bein útsending frá hitamyndavél af svæðinu. ■

↑
Fremst má sjá falllóðið, þá jarðsjádrónann og loks veggreininn. Bein útsending frá jarðhitasvæði í vegstæði á Helliðshóli má sjá á skjánum.

↓
Þversnið af hinum fullkomna vegi.





Brúarvinnuflokkar Vegagerðarinnar Yfir 100 ára saga



Höfundur:
Hreinn Haraldsson,
fyrrverandi
vegamálastjóri

Í þessari grein er ætlunin að fara fyrst stuttlega yfir tilurð og sögu brúarvinnuflokka Vegagerðarinnar. Í síðari hluta hennar er lýsing á dæmum um verk slíkra flokka við smíði þriggja bráðabirgðabréa eftir skyndileg flóð í ám á Suðurlandi sem ollu skemmdum á mannvirkjum og rofi á vegasamgöngum. Greinin byggir á fyrirlestri höfundar á brúarráðstefnu Vegagerðarinnar 26. apríl 2023.

Vinnuflokkar í vega- og brúargerð á fyrri tímum

Á síðari hluta 19. aldar og fram undir 1920 voru verkefni í vega- og brúargerð yfirleitt boðin út og sú tilhögun er því síður en svo einhver nýlunda. Alþingi tók ákvörðun um einstakar stærri framkvæmdir og landsstjórnin óskaði eftir tilboðum í verkin. Steinsmiðir, húsasmíðir eða aðrir framkvæmdamenn skiluðu

inn tilboðum og yfirleitt var lægsta tilboði tekið. Sá sem fékk verkið fékk síðan til liðs við sig verkamenn og oft bændur, starfsmenn sem ekki voru endilega vanir slíkum framkvæmdum. Smíðirnir tóku oft að sér verk hvert á fætur öðru en höfðu ekki fastan flokk starfsmanna með sér, enda verkefni stopul. Oft voru aðdrættir á efni boðnir út sérstaklega og yfirleitt voru það bændur með sínu vinnufólki sem tóku það að sér og þurftu oft stóran hóp hrossa við flutningana.

Stálsmiði fyrir stórbrýr, svo sem á Ölfusá og Þjórsá á síðasta áratug 19. aldar, sem telja má fyrstu nútímabrýrnar, fór fram erlendis, oft í Bretlandi eða Danmörku, eftir útboð. Brú á Blöndu var smíðuð í Noregi. Íslenskir verkstjórar og verkamenn sáu yfirleitt um að hlaða stöpla undir brýrnar ásamt samsetningu og frágang á brúnum sjálfum. Sumir þeirra fóru milli landshluta til að taka þátt í brúarsmiði þannig að viss reynsla fluttist á milli verka. Fastir vinnuflokkar voru ekki til en einstaka smíðir höfðu nánast fulla atvinnu af smíði brúa og réðu síðan til sín starfsmenn af viðkomandi svæði í hvert sinn. Engir vinnuflokkar voru starfandi á vegum ríkis eða sveitarfélaga (landssjóðs og sýslusjóða).

Sama tilhögun var viðhöfð um vegavinnu. Fastir verkstjórar eða vinnuflokkar voru ekki starfandi kringum aldamótin, heldur var samið við misjafnlega verkfróða menn um einstök verkefni og þeir réðu til sín fólk úr nærsveitum. Ungir menn sóttust eftir að komast í vegavinnu, enda þóttu launin góð. Guðjón Backmann, sem lengstum bjó í Borgarnesi, er sennilega fyrsti vegaverkstjórninn sem var ráðinn til landsverkfræðings til að taka að sér verkstjórn við vegagerð, en það var árið 1907. Vegaverkstjórum fór síðan hægt fjölgandi þar til skipað var í embætti vegamálastjóra 1917, þá fór þeim ört fjölgandi og bar hver um sig ábyrgð á einstökum héruðum um allt land. Þegar fyrsti vegamálastjórninn, Geir G. Zoëga, lauk störfum árið 1955 voru starfandi á fjórða tug vegaverkstjóra hjá Vegagerðinni. Brúarvinnuflokkar voru mun færri.

Brúalögin 1919

Árið 1919 voru sett sérstök brúalög á Alþingi sem tóku gildi ári síðar. Hætt var að veita fé til einstakra brúa á fjárlögum eða samkvæmt ályktun þingsins og kostnaður þá settur á fjárukalög. Með þessum nýju lögum gat landsstjórnin látið byggja allar þær brýr sem talin var nauðsyn á, bæði á þjóðvegum og sýsluvegum. Gerð var áætlun um smíði 70 brúa á næstu 20-30 árum, úr járni eða járnbenstri steinsteypu. Tekin voru lán til að fjármagna verkefnið. Vegamálastjóri (embættið varð til 1917) og landsstjórnin ákváðu framkvæmdaröðina. Með þessu gat vegamálastjóri farið að halda úti föstum flokki starfsmanna, einkum smíðum sem voru vanir brúarsmiðum og unnu bæði sumar og vetur. Þess má geta að Geir G. Zoëga vegamálastjóri samdi frumvarp til brúalaganna! Þessir fastráðnu brúasmíðir réðu svo til sín flokk manna við einstakar framkvæmdir, oft úr nágrannasveitum. Einnig var algengt að námsmenn réðu sig í brúarvinnu á sumrin árum saman, oft hjá sama brúarsmiðnum. Þannig urðu til nokkuð fastir flokkar kringum hvern brúarsmið. Það má því segja að saga brúarvinnuflokka Vegagerðarinnar sé nú orðin riflega 100 ára löng.

Brúarvinnuflokkur.

Hvítá í Borgarfirði, brú 106 m, vígð 1928.





Fjöldi brúarvinnuflokka

Fjöldi flokka var nokkuð misjafn frá einum tíma til annars. Þeir virðast hafa verið flestir um 1955 eða 14 talsins. Þeir byggðu brýr vítt og breitt um landið en það ár voru meðal annars í byggingu þrjár stórbryr, yfir 100 metra langar; á Hvítá hjá Iðu, Skjálfandafljót í Bárðardal og Hofsá í Álftafirði.

Í upphafi 7. áratugar voru gerðir út 9 flokkar. Þeim fór síðan fækkandi, ekki síst vegna aukinna útboða snemma á 9. áratugnum. Flokkarnir voru ekki allir lagðir niður samtímis heldur hættu þeir starfsemi þegar viðkomandi brúarsmiður lauk störfum vegna aldurs, flestir á árunum 1987 til 1995. Haukur Karlsson brúarsmiður lauk störfum í árslok 2005. Frá byrjun árs 2006 hafa síðan tveir brúarvinnuflokkar verið starfandi allt árið, annar á Hvammstanga og hinn í Vík í Mýrdal.



Brúarvinnuflokkur við Hvítá í Borgarfirði.



Hópur starfsmanna við brúargerð yfir Þjórsá.



Múlakvísl. Hreinn fylgist með bíl aka yfir bráðabirgðabrú.



Núverandi brúarvinnuflokkar

Það hefur alltaf verið skýr stefna Vegagerðarinnar að starfandi brúarvinnuflokkar eigi að vera þáttur í starfsemi stofnunarinnar. Rökin fyrir því að halda úti tveimur eigin brúavinnuflokkum eru einkum tvennskonar:

→ *Lítið er á flokkana sem hluta af viðbragðskerfi samfélagsins vegna náttúruhamfara. Mikilvægt er að hafa aðgang að þaulæfðum mönnum sem hægt er að kalla til starfa með mjög stuttum fyrirvara þegar ófyrirséðir atburðir verða, svo sem skemmdir á brúm vegna flóða, og tryggja að umferð geti farið sem fyrst um aftur með sem minnstum truflunum.*

→ *Nauðsynlegt er að Vegagerðin ráði yfir ákveðinni verkþekkingu til að geta samið við verkfræðistofur og verktaka. Hún færst með rekstri lítilla vinnuflokka. Úttektir hafa sýnt að kostnaður er ekki meiri en með aðkeyptri vinnu á almennum markaði.*

Smíði flestra brúa er nú boðin út og hefur verið svo í mörg ár. Starfsemi flokka Vegagerðarinnar hefur hverfandi áhrif á verktakamarkaðinn. Helstu verkefni þeirra snúa að viðhaldi brúa og einstaka nýbyggingum, auk öryggishlutverksins.

Flestar brýr sem finna má á vegakerfinu í dag voru reistar af brúarvinnuflokkum Vegagerðarinnar á árunum 1920-2000. Það eru sjálfsagt meira en 1000 brýr, enda heildarfjöldi brúa á landinu í dag nálægt 1200 og af þeim um 700 einbreiðar. Á síðustu árum og áratugum hafa hins vegar verktakar á almennum



Hvítá í Borgarfirði. Brú 106 m, vígð 1928.



Jökulsá á Fjöllum. Brú 102 m, byggð 1947.



Borgarfjarðarbrú 520 m, vígð 1981.



Jökulsá á Breiðamerkursandi. Brú 108 m, opnuð 1967.



markaði tekið við og byggt flestar brýr og gert það með sóma, ekki síður en fyrri brúarsmiðir. Ekki er ástæða til að gera hér grein fyrir öllum þessum mannvirkjum heldur vísað til hins góða rits, „Brýr að baki – brýr á Íslandi í 1100 ár“, sem út kom árið 2006. Höfundur bókarinnar er Sveinn Þórðarson sagnfræðingur og formaður ritnefndar var Einar Hafliðason, fyrrv. forstöðumaður brúadeildar Vegagerðarinnar.

Hér eru sýnd örfá dæmi af handahófi um stórbryr sem brúarvinnuflokkar Vegagerðarinnar hafa byggt á fyrri árum, en til er mikið safn ljósmynda af brúm á Íslandi sem flokkarnir hafa reist:



Byggðu bráðabirgðabrýr á methraða

Á undanförunum áratugum hefur starf brúarvinnuflokka Vegagerðarinnar einkum vakið athygli þegar þurft hefur að bregðast hratt við og reisa bráðabirgðabrýr eftir að flóð hafa skemmt eða hrifið á brott þær brýr sem fyrir voru. Samfélagið allt hefur í æ ríkari mæli reitt sig á að umferðin geti gengið snuðrulaust fyrir sig á helstu þjóðvegum landsins allt árið um kring. Vinnusókn utan heimilis, dagleg skólasókn innan héraðs og utan, ferðir til að sækja verslun og þjónustu, vaxandi umferð ferðamanna og fleira mætti telja til þar sem vegfarendur treysta á að komast hindrunarlaust á milli staða. Kröfur hafa því til dæmis vaxið mjög um aukna vetrarþjónustu og bætta upplýsingagjöf um ástand vegakerfisins á hverjum tíma. Þegar rof verður á þessu nauðsynlega flæði umferðarinnar, eins og þegar skörð koma í vegi eða skemmdir verða á brúm, eru skiljanlega uppi kröfur um að allt verði gert til að koma sambandi á aftur sem allra fyrst. Hér verða rífuð upp þrjú dæmi sem margir muna eftir þar sem aðkoma og viðbragð brúarvinnuflokka áttu stóran þátt í að lágmarka skaðann af rofi á vegasamgöngum eftir hamfarafloð í ám.

Flóðin urðu í þessum þremur vatnsföllum:

- Gígjukvísl á Skeiðarársandi 1996
- Múlakvísl á Mýrdalssandi 2011
- Steinavötn í Suðursveit 2017



Gígjukvísl á Skeiðarársandi 1996

Hringvegurinn á Skeiðarársandi var opnaður árið 1974 og þar voru þrjár stórbrýr, á Súlu, Gígjukvísl og Skeiðará. Það var vel þekkt að stór jökulhlaup höfðu oft komið í þessar ár, einkum Skeiðará. Þau stærstu tengdust eldgosum undir Vatnajökli, oftast í Grímsvötnum. Síðasta stóra hlaupið hafði orðið 1938.

Við hönnun á brúnum var ekki miðað við að þær gætu staðist þessi stóru hlaup, heldur miðaðist hönnunin við að flóðvatnið rynni sem mest út úr hefðbundnum farvegum og fram hjá brúnum, og skemmdir yrðu þá einkum á vegum og varnargörðum, en minni á brúnum sjálfum. Og það var vitað að brúin á Gígjukvísl var í mestri hættu þar eð farvegurinn ofan hennar var mun dýpri en við hinar árnar og því minni líkur á að flóðvatn rynni út á sléttlendi utan farvegarins, hvort sem var af náttúrulegum ástæðum eða með stýringu rennslisins með varnargörðum.

Í október 1996 hófst eldgos undir Vatnajökli sunnan við Bárðarbungu og það var strax ljóst að búast mætti við mjög stóru hlaupi. Hlaupið kom hins vegar ekki fram undan jöklinum fyrr en mánuði síðar, eða 5. nóvember. Á fyrstu klukkutímunum sópaðist brúin á Gígjukvísl burt, en hún var 330 metra löng.

Eins fóru 170 metrar af brúnni yfir Skeiðará sem var 904 metrar á lengd fyrir hlaup, auk þess sem einn stöpull gaf sig án þess þó að brúin félli niður. Einnig urðu umtalsverðar skemmdir á vegum og varnargörðum.

Það var í byrjun reiknað með að það gæti tekið tvö ár að byggja nýja brú á Gígjukvísl og lagfæra aðrar skemmdir. Augljóslega var ekki hægt að búa við rof á vegasamgöngum um Hringveginn til svo langs tíma.

Það var því strax ákveðið að koma upp bráðabirgðabrú hið fyrsta, og brúarvinnuflokkarnir kallaðir til. Þeir reistu 160 metra langa brú úr stálbitum og með trégólfi, sem hvíldi á 10 metra löngum tréstaum sem voru reknir niður í aurinn. Umferð var síðan hleypt á brúna 17 dögum eftir að hlaupið kom fram á sandinn. Brúarsmiðirnir þurftu einnig að gera við skemmdir á Skeiðarárbrú, meðal annars að steypa nýjan millistöpul í stað þess sem hvarf í flauminn og og „tjakk“ upp brúna sem þar hafði sigið töluvert.

Ný brú var síðan byggð á Gígjukvísl af verktakafyrirtækinu ÍAV og hún opnuð fyrir umferð tæpum tveimur árum eftir hlaupið. Á myndinni sést bráðabirgðabrúin í baksýn nýrrar brúar.



Brúin yfir Gígjukvísl.



Á fyrstu klukkutímunum sópaðist brúin á Gígjukvísl í burt, en hún var 330 metra löng.



Um 170 metrar af brúnni yfir Skeiðará skuluðust burt og einn stöpull gaf sig.



Skemmdir á brúnni yfir Skeiðará



Unnið að byggingu bráðabirgðabrúar yfir Gígjukvísl



Gert við skemmdir á Skeiðarárbrú



Ný brú yfir Gígjukvísl var byggð af ÍAV og opnuð tveimur árum eftir flóðið.

Múlakvísl á Mýrdalssandi 2011

Á Múlakvísl austan við Vík í Mýrdal var byggð ný 130 metra löng brú árið 1990. Malarefni hafði með árunum smám saman safnast upp í farveginum undir brúnni, svo stutt var upp í stálbitana undir henni.

Að morgni laugardagsins 9. júlí 2011 kom skyndilega mikið hlaup í ána. Ekki er ljóst hvort það varð vegna lítils goss undir jöklinum eða vegna jarðhita sem hafði safnað upp bræðsluvatni undir jöklinum, sem hljóp svo undan honum sem er ef til vill líklegri skýring. Hlaupið var stórt, eins og sjá má á myndum sem teknar voru meðan á því stóð. Hlaupið hreinsaði brúna á Múlakvísl nánast í heilu lagi ofan af stöplunum og hún lagðist upp að austurbakkanum.

Strax var farið að hanna bráðabirgðabru og teikningar voru tilbúnar síðdegis á hlaupdeginum. Ekki var ljóst í byrjun hvað tæki langan tíma að koma henni upp og koma umferð á að nýju, enda ekki vitað hvort von væri á fleiri hlaupum. En ljóst var að rof á umferð um Hringveginn á þessum stað myndi fljótt hafa mikil samfélagsleg áhrif.

Hlaupið kom á aðal ferðamannatímanum og mikið var þrýst á um að flýta verkinu eins og kostur væri. Fljótlega voru skipulagðir flutningar á fólki og bílum yfir ána með stórum truckum og margir nýttu sér það.

Brúarvinnuflokkarnir tveir, í Vík og á Hvammstanga, voru strax kallaðir út þótt flestir starfsmenn væru í sumarleyfi, og þeir fóru fyrst í að flytja tæki og efni á staðinn. Efni í brúna var allt til á lager, meðal annars stálbitar af ýmsum lengdum undan eldri brúm, en það hefur alltaf verið reynt að eiga efni hjá Vegagerðinni í 200-300 metra langa brú til að grípa til í svona tilfellum.



Reknir voru niður langir tréstaugar fyrir bráðabirgðabruna yfir Múlakvísl.



Malarefni hafði safnast upp í farveginum undir brúnni yfir Múlakvísl.



Það voru reknir niður fjórir 10 til 12 metra langir tréstaugar undir hverja undirstöðu eða stauraok sem voru alls 10, og unnið allan sólarhringinn. Og aðrir starfsmenn unnu hvíldarlítið að öðrum undirbúningi. Stálbitarnir voru síðan settir upp nokkuð jafnóðum og niðurrekstrinum vatt fram og brúardekkið, sem smíðað var í einingum, hift á bitana.

Í lokin var gengið frá brúargólfinu og vegrið sett á kantana. Brúin var alls 156 metra löng og í 9 höfum.

Smíðin á sjálfri brúnni tók ekki nema 4 sólarhringa eða 96 klukkustundir, frá því að fyrsti staurinn var reknir niður á mánudagskvöldi og þar til smíðinni lauk á föstudegi.

Síðan var ánni veitt undir brúna og gengið frá vegtengingum. Umferð var svo hleypt á um hádegi á laugardegi, einni viku frá því að flóðið ruddist fram og Hringvegurinn rofnaði. Það voru brúarflokkarnir í Vík og á Hvammstanga sem sáu um sjálfa brúarsmíðina en aðrir sáu um hönnun, skipulag, vatnaveitingar og vegagerð. Alls komu um 40 manns að öllu verkinu.

Þessi brú þjónaði hlutverki sínu í rúm 3 ár því ný brú var ekki vígð fyrr en 6. ágúst 2014. Nýja brúin er 162 metra löng og var byggð af verktakafyrirtækinu Eykt hf.



Starfsmenn brúarvinnuflokka unnu myrkranna á milli.



Hlaupið 2011 hreinsaði brúna á Múlakvísl nánast í heilu lagi ofan af stöplunum.



Skipulagðir voru flutningar með fólki og bíla yfir Múlakvísl.



Smíðin á brúnni yfir Múlakvísl tók aðeins 96 klukkustundir eða fjóra sólarhringa.



Stálbitar hífðir á réttan stað í bráðabirgðabrunni yfir Múlakvísl.



Múlakvísl. Hér sést glitta í stöplana sem stóðu eftir, brúarlausir.



Ýmsir bílar voru nýttir til að sjá um flutning yfir Múlakvísl.



Ný brú yfir Múlakvísl var vígð í ágúst 2014. Bráðabirgðabrunn stóð því í 3 ár.

Steinavötn í Öræfum 2017

Þriðja verkefni brúarvinnuflokkanna sem vert er að nefna er bygging bráðabirgðabráur í Öræfum. Í september 2017 urðu mikil flóð í öllum ám á því svæði vegna gífurlegrar úrkomu. Aftakafloð í ánni Steinavötn gróf svo mikið undan einum stöpli brúarinnar, sem er á Hringveginum, að hann seig og yfirbyggingin skemmdist.

Eftir skoðun og mælingar var brúin dæmd ónýtt, umferð um hana bönnuð og ákveðið að byggja bráðabirgðabráu til að koma umferð sem fyrst á aftur.

Brúarvinnuflokkarnir tveir voru kallaðir til, brúin var hönnuð og tæki flutt á staðinn. Víkurflokkurinn fór strax í að smíða fleka í timburgólf og Hvammstangaflokkurinn fór í að reka niður staura í undirstöður.

Unnið var dag og nótt við niðurrekstur og uppsetningu á stálbitum og timburgólfinu. Á sama tíma var einnig unnið að því að fylla að endum brúarinnar og færa ána undir hana. Bráðabirgðabráun var 104 metrar á lengd og í 7 höfum.

Brúarsmíðin gekk vel og örugglega og henni lauk tæpum 5 dögum eftir að byrjað var að smíða flekana og 4 dögum eftir að niðurrekstur hófst. Smíðin á staðnum tók því aðeins 4 sólarhringa eða 96 klukkustundir, eins og við Múlakvísl 6 árum áður!

Þessi brú var notuð í tæp 4 ár eða til haustsins 2021 þegar ný brú sem Ístak byggði var tekin í notkun. Og eins og áður við Gígjukvísl og Múlakvísl luku brúarvinnuflokkarnir við verk sín með sóma! ■

↓
Flóð gróf undan stöpli brúar yfir Steinavötn svo yfirbyggingin skemmdist.



↑
Brúarvinnuflokkarnir unnu dag og nótt við byggingu brúar yfir Steinavötn.

↓
Brúarsmíðinni yfir Steinavötn lauk á tæpum fimm dögum.



Yfirlit yfir útboðsverk

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

Fyrirhuguð útboð		
Verknr.	Verk	Auglýst
23-088	Axarvegur (939), verkhönnun brúa	2023
23-076	Reykjanesbraut (41), Snekkjuvogur – Tranavogur, göngu- og hjólabrú, Eftirlit og ráðgjöf	2023
23-085	Þingskálavegur (268), Heiði – Bolholt	2023
23-083	Álftanesvegur (415), vegamót við Garðahraunsveg, eftirlit og ráðgjöf	2023
23-069	Efnisútboð á Norðursvæði 2023	2023
23-066	Skálafellsvegur (434)	2024
23-067	Hagabraut (286)	2024
23-049	Steinadalsvegur (690), Vestfjarðavegur – Ólafsdalur	2023
23-044	Siglufrjóður – Innri höfn, steyp, þekja og lagnir 2023	2023
23-041	Efnisvinnsla á Austursvæði 2023	2023
23-015	Bláfjallavegur (417), endurbætur og breytingar, frumdrög	2023
21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes. 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)	2023

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
23-031	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Hallsteinsnes – Skálanes, fyllingar	8.9.23	12.10.23
23-078	Borgarfjörður Eystri, Löndunarbyggja 2023	25.9.23	10.10.23
23-079	Göngu- og hjólastígar vestan Hafnarfjarðarvegur (40) og Fjarðarbrautar (470), hönnun	18.9.23	3.10.23
23-074	Jökuldalsvegur (923), Arnórsstaðir – Langagerði	12.9.23	26.9.23
23-075	Álftanesvegur (415), Vegamót við Garðahraunsveg	4.9.23	19.9.23
23-071	Vegrið á Norðursvæði 2023	21.8.23	4.9.23
23-061	Vatnsdalsvegur (722), Hringvegur – Undirfell og Svinvetningabraut (731), Kaldakinn – Tindar, hönnun	14.7.23	15.8.23
23-036	Þorlákshöfn, viðhaldsdýpkun innsiglingar 2023	3.4.23	18.4.23
22-075	Hriseyjarferja 2023-2025	28.10.22	1.12.22

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
23-082	Fjarðarhornsa og Skálardalsá	13.10.23	31.10.23
23-080	Ráðgjöf og eftirlit með vetrarþjónustu á Suðursvæði 2023-2025	27.9.23	31.10.23
23-081	Suðurstrandavegur (427), vegflái við Festarfjall	2.10.23	17.10.23
23-020	Hringvegur (1) um Ölfusá, alútboð	5.3.23	5.4.23

<p>Framkvæmdafréttir nr. 727 5. tbl. 31. árg.</p>			
Samningum lokið			
Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
23-068	Þjónusta og viðhald veglýsinga á Suðurlandi <i>Bergraf hf., kt. 560608-2330</i>	29.8.23	27.9.23
23-065	Kantsláttur á Suðursvæði 2023-2024, þjónustustöð Selfossi <i>Ólafsvellir hf., kt. 581217-1290</i>	9.8.23	19.9.23
23-051	Hvalfjarðargöng, rekstur og þjónusta 2023-2025 <i>Meitill - GT. Tækni ehf., kt. 691209-2610</i>	20.6.23	10.8.23
23-040	Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2023 <i>Borgarverk ehf., kt. 540674-0279</i>	2.5.23	16.8.23
23-059	Þortákshöfn, Suðurvararbryggja, endurbygging stálþils 2023 <i>Hagtak hf., kt. 460391-2109</i>	27.6.23	5.10.23
23-058	Sauðárkrókur, endurbygging Efri garðs 2023 <i>Árni Helgason ehf., kt. 670990-1769</i>	27.6.23	5.10.23
22-125	Vetrarþjónusta 2023-2026, Fagridalur <i>Þ.S. verktakar ehf., kt. 410200-3250</i>	4.4.23	31.8.23
22-140	Vetrarþjónusta 2023-2026, Hérað – Fjöllin <i>Þ.S. verktakar ehf., kt. 410200-3250</i>	4.4.23	31.8.23
22-130	Vetrarþjónusta 2023-2026, Höfn – Öræfi <i>Jökulfell ehf., kt. 530105-2370</i>	4.4.23	25.8.23
22-128	Vetrarþjónusta 2023-2026, Breiðdalsvík – Djúpvogur <i>SG. vélar ehf., kt. 411092-2599</i>	4.4.23	25.8.23
22-129	Vetrarþjónusta 2023-202, Djúpvogur – Höfn <i>SG. vélar ehf., kt. 411092-2599</i>	4.4.23	25.8.23
22-127	Vetrarþjónusta 2023-2026, Reyðarfjörður – Breiðdalsvík <i>Vöggur ehf., kt. 531097-2549</i>	4.4.23	24.8.23
22-126	Vetrarþjónusta 2023-2026, Reyðarfjörður – Neskaupsstaður <i>Rúnar Gunnarsson, kt. 160357-2749</i>	4.4.23	24.8.23
22-124	Vetrarþjónusta 2023-2026, Fljótsdalshérað – Vatnsskarð <i>Þ.S. verktakar ehf., kt. 410200-3250</i>	4.4.23	31.8.23

Öllum tilboðum hafnað			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
23-039	Borgarfjörður Eystri, Löndunarbryggja 2023		
23-053	Reykjanesbraut (41), Snekkjuvogur – Tranavogur, göngu- og hjólabrú		
Verk felld af lista			
Verknr.	Verk	Auglýst	
23-025	Yfirlagnir á Vestursvæði 2023, malbik		

Niðurstöður útboða				
Vestfjarðarvegur (6o) um Gufudalssveit, Hallsteinsnes – Skálanes, fyllingar	23-031			
Opnun tilboða 12. október 2023. Nýbygging Vestfjarðavegar á um 3,6 km kafla. Innifalið í verkinu er bygging um 119 m langrar bráðabirgðabrúar á Gufufjörð.				
<i>Helstu magntölur eru:</i>				
Vegagerð:				
Bergskeringar	63.000 m³			
Fylling	232.000 m³			
Grjótvörn	34.500 m³			
Ræsalögn	156 m			
Bráðabirgðabrú:				
Flutningur brúarefnis	197,5 tonn			
Boraðir stálstaurar	384 m			
Vegrið á brú	232 m			
Stálvirki, smíði	11,1 tonn			
Stálvirki, yfirborðsmeðhöndlun	1.007 m²			
Smíði timburgólfa	119 m			
Verkinu skal að fullu lokið 30. september 2025.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
5	Íslenskir aðalverktakar hf.,	1.551.472.490	136,8	713.529
4	Ístak hf., Mosfellsbæ	1.361.933.843	120,1	523.991
3	Grafa og grjót ehf., Hafnarfirði	1.194.592.091	105,3	356.649
–	Áætl. verktakakostnaður	1.134.000.000	100,0	296.057
2	Norðurtak ehf. og Skútabergr ehf., Akureyri	995.292.900	87,8	157.350
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	837.943.000	73,9	0

Húnabyggð, Skagaströnd og Skagabyggð, sjóvarnir

Opnun tilboða 19. september 2023. Gerð sjóvarna í sveitarfélögunum Húnabyggð, Skagaströnd og Skagabyggð, á alls fimm köflum í sveitarfélögunum. Heildarlengd sjóvarnar er um 900 m.

Helstu magntölur:

Útlögn grjóts og sprengds kjarna um 9.000 m³
Vinnsla efnis á lager um 4.500 m³

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. maí 2024.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
1	Víðimelsbræður ehf., Varmahlíð	100.107.250	105,2	0
–	Áætl. verktakakostnaður	95.140.100	100,0	-4.967

<p>Framkvæmdafréttir nr. 727 5. tbl. 31. árg.</p>				
Borgarfjörður eystri – Löndunarbryggja 2023	23-078			
Opnun tilboða 10. október 2023. Hafnir Múlapings óskuðu eftir tilboðum í að byggja harðviðarbryggju við höfnina á Borgarfirði eystra.				
<i>Helstu verkþættir og magntölur eru:</i>				
Jarðvinna: gróftur fyrir landvegg, fylling og grjótvörn,				
Steypa 25 m landvegg				
Smíði og uppsetning á 3 grjótkistum úr harðviði				
Reka niður 4 bryggjustaura úr harðviði				
Byggja um 156 m² bryggju úr harðviði				
Uppsetning á 15 stk. DD250 þybbum á bryggju				
Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. ágúst 2024.				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
2	Héraðsverk ehf., Egilsstöðum	77.706.725	111,3	6.722
1	Úlfsstaðir ehf., Reykjavík	70.984.251	101,7	0
–	Áætl. verktakakostnaður	69.816.000	100,0	-1.168

Göngu- og hjólastígar vestan Hafnarfjarðarvegur (4o) og Fjarðarbrautar (47o), hönnun

Opnun tilboða 3. október 2023. For- og verkhönnun göngu- og hjólastíga í Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði. Verkið felst í að útfæra aðskildar göngu- og hjólaleiðir vestan Hafnarfjarðarvegur og Fjarðarbrautar. Kaflarnir eru þrír:

við voginn í Kópavogi (879 m)
við túnin í Garðabæ (1.056 m)
við Norðurbæ í Hafnarfirði og við ásahverfi í Garðabæ (1.044 m)
Verkefnið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Kópavogsbæjar, Garðabæjar og Hafnarfjarðarbæjar.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
3	Hnit verkfræðistofa hf., Reykjavík	39.646.610	153,0	17.769
2	VBV ehf., Kópavogi	38.690.557	149,3	16.813
–	Áætl. verktakakostnaður	25.920.000	100,0	4.042
1	VSÓ Ráðgjöf ehf., Reykjavík	21.877.940	84,4	0

26		Framkvæmdafréttir nr. 727 5. tbl. 31. árg.	

Jökuldalsvegur (923), Arnórsstaðir - Langagerði

Þann 26. september 2023 voru opnuð tilboð í endurbyggingu Jökuldalsvegur (923) á um 4,6 km kafla frá Arnórsstöðum að Langagerði. Um er að ræða endurbyggingu núverandi vegar á öllum vegkaflanum. Gerðar eru lagfæringar á plan og hæðarlegu vegarins á köflum.

<i>Helstu magntölur eru:</i>	
Bergskeringar	7.450 m ³
Fyllingar	31.700 m ³
Fláafleygar	48.200 m ³
Ræsalögn	460 m
Styrktarlag	24.200 m ³
Burðarlag	5.400 m ³
Klæðing	31.630 m ²
Vegrið	1.770 m
Netgirðingar	2.350 m

Verkinu skal að fullu lokið 1. júlí 2025.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Þ.S Verktakar ehf.	492.845.168	126,9	133.479
2	Grafa og grjót ehf.	388.530.100	100,0	29.164
–	Áætl. verktakakostnaður	388.422.907	100,0	29.057
1	Héraðsverk ehf.	359.366.109	92,5	0

Þjónusta og viðhald

veglýsingar á Suðurlandi

Opnun tilboða 29. ágúst 2023. Þjónusta og viðhald veglýsingar á hluta Suðurlands. Um er að ræða almenna þjónustu og viðhald á veglýsingarkerfinu, niðurtekt og uppsetning lampa, peruskípti, stauraskípti og stauraréttingar og fleira.

Gildistími samnings er til 31. desember 2026. Heimild er til framlengingar samnings í allt að tvö ár, eitt ár í senn.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Óðinn Freyr Þórarinsson, Hveragerði	54.939.200	166,8	30.279
3	Árvirkinn ehf., Selfossi	50.301.543	152,8	25.641
–	Áætl. verktakakostnaður	32.929.500	100,0	8.269
2	Ljóstvistar ehf., Reykjavík	26.929.500	81,8	2.269
1	Bergraf ehf., Reykjanesbæ	24.660.663	74,9	0

26		Framkvæmdafréttir nr. 727 5. tbl. 31. árg.	

Álftanesvegur (415), Vegamót við Garðahraunsveg

Opnun tilboða 19. september 2023. Breytingar á vegamótum Álftanesvegur og Garðahraunsvegur. Innifalið í verkinu er breyting á vegamótum Garðaholtsvegur og Garðahraunsvegur ásamt gerð göngu- og hjólastígs. Einnig er innifalið í verkinu breytingar á lögnum veitufyrirtækja.

<i>Helstu magntölur eru:</i>	
Vegagerð	
Bergskering í vegstæði	1.150 m ³
Fyllingarefni úr skeringu	250 m ³
Fyllingarefni úr námu	5.850 m ³
Fláafleygar úr skeringum	1.045 m ³
Ræsalögn	49 m
Styrktarlag	6.600 m ³
Burðarlag	1.630 m ³
Malbik	17.290 m ²
Vegrið	173 m
Götulýsing, uppsetning ljósastaura	49 stk.
Yfirborðsmerkingar, línur	3.130 m

Veitufyrirtæki	
Strengur, 3x240q Al 12kV	280 m
Fjarskiptarör	280 m
Einangruð stálrör	130 m
Ídráttarrör	184 m

Verkinu skal að fullu lokið 31. ágúst 2024.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
9	PK Verk ehf., Hafnarfirði	449.112.499	135,6	200.632
8	Stjórnugarðar ehf., Kópavogi	369.442.350	111,5	120.962
–	Áætl. verktakakostnaður	331.322.053	100,0	82.841
7	Gleipnir verktakar ehf., Reykjavík	330.000.000	99,6	81.519
6	Stéttafélagið ehf., Hafnarfirði	305.345.270	92,2	56.865
5	D.Ing - verk	261.447.600	78,9	12.967
4	Loftorka Reykjavík ehf., Garðabæ	260.000.000	78,5	11.519
3	Óskatak ehf., Kópavogi	259.722.000	78,4	11.241
2	Berg Verktakar, Reykjavík	255.000.000	77,0	6.519
1	Grafa og grjót ehf., Hafnarfirði	248.480.750	75,0	0

Vegrið á Norðursvæði 2023

Opnun tilboða 19. september 2023. Efni og uppsetning á víravegriðum og uppsetning á bitavegriðum fyrir Norðursvæði.

<i>Helstu magntölur eru:</i>	
Víravegrið (fláavegrið), efni og uppsetning:	3.092 m
Bitavegrið, uppsetning:	232 m

Verkinu skal lokið 31. desember 2023.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Rekverk ehf., Akureyri	43.355.500	102,5	0
–	Áætl. verktakakostnaður	42.282.289	100,0	-1.073

26		Framkvæmdafréttir nr. 727 5. tbl. 31. árg.	

Reykjanesbraut (41), Snekkjuvogur – Tranavogur, Göngu- og hjólabrú

Opnun tilboða 5. september 2023. Samsetning og uppsetning færarlegrar göngu- og hjólabrúar yfir Reykjanesbraut (Sæbraut) milli Snekkjuvogs og Tranavogs ásamt lyftum og að verkhanna og byggja tröppur og skjólbyggingu á tröppur og brú. Verkinu tilheyra ofanvatnslagnir, stíglýsing og yfirborðsfrágangur við brúarenda.

<i>Helstu magntölur eru:</i>	
Göngu- og hjólabrú, pallar, tröppur og skjólbygging:	
Mót undirstöðu	1.450 m ²
Steypustyrktarjárn	74.000 kg
Steypa	530 m ³
Undirstaða fyrir geisla árekstrarhlíðs	4 stk.
Stálvirki, stöplar, smíði og uppsetning	8 tonn
Stálvirki, brú, uppsetning	30 tonn

Vega- og stígagerð	
Gröftur fyrir leiðslum og jarðstrengjum	320 m
Slitlagsmalbik	275 m ²
Styrktarlag	60 m ²
Staðsteyptur kantsteinn	100 m
Bitavegrið	90 m
Færanlegar skiltaeyjur	4 stk.
Steinavegrið, forsteypt	40 m
Eyjur með túnþökum	45 m ²

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. júlí 2024.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Eykt ehf., Reykjavík	378.657.835	178,1	0
–	Áætl. verktakakostnaður	212.599.659	100,0	-166.058

Borgarfjörður eystri

Löndunarbryggja 2023

Hafnir Múlaþings óskuðu eftir tilboðum í byggingu harðviðarbryggju við höfnina á Borgarfirði eystri.

<i>Helstu verkþættir og magntölur eru:</i>	
Jarðvinna: gröftur fyrir landvegg, fylling og grjótvörn,	
Steypa 25 m landvegg	
Smiði og uppsetning á 3 grjótkestum úr harðviði	
Reka niður 4 bryggjustaura úr harðviði	
Byggja um 156 m² bryggju úr harðviði	
Uppsetning á 15 stk. DD250 þybbum á bryggju	

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. júlí 2024.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Héraðsverk ehf., Egilsstöðum	83.277.003	138,3	4.222
1	Úlfsstaðir ehf., Mosfellsbæ	79.055.393	131,3	0
–	Áætl. verktakakostnaður	60.211.000	100,0	-18.844

26		Framkvæmdafréttir nr. 727 5. tbl. 31. árg.	

Vatnsdalsvegur (722), Hringvegur – Undirfell og Svinvetningabraut (731), Kaldakinn – Tindar, hönnun

Vegagerðin bauð út for- og verkhönnun fyrir endurbyggingu Vatnsdalsvegur (722) frá Hringvegi að Undirfelli og Svinvetningabraut frá Köldukinn að Tindum. Verkið felst í því að for- og verkhanna Vatnsdalsveg á um 14,3 km langri leið frá Hringvegi að Undirfelli og Svinvetningabraut á um 6,1 km langri leið frá Köldukinn að Tindum. Samtals um 20,4 km. Verkið felst einnig í að for- og verkhanna 26 minni heimreiðar, samtals um 3,9 km að lengd. Heildarlengd vega er því um 24,3 km. Á vegkaflanum skal auk þess hanna vegamót Vatnsdalsvegur og Hringvegur, aðlögun túntenginga og a.m.k. eitt búfjárræsi.

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

Eftir lok tilboðsfrests, þriðjudaginn 15. ágúst 2023, var bjóðendum tilkynnt um nöfn þátttakenda í útboðinu.

Föstudaginn 25. ágúst 2023 voru verðtilboð hæfra bjóðenda opnuð. Allir bjóðendur uppfylltu hæfisskilyrði útboðsins og stóðust hæfnimat.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)	Stig hæfnism.
6	Hnit verkfræði-stofa hf., Reykjavík	85.345.411	218,5	53.768	91
5	VSÓ Ráðgjöf ehf., Reykjavík	79.298.620	203,0	47.721	93
4	VSB verkfræði-stofa ehf., Hafnarfirði	67.640.760	173,2	36.063	90
3	Verkís hf., Reykjavík	55.979.905	143,3	24.402	95
2	Mannvit hf., Kópavogi	46.474.141	119,0	14.896	95
–	Áætlaður verktakakostnaður	39.060.000	100,0	7.482	
1	VBV ehf., Kópavogi	31.577.797	80,8	0	91



Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar

Hilton Reykjavík Nordica, 27. október 2023

09:00 Setning ráðstefnu

Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar.

09:05 Eldvirkni á Íslandi og hugsanleg áhrif á innviði
Dr. Þorvaldur Þórðarson, eldfjallafræðingur og prófessor við Háskóla Íslands.

09:30 Kolefnishlutlaus bindiefni
Björk Úlfarsdóttir, Colas Ísland.

09:45 Vindaðstæður við brýr – Hermun til stuðnings
hönnunarviðmiðum
Darri Kristmundsson, Vatnaskil.

10:00 Sigmælingar með LiDAR skanna á þyrildi
Sólveig Kristín Sigurðardóttir, Verkis.

10:15 Kaffihlé og veggspjaldasýning

10:45 Kostir hástyrkleikasteypu á brýr
Ólafur H. Wallevik, Háskólinn í Reykjavík.

11:00 Ástandsskoðun sprautusteypu í jarðgöngum með
tilliti til þykktar og væntanlegs líftíma
*Benedikt Ó. Steingrímsson og Guðbjartur Jón
Einarsson, Mannvit.*

11:15 Kolefnisfótsporsgreining á brimvarnargörðum og
sjóvörnum
Majid Eskafi, EFLA.

11:30 Fyrirspurnir

11:45 Hádegismatur

13:00 Áhrif á öryggi virkra ferðamáta vegna algrænna
umferðarljósa
Davíð Guðbergsson, VSÓ Ráðgjöf.

13:15 Umferðaröryggisaðferðir og áhrif á leiðarval
Berglind Hallgrímsdóttir, EFLA.

13:30 Leiðbeiningar um hönnun gatna í þéttbýli
Thijs Kreukels, VSB verkfræðistofa.

13:45 Áhrif fjarvinnu á vegakerfið
*Sæunn Gísladóttir, Rannsóknamiðstöð Háskólans
á Akureyri.*

14:00 Grímsvötn: Vatnsgeymir, jökulhlaup, upphaf og
rennsli
*Finnur Pálsson, Jöklahópur Jarðvísindastofnunar
Háskóla Íslands.*

14:15 Fyrirspurnir

14:30 Kaffihlé

15:00 Rannsóknir á tengslum veðurfarsbreytinga og
hreyfinga á og við vegstæði Siglufjarðarveggar um
Almenninga
*Þorsteinn Sæmundsson, Halldór Geirsson og
Hafðís Jónsdóttir, Háskóli Íslands og Vegagerðin.*

15:15 Mælaborð úrkomuvöktunar í Almeningum
Einar Sveinbjörnsson, Veðurvaktin.

15:30 Opna fjallvegir hlið fyrir landnám innfluttra
plöntutegunda á hálendi Íslands?
*Rannveig Thoroddsen, Náttúrufræðistofnun
Íslands.*

15:45 Örmengunarefni í ofanvatni af vegum
Ásta Ósk Hlöðversdóttir, VSB verkfræðistofa.

16:00 Fyrirspurnir

16:15 Ráðstefnuslit – léttar veitingar

Ráðstefnustjóri Páll V. Kolka

Glærur og ágrip fyrirlestra verður hægt að finna á vef
Vegagerðarinnar að ráðstefnu lokinni.

Skráning
vegagerdin.is

Einnig má nota QR
kóðann hér til hliðar
til að komast á
skráningarsíðu.

