



Framkvæmdafréttir 3. tbl. /20



Hringvegur (1), Biskupstungnabraut – Hveragerði, vegarkafli sem nú verður endurgerður.

Hringvegur (1), Biskupstungnabraut – Hveragerði, 2. áfangi

(Texti er unninn upp úr útboðsýsingu)

Opnuð hafa verið tilboð í annan áfanga breikkunar Hringvegar á milli Hveragerðis og Biskupstungnabrautar.

Niðurstöður útboðs eru á bls. 3 og verkhlutar eru taldir upp í ramma á bls. 4. Hér er nokkrum verkhlutum lýst nánar:

Fylling / ferging

Í þessum hluta er um að ræða fergingu vegna Hringvegar og hliðarvega.

Fergingu er skipti í tvo áfanga. Fyrri áfanginn er frá Hvammsvegi að Biskupstungnabraut og seinni áfanginn er frá Kotströnd að Hvammsvegi. Umframefni eftir sig á fargi í 1. áfanga er gert ráð fyrir að verði flutt í seinni áfangann.

Inn í þessum verkhluta er fylling, þ.e. fyrst er fyllingu ekið út og svo farg ofan á fyllinguna.

Hringvegur, vegagerð

Í þessum hluta er um að ræða gerð nýs Hringvegar og breikkun núverandi Hringvegar, gerð vegamóta hringtorgs og eftirlitsstaða.

Um er að ræða breikkun Hringvegar í 2+1. Á köflunum yfir Gljúfurholtsá og á milli Hvammsvegamóta og Þórustaðanámu, er núverandi vegur breikkaður, en annars er um nýbyggingu að ræða.

Hringvegur er byggður upp sem 2+2 vegur en gengið verður frá yfirborði hans sem 2+1 vegi.

Inni í verkhlutanum er einnig gerð hringtorgs og vegamóta. Hringtorg við Biskupstungnabraut er tveggja akreina með þvermál 60 m. Miðja hringtorgs er með hellulögðu 2 m breiðu yfirkeysrslusvæði og þökulagðri miðju.

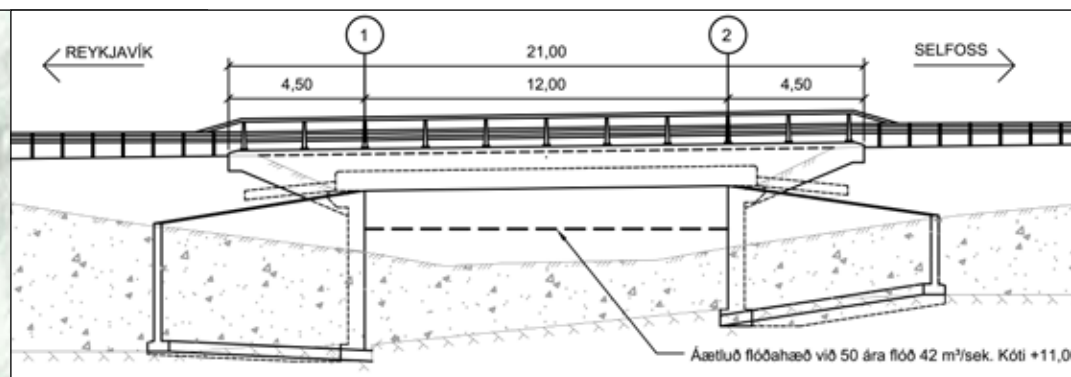
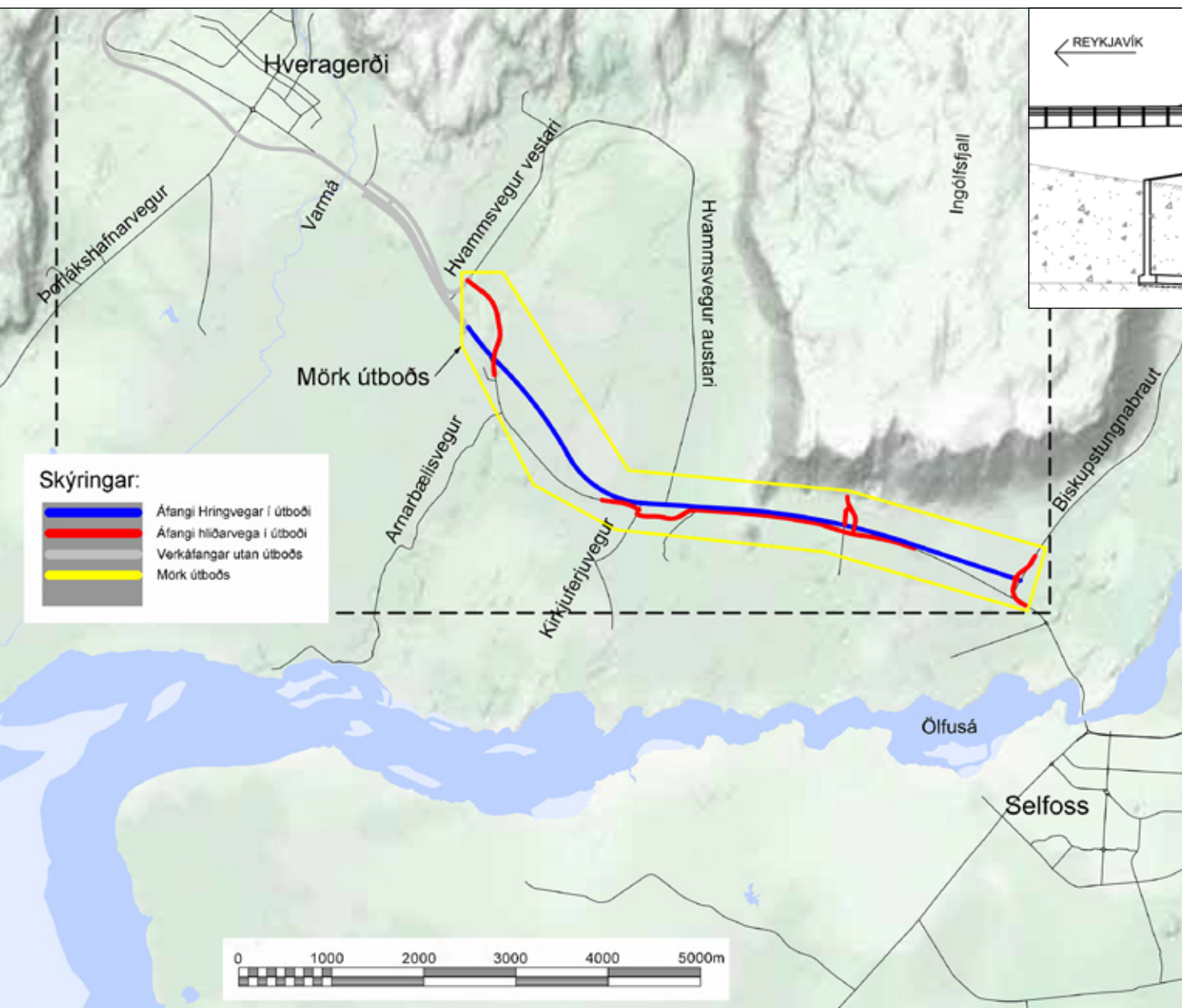
Ný vegamót við Kirkjuferjuveg og Hvammsveg eystri eru ▶

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 3. tbl. 28. árg. nr. 703 27. mars 2020

Ritstjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
G. Pétur Matthíasson
Prentun: Oddi

Ósk um áskrift sendist til:
Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík
eða með tölvupósti til:
askrift@vegagerdin.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðs-framkvæmdir fyrir verktökum. Listi yfir fyrirhuguð útboð er birtur, greint er frá niðurstöðum útboða og einnig samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttaeftir sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka og annarra lesenda. Blaðið kemur út einu sinni í mánuði að jafnaði. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.



Brú yfir Gljúfurholtsá á Hringvegi, hliðarmynd.

Biskupstungnabraut liggur í gegnum hringtorg og að núverandi Biskupstungnabraut annarsvegar og að núverandi Hringvegi inn í Selfoss hinsvegar. Stefnugreind vegamót koma á Biskupstungnabraut við nýjan Ölfusveg.

Tengingar við m.a. Kirkjuferjuveg og Hvammsveg eystri og heimreiðar að Mæri, Hvoli og Þórustöðum eru inni í verkhlutanum. Áningarstaður kemur við Ölfusveg á milli stöðva 6.400 - 6.460

Brú yfir Gljúfurholtsá á Hringvegi

Núverandi brú var byggð árið 1967. Hana á að rífa og byggja nýja lengri og breiðari brú á sama stað. Gert er ráð fyrir að umferð verði beint um hjáleið á meðan ný brú verður byggð.

Ný brú verður úr steinsteypu með eitt 12 m langt haf milli hliðarveggja. Brúarplatan er eftirspenn. Breidd brúarinnar er 23 m.

Gert er ráð fyrir að brúin öll verði grunduð á klöpp og að fleyguð verði rás í klöppina fyrir undirstöðum hliðarveggja, en að undirstöður stoðveggja verði steiptar beint ofan á klöppina.

Brú yfir Gljúfurholtsá á Ölfusvegi

Byggja á nýja brú yfir Gljúfurholtsá vegna nýs Ölfusvegar, bygging brúar er óháð umferð um Ölfusveg.

Brúin er úr járnbennti steinsteypu og er hornrétt fjarlægð milli hliðarveggja 10 m. Stefna vegarins yfir brúna er um það bil 30° frá hornréttu og er brúarplatan því trapuzulaga. Breidd brúarinnar samsíða hliðarveggjum er 20,5 m. Lágir kantbitar eru eftir hliðum brúarinnar.

Gert er ráð fyrir að brúin öll verði grunduð á klöpp og að fleyguð verði rás í klöppina fyrir undirstöðum hliðarveggja og stoðveggja í framhaldi af þeim.

Jarðvinna sem tilheyrir brúargerðinni, vatnaveitingar, vatnsvarnarlag og gerð grjótnarvarn á aðliggjandi bökkum árinna og mótun á farvegi hennar er hluti af verkinu. ▶

▶ hliðfærð T-vegamót með fráreinum fyrir hægri beygju af Hringvegi að Kirkjuferjuvegi og Hvammsvegi og fyrir vinstri beygju út af og inn á Hringveg.

Vegamót við Þórustaðaveg eru að- og fráreinar við Þórustaðaveg. Vinstri beygja á þeim vegamótum verður ekki leyfð.

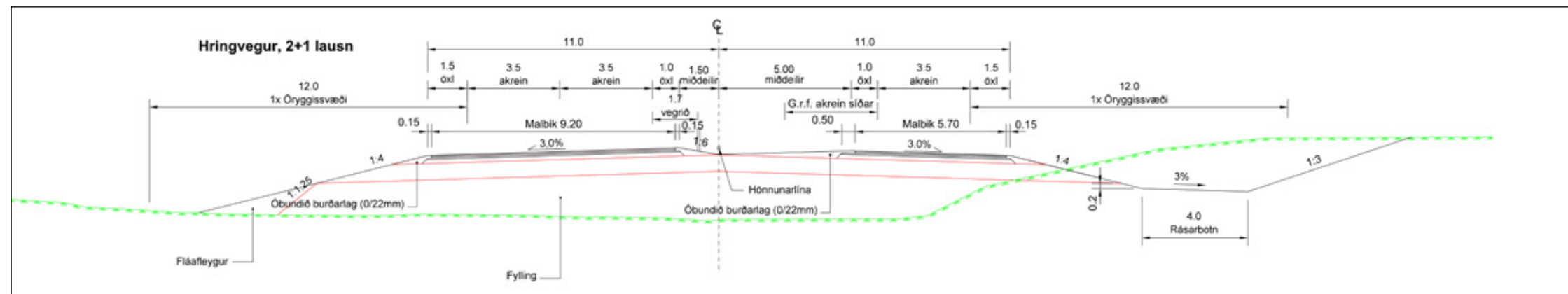
Eftirlitsstaðir fyrir umferðareftirlit koma beggja megin vegar á milli stöðva 41.900 - 42.200.

Hliðarvegir, vegagerð

Í þessum hluta er um að ræða gerð hliðarvega og heimreiða.

Nýr Ölfusvegur verður byggður á um 4.900 m kafla. Annars verður núverandi Hringvegur nýttur sem hliðarvegur (Ölfusvegur) án breytinga.

Þórustaðavegar er tvískiptur, annarsvegar að Ölfusvegi um undirgöng undir Hringveg, og hinsvegar að Hringvegi inn á að- og fráreinar.



Hringvegur (1), Biskupstungnabraut – Hveragerði, 2. áfangi, kennisnið 2+1 vegar.

Niðurstöður útboða

Hringvegur (1), Biskupstungnabraut – Hveragerði, 2. áfangi Biskupstungnabraut - Gljúfurholtsá (EES útboð) 19-129

Tilboð opnuð 3. mars 2020. Annar áfangi í breikkun Hringvegur milli Biskupstungnabrautar og Hveragerðis. Lengd útboðskafans er 7,1 km. Helstu magntölur eru:

Vegagerð	
Ídráttarrör	20.000 m
Fyllingarefni úr skeringu, umframefni úr fergingu	204.900 m ³
Fyllingarefni úr námu	367.200 m ³
Fláafleygar, efni úr skeringum	34.500 m ³
Ónothæfu efni jafnað á losunarstað	79.100 m ³
Stálræsi	1.500 m
Ofanvatnsræsi	670 m
Styrktarlag	157.700 m ³
Burðarlag, óbundið	46.300 m ³
Kaldblandað malbik	128.000 m ²
Tvöföld klæðing	51.200 m ²
Malbik	263.000 m ²
Grófræsun	42.500 m ²
Vegrið	10.100 m
Götulýsing, skurður, strengur, lagning	8.000 m
Götulýsing, uppsetning ljósastaura	170 stk
Yfirborðsmerkingar, línur	53.600 m

Brýr og undirgöng

Brúarvegrið	180 m
Gröftur	19.300 m ³
Fylling	14.800 m ³
Mótafetir	8.200 m ²
Járnalögn	536.400 kg
Kaplar, 12 x ø16 (eftirspennt járnalögn)	14.800 kg
Steypa	3.200 m ³
Vatnsvarnarlag undir malbik	1.900 m ²

Reiðgöng

Stálpöturæsi, D = 4-5 m	76 m
Gröftur	4.300 m ³
Fylling	1.500 m ³
Jarðvegsdúkur	600 m ²

Veitulagnir

Gröftur, lagnaskurðir	11.100 m ³
Fylling, sandur	5.000 m ³
Ídráttarrör	2.700 m
Hitaveitulagnir	2.100 m
Kalдавatnslagnir	3.700 m
Fjarskiptalagnir (rör)	13.400 m

Verkinu skal að fullu lokið 29. september 2023.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Ístak hf., Mosfellsbæ	5.869.154.444	111,9	799.968
2	Suðurverk hf., Kópavogi og Loftorka ehf., Kópavogi	5.712.025.923	108,9	642.840
---	Áætlaður verktakakostnaður	5.245.000.000	100,0	175.814
1	Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík	5.069.186.286	96,6	0

► Brú við Kotströnd á Hringvegi

Byggja á nýja brú, fyrir akandi og hjólandi, við Kotströnd á Hringvegi þar sem Ölfusvegur fer undir nýjan Hringveg. Brúin er staðsteypt með eftirspenntri brúarplötu. Umferð á Hringvegi fer ekki um brúarstæðið á byggingartíma. Jarðvegsskipta á niður á klöpp og steypa undirstöður brúar og stoðveggja á fyllingu.

Brúin er staðsteyptur veggja- og plöturammi með hallandi veggjum, með ljósopi um 11 m að neðan og um 13 m upp við brúarplötu. Brúarplatan er eftirspennt og kantbitar teygja sig um 4,5 m út fyrir stoðveggi. Stoðveggir halla einnig inn á móti jarðfyllingunni að ofan, lækka út frá brúnni til beggja hliða og víkka út frá vegstæði hliðarvegar. Þykkt brúarplötu er um 800 mm og þykkt veggja um 650 mm, stoðveggir eru með breytilega þykkt. Veggir eru slakbentir en brúarplata eftirspennt.

Brúin er mótuð þannig að rýmið undir henni virki rúmt og hjart. Veggjunum er hallað svo rýmið er víðara upp undir lofti en við jörð. Stoðveggir ganga út frá brúnni og mæta jarðvegsfláum frá vegöxlum svo mannvirkið fellur að landinu með látlausum hætti. Brúarveggirnir eru beinir, en Ölfusvegur liggur undir hana í víðum bogiferli. Stoðveggirnir eru mótaðir að stefnu vegarins þannig að brúin opnast fallega og umferðin líði undir hana með eðlilegum hætti. Áætlað er að veggirnir verði staðsteyptir í beinum flötum, sem mynda taktbundna uppdeilingu í þá 1,8 m. Í steypumót veggjanna verður raðað misbreiðum og misþykkum borðum og listum þannig að yfirborð veggjanna verður hrjúft og efniskennt. Steypumót lofta og kantbita brúarinnar verða slétt plötumót.

Brú yfir Bakkárholtssá á Hringvegi

Byggja á nýja brú yfir Bakkárholtssá vegna Hringvegar í nýju vegstæði. Auk þess að brúa ána er gert ráð fyrir að vegslóðar liggja undir brúna á hvorum árbakka.

Breikkun Hringvegar milli Biskupstungnabrautar og Gljúfurholtsár

Í verkinu felast eftirtaldar vegaframkvæmdir:

- Breikkun Hringvegar í 2+1 (st. 40.900 - 48.040)
- Hringtorg við Biskupstungnabraut
- Ný vegamót og tengingar við Kirkjuferjuveg og Hvammsveg eystri
- Að- og fráreinar við Þórustaðaveg
- Ölfusvegur með hjólareinum (st. 2.010 - 3.060, 4.920 - 5.340, 5.500 - 8.640 og 9.540 - 9.780)
- Þórustaðavegur (st. 0 - 400 að Ölfusvegi og st. 0 - 200 að Hringvegi)
- Biskupstungnabraut (st. 0 - 680)
- Heimreiðar að Mæri, Hvoli og Þórustöðum
- Eftirlitsstaðir við Hringveg
- Áningarstaður við Ölfusveg

Í verkinu felast einnig bygging fimm steyptra brúarmannvirkja/undirganga og gerð tveggja reiðganga úr stáli. Eftirfarandi brúarmannvirki, undirgöng og reiðgöng eru innifalin í verkinu:

- Brú yfir Gljúfurholtsá á Hringvegi
- Brú yfir Gljúfurholtsá á Ölfusvegi
- Brú við Kotströnd á Hringvegi, undirgöng fyrir akandi og hjólandi
- Brú yfir Bakkárholtssá á Hringvegi
- Reiðgöng við Kögunarhól undir Hringveg (stálgöng)
- Undirgöng við Þórustaðaveg undir Hringveg, fyrir akandi
- Reiðgöng við Árbæ undir Hringveg (stálgöng)

Einnig er um að ræða breytingar á lagnakerfum veitufyrirtækja.

Reiðgöng við Kögunarhól undir Hringveg

Gera skal reiðgöng undir Hringveg við Kögunarhól úr stálplöturæsi. Stálplöturæsið er um 37,7 m langt neðst og eru fláar á því beggja megin. Rjúfa þarf núverandi Hringveg og grafa fyrir göngunum. Göngin ná stutt út úr vegfyllingunni beggja vegna.

Göngin verða úr bogalaga og báruðum galvanhúðuðum stálplötum sem boltaðar verða saman í lokað þversnið, þ.e. rörsnið.

Grafa þarf og sprengja eða fleyga fyrir göngunum. Göngin skulu byggð á ófrostræmu fyllingarefni og þarf að fleyga spor í berggrunninn til þess að nægileg þykkt fyllingarpúða náist. Þar sem grafið er í gegnum núverandi veg þarf að fjarlægja malbik og farga.

Undirgöng við Þórustaðaveg undir Hringveg

Gera skal ný undirgöng fyrir bílaumferð undir Hringveg við Þórustaðaveg. Göngin verða úr slakbentri steinsteypu og eru 6,5 m milli hliðarveggja. Lengd ganganna er 26,5 m.

Gert er ráð fyrir að göngin og stoðveggirnir verði grundaðir á fyllingu. Undirstöður hliðarveggja eru 1 m breiðar. Á fjórum stöðum liggja 0,60 m breiðar steyptar tengingar á milli undirstaða hliðarveggjanna tveggja. Undirstöður stoðveggja eru af breytilegri breidd, allt frá 1,7 m upp í 3,0 m.

Reiðgöng við Árbæ undir Hringveg

Gera skal reiðgöng undir Hringveg við Árbæ úr stálplöturæsi. Stálplöturæsið er um 37,7 m langt neðst og eru fláar á því beggja megin. Göngin ná stutt út úr vegfyllingunni beggja vegna.

Göngin verða úr bogalaga og báruðum galvanhúðuðum stálplötum sem boltaðar verða saman í lokað þversnið, þ.e. rörsnið.

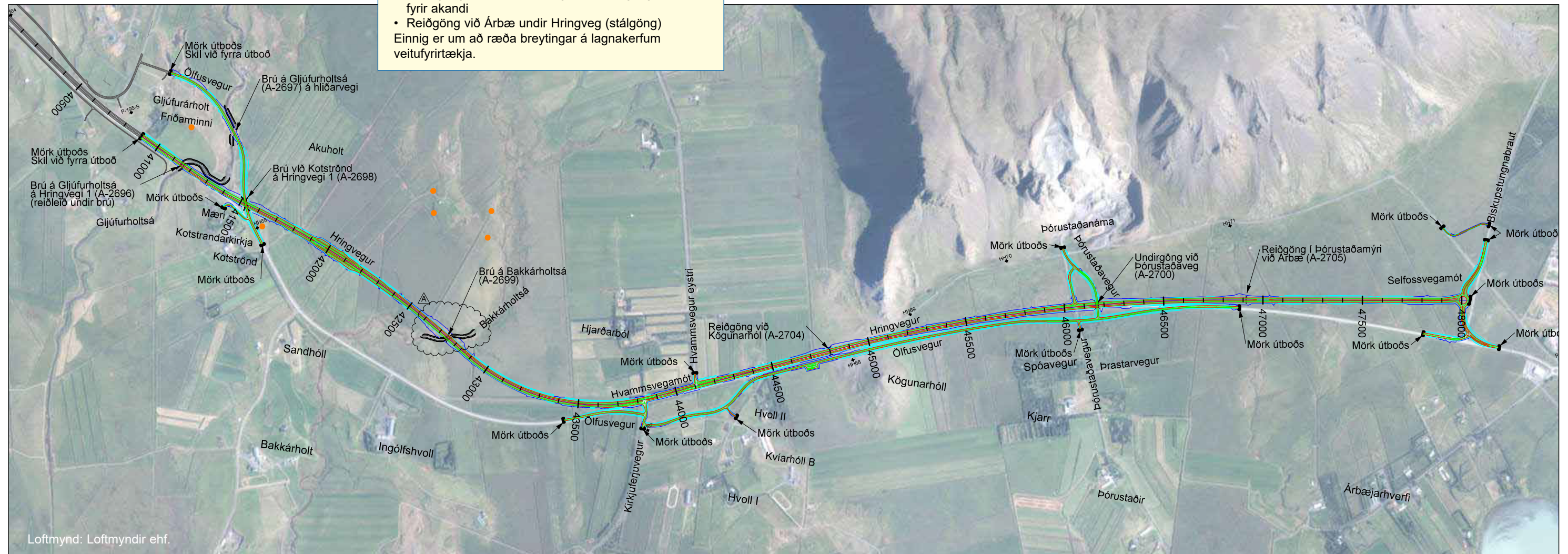
Verktími

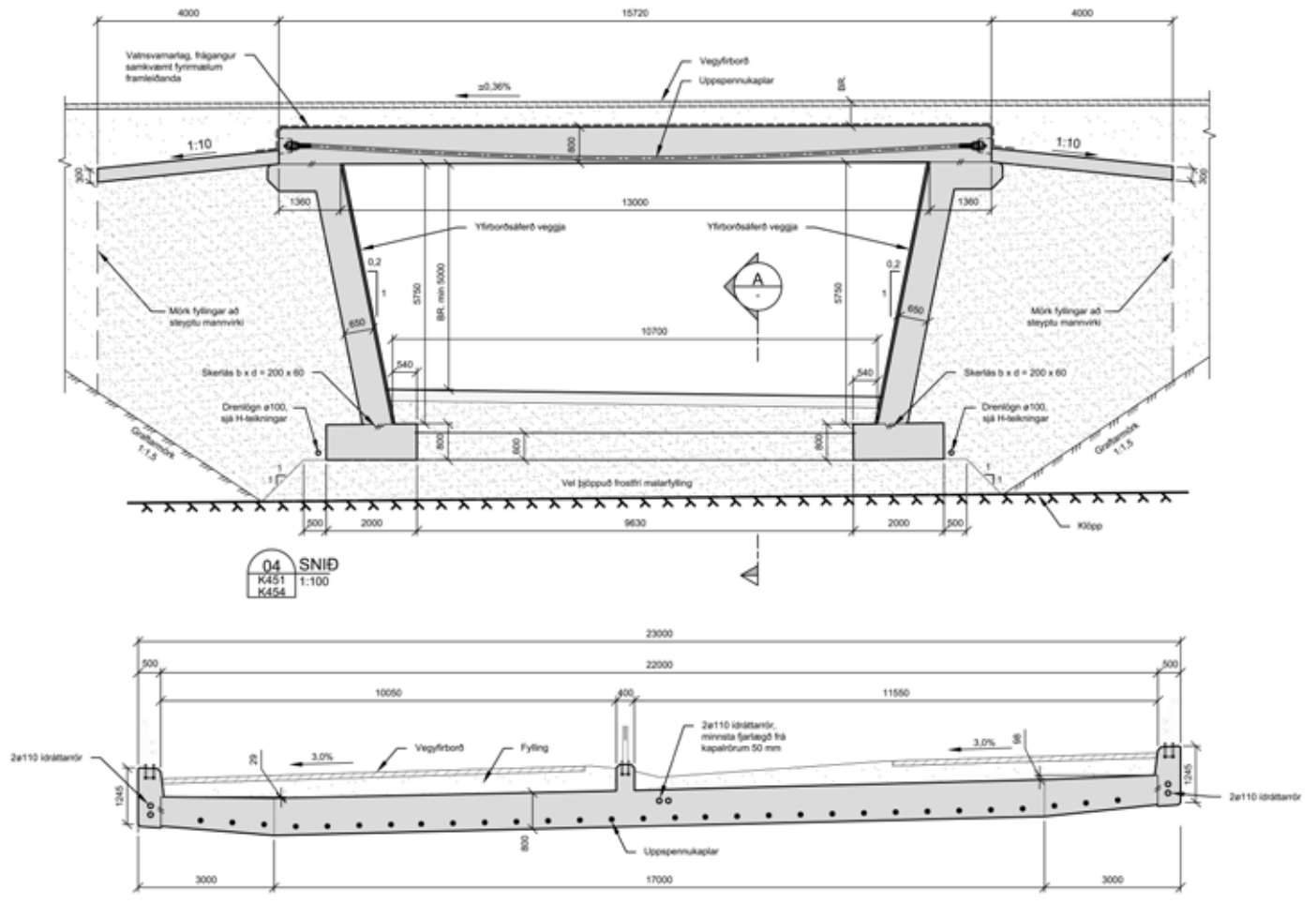
Gert er ráð fyrir að verktaki geti hafið framkvæmdir við undirritun samnings, og skal vinna verkið skv. samþykktari áætlun. Verkinu skal að fullu lokið 29. september 2023.

Verkið skiptist í sex áfanga. Hér að aftan er hverjum áfanga fyrir sig lýst stuttlega, en lýsingin er þó ekki tæmandi.

Áfangi 1. Í þessum áfanga er unnið að fergingu Hringvegar frá Biskupstungnabraut (einnig hringtorg og tengingar) að Hvammsvegi eystri. Einnig er um að ræða fergingu Ölfusvegar frá Árbæ að Kirkjuferjuvegi. Áður en ferging Hvammsvegamóta og Ölfusvegar hefst skal leggja, og tengja við núverandi kerfi, vatnslagnir vatnsveitu Ölfus, hitaveitulagnir Veitna, fjarskiptalagnir Gagnaveitu Reykjavíkur og Mílu og strengi Rarik á þessu svæði. Þvera þarf núverandi Hringveg á þremur stöðum vegna þessarar lagnavinnu. Einnig þarf að þvera Kirkjuferjuveg, Hvammsveg og Hvolsveg. Framkvæmdir í þessum áfanga hafa ekki áhrif á umferð um Hringveg, fyrir utan röskun til skamms tíma vegna þverana. Vinnu við áfanga 1 skal lokið fyrir 4. september 2020.

Áfangi 2. Í þessum áfanga er unnið að byggingu brúarmannvirkja, þ.e. brú yfir Gljúfurholtsá á Ölfusvegi og brú við Kotströnd. Framkvæmdir í þessum áfanga hafa ekki áhrif á umferð um Hringveg. Vinnu við brú við Kotströnd skal lokið áður en vinna við 5. áfanga hefst. Vinnu við brú yfir Gljúfurholtsá á Ölfusvegi skal lokið áður en vinna við 4. áfanga hefst. ►





Brú við Kotströnd á Hringvegi (1), langsníð og þversníð.

► **Áfangi 3.** Í þessum áfanga er unnið að fergingu Hringvegjar frá Hvammsvegi eystri að Kotströnd, m.a. er um að ræða flutning á umframefni sem notað var til fergingar í áfanga 1. Einnig er unnið að vegagerð, þ.e. byggingu Hringvegjar frá Biskupstungnabraut að Þórustaðanámu, þ.m.t. hringtorgs við Biskupstungnabraut og byggingu Ölfusvegjar frá Árbæ að Kirkjuferjuvegi. Auk þess er um að ræða gerð reiðganga undir nýjan Hringveg við Árbæ. Framkvæmdir í þessum áfanga hafa ekki áhrif á umferð um Hringveg. Vinna við áfanga 3 getur hafist þegar sig í 1. áfanga hefur komið fram, áætlað er að farg þurfi að standa að lágmarki 11 mánuði. Vinnu við áfanga 3 skal lokið fyrir 29. júlí 2022.

Áfangi 4. Í þessum áfanga er unnið að vegagerð, þ.e. byggingu Hringvegjar frá Þórustaðanámu að Hvammsvegamótum eystri og byggingu Þórustaðavegar. Einnig er um að ræða byggingu brúar yfir Bakkárholtssá á Hringvegi, undirganga við Þórustaðaveg og reiðganga við Kögunarhól. Á meðan framkvæmdir við þennan áfanga standa yfir, verður umferð sem fer um núverandi Hringveg beint yfir á Ölfusveg. Vinnu við áfanga 4 skal lokið fyrir 9. júní 2023.

Áfangi 5. Í þessum áfanga er unnið að vegagerð, þ.e. byggingu Hringvegjar frá Hvammsvegi eystri að Kotströnd. Einnig er um að ræða byggingu brúarmannvirkja, þ.e. brú yfir Gljúfurholtsá á Hringvegi. Á meðan bygging brúar yfir Gljúfurholtsá stendur yfir, verður umferð beint um hjáleið sem liggur yfir bráðabirgða ræsi meðfram nýju brúarmannvirki. Vinna við áfanga 5 getur hafist þegar sig í 3. áfanga hefur komið fram, en áætlað er að farg þurfi að standa að lágmarki 11 mánuði. Vinnu við áfanga 5 skal lokið fyrir 1. september 2023.

Áfangi 6. Í þessum áfanga er unnið að vegagerð, þ.e. byggingu Hringvegjar frá Kotströnd að Gljúfurholtsá og byggingu

Ölfusvegjar frá Kotströnd að Hvammsvegi Vestari. Einnig er um að ræða gerð heimreiðar að Mæri. Áður en vegagerð hefst þarf að leggja hitaveitulögn Veitna og fjarskiptalagnir Gagnaveitu Reykjavíkur og tengja við núverandi kerfi. Þvera þarf núverandi Hringveg vegna lagnavinnunnar. Þverun þessi mun valda röskun á umferð um núverandi Hringveg til skamms tíma. Umferð mun vera á Hringvegi, í gegnum framkvæmdasvæði, á meðan bygging Hringvegjar stendur yfir. Vinnu við áfanga 6 skal lokið fyrir 29. september 2023. ■

Niðurstöður útboða

Efnisvinnsla á Norðursvæði vesturhluti 2020 (EES útboð) 19-107

Opnun tilboða 3. mars 2020. Malarvinnsla á Norðursvæði vesturhluti 2020, malarlitlag (0/16).

Helstu magnþölur á ári eru:

Efnisvinnsla í 6 námum á Norðvesturlandi: 27.000 m³
Verki skal að fullu lokið 1. október 2020.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Þróttur ehf., Akranesi	134.728.200	121,7	36.343
3	Bjartur ehf., Hólmavík	122.486.000	110,6	24.101
---	Áætlaður verktakakostnaður	110.700.000	100,0	12.315
2	Hólaskarð ehf., Hafnarfirði	107.547.413	97,2	9.162
1	Króksverk ehf., Sauðárkróki	98.385.000	88,9	0



Jónas Snæbjörnsson umdæmisverkfræðingur á Norðurlandi vestra að störfum við Siglufjarðarveg í Vestur-Fljótum 14. júlí 1987.



Fjölskyldan tengd Vegagerðinni í 100 ár

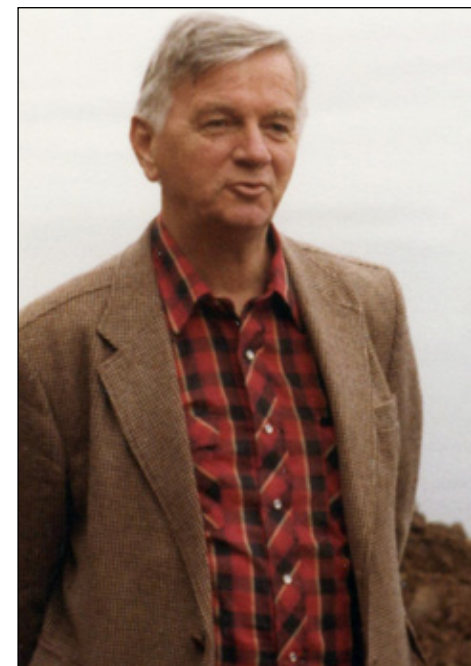
Jónas Snæbjörnsson framkvæmdastjóri þróunarsviðs lætur af störfum

Áður birt á vegagerdin.is
04.03.2020

Höfundur:
Sólveig Gísladóttir
samskiptadeild
Vegagerðarinnar



Jónas Snæbjörnsson (1890-1966) brúasmíður. Faðir hans, Snæbjörn í Hergilsey, var nánast þjóðsagnapersóna í Breiðafirði.



Snæbjörn Jónasson (1921-1999) verkfræðingur hjá Vegagerðinni og síðar vegamálastjóri.

„Að fletta upp í Jónasi“, er þekktur frasi innan Vegagerðarinnar. Er honum kastað fram þegar rifja þarf upp einhver atvik úr framkvæmdasögunni með því að spyrja Jónas Snæbjörnsson framkvæmdastjóra þróunarsviðs. Ekki spillir fyrir að Jónas þykir einstakt ljúfmenni sem gott er heim að sækja. Vafalaust munu margir sjá eftir því að geta ekki stokkið inn á skrifstofu til Jónasar til að spyrja hann út úr en nú í lok febrúar urðu talsverð tímamót hjá Vegagerðinni þegar um hundrað ára fjölskyldusögu innan stofnunarinnar lauk með starfslokum Jónasar.

Af því tilefni setjumst við Jónas niður yfir kaffibolla og ég fæ að „fletta upp í honum“ um ferilinn og fjölskyldusöguna. „Það má grínast með að mér sé Vegagerðin í blóð borin,“ segir Jónas glettinn. „Afi minn Jónas Snæbjörnsson, sem fæddur var 1890, lærði smíðar í Danmörku og byrjaði hjá Sigurði Björnssyni brúarsmíði í kringum 1920. Hann starfaði reyndar sem kennari við Gagnfræðaskólann á Akureyri á veturna en stundaði brúarsmíðina á sumrin, aðallega á

Norðurlandi. Síðustu árin starfaði hann reyndar allt árið hjá Vegagerðinni en þá var trésmíðaverkstæði rekið hér í Borgartúninu,“ segir Jónas en afi hans og nafni starfaði við smíðar allt til ársins 1963.

Faðir Jónasar, Snæbjörn Jónasson, byrjaði ungur hjá Vega-



Jónas brúavinnumaður við Kjálkafjarðará 1968.

Bekkur Jónasar fylgdist að í gegnum gagnfræðaskóla og í Menntaskólann við Hamrahlíð. „Við vorum í öðrum árganginum í MH og vorum ansi ánægð þar. Þá var MH ennþá bekkjaskóli og við í 4X samrýmd enda hittumst við enn í dag einu sinni í mánuði yfir vetrartímamann,“ segir Jónas sem kynntist konu sinni Þórdísi Magnúsdóttur í MH en þau voru saman í bekk. „Við útskrifuðumst saman árið 1971 og eignuðumst Snæbjörn árið 1972 en það haustið fluttum við saman og höfum verið saman síðan.“ Þau Jónas og Þórdís eiga fjögur börn, áðurmeftan Snæbjörn, Kristjönu (f. 1974) og tvíburana Bryndísi og Níní (f. 1978). Barnabörnin eru orðin ellefu talsins.

15 ára í brúarsmiði

Ferill Jónasar hjá Vegagerðinni hófst snemma en aðeins fimmtán ára gamall fór hann að vinna við brúarsmiði á sumrin. „Ég var fyrst hjá Sigfúsi Kristjánssyni á Vestfjörðum og Vesturlandi. Þarna voru nokkrir aðrir ungir strákar og aginn var talsverður. Maður þurfti að fara á fætur klukkan sjö og fara í morgunkaffi með hinum. Svo voru valin fyrir mann verkefni við hæfi, eins og að naglhreinsa timbur, skafa steypu af mótum og gera þau tilbúin í næsta verk. Svo þurfti að beygja járn og í steypuvinnunni var maður að moka mól í skúffuna sem lyftist upp í steypuvélina. Þeir sem voru sterkari lyftu sementspokunum,“ segir Jónas og telur að hann hafi komið vel undan sumrunum, bæði líkamlega og fjárhagslega. „Þetta þótti vel borgað, enda var unnið mikið. Maður vann alla daga nema sunnudaga í þrjár vikur og fékk þá nokkurra daga frí til að fara heim til Reykjavíkur.“

Starfsmenn í brúarflokkum gistu í hefðbundnum hvítum vegavinnuþjöldum. „Við vorum tveir saman með tvo rúmbotna og dýnur. Í tjaldinu var svokallaður Aladdínofn sem gekk fyrir ljósaolíu og á kvöldin fór maður og sótti vatn í vaskafat sem maður hitaði á ofninum til að þrifa sig. Stundum vorum við heppnir og unnum nálægt þéttbýlisstöðum eins og Bolungarvík og gátum þá farið í sund, en á öðrum tímum vorum við fjarri bæjum, eins og á Rauðasandi.“

Vistin gat verið heldur óhrjálegr þegar haustaði enda snjóaði oft og frysti. „Við vorum vel klæddir en maður skaffaði sér öll fót sjálfur. Árið 1968 komu vinnuskúrarnir til sögunnar, það var þriðja og síðasta sumarið mitt í brúarvinnunni. Þá voru fjórir til átta saman í skúrum og þótti gott. Í dag eru menn með einkaherbergi,“ segir Jónas glettinn.

Sumarið 1969 gerðist Jónas aðstoðarmaður í mælingaflokki norður í landi, aðallega í Skagafirði og Húnavatnssýslum. „Vinnan gekk út á að setja út fyrir veglínur. Við vissum nokkurn veginn hvar vegurinn ætti að liggja og svo settum við niður hæla á 20 metra fresti í beinar línur og boga samkvæmt ákveðnum reglum. Við hallamældum og teiknuðum hæðarlínur á stikurnar og lögðum fyrir verkfræðing til samþykktar. Síðan komu vegavinnuflokkar Vegagerðarinnar til að leggja veginn sjálfan,“ lýsir Jónas, en á þessum tíma sáu vegavinnuflokkar Vegagerðarinnar að mestu um lagningu vega en í dag eru öll slík verk boðin út.



„Hann komst þetta alveg síðast.“ Jónas mælingamaður á Norðurlandi vestra á fyrrihluta 8. áratugar síðustu aldar.



Fundur á Sauðárkróki 25. ágúst 1986, frá vinstri talið: Gísli Felixson Jónas Snæbjörnsson, Heimir F. Guðmundsson og Einar Gíslason.

Jónas vann öll sumur hjá Vegagerðinni utan eitt. Þá vann hann hjá Verkfræðistofu Sigurðar Thoroddsen sem var undanfari Verkís en Jónas fylgdi einum af háskólakennurum sínum í það starf sem snerist um að reikna vatnsmagn í Blöndulóni fyrir mismunandi stífluhæðir.

Góð ár í Danmörku

Jónas hóf nám í verkfræði við Háskóla Íslands árið 1971. „Ég tók mér rúman tíma til að byrja með og var tvö ár að klára fyrsta árið,“ segir Jónas sem útskrifaðist frá HÍ 1976 og hélt þá utan til Kaupmannahafnar til að taka masterspróf í almennri byggingarverkfræði frá DTH sem hann kláraði tveimur árum síðar.

„Þegar við vorum í Kaupmannahöfn vorum við komin með tvö börn. Við bjuggum á stúdentagarði ekki langt frá miðbænum, barnaheimili var á jarðhæðinni og öll aðstaða mjög þægileg. Við kunnum ansi vel við okkur í Danmörku og þykir alltaf gaman að koma þangað.“

Á sumrin sneru þau heim til að vinna og safna fyrir vetrinum. „Við reyndum að lifa spart og drýgja tekjurnar. Lánasjóður íslenskra námsmanna fannst manni vandræðastofnun og aldrei voru reglurnar eins frá ári til árs. Þá voru gjaldeyrismálin líka í ólestri og oft lenti það á foreldrum og aðstandendum að redda manni milli greiðslna,“ segir Jónas en Snæbjörn faðir hans kom stundum í heimsókn og þá færandi hendi. „Pabbi tók oft með sér mat. Til dæmis fiskibollur í dós og annað góðgæti. Þórdís hefur síðan haft mjög lítinn áhuga á slíkum mat,“ segir hann hlæjandi.

Umdæmisverkfræðingur á Sauðárkróki

Þegar fjölskyldan flutti heim 1978 var Vegagerðin að skipta Norðurlandi í tvö umdæmi, eystra og vestra. Jónas sótti um stöðu umdæmisverkfræðings á Norðurlandi vestra og fékk. Fjölskyldan flutti á Sauðárkrók 1979 og undi þar hag sínum vel næstu árin.

„Þetta var mjög skemmtilegur tími. Börnin voru orðin fjögur og Sauðárkrókur mjög góður staður til að ala upp börn. Ég þekkti líka vel til hjá Vegagerðinni fyrir norðan síðan ég var í mælingunum. Aðstaðan var mjög fín enda nýbúið að byggja

upp nýja starfsstöð. Heldur var fámennt á starfsstöðinni til að byrja með en smám saman fjölgaði enda jukust verkefni fyrir tækni- og verkfræðinga með tímanum. „Þarna var farið að bjóða verkin út og því þurftu öll útboðsgögn að vera vandaðri. Maður gat ekki lengur hlaupið til verkstjórans til að segja honum hvernig ætti að gera hlutina,“ segir Jónas en það verkefni sem einna fyrst var boðið út tengdist vegagerð í kringum Blönduvirkjun.

Starf Jónasar þessi ári litaðist mikið af þeirri þróun sem varð í bundnu slitlagi. „Í kringum 1978 var verið að leggja fyrsta ódýra bundna slitlagið á þjóðvegi á Íslandi. Aður höfðu aðeins verið malbikaðir og steypdir vegir út frá Reykjavík. Næstu árin snerust um að leggja bundið slitlag á stofnvegina, Hringveginn í Húnavatnssýslum og Skagafirði, á Sauðárkróksbraut og smám saman til Siglufjarðar. Þessi ár var verið að leggja 30 til 40 kílómetra af bundnu slitlagi á ári sem var rosaleg bylting,“ segir Jónas en bendir á að þetta hafi krafist vandaðri vinnubragða en áður. „Ef upp koma gloppur í malarvegi er hægt að senda hefilinn til að laga þær. Erfiðara er að gera við ef eitthvað skemmist í bundnu slitlagi.“ Mikilvægt var því að undirbyggja vegina vel fyrir bundna slitlagið og í raun hafi þurft að endurbyggja allan Hringveginn.

Umdæmisverkfræðingur Reykjanesumdæmis

Jónasi leið vel á Sauðárkróki enda bjó fjölskyldan þar í 16 ár. Jónas spilaði um tíma fótbolta með meistaraflokki UMSS og var forseti bæjarstjórnar Sauðárkróks árið 1994 til 1995. Þá lauk hins vegar pólitískum ferli hans enda stefnan sett suður til Reykjavíkur.

„Á þessum tíma losnaði staða umdæmisverkfræðings Reykjanesumdæmis sem Rögnvaldur Jónsson gegndi áður. Ég sótti um, fékk starfið og flutti suður. Hér fyrir sunnan var takturinn allt annar og hraðari en fyrir norðan. Verkefnin voru af allt öðrum toga og snerust um að byggja upp þéttbýlisvegi.“

Árið 1994 var lögum breytt en þá yfirtók Vegagerðin aftur þjóðvegi í þéttbýli sem sveitarfélögin höfðu séð um að byggja upp og breyta fyrir styrk úr samgönguáætlun. Starf Jónasar einkenndist af miklu samráði við tæknideildir

► sveitarfélaganna enda verkefni ærin. „Höfðabakkabruin var langt komin þegar ég kom til starfa en síðan tók við að breikka Ártúnsbrekkuna, Miklubrautina og Reykjanesbrautina frá Bústaðavegi í Hafnarfjörð. Á þeim kafla Reykjanesbrautarinnar voru einungis umferðarljós og því mörg mislæg gatnamót sem þurfti að byggja, til dæmis við Mjódd, Víflsstaðaveg, Fífuhvamsveg og Arnarnesveg.“

Jónas hefur því all nokkra reynslu af byggingu mislægra gatnamóta og er þó nokkur fylgismaður þeirra. „Mislæg gatnamót leysa mikinn vanda, slysatíðni minnkar, aksturstími minnkar og þar með útblástur. Þau eiga vitanlega ekki heima alls staðar en ég hefði þó viljað sjá Miklubrautina með mislægum gatnamótum yfir Grensásveg, Háaleitisbraut og Kringlumýrarbraut. Við eigum gamlar tillögur um hvernig hefði verið hægt að koma mislægum gatnamótum fyrir.“

Meðal þeirra leiða sem Vegagerðin hefur mælt með að verði greiðfær mislæg leið er vegurinn frá Hvalfjarðargöngum að Keflavíkurflugvelli. „Það vantar ekki mikið upp á ef Sundabrautin verður mislæg,“ segir Jónas, en það er raunar vegur sem Jónas hefur þekkt óþægilega lengi.

„Árið 1995 var verið að stofna líklega fyrstu alvöru Sundabrautarnefndina. Í henni voru vegamálastjóri, borgarverkfræðingur og fleiri. Þá var skipaður vinnuhópur sem ég sat í. Sá hópur starfaði í sex til átta ár og skilaði nokkrum kílóum af skýrslum og för í það mikill tími og peningar. Í dag er staðan sú að verið er að stofna nýja nefnd sem vonandi nær að klára verkefnið.“

Árið 2004 breytist starfstíll Jónasar í svæðisstjóra Suðvestursvæðis en verkefni flest þau sömu. Árið 2013 urðu breytingar á skipulagi Vegagerðarinnar. Þá voru svæðamörk endurskilgreind og Suðvestursvæði og Suðursvæði slegið

saman í eitt Suðursvæði með svæðisstjóra á Selfossi. Jónas tók þá við starfi framkvæmdastjóra þróunarviðs en sviðið hafði verið sett á fót árið 1999. Undir sviðið féllu áætlanir og skipulagsmál, umferð og umferðaröryggi auk upplýsingatækni. Gerð var breyting á sviðinu síðastliðið haust þegar nýtt skipurit tók gildi, en eftir það féllu undir þróunarvið; almenningsamgöngur, áætlanir, rannsóknir, skipulag og umferð og umferðaröryggi.

Átök og álfar

Inntur eftir því hvort einhver verkefni hafi verið erfiðari en önnur nefnir Jónas byggingu Álftanesvegar. „Þegar farið var í hönnun Álftanesvegar voru tveir valkostir í stöðunni, að endurbyggja þann veg sem var til staðar, eða leggja nýjan veg sem búið var að undirbyggja í skipulagi einhverjum áratug áður. Ákveðið var að leggja þennan nýja veg en þegar kom að framkvæmdunum sjálfum myndaðist andstaða frá hópi náttúruverndarsinna sem sáu eftir því að hrauninu yrði skipt í tvennt. Vegagerðin vann allt eftir þeim reglum sem gilda, mati á umhverfisáhrifum, framkvæmdaleyfi og slíku,“ segir Jónas en kærur gengu fram og til baka auk þess sem mótmælendur reyndu að koma í veg fyrir að tæki gætu unnið. „Það situr þinulítið í manni hvað menn gátu verið orðljótir í garð starfsmanna Vegagerðarinnar og umræðan fór út í persónulegt skítkast.“

Jónas hefur ekki aðeins þurft að eiga við mótmælendur heldur einnig álfa og huldufólk. „Það hefur líklega komið fyrir þrisvar til fjórum sinnum á ferlinum. Fyrst var það í Hegranesinu í Skagafirði. Þar átti að fara að grafa fyrir vegi í gegnum ákveðna hæð. Við fengum fyrirspurn frá íbúa sem hafði dreymt draum og spurði hvort þessi framkvæmd stæði til, sem hún gerði. Hann varaði við því að ráðast í hana.

Þegar framkvæmdir hófust fóru jarðýtur að bila og ýmislegt fleira kom upp á. Þá voru haldnir miðilsfundir sem ég reyndar komst ekki á. Hafsteinn Björnsson var miðillinn en þeir Eymundur Runólfsson og Hákon Sigtryggsson fóru á fundinn fyrir hönd Vegagerðarinnar til að semja. Þeir voru reyndar ekki alveg sammála eftir fundinn hvort samningar hefðu náðst eða ekki. En niðurstaðan var sú að eitthvað minna var sprengt en ætlunin var og framkvæmdirnar gengu betur eftir þetta.“

Jónas minnst einnig Grásteins í Grafarholti, við Keldnaholt. „Á sínum tíma voru stórir steinar fluttir úr vegstæðinu við Vesturlandsveg. Þegar vegurinn var breikkaður í kringum 2000 þurfti að flytja steinana að nýju. Þá komu mótmæli og aðvaranir frá fólki sem taldi það óráðlegt. Við reyndum að fara varlega og fluttum steinana á nýjan stað. Stóri steinninn er klofinn og við röðuðum honum fallega saman. Öryggislega eru steinarnir kannski aðeins of nálægt veginum út frá öryggissjónarmiðum en íbúar hans virtust sáttir við nýja staðinn.“

Í vegstæði nýja Álftanesvegarins var einnig talin vera álfabyggð, þar á meðal álfakirkja. Samkomulag varð milli Vegagerðarinnar og talsmanna álfanna um að flytja ákveðinn klett í stað þess að sprengja hann í burtu. „Mér skilst að flutningurinn hafi gengið vel.“

Jónas hefur einnig heyrt um álfabyggð meðfram Reykjanesbrautinni. Vegagerðin hafi þannig fengið beiðni um að nýjar rafmagnslínur yrðu lagðar meðfram veginum til að raska ekki frekar híbýlum álfa.

En er eðlilegt að taka tillit til þessara sjónarmiða í vegagerð? „Trúin á álfa er hluti af þjóðarsálinni. Ég veit ekki hvort kosta megi miklu til en menningarlega er þetta bara skemmtilegt,“ segir Jónas og telur ekkert að því að koma til móts við þá sem trú á álfa, innan skynsemismarkna.

Nýtt líf

En nú tekur nýtt líf við hjá Jónasi sem varð 69 ára þann 6. febrúar síðastliðinn. „Þórdís hefur verið heima í nokkur ár og við sáum fram á að geta haft það ágætt. Við höfum nóg við að vera, eigum 11 barnabörn, þar af tíu á höfuðborgarsvæðinu, og reynum að sinna þeim,“ segir Jónas sem er einnig mikill áhugamaður um garðyrkju og fær útrás fyrir áhugann í sumarbústað þeirra hjóna í Skorradal þar sem hann ræktar, tré, runna og lyngrósir. Hann hlakkar til að geta sinnt hugðarefnum sínum næstu árin. ■



Vettvangsferð við Álftanesveg 27. maí 2014. Jónas Snæbjörnsson, Eiríkur Bjarnason og Jóhann Bergmann við álfakirkjuna.



Samstarfsfólk í Reykjanesumdæmi 13. maí 2002 Fremri röð talið frá vinstri: Hafliði Richardsson, Jón Valgeir Sveinsson, Kristín Bára Alfreðsdóttir og Kristín Sigurðardóttir. Aftari röð: Magnús Einarsson, Sveinbjörn Sveinbjörnsson, Skúli Pálsson, Jóhann Bergmann, Jónas Snæbjörnsson, Bjarni Stefánsson, Guðmundur Vignir Þórðarson og Eyvindur Jónasson.



Þórdís og Jónas með barnabörnin sem voru fædd í ágúst 2008

Niðurstöður útboða

Leiðigarður og bakkavörn, Jökulsá í Lóni 20-006

Tilboð opnuð 3. mars 2020. Leiðigarður og bakkavörn við Jökulsá í Lóni

Um er að ræða leiðigarð við landstöpul vestan megin brúar yfir Jökulsá í Lóni á Hringvegi á kafla 1-x4 og bakkavörn um 2,2 km ofar í farveginum austan megin.

Helstu magntölur:

Grjót	3.532 m ³
Síulag	1.120 m ³
Uppgröftur	2.500 m ³
Fylling	6.088 m ³

Verkinu skal að fullu lokið 15. júní 2020.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5 JG vélar ehf., Reykjavík	39.925.000	132,2	14.393
4 Þ.S. verkatakar ehf., Egilsstöðum	34.388.659	113,9	8.856
3 Bjartur ehf., Hólmavík	30.526.600	101,1	4.994
--- Áætlaður verktakakostnaður	30.195.600	100,0	4.663
2 SG vélar ehf., Djúpavogi	29.360.026	97,2	3.828
1 Rósaberg ehf., Hafnarfirði	25.532.400	84,6	0



Tvær göngubrýr sem munu þvera Reykjanesbraut við Þorlákstún og Ásland eru komnar til landsins og var skipað upp við hafnarbakkann í Straumsvík. Þær voru fluttar á sinn stað 28. og 29. febrúar. Drónamynd: Hersir Gíslason 08.03.2020.

Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2020-2022, höfuðborgarsvæðið 20-002

Tilboð opnuð 3. mars 2020. Viðgerðir á malbikuðum slitlögum á höfuðborgarsvæðinu árin 2020-2022.

Helstu magntölur eru:

Viðgerð með íkast	1.050 m ²
Malbikssögun	50 m
Viðgerð með fræsun	3.000 m ²

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3 Malbikunarstöðin Hlaðbær Colas ehf., Hafnarfirði	89.892.000	107,8	38.952
--- Áætlaður verktakakostnaður	83.382.000	100,0	32.442
2 PK-verk ehf., Hafnarfirði	69.560.450	83,4	18.620
1 Loftorka Reykjavík ehf., Garðabæ	50.940.000	61,1	0

Yfirlagnir á Suðursvæði 2020, repave (EES útboð) 19-097

Tilboð opnuð 17. mars 2020. Endurnýjun malbiks með repave-aðferð eða sem fræsun og yfirlögn á Suðursvæði árið 2020.

Helstu magntölur eru:

Repave – fræsing og yfirlögn	35.000 m ²
------------------------------	-----------------------

Verki skal að fullu lokið 1. ágúst 2020.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
Endurnýjun malbiks með repave-aðferð:			
--- Áætlaður verktakakostnaður	93.700.000	100,0	340
1 Loftorka Reykjavík ehf., Garðabæ	93.360.000	99,6	0
Endurnýjun malbiks fræsun og yfirlögn:			
1 Malbikunarstöði Hlaðbær-Colas hf., Hafnarfirði	99.950.000	101,9	1.870
--- Áætlaður verktakakostnaður	98.080.000	100,0	0



Viktor Arnar Ingólfsson skrifar:

Lítil saga um litla brú

Þegar ég fyrst skoðaði gömlu myndina á bls. 15 og reyndi að átta mig á aldri hennar þá var það brúin á Brunná fyrir miðri mynd sem sagði fyrir um hámarksaldur, þ.e.a.s. árið 1943.

Reyndar kom mér það á óvart að brúin skyldi ekki hafa verið byggð fyrr því aðrar ár í Hvalfirði voru flestar brúaðar árin 1931 og 1932 en það varð bílfært í áföngum frá Reykjavík í Borgarfjörð um Hvalfjörð, Melasveit og Hafnarmela á þessum árum. Það hefur þá verið ekið yfir Brunná á vaði fyrstu árin því ég finn engar heimildir um eldri brú á þessum stað. Þetta er svo sem ekkert stórfjót. vatnasviðið er 6,2 km² og við hönnun á röri í núverandi vegi hefur verið miðað við hönnunarflóð 35 m³/s. (Heimild: Helgi Jóhannesson, dags. 25.08.1996). Það hefur væntanlega verið hægt að aka yfir ána á sémilegu vaði flesta dag. Saga bílvegar um Hvalfjörð er skemmtilegt viðfangsefni og verður kannski skoðað hér á þessum síðum síðar.

Brunná lætur lítið yfir sér og væri vart nefnd í daglegu tali ef ekki væri Paradísarfoss ofar í ánni og svo er einnig oft vísað á að upphaf gönguleiðarinnar um Síldarmannagötur, úr Hvalfirði í Skorradal, sé rétt vestan við ána.

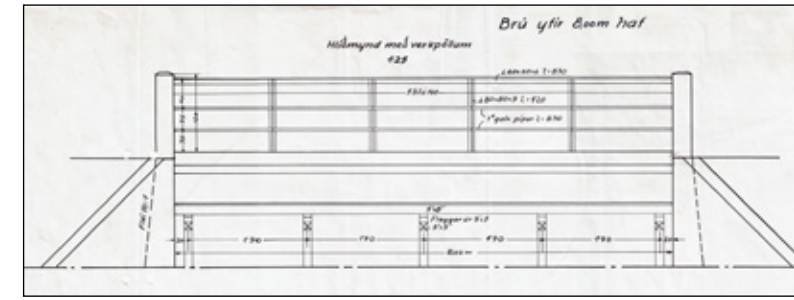
Eftir hernámið 1940 hefur umferð um Hvalfjörð aukist mjög og sumarið 1943 var ráðist í byggja 8 m langa steinsteypa brú á Brunná. Í skjalasafni Vegagerðarinnar er athyglisvert bréf sem brúarsmiðurinn, Kristján Guðmundsson, sendi vegamálastjóra og óskar eftir að fá að vinna meiri yfirvinnu til að flýta brúargerðinni skv. ósk foringja úr bandaríska hernum sem tók við hverndinni um mitt ár 1941. Það er líklegt að Kristján hafi komið bréfinu á einhvern sem hann vissi að gæti skilað því samdægurs til vegamálastjóra því hann reiknar með að fá svar strax daginn eftir. Ekki kemur fram í skjalasafninu hvort þetta leyfi hafi fengist en þó verður að telja það líklegt því Hvalfjörður var mikilvæg herstöð á þessum tíma.

Kristján starfaði hjá Vegagerð ríkisins um árabíl, fyrst sem brúasmiður víðsvegar um Vesturland og Suðurland en síðan sem forstöðumaður áhaldahússins.



Kristján Guðmundsson brúasmiður og birgðavörður f. 21.11.1908 d. 14.04.1965

Við Brunná Hvalfirði 25. júní 1943
Vegamálastjórinn Reykjavík
Í morgun kom hér foringi úr hernum sem sagðist hafa með vegabætur hersins að gera og kvaðst hann hafa áhuga á að brúargerðinni yrði lokið fljótt (á Brunná). Vildi ég leyfa mér að spyrja yður hvort ég mætti vinna meiri yfirvinnu meðan ég er hér. Bifreið frá Reykjavík kemur með efni til mín á morgun, væri ég þakklátur fyrir svar með henni.
Virðingarfyllt
Kristján Guðmundsson



Þessi teikning af 8 m brú frá 1935 hefur væntanlega verið notuð fyrir Brunná þótt hún sé ekki merkt þannig. Breidd akbrautar er 2,6 m en síðar hefur hún verið breikkuð í 3,15 skv. mælingu sem gerð var 1974. Breikkun 1977 með timburgólfi var með akbraut 3,2 m og 0,4 m brikum, samtals 4 m.



Brunná með timburyfirbyggingu frá 1977 sem þarna er orðin nokkurra ára og farin að láta á sjá. Jakob Hálfðanarson tæknifræðingur tekur undir það að sómakærir brúahönnuðir voru ekki ánægðir með að þurfa að skila frá sér svona klasteri en annað var ekki í stöðunni á meðan ekki hafði verið ákveðið hvar endanleg vegtenging um Hvalfjörð ætti að vera.

Það líða áratugir og brýrnar í Hvalfirði eldast og verða heldur þröngar fyrir mjög aukna umferð. Það var hins vegar erfitt að taka ákvarðanir um úrbætur því horfa varð til heildar lausnar í vegagerð um Hvalfjörð. Brúargerð yfir fjörðinn og svo jarðgangagerð var stöðugt í umræðunni.

Ný brú á Brunná var löngu orðin tímabær 1976 þegar Jakob Hálfðanarson tæknifræðingur hannaði breikkun brúarinnar með stálbitum og trégólfi sem síðan var sett á sumarið 1977. Það er augljóslega algjör bráðabirgðalausn á meðan enn var ekki ákveðið hvernig endanleg vegtenging um fjörðinn yrði. Ég sendi Jakobi tölvupóst með spurningu um þetta og hann svarar: „Jú, tilgáta þín er rétt. Það tók fjölda ára að ákveða hvað gera ætti í Hvalfirði. Svipað gólf var sett á brúna á Botnsá í Hvalfirði til þess að breikka hana. Svo var það í ofsaroki í febrúar 1981 að sú breikkaða yfirbygging fauk af brúnni. Eigendur Botnsskála, feðgar, komu fyrstir að brúnni, eftir að yfirbyggingin fauk og jeppi þeirra hafnaði í ánni. Þeir voru á leið í söluskálann vegna foktjóns sem þar hafði fréttst af og voru því að flýta sér. Fóru víst skömmu áður fram úr Norðurleiðarúttunni, sem e.t.v. hefði annars verið fyrsti bill og rútan hugsanlega lent í Botnsá.“

Frásögn af þessum atburði má sjá í Morgunblaðinu 18. febrúar 1981, bls. 23. Þar segir að billinn hafi fyrst skolið niður 60-70 sm á steingólf brúarinnar sem var undir yfirbyggingunni. og farið þaðan í ána Steinn Pétursson segir



Brúin á Botnsá með svipaða yfirbyggingu og á Brunná, Botnsskáli í baksýn. Yfirbyggingin fauk af brúnni í heilu lagi í febrúar 1981.



Hringvegur (1), Vesturlandsvegur um Hvalfjörð 18. febrúar 1988, brú á Brunná. Það hefur verið verkefni fyrir ökumenn að hitta á þessa brú í hálfu og vondum veðrum.

- ▶ svo frá: „Afturlugginn stóð upp úr krapaðri ánni og við komumst fljótlega út um hann og upp á bakkann. Við vorum ekki nema 1-2 mínútur í vatninu og síðan komumst við í upphitaða bíla sem komu skömmu síðar að Botnsá. Þegar við litum í kringum okkur sáum við brúargólfið og handriðið um 20-30 metrum neðar við ána.“

Jakob skrifar: „Svona „ofanábyggingar“ á brýr voru aðallega gerðar til þess að breikka þær brýr sem voru of mjóar. Var þá nýja timburgólfið sett ofan á langbita úr timbri, ef burðarþol brúanna var í lagi. Ef þær voru of lélegar voru notaðir stálbitar, eins og á Brunná. Ekki var síður að festa þetta niður á brýrnar, heldur hélt vegfyllingin við endana þessu á réttum stað. En

svo eftir fokið á Botnsá, var þetta fest niður á brýrnar með boltum.“

Það var svo sumarið 1997 sem ráðist var í gerð vegar í Botnsvogi og smíði nýrrar brúar á ósa Botnsár. Brunná var þá sett í rör nær sjónum. Þetta var ágæt lausn því gerð Hvalfjarðarganga hófst 1996 og voru þau opnuð fyrir umferð 11. júlí 1998. Það var því óþarfi að þvera Botnsvog framur en það kom til greina áður en ákveðið var að gera göngin.

Í samningi Vegagerðarinnar og Spalar um Hvalfjarðargöng var líka ákvæði um að mikil stytting vegarins um Hvalfjörð væri ekki leyfilegt. ■



Árin fyrir opnun Hvalfjarðarganga var umferð um fjörðinn orðin ansi mikil fyrir fjölda einbreiðra brúa sem voru á veginum. Þessi mynd er reyndar tekin á föstudegi fyrir verslunarmannahelgi 29. júlí 1994 svo bílaraðirnar hafa verið venju fremur langar. Þarna er brúin á Brunná með „ábótinni“ og vegriðin hafa verið bætt frá fyrstu gerð.



Þá . . .



. . . og nú

Eldri myndin sýnir Vesturlandsveg um Botnsvog í Hvalfirði, væntanlega um miðjan 5. áratug síðustu aldar. Brúin á Brunná sést á miðri mynd. Hún var byggð 1943 og er myndin líklega tekin eitthvað síðar, að sumarlagi. Þótt það sé skýjað yfir Botnssúlum sést skuggi af handriðunum á brúnni frá síðdegissól úr suðvestri. Myndin sýnir vel hvað vegir voru frumstæðir um miðja 20. öldina. Þetta vegarstæði var í notkun með endurbótum fram til 1997. Yngri myndin var tekin í september 2018. Gamli vegurinn vestan ár hefur verið fjarlægður en vegurinn í baksýn, sem áður var hluti Hringvegur (1) Vesturlandsvegur, heitir nú Botnsdalsvegur (5001) og liggur frá Hvalfjarðarvegi (47) að bilastæði við gönguleið að Glym.

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	Auglýst:	Opnað:
	dagur, mánuður, ár	
20-016 Hvalfjarðargöng (1), kantlýsing	2020	
20-014 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði og Austursvæði	2020	
20-015 Yfirlagnir á Suðursvæði og Austursvæði 2020-2021, blettanir	2020	
20-011 Yfirlagnir á Vestursvæði 2020-2021, malbik	2020	
20-012 Yfirlagnir á Norður- og Austursvæði 2020-2021, malbik	2020	
19-093 Akranesvegur (509), Faxabraut	2020	
19-053 Hringvegur (1), Skarhólabraut – Langitangi	2020	
19-016 Dalvíkurbyggð - sjóvarnir 2019	2020	
19-006 Skeiða- og Hrunamannavegur (30), Einholtsvegur – Biskupstungnabraut	2020	
19-012 Mófellsstaðavegur (507), Borgarfjarðarbraut – Hreppslaug	2020	
Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
20-013 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2020	16.03.20	31.03.20
20-008 Viðhald malarvega Suðursvæði 2020 - 2021. Þjónustustöð í Hafnarfirði, vegheflun	09.03.20	24.03.20
20-009 Viðhald malarvega Suðursvæði 2020 - 2021. Þjónustustöð á Selfossi, vegheflun	09.03.20	24.03.20
20-010 Viðhald malarvega Suðursvæði 2020 - 2021. Þjónustustöð í Vík, vegheflun	09.03.20	24.03.20
19-052 Hafnarfjarðarvegur (40), Vífilsstaðavegur – Lyngás	09.03.20	15.04.20
19-108 Efnisvinnsla á Norðursvæði austurhluti 2020	11.03.20	14.04.20
19-097 Yfirlagnir á Suðursvæði 2020-2021, repave, fræsing og yfirlögn	09.02.20	17.03.20
20-004 Hringvegur (1) Biskupstungnabraut – Hveragerði 2. áfangi, Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá, eftirlit	06.02.20	10.03.20
Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
19-129 Hringvegur (1) Biskupstungnabraut – Hveragerði 2. áfangi, Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá	31.01.20	03.03.20
20-002 Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2020-2022, höfuðborgarsvæðið	14.02.20	03.03.20
20-003 Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2020-2022, Reykjanes	14.02.20	03.03.20
20-006 Leiðigarður og bakkavörn í Jökulsá í Lóni	17.02.20	03.03.20
19-107 Efnisvinnsla á Norðursvæði vesturhluti 2020	24.01.20	03.03.20
19-102 Yfirlagnir á Norðursvæði 2020-2021, klæðing	15.01.20	18.02.20
20-005 Akureyri og Dalvík, dýpkun 2020	27.01.20	11.02.20

Útboð á samningaborði, framhald	Auglýst:	Opnað:
19-101 Yfirlagnir á Vestursvæði 2020-2021, klæðing (EES útboð)	23.12.19	28.01.20
19-095 Yfirlagnir á Suðursvæði, Suðurland 2020-2021, malbik (EES útboð)	20.12.19	28.01.19
19-096 Yfirlagnir á Suðursvæði höfuðborgarsvæðið 2020-2021, malbik (EES útboð)	20.12.19	28.01.19
19-126 Yfirlagnir á Suðursvæði, Reykjanes 2020-2021, malbik (EES útboð)	20.12.19	28.01.20
19-118 Brú yfir Fossvog	15.11.19	20.12.19
19-119 Suðureyrarhöfn, endurbygging Vesturkants 2019	18.11.19	03.12.19
19-084 Endurbætur innanhúss, Búðareyri 11-13 Reyðarfirði	26.08.19	17.09.19
19-042 Efnisvinnsla á Vestursvæði, Fossamelar 2019	11.03.19	26.03.19
Samningum lokið	Opnað:	Samíð:
20-001 Þórsmerkurvegur (249), Suðurlandsvegur – Gljúfurá Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	28.01.20	19.02.20
Hætt við auglýst útboð	Auglýst:	
20-007 Vestfjarðavegur (60-10): Skriðuland – Brunná, breikkun og endurbætur	17.02.20	
Útboð felld af lista		
19-104 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði og Austursvæði 2019		
19-105 Yfirlagnir á Suðursvæði og Austursvæði 2020-2021, blettanir		
19-099 Yfirlagnir á Vestursvæði 2020-2021, malbik		
19-100 Yfirlagnir á Norðursvæði og Austursvæði 2020-2021, malbik		
19-103 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði		

Niðurstöður útboða

Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2020-2022, höfuðborgarsvæðið				
Tilboð opnuð 3. mars 2020. Viðgerðir á malbikuðum slitlögum á höfuðborgarsvæðinu árin 2020-2022. Helstu magntölur eru:				
	Viðgerð með íkasti	1.050 m ²		
	Malbikssögun	50 m		
	Viðgerð með fræsun	3.000 m ²		
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Malbikunarstöðin Hlaðbær Colas ehf., Hafnarfirði	89.892.000	107,8	38.952
---	Áætlaður verktakakostnaður	83.382.000	100,0	32.442
2	PK-verk ehf., Hafnarfirði	69.560.450	83,4	18.620
1	Loftorka Reykjavík ehf., Garðabæ	50.940.000	61,1	0