



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

27. október 2020 — nr. 707
7. tölublað — 28. árgangur



Dýrafjarðargöng, Vestfjarðavegur (60) 2020

02 Dýrafjarðargöng opnuð með símtali / 04 Ein fyrsta minningin af vegagerð / 12 Dýrafjarðargöng – Samantekt um framkvæmd / 16 Vegagerð á sunnanverðum Vestfjörðum / 18 Yfirlit yfir útboðsverk / 18 Niðurstöður útboða / 20 Þá og nú

Framkvæmdafréttir

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

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrót
Elín Magnúsdóttir

Prentun
Prentmet Oddi

Pappír
Munken Lynx

Leturgerð
Vegagerðin FK Grotesk

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

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



Dýrafjarðargöng opnuð með símtali



Börnin í Grunnskóla Þingeyrar voru glöð að fá að aka fyrst í gegn um göngin. Mynd/Ágúst Atlason

Mikill spenningur var fyrir opnun Dýrafjarðarganga þann 25. október. Löng bílaröð myndaðist beggja vegna ganganna meðan fólk beið þess að mega aka í gegn í fyrsta sinn. Opunarathöfnin var með afar óvenjulegu sniði.

Sigurður Ingi Jóhannsson samgönguráðherra opnaði Dýrafjarðargöngin ásamt Bergþóru Þorkelsdóttur forstjóra Vegagerðarinnar. Venja er að blása til mikilla hátíðarhalda í kringum slíkar opnanir enda hafa samgöngumannvirki á borð við jarðgöng mikla þýðingu fyrir samfélög. Vegna Covid-19 faraldursins var formleg opnun þó með mjög óvenjulegu sniði.

Þar sem ekki var hægt að fara vestur vegna samkomutakmarkana var ákveðið að ráðherrann myndi opna göngin með því að hringja í vaktstöð Vegagerðarinnar á Ísafirði og biðja um að slám við gangamunnana yrið lyft og opna þar með fyrir umferð.

Tæknin var nýtt til hins ýtrasta. Ávörpum ráðherra og forstjóra var útvarpað á sérstakri FM tíðni í bíla þeirra sem biðu við göngin. Þá var athöfninni í Reykjavík streymt á netinu auk þess sem streymt var myndum að vestan sem tengdust streyminu frá Reykjavík.

Hátt í fjögur þúsund manns fylgdust með hinu beina streymi og ljóst að áhugi á opnun ganganna var mun víðar en á Vestfjörðum enda töluverður hópur sem fylgdist með frá Norðurlöndum, Bandaríkjunum og víðar.

Börnin fyrst í gegn

Börn úr Grunnskólanum á Þingeyri fóru fyrst í gegnum Dýrafjarðargöng en með þeim í för var Gunnar Gísli Sigurðsson sem mokað hefur Hrafnseyrarheiði í nærri hálfra öld. Síðustu ár hafa börn í skólanum tekið virkan þátt í að þrýsta á samgöngubætur. Fyrr í ár sendu nemendur skólans bréf til samgönguráðherra þar sem þau óskuðu eftir að fá fara fyrst í gegnum göngin. Ráðherra tók vel í þessa beiðni og sendi nemendum svarbréf þar sem hann hrósaði þeim fyrir frumkvæðið og að taka ábyrgð á því að vera virkir þátttakendur í samfélaginu sínu.



Tæknin var nýtt til hins ýtrasta við opnun ganganna.



Sigurður Ingi samgönguráðherra hringir vestur og lætur opna göngin.



Þróstur Jóhannesson á vaktstöð Vegagerðarinnar á Ísafirði tekur við símtali Sigurðar Inga samgönguráðherra.



←
Löng bílaröð myndaðist beggja megin ganganna. Hér má sjá röðina við gangamunnann Dýrafjarðarmegin.
Mynd/Ágúst Atlason

↑
Gunnar Gísli Sigurðsson hefur mokað Hrafnseyrarheiði í hátt í hálfra öld eða frá árinu 1974. Hann mokaði heiðina í síðasta sinn síðastliðið vor.
Mynd/Ágúst Atlason

Munu skila sér margfalt til baka til samfélagsins

Bergþóra fór í ræðu sinni yfir helstu staðreyndir um Dýrafjarðargöng en nánar er fjallað um göngin sjálf í grein á síðu 12. Hún þakkaði einnig öllum þeim sem komu að framkvæmdinni, verkötukum og starfsmönnum Vegagerðarinnar. Sérstakar þakkir bar hún þeim Guðmundi Rafni Kristjánssyni og Gísla Eiríkssyni en ítarlegt viðtal við Gísla má finna hér í blaðinu.

Í ræðu sinni minntist Sigurður Ingi á orð Ólafs Ragnars Grímssonar þegar hann fór í sína fyrstu opinberu heimsókn til sunnanverðra Vestfjarða sem forseti í september 1996. Ólafur sagðist þá sannfærður um að Vestfirðir yrðu næsta framtíðarland í ferðaþjónustu á Íslandi, en þó aðeins ef vegakerfið þar stæðist samannburð við aðra landshluta.

„Með nýjum göngum og vegaframkvæmdum á Dynjandisheiði verður til ný heilsársleið og hringtenging um Vestfirði. Það er ekki spurning í mínum huga að Dýrafjarðargöng munu koma Vestfjörðum í heilsársvegasamband og styrkja atvinnugreinarnar, fiskeldi og ferðaþjónustu og skila sér margfalt til baka til samfélagsins,“ sagði Sigurður Ingi.

Ráðherra minntist einnig á að þau sem myndu njóta ganganna hvað mest væru börnin og því væri vel við hæfi að þau væru þau fyrstu sem færu í gegnum göngin. Hringdi hann því næst í vaktstöð Vegagerðarinnar á Ísafirði, bað um að slám yrði lyft upp og óskaði börnunum og öllum öðrum góðrar ferðar og velfarnaðar. ■





Ein fyrsta minningin af vegagerð



Gísli Eiríksson varð 70 ára í september og hætti störfum hjá Vegagerðinni eftir 44 ár hjá stofnunni. Raunar byrjaði Gísli að vinna hjá Vegagerðinni mun fyrr en hann starfaði tíu sumur í brúarvinnuflokki föður síns sem unglingur og ungur maður.

Gísli Eiríksson fyrrverandi umdæmisverkfræðingur á Vestfjörðum og forstöðumaður jarðganga hjá Vegagerðinni til sextán ára lét nýverið af störfum hjá Vegagerðinni eftir 42 ára farsælt starf. Tenging hans við vegagerð og Vegagerðina nær þó mun lengra aftur og spannar nánast allt hans líf. Fáir hafa jafn mikla innsýn inn í samgöngumál Vestfjarða eins og Gísli.



Vegaframkvæmdir í Dýrafirði 1986.



Gísli fæddist nánast inn í Vegagerðina þar sem faðir hans Eiríkur Jónas Gíslason var brúarsmiður. Þessi mynd er að öllum líkindum af Gísla við eitt af vegavinnutjöldunum en myndin er úr safni Hauks Einarssonar sem var kvæntur föðursystur Gísla og var alla tíð í brúarvinnuflokki Jónasar.



Segja má að vegagerð sé Gísla í blóð borin en ein fyrsta minning hans snýst um hana. Fjögurra ára gamall var hann í sveitinni hjá móðurömmu sinni í Fossgerði í Berufirði meðan faðir hans stýrði brúarsmiði yfir Fossá hinumegin í firðinum. Gísli litli fékk að vera með föður sínum einn dag en vegurinn milli Hafnar í Hornafirði og Egilsstaða opnaðist þarna við Fossá árið 1954 og á Gísli endurminningu tengdri því.

Gísli er þessa dagana að taka til á skrifstofu sinni í Vegagerðinni á Ísafirði. Hann lét formlega af störfum síðustu mánaðamót en drjúgan tíma mun taka að fara í gegnum ævistarfið sem endurspeglast í háum pappírs- og skýrslustöflum.

Við ákveðum að byrja alveg á byrjuninni.

„Ég er fæddur og upp alinn í Kópavogi. Í þá daga var Kópavogur að byggjast upp, flestar götur moldargötur og krakkar á hverju strái,“ lýsir Gísli sem fannst gott að alast upp í Kópavogi en tekur reyndar fram að hann muni ekki eftir neinum sumrum enda var hann ávallt sendur í sveit.

Foreldrar Gísla eru Þorgerður Þorleifsdóttir frá Fossgerði í Berufirði og Eiríkur Jónas Gíslason, alltaf kallaður Jónas, Suðurnesjamaður og brúarsmiður til fjörutíu ára. Frá sjö ára aldri fór Gísli í sveit til ömmu sinnar í Fossgerði. „Afi minn lést þegar ég var aðeins sjö ára og ég man lítið eftir honum. Amma bjó áfram í Fossgerði og hjá henni var ég öll sumur frá sjö til tólf ára aldurs,“ segir Gísli en búskapurinn samanstóð af sauðfé og einni kú. Verkin voru ærin enda ekki mikið um vélbúnað til að létta mönnum lífið. Gísli man vel eftir því að hafa slegið með orfi og ljá, rakað með hrifu og því að sækja hestinn til að taka saman. En kom hann að einhverju gagni? „Já, mér er sagt það,“ segir hann glettinn.

Gísla líkaði vel dvölin og Austfirðir eiga sér stað í hjarta hans en fjölskyldan á enn húsið að Fossgerði sem í dag er sumarhús Gísla og systkina hans, þriggja bræðra og tveggja systra. Heilmikið þarf að dytta að svo gömlu húsi en það stendur ekki á þeim bræðrum enda allir hagvanir smíðavinnu eftir vinnu í brúarflokki föður þeirra, en þar störfuðu þeir allir á einhverjum tímamarki.



13 ára í brúarvinnuflokki

Jónas faðir Gísla stýrði einum af fjölmörgum brúarvinnuflokkum Vegagerðarinnar í fjörutíu ár. Gísli fékk sumarvinnu í flokknum þrettán ára gamall. Flokkurinn var stór, um tuttugu manns, og handtökin mörg og fjölbreytt. Ýmislegt var að gera fyrir unga og hressa stráka sem gátu handlangað, málað, mokað og borið. Gist var í hefðbundnum vegavinnutjöldum. „Það var mjög fint, nánast eins og hús með timburgólfi, hita og lýsingu,“ lýsir Gísli en hann vann við brúarvinnu tíu sumur, þar af átta hjá föður sínum. „Það var bæði jákvætt og neikvætt að starfa í flokki hjá pabba sínum en ég held að einhver okkar bræðra, einn eða tveir, hafi verið með pabba öll árin frá því ég byrjaði 1963 og þar til hann hætti 1990.“

Gísli segir vinnuna í brúarflokknum hafa verið einstaklega lærdómsríka. „Maður lærði heilmikið að smíða, og fékk innsýn inn í framkvæmdir og lenti í ýmsum krefjandi aðstæðum. Þegar ég útskrifaðist úr verkfræðinni hafði ég þegar mikla reynslu af ýmsum framkvæmdum sem var mjög dýrmætt.“



Brú yfir Dýrafjörð á vígsludegi 1992.

Verkfræði á Íslandi og Danmörku

Gísli fór eftir menntaskóla í Háskóla Íslands að læra verkfræði. Inntur eftir því hvernig áhuginn á því fagi hafi kviknað er hann ekki viss. „Það er nú algengt að börn sækja í störf foreldra sinna. Ég veit að það var nokkuð um það að verkstjórasynir hjá Vegagerðinni fóru í verkfræði og störfuðu síðan lengi hjá Vegagerðinni sjálfir.“

Gísli kláraði námið hér heima 1976 og fékk svo inni í skóla í Kaupmannahöfn í tvö ár. Gísli hélt utan með konu sinni, Aðalbjörgu Sigurðardóttur, en þau höfðu kynnst árinu áður. „Aðalbjörg er kennari og fékk starf við kennslu í Kaupmannahöfn og vann fyrir mér,“ segir Gísli og brosir. Hann kunnir vel við sig í Danmörku þó dönskukunnáttan hafi látið á sér standa enda Íslendingasamfélagið fjölmennt og skemmtilegt.

Samgöngur fínar, bara ekki vegirnir

Þegar Gísli kom heim haustið 1978 tók hann til starfa á brúadeild Vegagerðarinnar og hannaði brýr. Hjá brúadeildinni var bæði séð um hönnun og framkvæmdir. Allar brýr voru þá byggðar af brúarvinnuflokkum stofnunarinnar sem voru um tíu talsins. Gísli sinnti aðstoð og umsjón með brúarvinnuflokkum á sumrin og hannaði brýr á veturna. Nokkrar brýr sem Gísli hannaði standa enn. Flestar litlar og einbreiðar en einnig ein 80 metra löng brú í Önuðarfirði.

Eftir tvö ár hjá brúadeildinni var Gísli boðið að gerast umdæmisverkfræðingur á Ísafirði. Hvernig kom það til? „Ég var nú bara spurður að því einn daginn; Heyrðu Gísli, það vantar mann á Ísafirði, ertu til í að fara?“ Og Gísli var til í það. Þó hafði hann nánast aldrei komið á Vestfirði en þau hjónin voru til í að prófa eitthvað nýtt.

Hvernig voru samgöngur á Vestfjörðum á þessum tíma? „Þær voru bara ágæt. Tölvvert um skip og átta flugvellir sem flogið var reglulega til. Vegirnir voru hins vegar ónothæfir og nánast engar vegasamgöngur á veturna. Þannig var það reyndar víða um land að lokað væri á veturna og fólk ekkert mikið að spá í það. Mér fannst þetta nú eiginlega bara ágætt, samfélagið var einangrað og þurfti að vera sjálfu sér nægt. Það var skemmtilegt og gott fyrir samfélagið að sækja allt í sína heimabyggð,“ segir Gísli en vissulega voru margir langeygir eftir betri vegum og margt fór að gerast í þeim málum fljótlega eftir að Gísli kom vestur.

Helstu samgöngubætur á Vestfjörðum

- 1 Arnardalshamar 1948.** Tvíbreið 30 metra göng milli Ísafjarðar og Súðavíkur í gegnum Arnardalshamar. Þetta voru fyrstu jarðgöngin á Íslandi.
- 2 Steingrímsfjarðarheiði 1988.** Steingrímsfjarðarheiði liggur milli Steingrímsfjarðar á Ströndum og Ísafjarðardjúps. Vegurinn liggur hæst í 439 m hæð yfir sjávarmáli.
- 3 Brú yfir Dýrafjörð 1992.** Brúin er 120 metra löng og stytta leiðina milli Þingeyrar og Ísafjarðar um 13 km.
- 4 Nýr vegur yfir Hálfaldán 1994.** Hálfaldán er heiðin milli Bíldudals og Tálknafjarðar. Vegurinn yfir Hálfaldán var byggður upp og lagður slitlagi. Hann þótti mikil samgöngubót og grundvöllur þess að gera Vesturbyggð að einu atvinnusvæði.
- 5 Breiðadals- og Botnsdalsheiðargöng 1996.** Göngin voru lengstu göng landsins þegar þau voru opnuð 14. september 1996. Göngin eru í heild 9.120 metrar.
- 6 Klettsháls 2004.** Nýr vegarkafli á Vestfjarðavegi. Þegar framkvæmdum var lokið var hægt að aka 28 km á nýjum vegi frá Eyri í Kollafirði, yfir Klettsháls, um Skálmarfjörð og í Vattarfjörð.
- 7 Bolungarvíkurgöng 2010.** Göngin eru 5,4 km löng og liggja milli Hnífsdals og Bolungarvíkur um Óshlíð.
- 8 Dýrafjarðargöng 2020.** Göngin liggja frá Dýrafirði yfir í Arnarfjörð og eru 5,6 km löng. Stytting á Vestfjarðarvegi verður 27,4 km.



Framfarir og úrbætur

„Þegar ég kom til Vestfjarða um 1980 voru hér aðeins um þrjú km af bundnu slitlagi, frá Ísafirði út í Hnífsdal. Árið 1981 var í fyrsta sinn lögð klæðing í einhverju magni á Íslandi og þá tók við það verkefni að leggja bundið slitlag, fyrst í nágrenni við alla þéttbýlisstaðina. Það var aðal verkefnið næstu árin auk fleiri verkefna á borð við Steingrímsfjarðarheiði.

Vegasamgöngur yfir vetrartímann voru erfiðar. Margar leiðir voru illfærar eða ófærar enda vetrarþjónusta lítil sem engin. „Leiðin frá Ísafirði til Reykjavíkur var alveg lokuð. Djúpið var ekki mokað enda hefði það ekki þýtt neitt þar sem vegirnir voru ónýtir til þess. Víða voru mjög lélegir vegarkaflar og á vorin þurftum við oft að loka vegum til að þeir yrðu færir síðari hluta sumars“ lýsir Gíslí. En smám saman fóru hlutirnir skánandi.

„Steingrímsfjarðarheiðin var opnuð árið 1988 sem var mikil samgöngubót og þá má segja að hafi orðið fært á Ísafjörð. Síðan kom brúin í Dýrafirði árið 1992 sem munaði ansi mikið um á leiðinni til Þingeyrar. Ný bílaferja yfir Breiðafjörð kom 1990 en áður hafði Baldur aðeins tekið afar fáa bíla. Þá má segja að kerfið hafi verið orðið nokkuð nothæft.

Áfram var haldið að lengja bundið slitlag og endurbyggja verstu kaflana hér og þar á Vestfjörð-

um. Á árunum 1991 til 1994 var lagður nýr vegur yfir Hálfaldán, milli Tálknafjarðar og Bíldudals. Næst voru það göngin undir Breiðadals- og Botnsheiði. „Byrjað var að hugsa um þessi göng árið 1985. Árið 1987 kom út skýrsla um jarðgangagerð á Íslandi. Hana unnu Helgi Hallgrímsson og Hreinn Haraldsson sem báðir urðu síðar vegamálastjórar. Í skýrslunni eru nefnd hugsanleg göng undir Breiðadalsheiði, Botnsheiði, Hálfaldán, Fjarðarheiði og Oddsskarð, en þá var þegar búið að ákveða göng í gegnum Ólafsmúla.“

Byrjað var á göngunum 1991 og voru þau opnuð 1996. „Ég fylgdi þessu mannvirki eftir frá hugmynd til rekstrar. Það var mikill skóli fyrir mig,“ segir Gíslí en gleðin yfir göngunum á Vestfjörðum var mikil. „Þarna voru miklar tilfinningar enda höfðu þetta verið snjóbungur ár.“

Næstu árin var haldið áfram með vegagerð á ýmsum stöðum. Slitlag var lagt og byggðir upp vegir. Gíslí nefnir sérstaklega vegagerð á Klettshálsi í kringum aldamótin en árið 2002 minnst hann þess helst að þá var í fyrsta skipti mokað reglulega til Patreksfjarðar. „Bærinn var sá síðasti á landinu sem komst í þannig vegasamband við höfuðborgina, en bæjarbúar höfðu áður þurft að treysta á Breiðafjarðarferjuna.“



Grjóthrun í Óshlíð 1991. Erfitt var að eiga við grjóthrun á vegkaflanum en það gat komið hvar sem er og hvenær sem er.



Eiríkur Jónas Gíslason með sonarsonum sínum Greipi og Eiríki.



Snjóflóð voru viðvarandi vandamál í Óshlíð. Hér stendur Gísli við snjóflóðavörn 1. maí 1990.



Grjóthrun alla daga, alls staðar

Umdæmisskrifstofan á Ísafirði var lögð niður 2004. Gísli var ekki sáttur við hvernig að málum var staðið, tók sér frí um tíma, en var síðan ráðinn forstöðumaður jarðganga hjá Vegagerðinni enda fáir með jafn mikla reynslu af jarðgöngum.

Héðinsfjarðargöng voru þá komin af stað og Gísli kom lítið að framkvæmd þeirra. Hans fyrsta stóra verkefni voru Bolungarvíkurgöng, eða Óshlíðargöng eins og hann kys heldur að kalla þau. „Þau hétu Óshlíðargöng alveg fram að opnun þeirra þegar ákveðið var að endurnefna þau,“ segir hann.

Óshlíðin kom fremur óvænt inn á samgöngu-áætlun en önnur göng höfðu verið á undan í röðinni. Hins vegar var nokkur þrýstingur á að gera göng enda Óshlíðin einn erfiðasti vegarkafli landsins. „Þar voru þrjú öfl sem höfðu áhrif; snjóflóð, grjóthrun og Atlantshafið sem braut á veginum. Við höfðum gert vegskála og búnir að ná nokkuð góðum tókum á snjóflóðunum en stríðið við grjóthrunið var tapað. Snjóflóðin komu suma daga sums staðar, en grjóthrunið var alla daga alls staðar.“

Bæði Bolungarvíkurgöng og Héðinsfjarðargöng voru opnuð haustið 2009, samtals 16 km.

„Á þessum tíma var tekin ákvörðun um að setja af stað sameiginlegt vaktkerfi fyrir þessi göng sem síðan hefur verið útvíkkað og er komið í öll göng nema Almannaskarðsgöng,“ segir Gísli en í jarðgöngum er töluvert af búnaði sem þarf að fylgjast með, en einnig skiptir vaktkerfið miklu fyrir öryggi í jarðgöngum. „Mönnum verður reyndar tíðrætt um öryggi í göngum en í raun eru jarðgöng öruggasti hluti vegakerfisins. Þar er aldrei vont veður eða hálka, og engar líkur á að aka útaf.“

Næst á dagskrá voru Vaðlaheiðargöng, en þó Vegagerðin eigi ekki göngin í dag var henni falið að sjá um undirbúning, hönnun og útboð. Norðfjarðargöng komu næst og Gísli fylgdi þeim eftir og sat verkfundi, einhverja þeirra í fjarfundi en Gísli hefur verið á undan sinni samtíð í þeim geiranum. „Það var um 1990 sem ég lét útbúa sérstakt fjarfundakerfi fyrir mig í gegnum síma, til þess að rekstrarstjórnarnir á Hólmavík og Patreksfirði gætu verið með á reglulegum umdæmisfundum.“

Göngin í Húsavíkurhöfða bættust óvænt við áður en loks kom að Dýrafjarðargöngum sem höfðu verið í pípunum í fjöldamörg á.

Pegar Bóbó lét mig hlæja hálfu leið til Reykjavíkur

Gísli Eiríksson segir frá

Ég kom fyrst til Vestfjarða haustið 1958. Þá voru foreldrar mínir að byggja brú í Mjóafirði í Ísafjarðardjúpi og áttu að vera þar langt fram á haust, en ég var í sveitinni austur á fjörðum. Um haustið átti ég að fara í skólann en þau vildu fá að sjá strákinn áður. Því var ákveðið að senda mig til þeirra. Móðurbróðir minn fór með mig um borð í strandferðaskip frá Breiðdalsvík þar sem hann bað einhvern kunningja sinn um að hafa auga með mér á leiðinni. Fullt af krökkum voru um borð í skipinu á leið heim eftir sumardvöl og krakkahópurinn var á fullu um allt skip allan túrinn. Mér varð nú hugsað til þessara ferða í sveitina þegar ég fór með mín börn um borð í ferjur seinna meir og það þurfti alltaf að halda í hendina á þeim ekki bara í eina heldur tvær hendur. Þá vorkenndi ég þeim nú dálítið.

Ömmusystir mín tók á móti mér í Reykjavík og fór daginn eftir með mig í rútuna vestur. Klukkan sjö um kvöldið var ég kominn í Arngerðareyri í Djúpi þar sem pabbi náði í mig. Ég dvaldi með þeim í rúma viku ásamt tveimur yngri systkinum mínum. Svo þurfti að koma mér suður aftur. Búist var við flutningabíl með efni í brúargerðina og pabbi ætlaði að senda mig með honum. Svo seinkaði bílnum og þegar hann loksins kom voru tveir menn í honum, húsið á þessum bílnum var lítið aðeins pláss fyrir einn farþega. Þá hafði bíllinn bílað á leiðinni og gripíð var til þess ráðs að færa farminn á milli á annan minni truck í Dölunum, þannig það voru tveir bílstjórar.

Við lögðum af stað um kvöldið en nú var illt í efni því hvar átti strákurinn að sitja? Það fór svo að sá sem sat í farþegasætinu, Bóbó (Gunnlaugur Jónsson), þurfti

→

Gunnlaugur Jónsson, Bóbó.



að sitja undir mér 8 ára gömlum. Þetta voru hressir karlar og Bóbó mikill ærslabelgur og gerði í því að láta mig hlæja og skríkja alla leiðina. Við komum um kvöldið í Bjarkalund þaðan sem þeir höfðu lagt af stað um morguninn. Í þá daga var það sumsé dagsverk að fara frá Bjarkalundi yfir Þorskafjarðarheiðina inn í Mjóafjörð og til baka, um 60 km leið í hvora átt. Vegirnir og bílarnir voru nú ekki betri.

Við gistum í Bjarkarlundi þessa nótt og héldum svo af stað daginn eftir. Stoppuðum í Dölunum þar sem bílaði bíllinn var og áfram hló ég að fíflaskapnum í Bóbó. Bílaði truckurinn var tekinn í tog en ferðin sóttist seint, vírinn var að slitna og allt gekk á afturfótum. Við vorum ekki komnir til Reykjavíkur fyrr en um nóttina. Þá var ekki hægt að skila mér og því endaði ég á því að gista uppí rúmi hjá bílstjóranum og konunni hans.

Á þessum árum var svo einstök þessi samheldni milli Vegagerðarmanna sem redduðu hver öðrum um allt sem hægt er, til dæmis að halda undir átta ára börnum tveggja daga leið til Reykjavíkur. Vináttan og hjálpsemin var mikil.

Tíu árum seinna voru foreldrar mínir með boð heima hjá sér fyrir Vegagerðarfélagu, meðal annars bílstjóran góða og konu hans. Ég var fenginn til að skutla fólkinu. Þegar allir voru að hafa sig til segir eiginkona bílstjórans, en hún var þekkt fyrir að hafa munninn fyrir neðan nefið, „Stelpur, sjáði þennan unga mann, ég hef sofið hjá honum þessum.“



↑

Vegaframkvæmdir í Dýrafirði 1986.

→

Framkvæmdir á veginum yfir Hálfán 1992.



Langþráð Dýrafjarðargöng

„Ég segi stundum að ég hafi verið svo heppinn að halda því einhvern tíma fram að ekki væri hægt að byggja góðan veg yfir Hrafnseyrarheiði,“ segir Gísli glettinn og rökstyður þá skoðun sína; „Á heiðinni eru ofboðslega erfiðar vetraraðstæður, bullandi snjór og mikil snjóflóðahætta. Við könnuðum raunar strax árið 1996 möguleikann á göngum undir heiðina og fundum þá leið sem síðar var notuð.“ Dýrafjarðargöng voru komin inn á vegaráætlun en dattu út í kringum hrúnið en loks, eftir langa bið var byrjað að grafa fyrir þeim í september 2017. „Það hefur ekki gengið eins vel að grafa nokkur göng eins og Dýrafjarðargöng. Við áttum það nú inni að fá ein göng sem gengu vandræðalaust,“ segir hann og brosir. Og nú sér fyrir endann á framkvæmdunum og göngin voru opnuð í október. Það verður sannarlega gleðistund fyrir Vestfirðinga og Gísla sjálfan en þar bætist við enn einn búturinn í Vestfjarðaleið sem hann telur að verði í framtíðinni megin leiðin milli höfuðborgarsvæðisins og Ísafjarðar.



Frá vígslu Breiðadals- og Botnsheiðarganga 1996.



Vígsla Breiðadals- og Botnsdalsheiðarganga 1996.

Vestfjarðavegur í mótun

Aðal leiðin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur var í upphafi um Vestfjarðaleið, en færðist og hefur verið um Djúpið frá opnun þess 1975. Gísli segir nokkrar ástæður fyrir því. „Þó Vestfjarðavegurinn sé mun skynsamlegri leið, sérstaklega þegar litið er til þess að tengja saman byggðir á Vestfjörðum, voru á henni hindranir sem mönnum uxu í augum, Hrafnseyrarheiði, Dynjandisheiði og fleiri staðir. Fara þurfti í miklar framkvæmdir til að gera Vestfjarðavegin almennilegan,“ segir Gísli en þetta eru framkvæmdir sem nú er byrjað á og verða vonandi kláraðar innan fárra ára. „Það er í raun ógæfa Vestfjarða að hafa ekki haft góðan veg milli Patreksfjarðar og Ísafjarðar. Það hefur orðið til þess að þessi samfélög hafa ekki getað unnið almennilega að sameiginlegum málum.“

En aftur að Dúpinu. „Ísfirðingar vildu veg allt árið. Þeir voru vanir því að ferja bílana sína inn Djúpið með Fagranesinu. Þá var farið með fjóra, fimm bíla í einu inn í Ögur. Svo keyrðu menn þaðan yfir Þorskafjarðarheiði. Menntu voru því vanir að fara Djúpið og kusu síðan að byggja megin leiðina til Reykjavíkur þá leið.“

Gísli segir veginn í Djúpinu nokkuð góðan í dag enda búið að byggja hann upp að stærstum hluta. Hann telur þó víst að sú leið verði mun minna notuð þegar búið verði að klára Vestfjarðaveg um Dynjandisheiði og Teigsskóg enda verður sú leið 50 km styttri.

„Það var reyndar alltaf markmið að búa til veg í kringum Vestfirði. Nú þegar búið verður að klára þær framkvæmdir sem framundan eru má segja að slíkur hringvegur sé loks orðinn að veruleika.“ ■



Gangnamunninn í Botnsdal, 1996.





Frá vígslu Bolungarvíkurganga 2010. Á myndinni má sjá bæjarstjóra Bolungarvíkur og Ísafjarðar, samgönguráðherra, þáverandi og fyrrverandi, vegamálastjóra og forseta Íslands.



Gisli við Dýrafjarðargöng á opunardegnum 25. október 2020. Mynd/Greipur Gíslason



Óshlíð, 1986. Vegskáli við Steinsófæru vígður. Fremstir eru Jón Birgir Jónsson, Gisli Eiríksson (fyrir miðju) og Guðmundur Arason.



Dýrafjarðargöng

Samantekt um framkvæmd

Framkvæmdin felur í sér lagningu nýs vegar og nýrra ganga á milli Mjólkár í Arnarfirði að Dýrafjarðarbrú í Dýrafirði. Samtals 13,7 km langt vegstæði. Stytting á Vestfjarðarvegi verður 27,4 km. Jarðgöngin eru um 5,6 km löng.



Gangnamunninn Arnarfjarðarmegin,
20. ágúst 2019. Mynd: Haukur Sigurðsson



Horft eftir fullgerðum veginum í göngunum.
Mynd: Baldvin Jónbjarnarson

Helstu tölur

| | |
|----------------------------|----------------|
| Grafið í bergi | 5.300 m |
| Vegskáli Arnarfjarðarmegin | 144 m |
| Vegskáli Dýrafjarðarmegin | 156 m |
| Samtals vegskálar | 300 m |
| Vegagerð Arnarfjarðarmegin | 3,1 km |
| Vegagerð Dýrafjarðarmegin | 5,0 km |
| Samtals vegagerð | 8,1 km |
| Brú á Mjólka | 14 m |
| Brú á Hófsá | 16 m |
| Samtals - brýr | 30 m |

Göngin eru að lágmarki 8 m breið í veghæð, en mesta breidd er víðast um 9 m. Akbraut er 6,0 m breið. Útsprengt þversnið ganga er 57,6 m²

Vestfjarðavegur (60) er byggður 8,0 m breiður með 7,0 m akbraut. Brýrnar eru 9,0 m á milli bríka en heildarbreidd þeirra er 10,0 m.

Í göngin er lagður háspennustrengur 132 KV fyrir Landsnet sem verður hluti Vesturlínu og leysir af bilanagjarnan kafla línunnar yfir Flatafjall. Dýrafjarðargöng eru því einnig orkumannvirki.

Útboð og samningar

| Bjóðandi | Tilboð kr. | Hlutfall | Frávik þús.kr. |
|---|----------------|----------|----------------|
| LNS Saga ehf. og Leonhard Nilsen & Sønner AS, <i>Noregi</i> | 10.864.569.942 | 116,57 | 2.177.362 |
| ÍAV hf., Íslandi og Marti Contractors Lth., <i>Sviss</i> | 10.538.586.652 | 113,08 | 1.851.379 |
| ÍSTAK hf., Íslandi og Aarsleff, <i>Danmörku</i> | 9.322.252.133 | 100,03 | 635.044 |
| – Áætl. verktakakostn. | 9.319.890.000 | 100,00 | 632.682 |
| C.M.C di Ravenna, Ítalíu | 9.316.632.535 | 99,97 | 629.424 |
| Metrostav a.s., Tékklandi og Suðurverk hf., Íslandi | 8.687.208.080 | 93,21 | 0 |

Vegagerðin bauð verkið út í nóvember 2017 að undangengnu forvali og bærust tilboð frá fimm verk-tökum og verktakasamstæðum. Tilboð voru opnuð 24. janúar 2017.

Samningar voru undirritaðir 20 apríl 2017.

Heildarkostnaðaráætlun verksins við útboð var 12,4 milljarðar króna á verðlagi nóvember 2017.



Staðsetning Dýrafjarðarganga.

Af undirbúningi

Hugað hefur verið að jarðgangagerð undir Hrafnseyrarheiði í langan tíma. Við undirbúning Dýrafjarðarbrúar í kringum 1990 var skoðað hvort leiðarval þar myndi hafa áhrif á leiðarval vegna ganga seinna meir. Einnig voru aðstæður skoðaðar lítillaga til gangagerðar undir Hrafnseyrarheiði. Eftir að greftri ganga undir Breiðadals- og Botnsheiði lauk 1994 var gerð athugun á mögulegum staðsetningum ganga á milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar og gefin út skýrsla um málið árið 1999. Bæði voru athuguð tveggja til þriggja km göng í mikilli hæð á slóðum Hrafnseyrarheiðar og löng göng á milli fjarðarbotna. Göng í 300 m hæð undir Hrafnseyraheiði hefðu gert vetrasamgöngur vel mögulegar, til dæmis er Gemlufallsheiði 270 m yfir sjávarmáli. Göng á milli fjarðarbotna styttu leiðina mikið og krefjast minni vegagerðar auk þess sem snjóflóðahætta er á nokkrum stöðum á milli Hrafnseyrar og Rauðsstaða. Það var síðan ein af þeim jarðgangaleiðum á milli fjarðarbotna sem varð fyrir valinu. Árið 2006 var farið af stað í rannsóknarboranir við báða fyrirhugaða munna.

Ríkisstjórn Íslands lýsti því yfir árið 2007, er hún kynnti svonefndar mótvægisáðgerðir vegna minni þorskkvóta, að flýta ætti jarðgangagerðinni á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar í Vestur- Ísafjarðarsýslu. Miða ætti við að hægt væri að taka göngin í notkun árið 2012 en í eldri samgönguáætlun var gert ráð fyrir að það yrði á árunum 2011-2014.

Fyrsti fundur stýrihóps var í ágúst 2008 og var þá farið að hanna göngin, var hönnun mjög langt komin 2010, þegar málið frestaðist. Aftur var hafist handa í ársbyrjun 2016 og fyrri hönnun í nokkrum atriðum endurskoðuð. Vaðlaheiðar- og Norðfjarðargöng voru hönnuð í millitíðinni og ýmsar nýjungar og kröfur höfðu litið dagsins ljós sem taka þurfti tillit til.

Frummatsskýrsla var skilað til Skipulagsstofnunar í lok október 2009 og kynningarferli skýrslunnar lauk í desember sama ár. Vegna efnahagsþrenginga var áætlaðri framkvæmd frestað og matsskýrsla ekki kláruð fyrr en í apríl 2013.



Verkframvinda

Verkið hófst í júlí 2017, aðeins á eftir áætlun og fór fremur rólega af stað í fyrstu. Fyrsta sprenging í göngum var þann 12. september 2017 og formleg há-tíðarsprenging var síðan tveimur dögum síðar. Laugardaginn 25. september 2018 sprengdi verktakinn síðustu færana í göngunum Arnarfjarðar megin enda þótt ekki væri alveg komið að hábungu. Endastafninn var þá í 27 m frá hábungu og er lengd ganga þá orðin 3.657,6 m sem er um 69,0% af heildarlengd. Í kjölfarið færði verktakinn sig yfir í Dýrafjörð og var fyrsta sprenging þeim megin í október 2018.

Framkvæmdir við gangagerðina sjálfa gengu með eindæmum vel og það lengsta sem sprengt var voru 111,5 metrar á einni viku sem er með því besta sem gerist og jafnvel talið Íslandsmet að mati framkvæmdaefirlits ganganna. Mest var farið 402,5 metrar í einum samfelldum mánuði.

Síðasta alvöru gangasprengingin og gegnumbrot var föstudaginn 12. apríl 2019 sem er um tveimur mánuðum á undan verkáætlun. Það tók því eingöngu 19 mánuði að bora göngin sem eru 5,3 km að lengd. Formleg gegnumbrotsviðhöfn var síðan miðvikudaginn 17. apríl og var það samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra Sigurður Ingi Jóhannsson með hjálp Hreins Haraldssonar fyrrverandi vegamálastjóra sem sá um að ýta á takkann og sprengja viðhafnarsprenginguna.

Strax eftir gegnumbrot var hafist handa við loka-styrkingar og síðan vatnslæðingu sem lauk í febrúar 2020. Steypa vegskála hófst í Dýrafirði vorið 2018, fyrsta skálasteypa var í byrjun júní og lauk uppsteypu vegskála 13. nóvember í Arnarfirði. Uppsteypa tækni-rýma og neyðarrýma fór fram að miklu leyti samhliða og lauk í mars 2020 fyrir utan lítills háttar ásprautun. Hafin var vinna við jarðlagir og vegagerð í göngunum strax eftir gegnumbrot en hægt var að vinna af meiri krafti eftir að klæðingum lauk. Göngin voru síðan malbikuð í maí 2020. Vinna við raflagnir hófst af fullum krafti að lokinni malbikun en þar á undan hafði farið fram mikil undirbúnings- og forvinna.

Bygging brúa yfir Mjólka og Hófsá í Arnarfirði hófst sumarið 2018 með uppsteypu á sökklum og stöplum og lauk framkvæmdum seinnipart sumars 2019 með steypu á yfirbyggingu beggja brúa.

Vegagerð utan ganga hófst 2017 og var unnið af krafti við útlögn fyllinga og rofvarnar það ár og árið 2018. Minni þungi var í vegagerðinni 2019 en hún hófst síðan af krafti að nýju vorið 2020 og lauk henni ekki fyrr en um haustið 2020 með útlögn klæðingar.

Magntölur

| | |
|--------------------------------------|------------------------|
| Fylling | 580.000 m ³ |
| Burðarlag vega utan ganga | 59.000 m ³ |
| Grjótvörn úr námu | 14.000 m ³ |
| Malbik | 43.000 m ² |
| Klæðing á vegi | 104.000 m ² |
| Steypa í brýr og vegskála | 3.200 m ³ |
| Sprautusteypa til styrkinga í göngum | 13.000 m ³ |
| Bergboltar til styrkinga | 20.000 stk. |
| Vatnslæðing í göng | 58.200 m ² |
| Ræsilagnir | 18.400 m |
| Rafmagnsstrengir | 74 km |
| Neyðarsímar | 23 stk. |
| Slökkvitæki | 46 stk. |
| Blásarar | 16 stk. |

Hönnun

Um hönnun verksins sáu eftirfarandi aðilar:

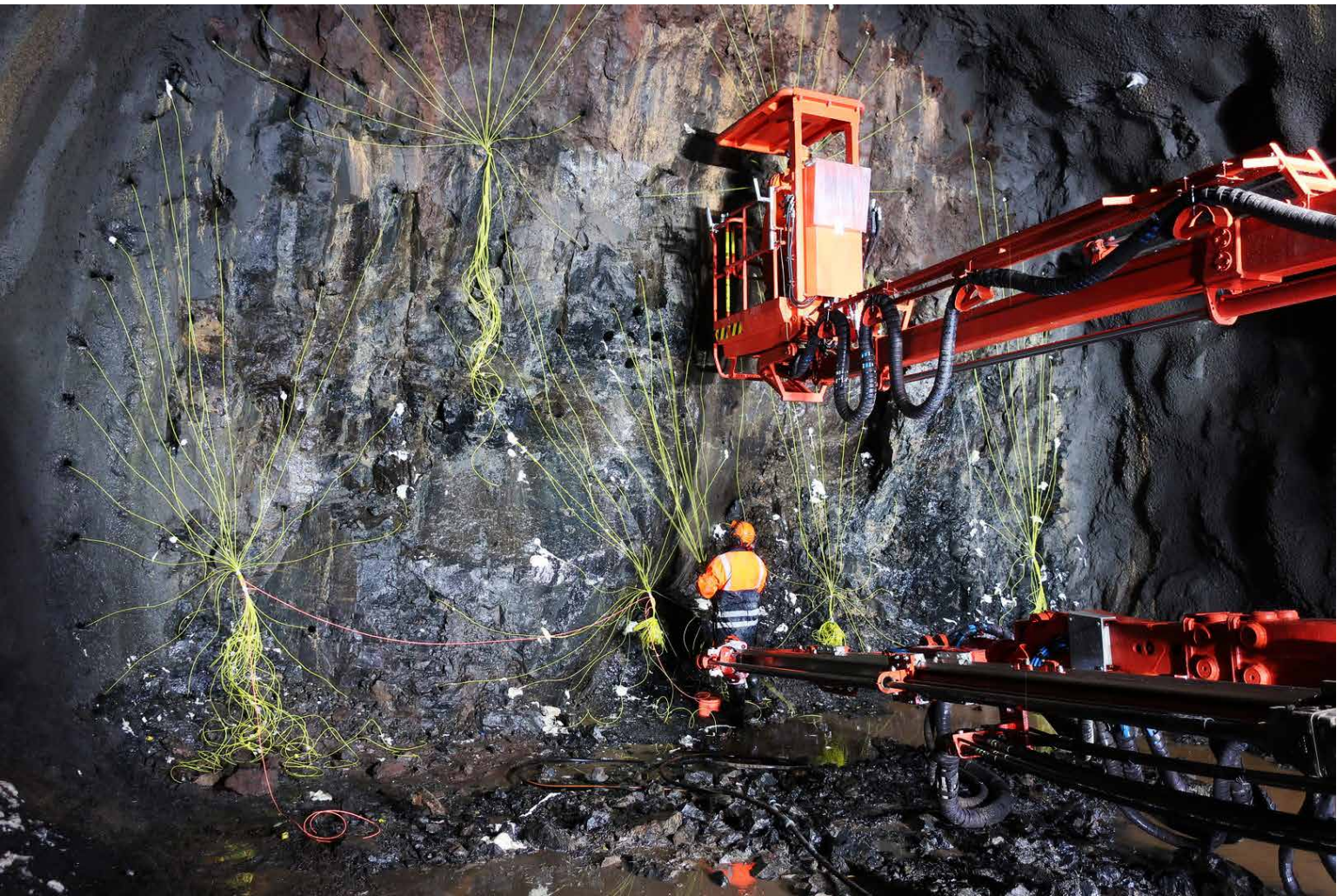
- **Vegagerðin** - veglína vega og ganga og hönnun brúa
- **Mannvit Reykjavík og Reyðarfirði** - hönnun ganga
- **Verkis Akureyri og Ísafirði** - hönnun vegskála og vega
- **EFLA Reykjavík** - rafhönnun

Verktakar

Aðalverktakar eru **Metrostav a.s.** Tékklandi og **Suðurverk hf.** Þeir mynda sameignarfyrirtækið sem stendur fyrir verkinu. Yfirstjórnendur verksins frá verktaka voru Guðmundur S. Ólafsson og Karl Garðarsson frá Suðurverki. Yfirmaður frá Metrostav á staðnum var Josef Malknecht. Aðalverktakar hafa haft í sinni þjónustu nokkra undirverktaka og eru þeir helstu:

- **Vestfirskir verktakar ehf. Ísafirði** - smíðuðu brýr
- **Rafskaut ehf. Ísafirði** - sá um raflagnir
- **Malbikunarstöðin Hlaðbær Colas hf.** - sá um malbikun
- **Rafeyri Akureyri** - sá um stjórnkerfi ganganna





Umsjón og eftirlit

Umsjón og eftirlit á staðnum var í höndum **Geotek** og **Eflu**, umsjónarmaður verkkaupa var Oddur Sigurðsson. Um eftirlit með göngum og vegagerð só Baldwin Jónbjarnarsson, með steiptum mannvirkjum Sveinn Lyngmo, með rafmagni og stjórnkerfum Sævar Óskarsson.

Fulltrúi verkkaupa á framkvæmdatíma var Guðmundur Rafn Kristjánsson og í stýrihóp verkkaupa voru Sigurður Mar Óskarsson, Óskar Örn Jónsson, Rögnvaldur Gunnarsson og Gísli Eiríksson sem jafnframt var verkefnisstjóri.

Með tilkomu Dýrafjarðarganga stýttist Vestfjarðarvegur um 27,4 km þar sem leiðin yfir Hrafnseyrarheiði sem lengi hefur verið helsti farartálminn leggst af en þar eru mikil snjóþyngsli og mikil snjóflóðahætta efst á heiðinni. Með þessu er hægt að tryggja góðar samgöngur á Vestfjarðavegi (60) milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar, sem er stór þáttur í að ná aðalmarkmiðinu um heilsárs vegasamband milli vestfirskra byggða.

Nú þegar hefur Vegagerðin hafist handa við næsta áfanga sem er nýr og endurbættur vegur yfir Dynjandisheiði og má ætla að þessu megin markmiði um heilsárs vegasamgöngur á Vestfjörðum verði náð innan fárra ára. ■



Verið að hlaða sprengiefni í stafn í göngunum og tengja saman hvellettur.
Mynd: Baldwin Jónbjarnarson



Verið að raða grjóti í grjótvörn meðfram veginum í Dýrafirði.
Mynd: Baldwin Jónbjarnarson

Vegagerð á sunnanverðum Vestfjörðum



Á Dynjandisheiði, vegurinn er mjög mjór og fjöldi smárra og hættulegra brúa er að finna á heiðinni.

Með fyrirhuguðum framkvæmdum á Vestfjarðavegi styttist leiðin til Ísafjarðar umtalsvert.



Dýrafjarðargöng verða mikil samgöngubót á Vestfjörðum og eru göngin liður í því að tengja saman byggðir á norðanverðum og sunnanverðum Vestfjörðum. Á vetrum þegar leiðin milli byggðakjarna sitthvoru megin við farartálmana Dynjandis- og Hrafnseyrarheiðar nálgast það að vera 500 km segir sig sjálfst að samgangur verður erfiður og takmarkaður ef nokkur. Það breytist nú þegar með göngunum og enn frekar með góðum heilsársvegi yfir Dynjandisheiði þegar vegurinn milli byggðanna verður innan við 150 km.

Þrátt fyrir að vinnu við göngin ljúki verður unnið áfram af krafti í vegagerð á sunnanverðum fjörðunum. Framkvæmdir eru nú þegar hafnar við nýjan heilsársveg yfir Dynjandisheiði svo og í Gufudalsveit.

Framkvæmdir hófust nú í byrjun október við 1. áfanga nýs vegar um Dynjandisheiði. Byrjað var á verkinu við Þverdalsá sem rennur í Pennu og er verktakinn þegar byrjaður á sprengivinnu og hefur komið sér fyrir.

Fyrsti áfangi felst í nýbyggingu Vestfjarðarvegar á um 10 km kafla. Verkið skiptist í tvo kafla. Annars vegar um 5,7 km langan kafla upp Penningsdal að sunnanverðu (vegkafla 60-35) og hins vegar um 4,3 km langan kafla fyrir Meðalnes frá Mjólka yfir í

Dynjandisvog (vegkafla 60-38). Vegurinn upp Penningsdal er að mestu leyti byggður í nýju vegstæði en að hluta til í núverandi vegstæði. Kafliinn byrjar við núverandi brú á Pennu og er í nokkuð samfelldum langhalla (5-8%) upp í um 410 m hæð yfir sjávarmáli um einn km frá núverandi vegamótum við Bíldudalsveg. Á kaflanum eru tvær einbreiðar brýr á Þverdalsá sem munu leggjast af. Vegurinn fyrir Meðalnes er alfarið byggður í nýju vegstæði neðar en núverandi vegur og að hluta niður við sjó.

Unnið verður við verkið í allan vetur ef aðstæður leyfa en samkvæmt verkáætlun á útlögn efra lags klæðingar að vera lokið 31. ágúst 2021. Verkinu skal síðan að fullu vera lokið 30. september sama ár. Aðrir áfangar eru í undirbúningi og gert er ráð fyrir að bjóða út næstu áfanga verksins árið 2021. Alls eru rúmlega 20 km eftir yfir heiðina og er gert ráð fyrir alls 5.600 milljónum kr. til verkefnisins samkvæmt samgönguáætlun 2020-2024. Þá er gert ráð fyrir nýjum 29 km Bíldudalsvegi frá Dynjandisheiði að Bíldudalsflugvelli á öðru tímabili samgönguáætlunar 2025-2029.

Á undanförunum árum hefur mikið verk verið unnið á sunnanverðum Vestfjörðum sem vegfarendur sjá t.d.

um leið og komið er í Vatnsfjörðinn ofan af Dynjandisheiðinni. Úr Vatnsfirði og alla leið á Skálanes í Gufudalssveit liggur nýr 7-8 m breiður vegur með bundnu slitlagi, með tveimur fjarðaþverunum sem stytta vegalengdir. Það skýtur því skökku við þegar komið er í Gufufjörðinn og við taka hálsarnir Ódrjúgsháls og Hjallaháls, tiltölulega mjóir malarvegir með mjög kröppum beygjum og verulega bröttum brekkum.

Á sínum tíma var ráðgert að hefjast handa við endurnýjun á sunnanverðum Vestfjörðum með því að leggja nýjan veg fyrir utan hálsana og halda svo áfram í vestur. Sagan um nýjan Vestfjarðaveg um Gufudalssveit er að verða 20 ára gömul en hillir nú loks undir að framkvæmdir þar hefjist að fullu.

Í september hófst vinna við fyrsta áfanga þess verks með endurbyggingu núverandi Vestfjarðavegar inn í Gufufirði sem gert er ráð fyrir að ljúki sumarið 2021. Sá vegur mun þjóna sem Vestfjarðavegur næstu árin en verður að loknum framkvæmdum í Gufudalssveit innansveitarvegur sem tengir bæi í Gufudal. Í næsta áfanga er stefnt að því að bjóða út þverun Þorskafjarðar á næstu vikum þannig að hægt verði að hefjast handa þar í vetur. Sú framkvæmd er allt að þriggja ára verk og mun stytta Vestfjarðaveg um tæplega 10 km. Síðasti hluti framkvæmda í Gufudalssveit

er vegur frá Þorskafirði, um Teigsskóg, yfir Djúpaþfjörð og Gufufjörð og tengist núverandi Vestfjarðavegi við Skálanes, alls um 13 km. Gera má ráð fyrir að þessum framkvæmdum geti lokið haustið 2024.

Við þessa framkvæmd styttest Vestfjarðavegur um 21,6 km en lagður verður nýr vegur á um 20 km kafla. Núverandi Vestfjarðavegur frá Bjarkalundi að Skálanesi er 41,6 km langur, þar af eru 34 km lagðir malarslitlagi, þetta er eina malarslitlagið sem eftir er á leiðinni frá Reykjavík til þéttbýlisstaðanna á sunnanverðum Vestfjörðum. Gamli vegurinn uppfyllir eðlilega ekki kröfur um umferðaröryggi, á honum eru fjórar einbreiðar brýr, krappar beygjur, brattar brekkur, hæðir og lægðir. Það verður því mikil breyting til batnaðar að framkvæmdum loknum.

Þegar framkvæmdum í Reykhólahreppi og á Dynjandisheiði lýkur verður kominn góður heilsársvegur um sunnanverða Vestfirði alla leið til Ísafjarðar og styttr það leiðina milli Reykjavíkur og Ísafjarðar um 49 km.

Þegar framkvæmdum lýkur á síðasta áfanganum á Dynjandisheiði frá vegamótum Vestfjarðavegar og Bíldudalsvega til Bíldudals verða tengingar þaðan og til Ísafjarðar og suður til Reykjavíkur orðnar nokkuð góðar. En framkvæmdir á þeim kafla eru áætlaðar á 2. tímabili núgildandi samgönguáætlunar 2025-2029. ■

→

Unnið að vegalagningu í þeim áfanga sem hét Eiði – Þverá.



→

Á Dynjandisheiði, unnið við að ryðja að vori árið 2013 – snjór getur verið mikill á heiðinni.



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 frákvæmdadeilda.

| Fyrirhuguð útboð | | |
|------------------|--|---------|
| Verknr. | Verk | Auglýst |
| 20-097 | Þverárfjallsvegur (73), Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá | 2020 |
| 20-074 | Norðausturvegur (85), Köldukvistargil | 2020 |
| 20-055 | Skeiða- og Hrunamannavegur (30-08), Einhóltsvegur – Biskupstungnabraut | 2020 |
| 20-035 | Snæfellsnesvegur(54): Ketilstaðir Dunkárbakki | 2020 |
| 20-032 | Hringvegur (1): Umferðarstýring Borgarnesi | 2020 |
| 20-030 | Hvítársíðuvegur (523): Kalmanstunga Kaldadalsvegur | 2020 |
| 20-036 | Örlygshafnarvegur(612): Um Hvallátur | 2020 |
| 20-014 | Hjólafarafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði | 2020 |

| Auglýst útboð | | | |
|---------------|---|---------|----------|
| Verknr. | Verk | Auglýst | Opnað |
| 20-092 | Hreinsun þjóðvega á Suðursvæði 2021-2023 | 25.9.20 | 27.10.20 |
| 20-046 | Hringvegur (1) um Jökulsá á Sólheimasandi | 26.9.20 | 27.10.20 |
| 20-090 | Hringvegur (1) um Kjalarnes 1. áfangi, Varmhólar - Vallá - Eftirlit | 26.9.20 | 27.10.20 |

| Útboð á samningaborði | | | |
|-----------------------|---|---------|----------|
| Verknr. | Verk | Auglýst | Opnað |
| 20-095 20 | Bláfjallavegur (417), efni í vegfláa | 28.9.20 | 13.10.20 |
| 20-094 10 | Hofsós, brimvörn við innsiglingu 2020 | 21.9.20 | 6.10.20 |
| 20-093 10 | Bakkafjörður, endurbygging brimvarnar 2020 | 21.9.20 | 6.10.20 |
| 20-079 50 | Hörgárdalsvegur (815), Hólkot-Skriða | 14.9.20 | 29.9.20 |
| 20-091 | Suðurnesjabær, sjóvarnir 2020 | 1.9.20 | 16.9.20 |
| 20-060 | Örútbóð: Sæbraut, Holtavegur - Vesturlandsvegur, frumdrög | 28.5.20 | 16.6.20 |

| Samningum lokið | | | |
|-----------------|--|---------|---------|
| Verknr. | Verk | Opnað | Samíð |
| 20-050 60 | Hringvegur um Hvalnesskriður 2020, hrunvarni blettanir með klæðingu Jarðlist ehf., kt. 520107-2660 | 14.5.20 | 24.9.20 |

Niðurstöður útboða

Hörgárdalsvegur (815) Hólkot - Skriða

20-079

Tilboð opnuð 29. september 2020. Bygging Hörgárdalsvegur á um 3,7 km löngum kafla ásamt byggingu nýrra heimreiða að fjórum bæjum, samtals um 1,3 km löngum. Innifalið í verkinu er einnig bygging tveggja brúa, á Ytri Tunguá sem verður 11 m löng og á Syðri Tunguá sem verður 9 m löng.

Helstu verkþættir:

| | | | | |
|---|--------------------------------|--------------|--------------|------------------|
| — Vegur | | | | |
| Fylling úr námum | 49.200 m ³ | | | |
| Fláafleygar úr skeringum og námum | 9.500 m ³ | | | |
| Ræsalögn | 266 m | | | |
| Styrktarlag | 18.500 m ³ | | | |
| Burðarlag | 5.530 m ³ | | | |
| Tvöföld klæðing | 24.700 m ² | | | |
| Rofvörn | 460 m ³ | | | |
| Vegrið | 640 m | | | |
| Frágangur fláa | 67.000 m ² | | | |
| — Brú á Ytri Tunguá: | | | | |
| Grjótvörn | 360 m ³ | | | |
| Gröftur | 270 m ³ | | | |
| Fylling | 850 m ³ | | | |
| Mótafletir | 523 m ² | | | |
| Steypustyrktarjárn | 22,2 tonn | | | |
| Steypa | 196 m ³ | | | |
| Vegrið á brú | 20 m | | | |
| — Brú á Syðri Tunguá: | | | | |
| Grjótvörn | 360 m ³ | | | |
| Gröftur | 270 m ³ | | | |
| Fylling | 785 m ³ | | | |
| Mótafletir | 508 m ² | | | |
| Steypustyrktarjárn | 20 tonn | | | |
| Steypa | 174 m ³ | | | |
| Vegrið á brú | 16 m | | | |
| Vinnu við útlögn klæðingar skal lokið fyrir 1. september 2021 | | | | |
| Verkinu skal að fullu lokið fyrir 15. október 2021. | | | | |
| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (bús.kr.) |
| 3 | G. Hjálmarsson hf., Akureyri | 344.444.000 | 111,1 | 62.737 |
| — | Áætl. verktakakostnaður | 310.036.688 | 100,0 | 28.330 |
| 2 | G.V. gröfur ehf., Akureyri | 306.826.065 | 99,0 | 25.119 |
| 1 | Árni Helgason ehf., Ólafsfirði | 281.706.822 | 90,9 | 0 |

Bakkafjörður, endurbygging brimvarnar 2020

20-093

Opnun tilboða 6. október 2020. Hafnarstjórn Langaneshafna óskaði eftir tilboðum í endurbyggingu brimvarnar á Bakkafirði. Endurbyggja og styrkja skal grjótkápu brimvarnar sem umlykur smábátahöfnina á Bakkafirði. Verkið felst í vinnslu grjóts í grjótnámu á Kolbeinstanga við Vopnafjörð, flutning efnis að garðstæði og endurbyggingu grjótkápu brimvarnar.

Helstu magntölur

Vinnsla grjóts í námu og útlögn 3.066 m³.
Verkinu skal lokið eigi síðar en 15. maí 2021.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|-------------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| 4 | Þ.S. verktakar ehf., Egilsstöðum | 55.867.960 | 146,0 | 15.437 |
| 3 | Héraðsverk ehf., Egilsstöðum | 45.975.500 | 120,1 | 5.544 |
| 2 | J.G. vélar ehf., Reykjavík | 40.699.000 | 106,3 | 268 |
| 1 | Ístrúkkur ehf., Núpi | 40.431.068 | 105,6 | 0 |
| — | Áætl. verktakakostnaður | 38.270.200 | 100,0 | -2.161 |

Hofsós, brimvörn við innsiglingu 2020

20-094

Opnun tilboða 6. október 2020. Skagafjarðarhafnir óskaði eftir tilboðum í gerð brimvarnar við Norðurgarð á Hofsósi.

Helstu magntölur

Útlögn á grjóti og kjarna úr námu, um 3.200 m³.
Verkinu í heild skal lokið eigi síðar en 31. júní 2021.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|-----------------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| 2 | Karína ehf., Kópavogi | 29.935.550 | 111,8 | 6.437 |
| — | Áætl. verktakakostnaður | 26.787.300 | 100,0 | 3.288 |
| 1 | Víðimelsbræður ehf., Varmahlíð | 23.499.000 | 87,7 | 0 |

Bláfjallavegur (417), efni í vegfláa

20-095

Tilboð opnuð 13. október 2020. Útakstur og jöfnun fláaefnis á Bláfjallaveg (417-01), á valda kafla alls vegarsins.

Helstu magntölur

Skeringar 1.030 m³
Fláafleygar 17.260 m³
Frágangur fláa 60.215 m²
Lenging ræsa 24 m
Verklok eru 1. júlí 2021.

| nr. | Bjóðandi | Tilboð (kr.) | Hlutfall (%) | Frávik (þús.kr.) |
|-----|---|-----------------|-----------------|---------------------|
| 10 | G.Ó. verk ehf., Reykjavík | 67.711.300 | 158,6 | 29.872 |
| 9 | Suðurverk hf., Kópavogi | 61.933.550 | 145,0 | 24.094 |
| 8 | Urð og grjót ehf., Reykjavík | 59.957.500 | 140,4 | 22.118 |
| 7 | Jarðlist ehf. Reykjavík | 59.118.485 | 138,5 | 21.279 |
| 6 | Gleipnir verktakar ehf., Reykjavík | 50.000.000 | 117,1 | 12.160 |
| 5 | Jón og Margeir ehf., Grindavík | 48.122.200 | 112,7 | 10.283 |
| 4 | J.G. vélar ehf., Reykjavík | 45.918.475 | 107,5 | 8.079 |
| 3 | Vörubifreiðastjórafélagið Mjöllnir, Selfossi | 45.713.350 | 107,1 | 7.874 |
| — | Áætl. verktakakostnaður | 42.700.000 | 100,0 | 4.860 |
| 2 | Verk og tæki ehf., Selfossi | 42.209.650 | 98,9 | 4.370 |
| 1 | Loftorka Reykjavík ehf., Garðabæ | 37.839.575 | 88,6 | 0 |



Þá og nú

Valþjófsdalsvegur (625)

Í sunnanverðum Önundarfirði liggur Valþjófsdalsvegur (625) um Ófæruhlíð á milli Hjarðardals og Valþjófsdals. Er hún kennd við Dalsófæru, klettastalla sem ganga í sjó fram og voru áður illur farartálmi. Haustið 1892 var svolítill hilla sprengd inn í bergið en yfir Ófæruna var þó aldrei fært með klifjaða baggahesta fyrr en akvegur var lagður árið 1949. Gangandi menn komust hins vegar fyrir Ófærunefið þegar lægst var í sjó en sú leið var ekki fær með hesta nema í stórstraumsfjöru. Heimildir um þennan veg eru í árbókum Ferðafélagsins, 1951 bls. 82 og 1999 bls. 324.



Eldri myndin var tekin 1955 og þá er kominn þarna sæmilegur akvegur, byggður 1949.



Yngri myndin var tekin í lok ágústmánaðar 2019.