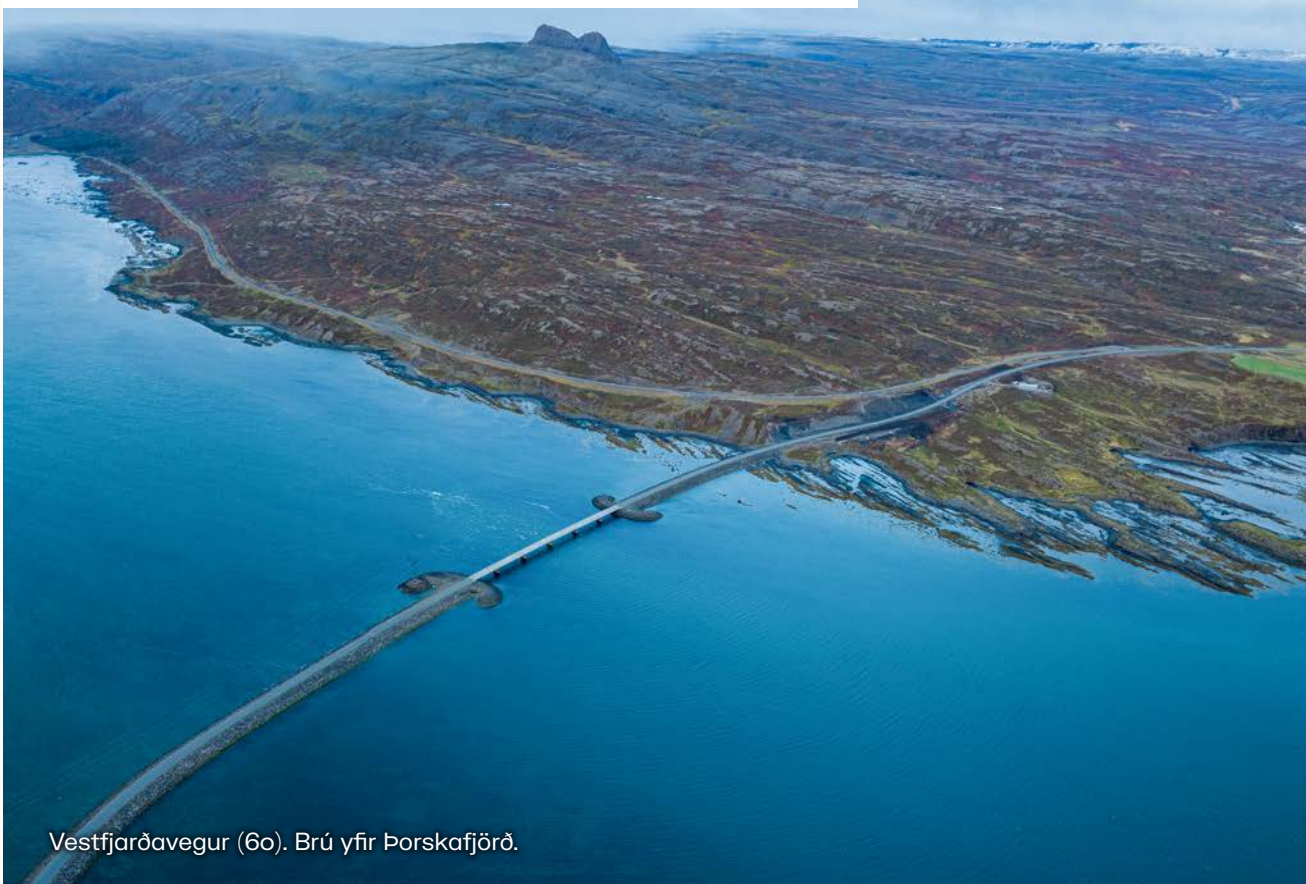


Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

11. desember 2023 — nr. 728

6. tölublað — 31. árgangur



Vestfjarðavegur (60). Brú yfir Þorskaðfjörð.

02 Nýjum Baldri fagnað í Stykkishólmi / 05 Norrænu brúarverðlaunin 2024 / 06 Byggja göngubrú yfir Ytri-Rangá við Helli / 08 Ný vegrið komin á 12 brýr af 20 í vegriðsátaki / 10 Nýr og stærri jarðtæknibor tekinn í notkun / 12 Skrifað undir samning um rannsóknir á Norðurlöndum / 14 Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar / 19 Ný brú yfir Þorskaðfjörð styttir Vestfjarðaveg um 10 km / 22 Tvöföldun Suðurlandsvegur við Lögbergsbrekku / 24 Tveir nýir vegir og ný brú á Norðurlandi vestra / 26 Yfirlit yfir útboðsverk / 27 Niðurstöður útboða / 28 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift

www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir
Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrot
Elín E. Magnúsdóttir

Forsiðumynd
Haukur Sigurðsson

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.



Nýjum Baldri fagnað í Stykkishólmi



Baldur í heimahöfn.

Tekið var formlega á móti nýrri Breiðafjarðarferju við hátíðlega athöfn í Stykkishólmshöfn föstudaginn 17. nóvember. Fjöldi fólks lagði leið sína niður á höfn til að skoða ferjuna, sem var opin fyrir gesti og gangandi. Íbúum norðan megin við Breiðafjörð gafst einnig kostur á að skoða Baldur í Brjánslæk sunnudaginn 19. nóvember.

Fjöldi manns kom saman við höfnina í Stykkishólmi til vera við athöfnina og ekki var annað að merkja en að mikil ánægja væri með nýjan Baldur.

Athöfnin hófst á því að Bergþóra Þorkeldsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, flutti ávarp þar sem hún sagði mikið gleðiefni að taka formlega á móti nýrri Breiðafjarðarferju, enda muni ferjan auka til muna öryggi farþega á siglingarleiðinni milli Stykkishólms, Flateyjar og Brjánslækjar.

„Eldri ferjan, sem gegnt hafði ferjusiglingum undanfarin ár, þótti ekki standast öryggiskröfur sem gerðar eru í dag, enda aðeins með eina aðalvél. Strax árið 2021 var farið að skoða hvort hægt væri að finna annað skip sem uppfyllti þær kröfur sem settar eru fyrir ferjusiglingar á Breiðafirði. Við vorum einstaklega heppin að ferjan Röst stóð okkur til boða. Ferjuna þekktum við af góðu einu enda hafði hún verið notuð sem afleysingaskip fyrir Herjólf nokkrum árum áður,“ sagði Bergþóra og minntist sérstaklega á að það hafi heldur betur reynt á skipið á leiðinni frá Noregi til Íslands í október síðastliðnum, vegna veðurhams og mikils öldugangs.

„Mér skilst á skipstjórnarmönnum að skipið hafi staðið sig með stakri þryði og sé afar gott sjóskip. Vel fari um farþega á siglingu og öll aðstaða fyrir þá er til mikilla bóta,“ sagði hún.



Baldur í heila öld

Ferjan Röst fékk nýtt nafn, Baldur, fljótlega eftir komuna til Íslands, enda á saga nafnsins sér langa sögu og hefur Baldur, í einhverju formi, siglt um Breiðafjörð í heila öld.

„Það var okkur ljúft og skylt að verða við óskum íbúa við Breiðarfjörð og nefna nýju ferjuna Baldur,“ sagði Bergþóra.

Að loknu ávarpi forstjóra var klippt á borða við hátíðlega athöfn. Auk forstjóra Vegagerðarinnar klipptu þau Jakob Björgvin Jakobsson, bæjarstjóri í Stykkishólmi, Þórdís Sif Sigurðardóttir, bæjarstjóri Vesturbyggðar, Stefán Vagn Stefánsson, fyrsti þingmaður Norðvesturkjördæmisins og Jóhanna Ósk Halldórsdóttir, framkvæmdastjóri Sæferða á borðann.



Klippt á borða til að fagna komu Baldurs. Frá vinstri: Jakob Björgvin Jakobsson, bæjarstjóri í Stykkishólmi, Jóhanna Ósk Halldórsdóttir, framkvæmdastjóri Sæferða, Þórdís Sif Sigurðardóttir, bæjarstjóri Vesturbyggðar, Stefán Vagn Stefánsson, fyrsti þingmaður Norðvesturkjördæmisins og Bergþóra Þorkeldsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar.



Boðið var til kaffisamsætis um borð í Baldri.



Á þriðja hundrað manns heimsótti Baldur þennan dag og þáði kaffiveitingar um borð í skipinu.



Ferjusiglingar um Breiðafjörðinn mikilvægar

Eftir borðaklippinguna var haldið í farþegarýmið, þar sem þau Jakob Björgvin, Þórdís Sif, Stefán Vagn og Jóhanna Ósk söguð nokkur orð.

Í máli Jakobs Björgvins kom fram að það væri hátíðisdagur að taka nýjan Baldur í notkun um þá þjóðleið sem Breiðafjörðurinn er en á næsta ári verða 100 ár frá því að Breiðafjarðarferjan Baldur hóf fyrst siglingar um fjörðinn. Hann sagðist fagna þessum áfanga en vonaðist til að næsti áfangi í að tryggja framtíðarlausn í ferjusiglingum um Breiðafjörð yrði að smíða nýtt skip fyrir þessa leið þar sem tekið væri tillit til orkuskipta framtíðarinnar.

Þórdís Sif tók í sama streng og talaði um mikilvægi þess að hafa möguleika á ferjusiglingum um Breiðafjörð, ekki síst vegna atvinnulífs á svæðinu. Auk þess væri sigling um Breiðafjörðinn mikil upplifun.

Stefán Vagn fór sérstaklega yfir mikilvægi þess að hafa traustar samgöngur um landið allt, samfélagi og atvinnulífi til heilla.

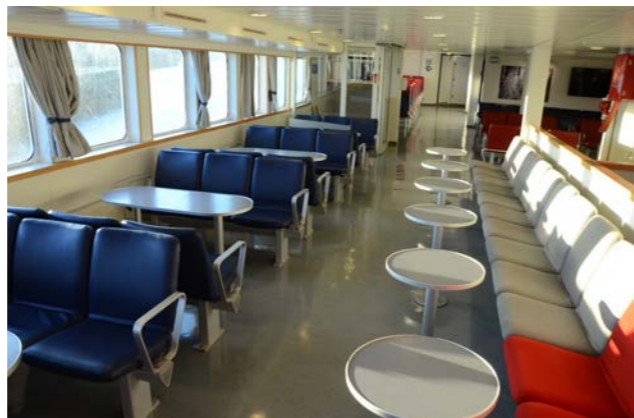
Jóhanna Ósk fór yfir sögu Sæferða og minntist á að skipstjórar Baldurs hefðu báðir hafið sinn ferli sem aðstoðarmenn í eldhúsinu í Baldri sínum tíma en síðar menntað sig til stýrimanns og væru nú orðnir skipstjórar á þessu góða skipi. „Gamli Baldur er farinn í siglingar um suðrænni slóðir en ef leiðin liggur í karabíska hafið er aldrei að vita nema þið rekist á gamlan vin,“ sagði hún og þakkaði Vegagerðinni fyrir gott samstarf.

Lions-klúbburinn Harpa í Stykkishólmi sá um dýrindis veitingar við athöfnina.

Íbúar norðan megin Breiðafjarðar fengu einnig tækifæri til að skoða skipið í Brjánslæk sunnudaginn 19. nóvember. Um fjörutíu manns mættu á staðinn og þáðu kaffiveitingar um borð í Baldri.



↑ Lions-klúbburinn Harpa í Stykkishólmi sá um dýrindis veitingar við athöfnina.



↑ Aðstaða fyrir farþega er til fyrirmyndar.

↓ Baldur var einnig til sýnis í Brjánslæk á sunnudeginum 19. nóvember. Um 40 manns mættu til að skoða skipið og þiggja kaffiveitingar.

Tvær aðalvélar auka öryggi

Upphaflega stóð til að leggja af ferjusiglingar á Breiðafirði við lok samnings við Sæferðir vorið 2023 en ákveðið var breyta þeirri ákvörðun og halda áfram siglingum, meðal annars í ljósi þess að miklar breytingar hafa orðið á atvinnustarfsemi á sunnanverðum Vestfjörðum með uppbyggingu fiskeldis og aukinna umsvifa í ferðþjónustu við Breiðafjörð. Einnig er ferjan mikilvæg fyrir íbúa Flateyjar þar sem skipið flytur nauðsynjar til eyjarinnar og er aðalferðamáti ferðafólks sem vill heimsækja Flatey og dvelja þar til skemmri eða lengri tíma.

Strax árið 2021 var farið að skoða hvort hægt væri að finna annað skip sem uppfyllti þær kröfur sem settar eru fyrir ferjusiglingar á Breiðafirði. Gerð var krafa um að skipið væri búið tveimur aðalvélum og hefði haffærni fyrir C svæði en siglingaleiðin um Breiðafjörð flokkast sem C svæði. Afar fáar ferjur standa til boða sem geta siglt á C hafsvæði, eru með tvær vélar og geta jafnframt notast við núverandi hafnarmannvirki. Það var því heppilegt að norska ferjan Röst stóð til boða.

Vegagerðin keypti ferjuna Röst af Torghatten Nord í Noregi en hún sigldi í Norður-Noregi á ferjuleiðinni Svolveg-Skrova-Skutvik. Skrifað var undir kaupsamning 15. september 2023 en kaupverð ferjunnar var 3,5 milljónir Evra.

Stærsti kostur nýju ferjunnar er að hún er með tvö aðskilin framdriftskerfi, þ.e. hún er útbúin tveimur aðalvélum og tveim skrúfum sem stóreykur öryggi farþega. Einnig er hún með öflugan veltiugga sem gerir siglinguna þægilegri og farþegarými er allt á sama dekki. Þá er hún 12 árum yngri en gamli Baldur og aðstaða fyrir farþega er öll hin þægilegasta.



Nýi Baldur tekur 250 farþega og rúmar fimm stóra flutningabíla.

Til að ferjan gæti þjónað siglingum á Breiðafirði þurfti að ráðast í nokkrar breytingar. Skipið fór í slipp við komuna til landsins hjá Vélsmiðju Orms og Víglundar ehf. í Hafnarfirði sem átti lægsta boð í breytingarnar. Þær fólu m.a. í sér að koma fyrir nýjum þilfarskrana, landfestuvindum, færa til lyftibjörgunarbáta, útbúa geymslusvæði á þilfari og mála skipið að utan. Einnig þurfti að vinna að almennu viðhaldi véla og búnaðar. ■

Norrænu brúarverðlaunin 2024 – óskað eftir tilnefningum

↓
Brú á Þjórsá sem hlaut norrænu brúarverðlaunin árið 2008.
Mynd: Viktor Arnar Ingólfsson

Norrænu brúarverðlaunin eru veitt fyrir framúrskarandi framlag á sviði brúarverkfræði með sérstaka áherslu á notagildi þess á Norðurlöndunum.

Verðlaunin eru veitt á fjögurra ára fresti og verða afhent fulltrúa eiganda þess mannvirkis sem verðlaunin hlýtur á ráðstefnunni Via Nordica 2024, sem haldin verður í Kaupmannahöfn 10.-12. júní 2024 (<https://vianordica2024.dk/>).

Verðlaunin árið 2024 verða veitt fyrir nýja brú eða endurgerð brúar sem er staðsett á Norðurlöndunum og hefur verið lokið á árunum 2016 til júní 2024. Verkefnið skal vera eftirtektarvert, frumlegt, skapandi eða á annan hátt fela í sér mikilvægt framlag á sviði brúarverkfræði eða til þess svæðis sem verkefnið er staðsett á. Stærð brúarinnar skiptir ekki máli.

Hvert þátttökuland í brúarnefnd Norræna vegasambandsins (NVF) má tilnefna tvær brýr eða verkefni til verðlaunanna. Dómnefnd skipuð tveim fulltrúum frá hverju þátttökulandi mun velja sigurvegara.

Senda skal tilnefningu um brúarverkefni á Íslandi til formanns norrænu brúarnefndarinnar, Guðmundar Vals Guðmundssonar (gvgu@vegagerdin.is), fyrir 31. desember 2023.

Tilnefningin skal innihalda

- Stutta lýsingu og ljósmynd af brúnni
- Lýsingu á verðleikum
- Nöfn á verkkaupa, verktaka, hönnuðum og öðrum sem komu að verkefninu. ■



Byggja göngubrú yfir Ytri-Rangá við Helli

→ Brúarvinnuflokkur Vegagerðarinnar frá Vík sér um uppsetningu.

↓ Framkvæmdir eru hafnar við göngu- og hjólastíga sem liggja að og frá nýju göngubrúnni. Sveitarfélagið sér um framkvæmdir.
Teikning: EFLA

Brúarvinnuflokkur Vegagerðarinnar vinnur að gerð göngu- og hjólabrúar yfir Ytri-Rangá við Helli. Göngubrúin verður fest utan á núverandi brú sem byggð var árið 1960. Öryggi gangandi og hjólandi eykst til muna en auk þess er göngubrúnni ætlað að tengja þorpið við nýtt hverfi sem á að rísa vestan megin við ána.

„Verkið hefur tekið aðeins lengri tíma en við ætluðum þar sem steypuvinna var mun meiri og erfiðari en reiknað var með,“ segir Sigurjón Karlsson, yfirverkstjóri brúarvinnuflokksins. Verkið hófst í júní en lokið var við múrvinnu í september. „Við gerðum við steypuskemmdir í bríkum, gerðum við steypu í gangbrautum sem liggja meðfram akbrautum brúarinnar, gerðum við skemmdir í landstöplum og steypum upp hliðarvegg að austan undan straum.“

Eftir að steypuviðgerðum lauk hefur verið unnið að uppsetningu göngubrúarinnar. Verkið snýst um að bora göt í bríkur og steypa bita svo hægt sé að festa við svokölluð stálknekti sem halda uppi nýja brúargólfinu. „Stálknektin koma tilbúin en við höfum smíðað gólfeiningarnar sjálfir og híft þau á knektin. Við þurftum að festa gólfið neðan frá og gerðum það með körfubíl.“ Sigurjón segir verklok aðeins óljós þar sem bið verður á að fá stálið í handriðin.

Umferð stýrt með ljósum

Mikil umferð er um brúna. Árið 2022 var árdagsumferð um 4700 bílar (meðalumferð á dag yfir árið) og hefur aukist umtalsvert á síðustu tveimur árum en árið 2020 var umferðin um 3400 bílar á dag.

Sigurjón segir vinnuna hafa gengið ótrúlega vel þrátt fyrir nálægð við þessa miklu umferð. „Fólk er ótrúlega tillitssamt þegar það ekur fram hjá okkur.“

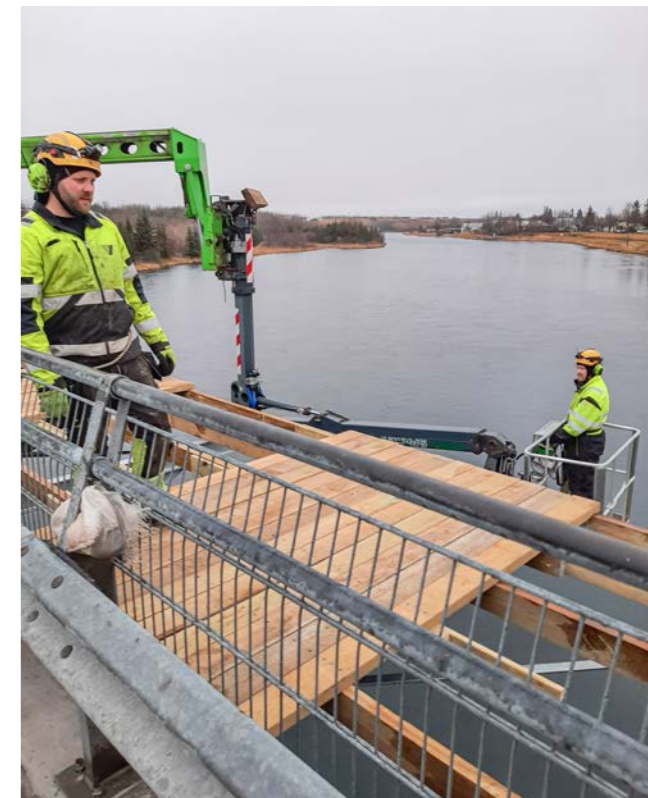
Nauðsynlegt hefur verið að loka annarri akreininni á brúnni frá mánudagsmorgni til fimmtudagskvölds þann tíma sem brúarvinnuflokkurinn hefur verið að störfum. Umferðinni er stjórnað með ljósum. „Þetta hefur gengið mjög vel þó fólk verði sumt skiljanlega dálítið pirrað. En við tókum niður lokunina á fimmtudagskvöldum og því hefur brúin verið opin alla föstudaga, laugardaga og sunnudaga þegar umferðin er hvað mest.“



Gangandi vegfarendum hætta búin á gömlu brúnni

Brúin á Ytri-Rangá er 84 m löng og byggð árið 1960. Akbrautin er 7 metra breið og heildarbreidd brúarinnar er 9,62 m. Nokkur gangandi umferð hefur verið um brúna, til dæmis er algengt að ferðamenn gangi úr bænum til að skoða Hellana á Helli. Hingað til hafa gangandi vegfarendur þurft að notast við mjóa göngustíga sem liggja meðfram akbrautinni. Öryggi þeirra hefur þótt ábótavant en með nýju göngubrúnni mun það stóruakast.

Nýja göngubrúin á einnig að greiða fyrir samgöngum gangandi og hjólandi í tengslum við áform um uppbyggingu nýrra hverfa vestan megin við Ytri-Rangá.



→ Hluta vinnunnar þarf að vinna úr körfu.

↓ Sigurjón Karlsson, yfirverkstjóri brúarvinnuflokksins.



Tenging við göngu og hjólastíga

Sveitarfélagið Rangárþing ytra hefur í samvinnu við Landsnet og Vegagerðina unnið að undirbúningi hjóla- og göngustígs á milli Helli og Hvolsvallar sem til skoðunar er að leggja á næstu árum. Vegagerðin styrkir sveitarfélagið í þeirri framkvæmd.

Fyrsta skrefið er að gera stígatengingar við nýju göngubrúna og eru framkvæmdir á vegum sveitarfélagsins hafnar. Stígatengingarnar má sjá á meðfylgjandi teikningu. ■



Ný vegrið komin á 12 brýr af 20 í vegriðsátaki

Vegagerðin setti af stað áttak í vegriðsmálum árið 2019. Áformað er að skipta um kílómetra af vegriði árlega.

Tæplega tólf hundruð brýr á Íslandi heyrast undir Vegagerðina. Þar af eru 654 einbreiðar brýr og 532 tvíbreiðar brýr, eða samtals um 31 kílómetri af brúm. Meðalaldur brúa er 45 ár en þriðjungur þeirra er orðinn meira en 60 ára gamall. Árið 2019 setti Vegagerðin af stað áttak í vegriðsmálum þar sem gerð var öryggisúttekt á 900 brúm. Helstu áhættuþættir voru metnir en sérstök áhersla var lögð á að taka út ástand og öryggi vegriða til að meta hvar brýnast væri að skipta út eldri vegriðum fyrir ný og sterkbyggðari vegrið sem uppfylla gildandi öryggisstaðla.

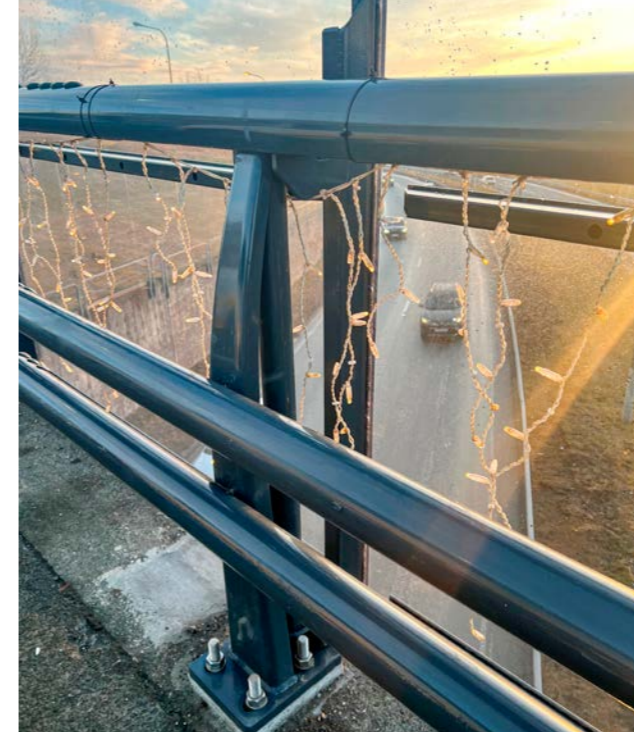
Úttektin var gerð á brúm sem eru staðsettar á stofn- og tengivegum um land allt, þar með taldar eru allar brýr á Hringveginum og brýr á umferðarþyngstu vegum landsins, en margar þeirra eru á höfuðborgarsvæðinu. Auk þess var gerð úttekt á brúm þar sem afleiðingar af slysum geta verið mjög alvarlegar. Þar er um að ræða brýr sem eru yfir umferðarþyngnum götum, brýr með mikla fallhæð og einnig þar sem farið er yfir sjó. Umferðaröryggi vegfarenda er haft að leiðarljósi í þessu áttaki.

Samhliða úttektinni var verkefnum forgangsraað og gerð aðgerðaráætlun um að skipta út vegriðum á tuttugu brúm fyrir árslok 2025. Verkefnið snýst í grunninn um að fjarlægja eldri vegrið sem ekki standast nútíma öryggiskröfur, farga þeim og setja upp ný vegrið, sem eru hærrí og sterkbyggðari og uppfylla gildandi öryggisstaðla.

Jafnframt er nú unnið að fimm ára áætlun um útskipti á vegriðum á fleiri brúm og vonast er til að Vegagerðin fái fjármagn til að það verkefni verði að veruleika. Stefnt er að því að skipta um vegrið á brúm sem samsvara um heilum kílómetra á ári.

↑
Gerð var úttekt á brúm á umferðarþyngstu vegum landsins. Sett var nýtt vegrið við Hamraborg.

→
Sett voru ný vegrið á brú á Vífilstaðavegi og Kaupúni yfir Reykjanesbraut fyrir á árinu, til að skilja að akandi og gangandi vegfarendur.



Ný vegrið á tólf brýr

Frá því að vegriðsátakið hófst hefur verið skipt um vegrið á tólf brúm af þeim tuttugu sem settar voru í forgang. Þær brýr sem eru komnar með ný vegrið eru:

- Borgarfjarðarbrú, en í sumar lauk vinnu við að skipta um vegrið á þeirri fjölförnu brú
- Brú yfir Hafnarfjarðarveg við Hamraborg
- Brú yfir Kársnesbraut
- Brú yfir Nýbýlaveg
- Brú á mislægum vegamótum við Digranesveg
- Tvær brýr á Miklubraut yfir Reykjanesbraut.
- Tvær brýr yfir Elliðaárnar
- Brú yfir Markarfljót
- Brú yfir Köldukvísl
- Brú yfir Leirvogsa

↑
Í áttakinu felst að fjarlægja eldri vegrið, farga þeim og setja upp vegrið sem eru hærrí og sterkbyggðari.

→
Í fyrrasumar var sett nýtt vegrið á brýr yfir Elliðaárdalinn.



Einnig hefur verið skipt um vegrið á brúm sem ekki voru á aðgerðarlistanum en brýnt þótti að uppfæra, svo sem á brú yfir Bústaðaveg. Á þessu ári voru sett ný vegrið á brú á Vífilstaðavegi og Kaupúni yfir Reykjanesbraut til að skilja að akandi og gangandi vegfarendur. Í farvatninu fyrir 2024 er að uppfæra fleiri vegrið á umferðarþyngnum brúm, meðal annars á brúm yfir Þjórsá, Reykjanesbraut yfir Fífuhvammsveg, Bjarnardalsá og Ölfusárós.

Allar brýr í eigu Vegagerðarinnar eru skoðaðar vandlega á fjögurra ára fresti en sumar þarf að skoða oftar, eða annað hvort ár. Brýr eru aðeins teknar úr umferð ef þær standast ekki kröfur um burð og öryggi vegfarenda en með natni og nútímaaðferðum er hægt að lengja líftíma þeirra og uppfæra svo þær standist nútíma öryggiskröfur. Með þyngri bílum og meiri umferð á vegum um landið og sérstaklega í þéttbýli verður sífellt mikilvægara að umferðamannvirki séu uppfærð samkvæmt nútíma stöðlum og er vegriðsátak Vegagerðarinnar liður í því risastóra verkefni. ■

Nýr og stærri jarðtækni- bor tekinn í notkun

↓
Borinn er útbúinn ýmsum tækninýjungum og er nánast alfarið stjórnað með fjarstýringu.

Vegagerðin hefur fest kaup á nýjum jarðtækni-
bor frá Geomachine í Finnlandi. Borinn er afar
tæknilegur og töluvert öflugri en fyrirrennari
hans. Hann verður notaður til ýmissa rannsókna
sem gagnast við hönnun vega.

Borinn er af gerðinni GM100 og framleiddur af Geomachine í Finnlandi sem sérhæfir sig í framleiðslu gæða jarðtækni-
borum. Nýi borinn bætist við tækjabúnað stoðeildar mannvirkjasviðs Vegagerðarinnar sem hefur hingað til notast við mun minni jarðtækni-
bor sem kominn er til ára sinna. Sá verður þó áfram í notkun í ýmsum verkefnum.

Vegagerðin fékk nýja borinn afhentan í lok september. Starfsfólk Vegagerðarinnar fékk kennslu á borinn frá tveimur starfsmönnum Geomachine sem dvöldu hér í eina viku. „Fyrsta daginn fengu vélvirkjar okkar kennslu á borinn til að geta sinnt viðhaldi á honum. Næstu daga fengum við þjálfun í stjórnun borsins í Skálafelli, en þar var verið að gera rannsóknir vegna hönnunar á nýjum vegi upp að skíðasvæðinu,“ segir Sverrir Örvar Sverrisson, starfsmaður stoðeildar Vegagerðarinnar. Vel gekk að læra á borinn en í Skálafelli voru prófaðar allar þær boraðferðir sem borinn býður upp á.

Nýi borinn er mun öflugri en sá eldri og getur borað dýpra. „Borborðið í bornum er tvöfalt og því er hann í raun eins og tveir borar í einum, það er að segja að hann getur framkvæmt tvær boraðferðir í einu,“ lýsir Sverrir en meðal annars getur borinn framkvæmt heildarborun ásamt snúnings- og þrýstiborun. Sverrir segir þörf á bergborunum hafa aukist töluvert og nýi borinn getur m.a. tekið kjarnasýni úr klöppum á mun auðveldari hátt en sá eldri, en meta má berggæði með rannsóknum á borkjörnum. Einnig má gera svokallaðar CPT prófanir sem meta eigindi í jarðvegi með nýja bornum.

→
Jarðtækni-
bóll og nýi jarðtækni-
borinn
við rannsóknir í Skálafelli.

↓
Starfsfólk stoðeildar Vegagerðarinnar fékk kennslu á nýja borinn í Skálafelli þar sem verið er að gera rannsóknir vegna nýs vegar upp að skíðasvæðinu.



Starfsmenn Vegagerðarinnar þurftu að læra heldur margt á skömmum tíma. „Stýringin á þessum bor er allt önnur en við eigum að venjast. Allar aðgerðir eru til dæmis framkvæmdar með fjarstýringu, þó einnig sé hægt að stýra honum handvirkkt,“ segir Sverrir og bendir á að öryggi starfsfólks aukist með þessu töluvert, enda þurfi það ekki að standa alveg upp við borinn meðan hann vinnur.

Borinn er búinn ýmsum tækilegum nýjungum, er með nýtt tölvakerfi með snertiskjám sem hægt er að stýra aðgerðum á. Gögnin sem verða til er hægt að senda beint í tölvupósti auk þess sem öll gögn vistast í skýi. „Þar er einnig hægt að fylgjast með ástandi borsins, staðsetningu hans og öllum skjölum sem fylgja honum.“ Sverrir bendir einnig á að Vegagerðin hafi látið útbúa sérstaka lausn fyrir sig til að geta betur staðsett þær holur sem eru boraðar. „Sérstakt mælitæki er tengt við tölvuna í bornum. Þannig vistast alltaf nákvæm hnit borholunnar með öllum upplýsingum sem auðveldar margt.“



Borinn vegur átta tonn og er bæði þyngri og stærri en eldri bor og þar með mun stöðugri. Hann er á beltum og er fluttur á krókheysispalli. Þrátt fyrir stærðina gengur borinn lítið þar sem hann er búinn aðblue-kerfi. Þá er notaður umhverfisvænn glussi á borinn sem spillir náttúrunni minna ef glussaleki kemur upp .

Framundan eru ýmis áriðandi verkefni. Fyrst þarf að gera rannsóknarboranir vegna uppbygginu tengivega á Suðurlandi. Í vetur er svo stefnt að því að nýta borinn í jarðtækni-
rannsóknir vegna Sundabrautar. ■



Skrifað undir samning um rannsóknir á Norðurlöndum

Forstjórar vegagerða á Norðurlöndum skrifuðu í nóvember undir nýjan samstarfssamning um sameiginlegar rannsóknir undir hatti NordFoU.

NordFoU er samstarfsvettvangur norrænna samgöngufirvalda sem hófst árið 2004. Tilgangur samstarfsins er að hámarka auðlindanýtingu og skapa samlegðaráhrif á ýmsum sviðum enda þurfa löndin oft að eiga við sambærilegar áskoranir. Þau lönd sem eiga aðild að samstarfinu eru Danmörk, Svíþjóð, Noregur, Finnland og Ísland.

Núverandi samstarf byggir á rannsóknirum frá árinu 2004 og samþykktum sem síðast voru endurskoðaðar árið 2018.

Stýrinfnd NordFoU lagði nýverið til breytingar á skipulagi og fjármögnunarfyrirkomulagi NordFoU með það að markmiði að einfalda stjórnsýslu. Nýr samstarfssamningur var undirritaður af öllum vegamálastjórum Norðurlanda á fundi þeirra í Kaupmannahöfn í nóvember.

Um starfsemi NordFou

NordFoU er samstarfsvettvangur vegagerða Norðurlanda í rannsóknum. Þátttökulöndin eru Finnland, Svíþjóð, Noregur, Danmörk, Ísland og Færeyjar. Markmið NordFoU er að vinna sameiginlega að ákveðnum rannsóknaverkefnum og fjármagna þau sameiginlega úr sjóðum sínum. Fyrirkomulagið NordFoU skapar samlegðaráhrif fyrir allar stofnanir og aðstoðar við að:

- Takast á við sameiginleg vandamál
- Nýta takmarkaða fjármuni
- Forðast endurtekingar á rannsóknum
- Takast á við stærra rannsókn- og þróunarverkefni
- Fá fleiri sjónarmið við skilgreiningu á rannsóknþörf
- Miðla niðurstöðum til stærra svæðis

Verkefni NordFoU sem er lokið og verk í vinnslu

Árið 2023 var unnið að sjö verkefnum. Fjórum lýkur í ár en þrjú halda áfram á næsta ári. Þrjú ný verkefni verða sett af stað árið 2024.

Verkefni sem á að ljúka árið 2023:

- Upphitun vega með sólarorku (Svíþjóð og Noregur)
- Sjálfstýrð ökutæki og vegamerkingar (Danmörk, Svíþjóð, Noregur og Finnland)
- Norrænt vegryksrannsóknarverkefni (NorDust II) (Noregur, Svíþjóð, Danmörk, Finnland og Ísland)
- Lífsferilsgreining til að meta og draga úr loftslagsáhrifum við uppbyggingu innviða (NordLCA +) (Noregur, Svíþjóð, Danmörk og Finnland)

Verkefni sem halda áfram árið 2024:

- Gervigreind til að fylgjast með ágengum tegundum og dauðum dýrum á vegum (Danmörk, Svíþjóð og Ísland)
- Árangursmiðað mat á malbiksblöndum (Danmörk, Finnland og Ísland)
- Vetrarvegaráðgjöf (Svíþjóð, Noregur, Danmörk, Finnland og Ísland)

Vegamálastjórar Norðurlandanna við undirritun samningsins. Frá hægri; Roberto Maiorana frá Svíþjóð, Jens Holmboe frá Danmörku, Ingrid Dahl Hovland frá Noregi, Bergþóra Þorkelsdóttir frá Íslandi, Jarmo Joutsensaari frá Finnlandi og Sigurd Lamhauge frá Færeyjum.

Ný verkefni NordFoU

Ný fyrirhuguð verkefni árið 2024:

- Íferðarkerfi í vegköntum til að meðhöndla afrennsli á vegum á Norðurlöndum (Noregi, Svíþjóð ++)
- Þróun og kvörðun á umferðarálagslíkönum fyrir 2. kynslóð Eurocodes (Finnland, Ísland ++)
- Lífsferilsgreining til að meta og draga úr loftslagsáhrifum af uppbyggingu innviða (nýtt NordLCA +) (Noregur, Svíþjóð, Danmörk og Finnland)

Frekari upplýsingar um verkefni má finna á vefsíðunni www.nodfou.org

Via Nordica 2024



COPENHAGEN 11-12 (13) JUNE
UN Global Goals  Nordic Road Sector Approaches

Norræna samgönguráðstefnan Via Nordica 2024

Norræna vegagsambandið (NVF) heldur ráðstefnuna

Via Nordica 2024 – Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna – Nálgun norræns vegagerðarfólks.

Ráðstefnan verður haldin í Kaupmannahöfn 11.-12. (13.) júní.

Sérstök áhersla er lögð á umræðu um vönduð vinnubrögð og framlag samgöngugeirans til heimsmarkmiða SP.

Fyrstu kemur, fyrstu fær

Athugið að það má einnig skrá sig í kynningarferð þann 13. júní, í heimsókn til annað hvort Femern verkefnisins eða Storströms verkefnisins. Reikna má með að einungis þeir sem skrá sig snemma komist í ferðirnar þar sem sætafjöldi er takmarkaður.



Kynntu þér dagskrána og skráðu þig á www.vianordica2024.dk

Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar – Umhverfismálin tóku hástökk

→ Yfir 260 manns sóttu rannsóknaráðstefnuna sem haldin var á Hilton hóteli.

Árleg rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar var haldin í 22. sinn þann 27. október síðastliðinn. Að venju var dagskráin fjölbreytt og fróðleg. Fluttir voru 16 fyrirlestrar og 13 veggspjöld voru til kynningar.

Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar er einn af föstum liðum haustsins og aðsóknin hefur vaxið frá ári til árs. Þetta árið var slegið met í fjölda gesta en yfir 260 manns skráðu sig til leiks. Mikill metnaður er lagður í ráðstefnuna, sem endurspeglar það fjölbreytta starf sem rannsóknasjóður Vegagerðarinnar vinnur en sjóðurinn gegnir mikilvægum þætti í starfsemi stofnunarinnar. Þegar er búið að festa dagsetningu fyrir næstu ráðstefnu, sem verður haldin þann 1. nóvember 2024.

Markmið sjóðsins er að hafa frumkvæði að rannsókna- og þróunarstarfi, sem stuðlar að því að Vegagerðin geti uppfyllt sett markmið á hverjum tíma. Að afla nýrrar þekkingar á sviði vega- og samgöngumála og að stuðla að því að niðurstöður varðandi aðferðir, efnisnotkun og hagkvæmara vinnulag skili sér í stöðlum og breyttu verklagi.

↓ Prettán veggspjöld voru til kynningar í anddyri ráðstefnusalarins á Hilton.



Mikil ásókn er í sjóðinn en í ár bárust 124 umsóknir upp á samtals 365 milljónir króna. Af þessum 124 umsóknum fengu 78 verkefni styrk fyrir samtals 150 milljónir króna en það er fjárveitingin sem sjóðurinn hefur til umráða samkvæmt samgönguáætlun.

Fjárframlag til sjóðsins hefur ekki hækkað frá árinu 2019 en í setningarræðu Bergþóru Þorkeldsdóttur, forstjóra Vegagerðarinnar, kom fram að í ósamþykktri samgönguáætlun fyrir árið 2024 er gert ráð fyrir að framlagið hækki um 20 milljónir og verði 170 milljónir, sem er fagnaðarefni.

Verkefni sem fengu úthlutað úr sjóðnum í ár voru af ýmsum toga. Flest féllu undir flokkinn mannvirki eða 42%, undir flokkinn umhverfi féllu 31%, umferð og umferðaröryggi 22% og verkefni tengd samfélagi voru 5%. Umhverfiflokkurinn er hástökkvarinn í ár en aldrei áður hafa borist fleiri umsóknir sem tengjast umhverfismálum. Hluttur flokksins fór úr 17% árið 2022 í 31% í ár. Segja má að það sé í takt við tíðarandann þar sem umhverfismálin eru ofarlega á baugi.

Umsóknir í sjóðinn berast víða að, aðallega frá atvinnulífnum og háskólasamfélaginu. Stærstur hluti styrkjanna er veittur verkefnum sem koma frá verkfræðistofum, eða 32%. Í fyrra hafði hluttur háskólanna aldrei áður verið hærra en í ár var slegið nýtt met og 27% styrkjanna kom í hlut háskólasamfélagsins. Vegagerðin stendur einnig fyrir fjölda rannsóknaverkefna og í ár voru þau 26% en aðrar opinberar stofnanir og fyrirtæki eru með 4%. Þá eru í flokknum aðrir 11%.



Bergþóra Þorkeldsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar setti ráðstefnuna.



Dr. Þorvaldur Þórðarson, eldfjallafræðingur og prófessor við Háskóla Íslands, hélt erindið *Eldvirgni á Íslandi og hugsanleg áhrif á innviði*. Í máli hans kom fram að umfang eldgosavár ræðst af staðsetningu eldstöðvarinnar, afli, stærð og/eða lengd gossins, forvörnum og skipulagi, auk samfélagslegs skilnings og viðbrögðum.



Páll Valdimar Kolka Jónsson var fundarstjóri líkt og á síðasta ári.



Björk Úlfarsdóttir, umhverfis-, gæða- og nýsköpunarstjóri hjá Colas Íslandi, hélt erindið *Kolefnishlutlaus bindiefni*. Þar greindi hún frá tilraunum sem Colas hefur gert með tveimur lífbindiefnum og hvernig þær hafa tekist til. Einnig fór hún yfir hvaða bikbindiefni eru notuð í vegagerð og hvernig breyta má notkun á biki og nota meira af endurunnu malbiki.



Darri Kristmundsson hjá Vatnaskilum hélt erindið *Vindaðstæður við brýr – hermun til stuðnings hönnunarviðmiðum*. Þar kom fram að óhagstæðar og jafnvel hættulegar vindaðstæður geta skapast við brýr, m.a. vegna aukinnar hviðmyndunar vegna mannvirkis eða árfarvegs. Helstu niðurstöður eru að hermun getur verið öflugt verkfæri til að styðjast við þegar kemur að staðarvali fyrir mannvirki út frá vindsviði.



Sólveig Kristín Sigurðardóttir hjá Verkís hélt erindið *Sigmælingar með LiDAR skanna á þyrildi*. Skoðað var hvort hægt er að nota LiDAR skanna á þyrildi í sigmælingar á deigu undirlagi við vegagerð í stað annarra mælinga og sem stuðning við aðrar mælingar. Niðurstöður benda til að LiDAR til sigmælinga hafi marga góða kosti, svo sem góða rúmupplausn, sýni hvernig landið í heild bregst við fergingu og hægt er að fylgjast með framgangi verka með slíkum mælingum.



Ólafur H. Wallevik frá Háskólanum í Reykjavík hélt erindi um kosti hástyrkleikasteypu á brýr. Fram kom meðal annars að með því að velja hástyrkleikasteypt slíttlag fæst löng ending slíttlags sem lækkar viðhaldskostnað, það dregur úr slyshættu og er mikilvægur liður í 100 ára líftímahönnun.



Guðbjartur Jón Einarsson hjá Mannviti hélt erindið *Ástandsskoðun sprautusteypu í jarðgöngum með tilliti til þykktar og væntanlegs líftíma*. Tilgangur og markmið var m.a. að skoða ástand og meta hrörnun sprautusteypu í veggöngum og sannreyna hvort eldri fyrirskriftir dugi eða hvort auka þurfi styrkingar. Niðurstöður benda til að ekki virðist þörf á að auka minnstu þykkt sprautusteypu og með eðlilegu viðhaldi og minniháttar viðgerðum muni líftími þeirra jarðganga sem voru skoðuð ná 50-100 árum.



Majid Eskafi hjá EFLU hélt erindið: *Kolefnisfótsporsgreining á brimvarnargörðum og sjóvörnum*. Þar var farið yfir rannsókn þar að lútandi á höfninni í Þorlákshöfn og í Straumsvík og niðurstöður kynntar.



Davíð Guðbergsson hjá VSÓ ráðgjöf hélt erindið *Áhrif á öryggi virkra ferðamáta vegna algrænna umferðarljósa*. Markmið rannsóknarinnar er að leggja tölfraðilegt mat á áhrif algrænna göngufasa á umferðaröryggi. Aukning í fjölda gangandi og hjólandi gefur til kynna að fólk upplifi aukið öryggi.



Berglind Hallgrímsdóttir hjá EFLU hélt erindið *Umferðaröryggisaðgerðir og áhrif á leiðarval*. Markmið rannsóknarinnar var að meta áhrif umferðaröryggisaðgerða á leiðarval ökumanna, hraða og meta mögulega vænta fækkun slysa og samhagandi samfélagslegan sparnað vegna hraðalækkunar. Helstu niðurstöður eru að hraðatakmarkandi aðgerðir virðast hafa lítil áhrif á leiðarval.



Thijs Kreukels hjá VSB verkfræðistofu hélt erindið *Leiðbeiningar um hönnun gatna í þéttbýli*. Fram kom að héraðs skortir samræmdar leiðbeiningum varðandi hámarkshraða í mismunandi hverfum. Samræming er mikilvæg vegna umferðaröryggis og skilvirkni. Nú er unnið að samræmdum leiðbeiningum í samstarfi Vegagerðarinnar, Reykjavíkur og Skipulagsstofnunar.



Sæunn Gísladóttir hjá Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri hélt erindið *Áhrif fjarvinnu á vegakerfið*. Covid-heimsfaraldurinn gjörbreytti fjarvinnu en kannað var hvort breyting varð til lengri tíma og hvort það gæti haft áhrif á vegakerfið. Niðurstöður benda til að meðalfjöldi daga sem keyrt var í vinnu sé aðeins lægri nú en fyrir Covid en þörf er á frekar í rannsóknum.



Þorsteinn Sæmundsson, hélt erindi fyrir hönd Jöklaþóps Jarðvísindastofnunar Háskóla Íslands. Það hét; *Grimsvötn: vatnsgeymir, jökulhlaup, upphaf og rennsli*. Frá því að Grimsvötn fundust árið 1919 hafa þau verið til rannsóknar en þau eru alltaf að breytast. Með betri mælingum og mælitækjum er hægt að spá betur fyrir t.d. um hlaup.



Þorsteinn Sæmundsson, Halldór Geirsson og Hafþís Jónsdóttir stóðu að erindinu *Rannsóknir á tengslum veðurfarsbreytinga og hreyfinga á og við vegstæði Siglufjarðarveggar um Almennunga*. Tilgangur rannsóknarinnar er að finna eðli og orsakir hreyfinga í og við vegstæði Siglufjarðar við Almennunga. Árið 2022 voru settar upp níu siritandi GNSS stöðvar til að mæla hreyfingar. Samanburður á eldri hreyfingum og veðurfari bendir til að flestir atburðir eigi sér stað í tengslum við úrkomu og leysingar.



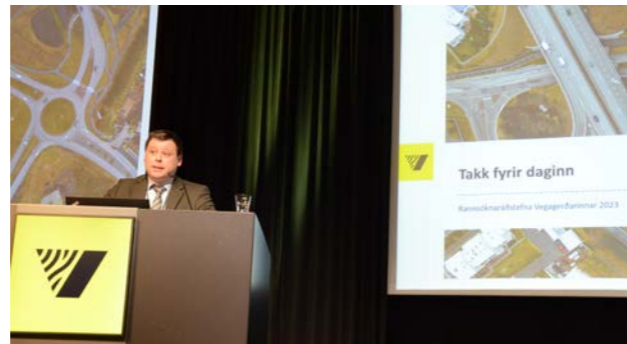
Einar Sveinbjörnsson hjá Veðurvaktinni hélt erindið *Mælaborð úrkomuvöktunar í Almennungum*. Hann fór m.a. yfir hvernig svæðið er vaktað og hvers vegna. Úrkomumæli var bætt við veðurstöðina Siglufjarðarveg í september í fyrra. Í október sama ár var tilfærsla um 22 cm eftir miklar rigningar.



Rannveig Thoroddsen hjá Náttúrufræðistofnun Íslands hélt erindið *Opna fjallvegir hlið fyrir landnám innfluttra plöntutegunda á hálendi Íslands?* Hún fór m.a. yfir hvaða tegundir nota þessa leið og hvort þær hafi sameiginleg einkenni. Einnig var bent á hvaða leiðir hægt er að nota til að fyrirbyggja að ágengar tegundir dreifist um hálendið.



Ásta Ósk Hlöðversdóttir hjá VSB verkfræðistofu flutti erindið *Örmengunarefni í ofanvatni af vegum*. Markmið verkefnisins er að mæla styrk örmengunarefna í ofanvatni frá íbúðabyggð, léttu iðnaðarsvæði og þjóðvegi. Farið var yfir hvaða eitrunaráhrif þau geta haft og hvað hægt er að gera til að lágmarka þau í umhverfinu.



Ólafur Sveinn Haraldsson, forstöðumaður rannsókna hjá Vegagerðinni, átti veg og vanda að skipulagningu ráðstefnunnar. ■

↓
Mikil ásókn er í rannsóknasjóðinn en í ár bárust 124 umsóknir upp á samtals 365 milljónir króna. Af þessum 124 umsóknum fengu 78 verkefni styrk fyrir samtals 150 milljónir króna



Ný brú yfir Þorskafjörð styttir Vestfjarðaveg um 10 km

↓
Nýja brúin yfir Þorskafjörð er 260 m löng, tvíbreið, staðsteypt, eftirspennt bitabrá í sex höfum.

Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra, Bergþóra Þorkeldsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar og Ingibjörg Birna Erlingsdóttir, sveitarstjóri Reykhólahrepps, opnuðu formlega nýja brú yfir Þorskafjörð miðvikudaginn 25. október.

Klippt var á borða á brúnni yfir Þorskafjörð að viðstöddu fjölmenni. Jóhanna Ösp Einarsdóttir, varaoddviti Reykhólahrepps, formaður Fjórðungssambands Vestfirðinga og íbúi í Gufudal, fór síðan ríðandi yfir brúna ásamt dætrum sínum tveimur, Yrsu Dis og Ásborgu Styrmsdætrum. Óhætt er að segja að mikil gleði hafi ríkt við athöfnina, enda um að ræða miklar samgöngubætur fyrir þetta svæði sem tengir það betur við landið allt.

Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra sagði í erindi sínu að um sé að ræða miklar samgöngubætur sem aukí umferðaröryggi vegfaranda. „Með styttri ferðatíma munu framkvæmdirnar að vonum styðja við fyrirhugaða framþróun í atvinnulífi, svo sem fiskútflutning, ferðaþjónustu og fleira.“ Hann sagðist einnig binda vonir við að þessi samgöngubót muni auðvelda ferðalög um Vestfirði og tengja landshlutann betur við allt landið.



Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, sagði öllu máli skipta fyrir íbúa að fá nútímalegan láglandisveg. „Og við vitum að barnafólkið hér í sveitinni gleðst sérstaklega yfir þessum framkvæmdum því það sér nú fram á að þurfa ekki í framtíðinni að senda börn í skólabil yfir viðsjárverða fjallvegi.“

↓
Heiðursfólkið Stefán Rafn Kristjánsson og Hallrún Ásgrímsdóttir.



Verkið: Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Kinnarstaðir - Þórisstaðir.

Nýja brúin yfir Þorskafjörð er 260 m löng, tvíbreið, staðsteypt, eftirspennt bitabré í sex höfum. Auk hennar voru gerðar vegfyllingar á 2,7 km kafla. Verklok voru áætluð í lok júní 2024 og var framkvæmdin því langt á undan áætlun. Með nýrri brú leggst af um 10 km kafla á núverandi Vestfjarðavegi ásamt einbreiðri brú á Þorskafjarðará frá árinu 1981.

Tilboð í verkið voru opnuð 16. febrúar 2021. Suðurverk bauð rúmar 2.236 m.kr. sem var 107,6 prósent af áætluðum verktakakostnaði. Skrifað var undir verksamning við Suðurverk 8. apríl 2021. Framkvæmdir hófust í október það sama ár.

Tilboð í eftirlit með verkinu voru opnuð 19. október 2021. Samið var við Verkís verkfræðistofu. Verkefnastjórn var í höndum framkvæmdadeildar Vegagerðarinnar og umsjón framkvæmdar hjá Vestursvæði Vegagerðarinnar. Auk þessara aðila komu fjölmargir starfsmenn Vegagerðarinnar að ýmsum þáttum undirbúnings og einstökum hlutum verksins ásamt ráðgjöfum.



Með aðalverktakanum Suðurverki störfuðu margir undirverktakar við útboðsverkið: Eykt sá um brúarsmiði, Steypustöðin sá um steypuframléiðslu, Borgarverk sá um klæðingar á vegum og Nortek setti upp vegrið.

Framkvæmdirnar eru hluti af stærra verkefni í Gufudalssveit sem er vegagerð um Teigsskóg ásamt þverunum á Djúpafirði og Gufufirði. Tengd verk sem einnig er áætlað að ljúki á árinu 2023 eru:

- Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Þórisstaðir-Hallsteinsnes (Teigsskógur)
- Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Djúpadalsvegur (6087)

Við lok þessara framkvæmda þarf ekki lengur að aka um Hjallaháls sem er í 336 metra hæð. Þegar öllum framkvæmdum við Vestfjarðaveg í Gufudalssveit verður lokið verður heildarstytting vegarins um 22 km, það er, þegar lokið hefur verið við að þvera Gufufjörð og Djúpafjörð. Aksturstími styttist um 30 mínútur. Vonir standa til að þverun fjarðanna tveggja verði boðin út á næsta ári. ■



➤ Jóhanna Ösp Einarsdóttir, varaoddviti Reykhólahrepps, og dætur hennar, Yrsa og Ásborg, fóru fyrstar yfir brúna, riðandi á hestum.

→ Yrsa Dís Styrmsdóttir var skæravörður.

← Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra, Ingibjörg Birna Erlingsdóttir, sveitarstjóri Reykhólahrepps og Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, klipptu á borða til að marka opnun brúarinnar yfir Þorskafjörð..





Tvöföldun Suðurlandsveggar við Lögbergsbrekku

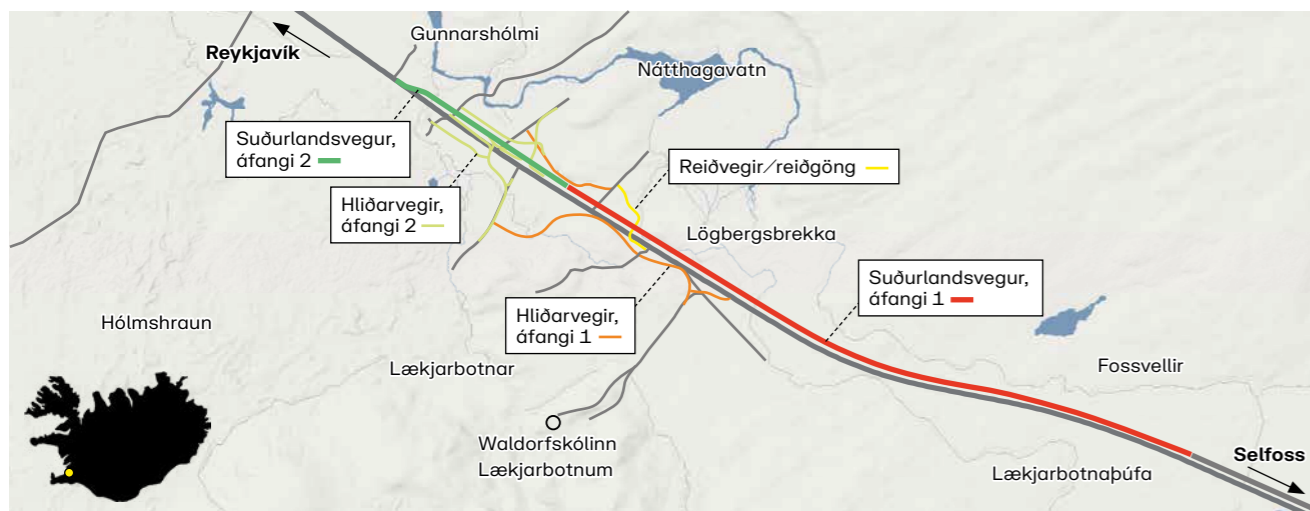
↑ Ný reiðgöng voru lögð undir Suðurlandsveg. Þau eru 50 m löng, 4,5 m breið og 4 m há. Lagður var 380 m langur reiðvegur að og frá göngunum.

↓ Kortið sýnir umfang framkvæmdanna.

Breikkun Hringvegar (1) frá Fossvöllum að Lögbergsbrekku lauk í sumar. Nú er unnið að viðbót við fyrsta áfanga sem snýst um breikkun á 950 m kafla frá Lögbergsbrekku að Gunnarshólma. Tengingum inn á Hringveg fækkar og þar með eykst öryggi vegfarenda.

Fyrsti áfangi verkefnisins bar heitið Hringvegur (1) Fossvellir – Lögbergsbrekka. Verkið snerist um tvöföldun Suðurlandsveggarins frá fjögurra akreina vegi á Fossvöllum og vestur fyrir Lögbergsbrekku ásamt hliðarvegum. Lengd útboðskaflans var um 3,3 km.

Tilboð í verkið voru opnuð 13. júlí 2021. Samið var við Jarðval sf. og Bjösssa ehf. sem áttu lægsta tilboð í verkið. Mannvit sá um eftirlit með verkinu en verkfræðistofan Hnit sá um hönnun.



Í verkinu fólst bygging tveggja akreina norðan við núverandi veg með 11 m miðdeili, en það þýðir að 11 metrar eru milli akbrauta sem liggja í gagnstæðar áttir. Ofanvatnsræsi voru lengd og byggð undirgöng fyrir riðandi umferð. Göngin eru um 50 m löng, 4,5 m breið og um 4,0 m há. Þau eru bogalaga úr báruðum galvanhúðuðum stálplötum sem eru boltaðar saman í boga. Að reiðgöngunum var lagður nýr reiðstígur, um 380 m langur.

Vegtenging að Waldorfskóla var breytt í þessum áfanga en tengingin var færð niður í Lækjarbotna. Vegurinn að Waldorfskóla er 1,2 km að lengd og klæddur bundnu slitlagi.

Ákveðið var að bæta við verkið 950 metra kafla frá Lögbergsbrekku og að Gunnarshólma, gerð hliðfærðra T-vegamáta og hliðarvegum.

↑ Um þessar mundir er unnið að breikkun Suðurlandsveggar frá Lögbergsbrekku að Gunnarshólma, eða um 950 m leið.

→ Unnið að malbikun Suðurlandsveggar í fyrsta áfanga verksins sem lauk sumarið 2023.

Framkvæmdir við viðbótarkafllann hófust sumarið 2023. Útbúin verða tvö ný gatnamót á leiðinni til að fækka tenginum inn á Þjóðveginn, en við þessa framkvæmd munu fimm tengingar sameinast í eina en það var eitt af meginmarkmiðum framkvæmdarinnar, að fækka tengingum, til að auka umferðaröryggi.

Einnig voru gatnamótin að Lækjarbotnum og þar með Waldorfskóla færð vestar. Tengingin frá Hringvegi er 220 metrar.

Verklök eru áætluð sumarið 2024. ■





Tveir nýir vegir og ný brú á Norðurlandi vestra

↑ Nýja brúin yfir Laxá í Refasveit.

↘ Formleg opnun fór fram við ný gatnamót Þverárfjallsvegur og Skagastrandarvegur.

Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra og Bergþóra Þorkeldsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, opnuðu formlega nýjan Þverárfjallsveg, nýjan kafla á Skagastrandarvegi og nýja, tvíbreiða brú yfir Laxá í Refasveit 6. nóvember 2023.

Klippt var á borða við ný gatnamót Þverárfjallsvegur og Skagastrandarvegur að viðstöddu fjölmenni. Heildarvegalengd nýrra vega og brúar er um 11,8 km en einnig voru byggðar nýjar tengingar og heimreiðar, samtals um 4,5 km að lengd. Nýr Þverárfjallsvegur og nýr kafla á Skagastrandarvegi bæta samgöngur á milli þéttbýlisstaða á Norðurlandi vestra, auka umferðaröryggi vegfarenda og íbúa og tryggja greiðari samgöngur á svæðinu. Nýju vegirnir eru með bundnu slitlagi og uppbyggðir með tilliti til snjóá. Hönnunarhraði veganna er almennt miðaður við 90 km/klst. hámarkshraða.

Tveir nýir vegir og ein ný brú

Framkvæmdin fólst í byggingu nýs Þverárfjallsvegur í Refasveit frá Hringvegi norðan Blönduóss að núverandi Þverárfjallsvegi, um 8,5 km að lengd, byggingu nýs Skagastrandarvegur frá nýja Þverárfjallsveginum, yfir nýja brú, að núverandi Skagastrandarvegi norðan við Höskuldsstaði í Skagabyggð, um 3,3 km að lengd.

Á Skagastrandarveg var byggð ný 106 m löng brú yfir Laxá í Refasveit. Brúin er í þremur höfum, steinsteypt og eftirspennt. Brúin er sú fjórða sem byggð er yfir Laxá á svipuðum slóðum. Sú fyrsta var byggð árið 1876 og var 13 metra löng timburbrú sem var yfir þröngt gil sem nefnist Ámundahlaup og er vestan við nýju brúna. Næsta brú var byggð á árunum 1924-1927, var það járnbent steinbogabrú. Þriðja brúin var byggð árið 1973, 75 metra löng, einbreið bitabrú.



Mikil aukning þungaumferðar

Aðdraganda þessa verkefnis má meðal annars rekja til þess að sá hluti Skagastrandarvegur sem liggur frá Hringvegi að Laxá var kominn til ára sinna og með lítið burðarþol, hæðar og planlegu var ábótavant fyrir mikla umferð ásamt því að á honum eru á annan tug blindhæða. Ekki var möguleiki að endurbyggja veginn á sama stað þar sem gamli vegurinn liggur um vatnsverndarsvæði Blönduósbæjar.

Einnig var komið að nauðsynlegri endurnýjun brúarinnar yfir Laxá í Refasveit því þó gamla brúin sé veglegt mannvirki en hún er einbreið og aðkoman að henni með takmarkaðri vegsýn.

Neðribyggðarvegur (741), sem nú verður aflagður, var lítið sem ekkert uppbyggður. Hins vegar var á honum töluverð þungaumferð vegna sorpurðunar í Stekkjarvík. Umferð um þetta svæði hefur aukist töluvert á undanföllum árum. Um aldamótin var umferðin 501 bíll á sólarhring yfir sumartímann á gamla Skagastrandarveginum. Á síðasta ári var umferðin komin upp í tæplega 1100 bíla á sólarhring yfir sumartímann. Því hefur orðið tvöföldun á fjölda bíla frá aldamótum. Þá hefur orðið töluverð aukning þungaumferðar vegna sorpurðunar og fiskflutninga, sér í lagi síðan Þverárfjallsvegurinn yfir til Sauðárkróks var opnaður fyrir um tuttugu árum. Það hefur aukið álag á vegi sem ekki voru hannaðir fyrir slíka umferð.



↑ Kortið sýnir legu hinna nýju vega.

↙ Skæraverðir voru þau Heiða Bjarndís og Aron Logi. Heiðursfólkið við hlið þeirra eru Stefán Öxndal Reynisson og Sóley Jónasdóttir

Ný vegnúmer

Verkið var boðið út sumarið 2021 og tilboð opnuð 17. ágúst. Þrjú tilboð bárust og var samið við Skagfirska verktaka sem áttu lægsta tilboð upp tæplega 1,5 milljarð kr. eða 108% af kostnaðaráætlun. Heildarkostnaður var áætlaður um 2,2 milljarðar fyrir utan verðbætur. Að Skagfirskum verktökum standa þrjú skagfirsk verktakafyrirtæki, Steypustöð Skagafjarðar, Víðimelsbræður og Norðurtak.

Vegnúmer breytast við þessar framkvæmdir. Nýi langi stofnvegurinn (8,5 km) verður hluti af Þverárfjallsvegi með nýju vegnúmeri (73). Nýi kaflinn með nýrri brú yfir Laxá verður þá fyrsti hluti Skagastrandarvegur (74). Gamli Skagastrandarvegurinn frá Hringvegi að Laxá mun þá fá heitið Refasveitarvegur en auk þess verður lagður af einn héraðsvegur, Neðribyggðarvegur (741).

Verkið gekk samkvæmt áætlun en verklok voru áætluð í nóvember á þessu ári. Umferð var hleypt á nýja veginn í október síðastliðnum og vegurinn opnaður formlega þann 6. nóvember. ■

	Framkvæmdafréttir nr. 728	
	6. tbl. 31. árg.	

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
23-094	Kortlagning á umferðarhávaða 2022	2023
23-096	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)	2023
23-091	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina: Reykjavík – Hornafjörður – Reykjavík	2023
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
23-069	Efnisútboð á Norðursvæði 2023	2023
23-066	Skálafellsvegur (434)	2024
23-067	Hagabraut (286)	2024
23-049	Steinadalsvegur (690), Vestfjarðavegur – Ólafsdalur	2023
23-044	Siglu fjörður – Innri höfn, steyppt, þekja og lagnr 2023	2023
23-041	Efnisvinnsla á Austursvæði 2023	2023
23-015	Bláfjallavegur (417), endurbætur og breytingar, frumdrög	2023

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
23-101	Skagaströnd – Ásgarður endurbygging 2023	4.12.23	19.12.23
23-099	Vestfjarðarvegur (60), Fjarðarhornsó og Skálmardalsá	4.12.23	19.12.23
23-098	Almannaskarðsgöng, uppsetning á búnaði	4.12.23	19.12.23
23-100	Súðavík, stálþið við Langeyri 2023	28.11.23	12.12.23
23-020	Hringvegur (1) um Ölfusá, atútbóð	5.3.23	5.4.23

Verk felld af lista		
Verknr.	Verk	Auglýst
21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (útboðsnúmer Vg2023-096)	
23-083	Álftanesvegur (415), vegamót við Garðahraunsveg, eftirlit og ráðgjöf (leitað tilboða með verðkönnun)	

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
23-080	Ráðgjöf og eftirlit með vetrarþjónustu á Suðursvæði 2023-2025	27.9.23	31.10.23
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
23-036	Þorlákshöfn, viðhaldsdýpkun innsiglingar 2023	3.4.23	18.4.23
22-075	Hriseyjarferja 2023-2025	28.10.22	1.12.22

Verk í framkvæmd			
Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
23-080	Ráðgjöf og eftirlit með vetrarþjónustu á Suðursvæði 2023-2025 <i>Colas Íslandi, kt. 420187-1499</i>	31.10.23	9.11.23
23-079	Göngu- og hjólastígar vestan Hafnarfjarðarvegur (40) og Fjarðarbrautar (470), hönnun <i>VSÓ Ráðgjöf ehf., kt. 681272-0979</i>	3.10.23	9.11.23
23-081	Suðurstrandavegur (427), vegflái við Festarfjall <i>Þjótandi ehf, kt. 500901-2410</i>	17.10.23	9.11.23
23-075	Álftanesvegur (415), Vegamót við Garðahraunsveg <i>Grafa og grjót ehf., kt. 580202-2090</i>	19.9.23	17.10.23
23-078	Borgarfjörður Eystri – Löndunarbyggja 2023 <i>Úlfsstaðir ehf., kt. 640616-1050</i>	10.10.23	20.11.23
23-031	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Hallsteinsnes – Skálanes, fyllingar <i>Borgarverk ehf., kt. 54067-40279</i>	12.10.23	30.11.23
23-077	Húnabyggð, Skagaströnd og Skagabyggð, sjóvarnir 2023 <i>Víðimelsbræður ehf., kt. 521015-0630</i>	19.9.23	3.10.23
23-061	Vatnsdalsvegur (722), Hringvegur – Undirfell og Svinvetningabraut (731), Kaldakinn – Tindar, hönnun <i>Verkfræðistofa Bjarna Viðarssonar, kt. 471097-2099</i>	15.8.23	29.11.23

Verk í framkvæmd			
Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
23-080	Ráðgjöf og eftirlit með vetrarþjónustu á Suðursvæði 2023-2025 <i>Colas Íslandi, kt. 420187-1499</i>	31.10.23	9.11.23
23-079	Göngu- og hjólastígar vestan Hafnarfjarðarvegur (40) og Fjarðarbrautar (470), hönnun <i>VSÓ Ráðgjöf ehf., kt. 681272-0979</i>	3.10.23	9.11.23
23-081	Suðurstrandavegur (427), vegflái við Festarfjall <i>Þjótandi ehf, kt. 500901-2410</i>	17.10.23	9.11.23
23-075	Álftanesvegur (415), Vegamót við Garðahraunsveg <i>Grafa og grjót ehf., kt. 580202-2090</i>	19.9.23	17.10.23
23-078	Borgarfjörður Eystri – Löndunarbyggja 2023 <i>Úlfsstaðir ehf., kt. 640616-1050</i>	10.10.23	20.11.23
23-031	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Hallsteinsnes – Skálanes, fyllingar <i>Borgarverk ehf., kt. 54067-40279</i>	12.10.23	30.11.23
23-077	Húnabyggð, Skagaströnd og Skagabyggð, sjóvarnir 2023 <i>Víðimelsbræður ehf., kt. 521015-0630</i>	19.9.23	3.10.23
23-061	Vatnsdalsvegur (722), Hringvegur – Undirfell og Svinvetningabraut (731), Kaldakinn – Tindar, hönnun <i>Verkfræðistofa Bjarna Viðarssonar, kt. 471097-2099</i>	15.8.23	29.11.23

Verk í framkvæmd			
Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
23-080	Ráðgjöf og eftirlit með vetrarþjónustu á Suðursvæði 2023-2025 <i>Colas Íslandi, kt. 420187-1499</i>	31.10.23	9.11.23
23-079	Göngu- og hjólastígar vestan Hafnarfjarðarvegur (40) og Fjarðarbrautar (470), hönnun <i>VSÓ Ráðgjöf ehf., kt. 681272-0979</i>	3.10.23	9.11.23
23-081	Suðurstrandavegur (427), vegflái við Festarfjall <i>Þjótandi ehf, kt. 500901-2410</i>	17.10.23	9.11.23
23-075	Álftanesvegur (415), Vegamót við Garðahraunsveg <i>Grafa og grjót ehf., kt. 580202-2090</i>	19.9.23	17.10.23
23-078	Borgarfjörður Eystri – Löndunarbyggja 2023 <i>Úlfsstaðir ehf., kt. 640616-1050</i>	10.10.23	20.11.23
23-031	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Hallsteinsnes – Skálanes, fyllingar <i>Borgarverk ehf., kt. 54067-40279</i>	12.10.23	30.11.23
23-077	Húnabyggð, Skagaströnd og Skagabyggð, sjóvarnir 2023 <i>Víðimelsbræður ehf., kt. 521015-0630</i>	19.9.23	3.10.23
23-061	Vatnsdalsvegur (722), Hringvegur – Undirfell og Svinvetningabraut (731), Kaldakinn – Tindar, hönnun <i>Verkfræðistofa Bjarna Viðarssonar, kt. 471097-2099</i>	15.8.23	29.11.23

Öllum tilboðum hafnað		
Verknr.	Verk	Auglýst
23-082	Vestfjarðarvegur (60), Fjarðarhornsó og Skálmardalsá	

	Framkvæmdafréttir nr. 728	
	6. tbl. 31. árg.	

Niðurstöður útboða

Vestfjarðavegur (60), Fjarðarhornsó og Skálmardalsá		
23-082		
Vegagerðin býður hér með út smíði tveggja steinsteypra eftirspenntra 34 m plötubrúa yfir Fjarðarhornsó og Skálmardalsá, ásamt vegagerð við hvora brú fyrir sig, samtals um 1,8 km. Brýrnar eru beggja vegna við Klettsháls.		

<i>Heildar magntölur fyrir vegagerðina:</i>	
Bergskering	27.700 m³
Fyllingar	49.900 m³
Útjöfnun gamals vegar	14.000 m²
Fláafleygar	15.700 m³
Ræsalögn	186 m
Styrktarlag flutningur og útlögn	10.000 m³
Burðarlag flutningur og útlögn	3.700 m³
Klæðing	33.960 m²
Vegrið	480 m

<i>Heildar magntölur fyrir brúargerðina á báðar brýr:</i>	
Vegrið	188 m
Gröftur	1.600 m³
Stálstaurar, skurður	120 stk.
Mótafletir	2.132 m²
Steypustyrktarjárn	100 tonn
Spennt járnalögn	21 tonn
Steypa	1.180 m³

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. desember 2025.

nr.	Þjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
3	Ístak hf., Mosfellsbæ	1.251.744.394	174,2	121.808
2	Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík	1.155.844.682	160,9	25.908
1	Eykt ehf., Reykjavík	1.129.936.429	157,3	0
–	Áætl. verktakakostnaður	718.371.378	100,0	411.565

	Framkvæmdafréttir nr. 728	
	6. tbl. 31. árg.	

	Framkvæmdafréttir nr. 728	
	6. tbl. 31. árg.	

Ráðgjöf og eftirlit með vetrarþjónustu á Suðursvæði 2023-2025		
23-080		
Opnun tilboða 31. október 2023. Ráðgjöf og eftirlit með vetrarþjónustu á Suðursvæði verturna 2023-2024 og 2024-2025. Um er að ræða eftirtalin svæði: Reykjanes, Höfuðborgarsvæðið, Vesturlandsveg, Hvalfjarðarveg og Þingvallaveg, Hellisheiði og Þrengslaveg.		

Verkið felst í gæðaeftirliti með hreinsun á snjó og krapa af vegum, vegköntum, gatnamótum og öðrum þeim mannvirkjum sem tilheyra veginum svo og eftirliti með hálkuvörn á vegyfriborði, mælingum á ástandi vegyfriborðs og upplýsingagjöf til vaktstöðvar um færðarástand og veður. Einnig felur verkið í sér ráðgjöf um nýtingu tækjafloata vetrarþjónustuverktaka.		
--	--	--

Áætlaður akstur eftirlitsbifreiðar er 22.000 km og vinnutími fyrir hvort tímabilið 2.928 klst.

Gildistími samnings er til 31. mars 2025. Heimild er til framlengingar samnings í allt að tvö ár, eitt ár í senn.

nr.	Þjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
7	Garðþjónusta Sigurjóns ehf., Reykjavík	99.704.000	155,8	39.010
6	Grafa og Grjót ehf., Hafnarfirði	94.456.000	147,6	33.762
5	Ísrefur ehf., Akureyri	76.460.800	119,5	15.767
4	Malbikstöðin ehf., Mosfellsbæ	74.092.800	115,8	13.399
3	Garðlist ehf., Reykjavík	69.070.336	107,9	8.377
–	Áætl. verktakakostnaður	63.988.800	100,0	3.295
2	Heflun ehf., Lyngholti	62.668.800	97,9	1.975
1	Colas Ísland ehf., Hafnarfirði	60.693.600	94,9	0

Suðurstrandarvegur (427), vegflái við Festarfjall

<i>Helstu magntölur eru:</i>	
Fyllingar	14.600 m³
Frágangur flá	16.000 m²

Verkinu skal lokið eigi síðar en 15. febrúar 2024.

nr.	Þjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
5	Fossvélar ehf., Selfossi	75.860.000	137,4	30.358
4	Ellert Skúlason ehf., Reykjanesbæ	56.110.000	101,7	10.608
–	Áætl. verktakakostnaður	55.198.672	100,0	9.697
3	Nesey ehf., Árnesi	55.000.000	99,6	9.498
2	Berg verktakar ehf., Reykjavík	54.420.000	98,6	8.918
1	Þjótandi ehf., Helli	45.502.000	82,4	0

Gaman að geta greitt götu fólks



Haukur segir verkefni sín hjá Vegagerðinni það fjölbreytt að ekki sé hægt að fá leið á þeim.

Haukur Árni Hermannsson, verkstjóri á þjónustustöð Vegagerðarinnar á Ísafirði, segir starf sitt svo fjölbreytt að ekki er möguleiki á að fá leið á verkefnunum.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?

Ég byrjaði hjá Vegagerðinni í ágúst 2019 eftir u.þ.b. 16 ára starf í lögreglunni. Það voru mjög ánægjuleg skipti og ég mæli frekar með Vegagerðinni heldur en lögreglunni ef einhver skildi vera að spá.

Í hverju felst starfið?

Þetta er svakalega fjölbreytt starf og yfirleitt frekar skemmtilegt. Það getur verið allt frá því að sitja inni á skrifstofu nánast heilu dagana yfir í að standa úti í kolvítlausu veðri að aðstoða vegfarendur í vandræðum og allt þar á milli.

Ég er verkstjóri á þjónustustöðinni á Ísafirði. Helstu verkefnin eru dagleg verkstjórn, skipulagning og forgangsroðun verkefna. Áætlanagerð og verðkannanir fyrir hin ýmsu smáverkefni, allt í góðu samstarfi við yfirverkstjórnann. Ég er í miklum samskiptum við flesta verktaka á svæðinu og svo auðvitað nærliggjandi þjónustustöðvar. Samstarfið milli þjónustustöðva finnst mér vera að aukast sem hlýtur almennt að vera jákvætt. Lán og tilfærsla á tækjum og búnaði og líka aðstoð með mannskap ef þannig ber undir.

Hvernig er hefðbundinn vinnudagur?

Hefðbundinn vinnudagur hjá okkur er varla til. Við reynum að vinna samkvæmt áætlunum hjá okkur en það koma oft breytur inn í dæmið sem setja áætlunina alveg á hvolf. Á vetrum geta vinnudagarnir byrjað upp úr klukkan fimm og staðið langt fram á kvöld þegar veðrið er með vesen. Símtölin verða stundum það mörg á slíkum dögum að ég hef ekki nennt að telja þau og síminn grátbeðið um hleðslu nokkrum sinnum yfir daginn. Sumrin geta líka verið strembin á köflum, pressa við að skipuleggja verkefni þannig að þau passi saman. Eitt þarf að klárast svo hægt sé að byrja á því næsta o.s.frv.

Hvað er mest krefjandi við starfið?

Að standast og uppfylla þær kröfur og væntingar sem gerðar eru til okkar. Bæði kröfur sem Vegagerðin gerir til starfsmanna sinna, til dæmis að fara ekki fram úr fjárveitingum, og líka þær sem almenningur gerir til okkar. Það vilja allir fá þjónustu sem fyrst og það á auðvitað að vera vel gert. Það vilja allir fá sína vegi mokaða að vetri eða hefllaða að sumri sem fyrst og enginn sáttur við að þurfa að bíða, eðlilega.



Hvað er skemmtilegast við vinnuna?

Kynnast nýju fólki, bæði samstarfsfólki og öðrum. Ég hef samanburðinn úr lögreglunni, þar kynntist ég helling af fólki en færri kynnin komu til af góðu, merkilegt nokk. Hérna er þetta allt öðruvísi sem betur fer. Samskiptin almennt eru mun jákvæðari þó auðvitað komi eitt og eitt neikvæðara tilvik.

Það er frábært að geta orðið við óskum almennings um aðstoð Vegagerðarinnar og þannig „greitt götu þeirra“ í alls konar skilningi þessa orðalags.

Svo er líka mjög skemmtilegt hvað vinnan er fjölbreytt. Maður fær eiginlega ekki tíma eða tækifæri til að fá leið á tilteknu verkefni, það næst ekki að sinna því nógu lengi því það er annað verkefni tekið við.

Hver eru þín áhugamál?

Klassískt svar - fjölskyldan, elta krakkana á fótboltamót, útilegur og sumarþustaðaferðir. Svo væri hægt að nefna skotveiði þó henni hafi verið lítið sinnt undanfarið. Og líka flest sem tengist sveitinni og vinnunni þar. ■