



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

26. september 2024 — nr. 732
4. tölublað — 32. árgangur



Ketilflesjarvíti (1946) er staðsettur á litlu skeri utan Hamarsfjarðar er íbúar Djúpavogs kalla Ketilboðafles.

02 Framkvæmdum lokið við annan áfanga Dynjandisheiðar /
04 Garðskagavíti yngri fagnar 80 ára afmæli / 07 Gert við göngubru
við Eskifell í Lóni / 08 Gjögurvíti rifinn og annað vitaljós sett upp /
10 Hringnum lokað – 50 ár frá opnun Hringvegar / 16 Örnólfs-
dalsárbrú – elsta uppistandandi hengibrú landsins / 18 Sinna
viðhaldi afskekkt vita / 23 Heimsókn meistaranemenda í TU
München til Vegagerðarinnar / 24 Yfirlit yfir útboðsverk /
26 Niðurstöður útboða / 32 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift
www.vegagerðin.is/framkvæmdafréttir

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir
Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrot
Elín E. Magnúsdóttir

Forsíðumynd
Bragi Valgeirsson

Prentun
Prentmet Oddi

Leturgerð
Vegagerðin FK Grotesk

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

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

Framkvæmdum lokið við annan áfanga Dynjandisheiðar

↙ Gamli og nýi tíminn mætast.

↓ Úsýnið frá áningarstaðnum við Geirþjófsfjörð er glæsilegt.
Myndir: Haukur Sigurðsson

Framkvæmdum við annan áfanga Vestfjarðavegar (60) um Dynjandisheiði lauk í byrjun september. Vel hefur tekist að laga veginn að landslaginu á heiðinni.

„Verkinu er lokið og verktakinn búinn að flytja flest tæki í burtu,“ segir Jóhann Birkir Helgason, frá verkfræðistofunni Verkís, sem hefur haft eftirlit með verkinu fyrir hönd Vegagerðarinnar. Verkinu átti upphaflega að ljúka í júlí á þessu ári en tekin var ákvörðun í sumar um að lengja nýja kaflann um 850 metra. „Ástæðan var sú að nýi vegurinn endaði fyrir utan veglínu gamla vegarins og því hefði hvort eð er þurft að gera bráðabirgðatengingu á milli. Þá voru þeir þekktir snjóastaðir á þessari leið sem var gott að losna við fyrir veturinn,“ segir Jóhann og því hafa síðustu tveir mánuðir farið í það að vinna þennan nýja kafla.



Verkið Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði, 2. áfangi, snerist um nýbyggingu Vestfjarðavegar á um 13 km kafla. Framkvæmdin náði frá Norðdalsá, norðan Bíldudalsgatnamóta, og lá um hæstu hluta Dynjandisheiðar og norður fyrir sýslumörk. Vegurinn var að mestu leyti byggður í nýju vegstæði en að hluta til í eldra vegstæði. Inn í verkinu var einnig gerð námuvegur að námu í Trölladal og gerð tveggja áningarstaða. Verktaki var Suðurverk hf.

Framkvæmdir við annan áfanga hófust í október 2022. Þar sem framkvæmdakaflinn var langur var verkinu skipt upp. „Fyrsta árið var unnið í þriggja kílómetra kafla sem var opnaður fyrir umferð árið 2023. Annar fjögurra km kaflinn var unninn frá 2023 til ársbyrjunar 2024. Um veturinn var ekið á nýja kaflanum en vegurinn svo klæddur um vorið 2024. Síðasti kaflinn var um 6 kílómetrar og vinna við hann kláraðist núna í lok sumars,“ segir Jóhann og telur verkið í heildina hafa gengið afar vel. „Sérstaklega voru öll samskipti mjög góð, bæði við starfsfólk Vegagerðarinnar, verktakann og Umhverfisstofnun sem Vegagerðin fékk til samstarfs til að ráðleggja um hvernig best væri að ganga frá umhverfi vegarins svo hann félli sem best inn í landslagið.“



En voru einhverjar áskoranir? „Já. Til dæmis var nokkur áskorun árið 2023 þegar stór hluti af nýja veginum var í gömlu veglínunni og verktakinn þurfti að vinna með umferðina alveg upp við framkvæmdasvæðið,“ svarar Jóhann. Hann nefnir einnig að á vissum tíma hafi þurft að fara í gríðarlegar sprengingar undir háspennulínu og möstrum. „Það þurfti að leggja mottur fyrir hverja sprengingu og gæta vel að öryggi starfsfólks, en til allrar hamingju urðu engin óhöpp,“ segir Jóhann og bætir við að verktakinn hafi einnig unnið alla veturna þó óveður hafi stundum sett strik í reikninginn.

„Þá var talsverð áskorun að ganga þannig frá svæðinu að vegurinn félli sem best að landslaginu,“ segir Jóhann en telur að mjög vel hafi tekist til. „Til dæmis var ákveðið að taka gamla veginn burtu og í dag er oft erfitt að sjá hvar hann lá.“

Jóhann segir umferðina hafa gengið ágætlega meðan á verkinu stóð. „Þó bar aðeins á því, eftir því sem slitlagið náði lengra, að erfiðara varð að halda hraðanum niðri í kringum framkvæmdasvæðin.“

Jóhann segir íbúa Vestfjarða ánægða með framkvæmdina. „Núna biða bara allir eftir því að þriðji áfangi verði boðinn út og þá verður komið slitlag milli sunnanverðra og norðanverðra Vestfjarða.“

→ Verkið Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði, 2. áfangi, snerist um nýbyggingu Vestfjarðavegar á um 13 km kafla. Framkvæmdin náði frá Norðdalsá, norðan Bíldudalsgatnamóta, og lá um hæstu hluta Dynjandisheiðar og norður fyrir sýslumörk.

↑ Vegagerðin fékk Umhverfisstofnun til ráðgjafar svo vegurinn myndi falla vel inn í landslagið.

↓ Vegurinn var að mestu leyti byggður í nýju vegstæði en að hluta til í eldra vegstæði.





Garðskagaviti yngri fagnar 80 ára afmæli

↑
Garðskagaviti var byggður á rétt um þremur mánuðum árið 1944.

Garðskagaviti yngri fagnar 80 ára afmæli í ár. Af því tilefni verður hér litið aftur til tæknisögu þessarar táknrænu byggingar sem er og hefur verið ómetanleg fyrir sjófarendur.

Upphaf byggingar

Bygging vitans hófst þann 11. júní 1944 á Garðskagaflöt um 215 metrum suðaustur af gamla vitanum (1897) yst á Garðskaga, og var hann reistur á tæplega þremur mánuðum. Vitinn var hafður lengra frá sjónum en gamli vitinn til að forðast annarsvegar landbrot en einnig særök sem gekk jafnan yfir gamla vitann og dró þannig úr sýnileika hans þegar mest þurfti á honum að halda í lélegu skyggni.

Lok verka og vígsla vitans

Slökkt var á eldri vitanum frá 28. ágúst til 7. september 1944 og ljósakrónan og ljósgjafinn flutt yfir í nýja vitann. Gamli vitinn var aldrei lagður niður heldur endurbyggður og hætt að nota gömlu vitabygginguna og ljóshúsið. Nýja vitabyggingin (1944) var formlega vígð þann 10. september 1944 með útiguðspjónustu séra Eiríks Brynjólfssonar og hún formlega tekin í notkun.



↑
Fjöldmenni var mætt í Byggðasafnið á Garðskaga þann 10. september til að fagna afmæli Garðskagavita.

↙
Söngsveitin Víkingar söng við afmælishátíð vitans í Byggðasafni Garðskaga.

Hönnun og tæknileg byggingaratriði

Axel Sveinsson verkfræðingur var hönnuður hins nýja vita. Tók hann við sem vitamálastjóri 25. október þetta sama ár af Emil Jónssyni, sem sagði af sér sem vitamálastjóri og gerðist ráðherra. Nýi vitinn á Garðskaga er sívalur turn úr járnbentri steypu með 20 cm þykkum veggjum, 23,1 metri á hæð frá palli að ljósi, með 7,5 metra þvermál neðst og 5 metra þvermál efst. Vitinn stendur á 1,5 metra háum palli, og þar ofan á er 4 metra hátt enskt ljóshús. Garðskagaviti er því með hæstu vitabyggingum landsins, eða 28,6 metrar. Ljóshæð vitans yfir meðalflóðhæð á svæðinu er 31 metri. Upphaflega var vitinn húðaður að utan með hvítu sementi og kvarsí ásamt kalksteinssalla og silfurbergsögnum til þess að losna við málningu og minnka viðhaldspörf. Árið 1986 var hann kústaður með hvítu viðgerða- og þéttiefni sem hefur haldist þannig síðan.



Tæknibylting í vitamálum — rafmagns og varabúnaður

Garðskagavitinn nýi var fyrsti stóri vitinn hér á landi sem var rafvæddur og útbúinn fjölmörgum tækninýjungum. Rafmagnspera var notuð sem ljósgjafi fyrir vitalinsuna og til vara oliukveiklampi úr gamla vitanum (1897), en hann var með tveimur kveikum sem brenndi steinolíu. Rafmagnið var fengið frá vindrafstöð sem var sérstaklega sett upp fyrir vitann, og knúði það rafmagn líka snúningsbúnað linsunnar. Henni var áður snúið með klukku og trekkjanlegu sigurveiki með lóðum en það var nú til vara. Ekki þurfti að draga lóðin upp nema einu sinni á sólarhring, vegna þess hve nýi vitinn var miklu hærri. Því var hægt að nota lengri reipi í reipdrifið en trekkja þurfti upp sigurveikið í gamla vitanum á 4 klst. fresti á auglýstu ljósatímabili hans. Ef þráður rafmagnsperunnar gaf sig eða vindrafstöðin gaf ekki nægt rafmagn, þá var skipt út fyrir steinolíulampann. Líklegast hefur lampinn verið festur á stöng þannig að auðvelt væri að fjarlægja hann og setja oliukveiklampann í staðinn. Önnur nýjung sem sett var í vitann á þessu fyrsta ári hans var aukaviti fyrir rautt varúðarljós yfir Bæjarskerseyri [Býjaskerseyri] og það staðsett fyrir neðan aðalljósið á neðri hæð vitans. Gluggar á vitabyggingum eru því ekki aðeins hugsaðir til að hleypa birtu inn heldur líka til að geta verið með aukavita ef með þarf á neðri hæðum. Aukavitinn var einnig útbúinn rafmagnsperu.

Nýjungar og breytingar

Árið 1946, tveimur árum eftir að nýi vitinn var tekinn í notkun, var vindraftstöðin lögð af þegar rafmagn frá veitu var lagt í Garðinn. Ný vitalinsa og nýr ljósbúnaður með sjálfvirkum peruskipti sem skipti yfir á varaljós var sett upp árið 1960, og steinolíulampinn, ásamt snúnings- og sigurverkinu tekinn úr notkun sem varabúnaður. Klukkan og sigurverkið sem sneru vitalinsunni með lóðum eru varðveitt á byggðasafninu í Garði og rafmagnspera eins og notuð var í Garðskagavita 1944 er til sýnis í vítasafni Hollvinasamtaka Reykjanesvita sem staðsett er í vélarhúsi Reykjanesvita. Gamla ljósakrónan frá 1897 er til sýnis í anddyri höfuðstöðva Vegagerðarinnar í Suðurrhau­ni og lítur hún út eins og ný enn þann dag í dag, en linsan var notuð í Galtarvita frá 1960 – 1994.

Saga Garðskagavitanna á Skagatá og Garðstaðarflös

Fyrsta þekkta leiðarmerkið (1848) á Garðskaga var ljóslaust siglingarmerki á Skagatá sem gert var úr járnstöng sem sett var á grjóttstöpul. Síðar var bætt við frumstæðri handolíulugt í ljóskeri á merkið (1884) og gerður þannig vörðuvíti sem lýsti um nætur með auglýstu ljóstímabili. Þetta var annar ljósvíti Íslands á eftir Reykjanesvitanum 1878. Árið 1897 var síðan byggður steinsteyptur viti með fullkominni vitalinsu og steinolíulampa, og árið 1915 var sett í vitann rauður ljósgeiri yfir Bæjarskerseyri. Garðskagavitinn á Skagatá var upphaflega kallaður Skagatáarviti þar sem hann var yst á Skagatá. Vitinn (1884-2024) hefur því staðið sem tákn um öryggi og traust í 140 ár. ■



Garðskagavitinn eldri var byggður árið 1897.

Reykjavíkurbósturinn. 1. tölublað, 1847. Með póstskipi kom hingað smíðuð járnvarða, sem setja á suðurá Garðskaga til leiðarvísis hafskipum er sigla út og inn Faxaflóa. Á varða þessi með grjóttstöpli sem hlaðinn verður undir hana , að vera 15 álnir frá jörðu.

Auglýsing úr Suðri, Reykjavík 23. september 1884. Fyrsti vörðuvitinn á Garðskaga og annar ljósvíti Íslands.



Gert við göngubrú við Eskifell í Lóni

Göngubrýrnar við Eskifell og Kollumúla yfir Jökulsá í Lóni skemmdust talsvert í óveðri sem gekk yfir Austurland í lok september 2022. Gert var við brúna við Kollumúla og hún styrkt sumarið 2023 en í júní síðastliðnum var gengið frá styrkingum og fullnaðarviðgerð á brúnni við Eskifell.

Göngubrúin yfir Jökulsá í Lóni við Eskifell er ein sú lengsta á landinu, 95 m löng. Hún var byggð af starfsmönnum Vegagerðarinnar árið 2004.



Göngubrúin yfir Jökulsá í Lóni við Eskifell er ein sú lengsta á landinu, 95 m löng. Hún var byggð af starfsmönnum Vegagerðarinnar árið 2004. Brúin skemmdist töluvert í óveðrinu sem gekk yfir Austurland í lok september 2022. Strax um haustið var farið í bráðabirgðaviðgerðir.

Það var svo í lok júní á þessu ári sem starfsmenn verktaka á vegum Vegagerðarinnar gengu frá styrkingum og kláruðu viðgerðir á göngubrúnni við Eskifell. Skipt var um og lagfærðar sjö hengistangir, skipt um vindstífingarkrossa undir gólfi, gengið frá betri festingum á handriðsvírum auk þess sem allir gólfplankar voru endurskrúfaðir og samskeyti stálbita hert og yfirfarin. Einnig var múrað í skemmdir á stöplum og gengið frá rampi upp á gólfið í báðum endum.

Mjög vinsælt er að ganga um Lónsöræfi enda svæðið rómað fyrir margbreytileika og fegurð. Brýrnar í Eskifelli og Kollumúla eru mikilvægir samgönguinnaviðir sem greiða för göngufólks. ■

Viðgerðir á göngubrú við Eskifell yfir Jökulsá í Lóni í júní 2024.

Gjögurviti rifinn og annað vitaljós sett upp

Gjögurviti á Gjögri á Ströndum féll í hvassviðri í desember 2023 en ástand járnagrindar vitans var orðið bágborið. Starfsfólk Vegagerðarinnar fjarlægði leifar vitans í byrjun júlí en til stendur að reisa annað vitaljós á sama stað í haust.



Gjögurviti var 24 metra hár stálgrindarviti sem reistur var á Gjögri á Ströndum árið 1921. Hann var aflfæddur frá rafveitu og rafgeymar notaðir til vara. Hlutverk hans var að merkja í hvítu ljósi öruggar og fullnægjandi siglingaleiðir, en rauð og græn ljóshorn vitans merktu hættuljós yfir sker og boða. Vitinn var í reglubundnu viðhaldi á fimm ára fresti þar til rétt fyrir síðustu aldamót þegar tekin var ákvörðun um að hætta reglubundnu viðhaldi á stálvirkinu og nýta það fé sem sparaðist til að reisa nýjan vita sem væri ódýrari í viðhaldskostnaði.

Hinn rúmlega aldargamli Gjögurviti féll á hliðina í suðvestan hvassviðri í desember 2023. Ástand stálgrindar vitans var orðið bágborið og grindin illa farin af ryði. Vitinn var strax aftengdur. Í byrjun júlí fór vinnuflokkur á vegum Vegagerðarinnar á staðinn til að bíta stálgrindina niður og flytja í burtu.

Eftir fall vitans var þörf á nýjum vita metin, enda þótti óvíst hvort þörf væri fyrir ljósvita á þessum stað. Niðurstaðan var sú að reisa nýtt vitaljós á sama stað.

Gjögurviti var 24 metra hár stálgrindarviti sem reistur var á Gjögri á Ströndum árið 1921.



Gjögurviti féll á hliðina í hvassviðri síðasta vetur.

Kristinn Hauksson, forstöðumaður tækjadeildar Vegagerðarinnar, upplýsir að í stað vitans komi 24 m hátt mastur. „Á toppi mastursins verður fest LED vitaljós sem mun sinna sömu þörfum og gamli vitinn,“ segir Kristinn. Mastrið er á leið til landsins en stefnt er að því að setja það upp í haust. Kristinn segir aðstöðuna til framkvæmda á staðnum góða og hægt að koma að bæði krana og steypubil til að setja upp nýja mastrið. Þá verði allt viðhald mun einfaldara en áður. „LED ljós þarf nánast aldrei að skipta um ólíkt því sem var með eldri perurnar í gamla vitanum,“ segir Kristinn og bætir við að vitaljósið, radarsvari og annar búnaður vitans verði hér eftir í beinni vöktun frá höfuðstöðvum Vegagerðarinnar. „Við getum þá brugðist við bilunum fljótur en hefur verið hingað til.“



Gjögurviti stóð á Gjögri á Ströndum.

Hringnum lokað — 50 ár frá opnun Hringvegar

↑
Skeiðarárbrúin
stendur nú á þurru
og hefur lokið
hlutverki sínu.
Mynd: Bjarki
Jóhannsson

Í júlí 1974 var Skeiðarárbrú, lengsta brú landsins, vígð á 1100 ára afmæli Íslandsbyggðar. Bygging brúarinnar þótti verkfræðilegt þrekvirki á sínum tíma. Með henni var lokið við Hringveginn sem eftir það tengdi byggðirnar umhverfis Ísland í samfellda heild. Vegagerðin og sveitarfélagið Hornafjörður stóðu fyrir málþingi og hátíðahöldum þann 30. ágúst 2024 í tilefni af 50 ára afmæli Hringvegarins.

↓
Þátttakendur í málþinginu. Sigurjón Andr sson, Jón S. Bjarnason harmonikuleikari, Bergþóra Porkelsd ttir, Svanhvít Helga Jóhannsdóttir, Hallgrímur Helgason, Guðmundur Valur Guðmundsson, Borgþór Arng r msson og Rögnvaldur Gunnarsson.



Málþingið, sem fór fram í félagsheimilinu Hofgarði að Hofi í Örfum, var afar vel sótt, en um 120 manns þáðu kjötsúpu og hlustuðu á erindin. Frummælendur voru fjórir. Rögnvaldur Gunnarsson, fyrrverandi forst  uma  ur framkv mdadeildar Vegagerðarinnar, sagði frá minningum sínum af framkvæmdunum við Skeiðarárbrú. Guðmundur Valur Guðmundsson, framkvæmdastjóri pr unarsvi s Vegagerðarinnar, greindi frá þeim áskorunum sem s breytilegur Skei ar rsandurinn hefur verið fyrir vegagerð og hor i einnig til framtíðar. Svanhvít Helga Jóhannsdóttir, lei s guma  ur og fjallamenskukennari, frá Sv nafelli, las hluta  r s gu Þ rbergs Þórðarsonar; Vatnadagurinn mikli, sem segir frá  vint rlegri ferð yfir Skeiðará. Hallgrímur Helgason hélt l flega r  u um líf og störf f  ur síns, Helga Hallgrímssonar, sem var yfirverkfr  ingur   þeim tíma sem brúin var byggð og síðar vegamálastjóri. Fundarstjóri var Borgþór Arng r msson.



  Um 120 manns m ttu   m lþingi  i félagsheimilinu Hofgar i.

H t   við Skeiðarárbrú

Að loknu málþinginu var haldið að vesturenda gömlu Skei ar rbr arinnar þar sem haldin var hátíð i tilefni af h lfrar aldar afmæli brúarinnar og Hringvegarins.

Fjögur fluttu  v rp við tilefni . Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, lýsti vel h t  arh ldunum fyrir fimmtíu árum. Sigurjón Andr sson, bæjarstjóri sveitarfélagsins Hornafjarðar fagnaði t mam tunum og hvatti ráðamenn áfram til d  a varðandi frekari samgöngubætur. Pálína Þorsteinsdóttir frá Sv nafelli i  r fum, dóttir Þorsteins Jóhannssonar (1918-1998), b nda, sk lds og vegavinnuverkstj ra rifja i upp  skuminningar frá þeim tíma sem Skeiðarárbrú var i byggingu. Gunnþóra Gunnarsdóttir frá Hnappav llum i  r fum f r með lj   eftir Þorstein frá Sv nafelli.

Að loknum  v rpum s ng  r fingak rinn nokkur l g og að því loknu var gengið upp   brúna með l  rasveit Hornafjarðar i fararbroddi. Að lokum var boðið upp   hressingu undir brúnni og kl furf lag  r finga sýndi listir sínar.

Uppt kur   öllum erindum málþingsins og  v rpum við brúna má finna   vef Vegagerðarinnar.

  Pálína Þorsteinsdóttir frá Sv nafelli i  r fum, dóttir Þorsteins Jóhannssonar, b nda, sk lds og vegavinnuverkstj ra, flutti  varp og rifja i upp  skuminningar frá þeim tíma sem Skeiðarárbrú var i byggingu.



  Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, flutti  varp við Skeiðarárbrú.

Fj rm gnu u br arsmi i með happdr ettisl ni

Bygging brúarinnar yfir Skeiðará  tti s r langan   draganda.   ur h   u verið byggðar brýr yfir Jökulsá   Breiðamerkursandi árið 1967 og yfir Hr t  1968.  r fasveit var þ  komin i vegasamband austan frá. Þar með var einnig þeim áfanga náð að komin var samfelldur vegur umhverfis landið að undanskildum Skeiðarársandi.

Alþingi samþykkti þingsályktun um undirbúning þess að gera akf ert umhverfis landið vorið 1968. Næstu ár var unnið að rannsóknum og mælingum   Skeiðarársandi. Ljóst var að bygging brúar yfir Skeiðará yrði d r enda þyrfti brúin að vera   i löng til að standa af sér jökulhlaup. Því var brugðið   það r   að fjármagna brúna að hluta með svokölluðu happdr ettisl ni. Fyrsta happdr ettisl ni , að upphæð 100 m.kr., var boðið út i  pr l 1972, og seldist það upp   nokkrum dögum. St   þ  einmitt yfir Skeiðarárhlaup.

  Gunnþóra Gunnarsdóttir frá Hnappav llum i  r fum f r með lj   eftir Þorstein Jóhannsson (1918-1998) frá Sv nafelli, b nda, sk ld og vegavinnuverkstj ra .





↑
Öræfingakórinn söng nokkur vel valin lög.

Lengsta brú landsins

Brúin þótti verkfræðilegt afrek á sínum tíma enda reist á djúpum sandi yfir síbreytilegan árfarveg sem reglulega varð fyrir jökulhlaupum. Brúin var að auki lengsta brú landsins, 904 metrar, en styttist í 880 metra eftir Skeiðarárhlaupið 1996, þegar hún skemmdist töluvert.

Áður en framkvæmdir gátu hafist á Skeiðarársandi, þurfti að endurbyggja veginn frá Kirkjubæjarklaustri að Núpsstað að mestu leyti auk nokkurra brúa. Einnig var byggður kafli á Hringveginum austan Skeiðarársands milli Skaftafellsár og Virkisár. Framkvæmdir við veg yfir Skeiðarársand hófust í apríl 1972 við Kirkjubæjarklaustur, svo og austur í Öræfum. Á sjálfum Skeiðarársandi var hafist handa í september 1972. Lögð var áhersla á að nýta vetrartímann til framkvæmda meðan vatn var minnst í jökulánum. Í lok nóvember 1973 var lokið við fyrri hluta brúarinnar yfir Skeiðará. Þá var ánni veitt undir brúna og vegasambandi komið á til bráðabirgða.

↓
Lúðrasveit Hornafjarðar spilaði og fór fyrir hópnum upp á gömlu Skeiðarárbrúna.



↑
Vegagerðin og sveitarfélagið Hornafjörður sá sameiginlega um hátíðahöldin.

Þjóðhátíð á sandinum

Hringvegurinn var formlega opnaður 14. júlí 1974. Þúsundir mættu á vígsluna, hvaðanæva að af landinu. Athöfnin fór fram við vestari brúarsporð Skeiðarárbrúar en hátíðin var hluti af 1100 ára afmælishátíð Íslandsbyggðar.

Dagskráin var viðamikil og fjöldi ávarpa voru flutt. Heiðursgestur var herra Kristján Eldjárn, forseti lýðveldisins.

↓
Að lokum var boðið upp á hressingu undir brúnni og klifurfélag Öræfinga sýndi listir sínar.



↑
Brúarsmiðin þótti mikið þrekvirki.

Hátíðahöldin hófust með leik lúðrasveitar frá Kópavogi. Þorleifur Pálsson, sýslumaður Skaftafellssýslu setti hátíðina, Magnús Torfi Ólafsson, samgönguráðherra hélt ræðu þar sem hann sagði meðal annars: „Í dag er hringnum lokað, hringveginum sem tengir byggðirnar umhverfis Ísland í samfellda heild svo þar er hvergi leiðarendi lengur á akfærum vegi. [...] Síðasta haftinu, sem hamlaði greiðri för með byggðum hringinn í kringum landið, hefur verið rutt úr vegi, og þar með er Ísland orðið annað land og enn betra en það hefur verið fram til þessa.“

Sigurður Jóhannsson vegamálastjóri fjallaði um framkvæmdina og Sigurbjörn Einarsson, biskup Íslands, blessaði brúna og sagði við það tækifæri; „Nú erum vér hér, Skaftfellingar, Íslendingar, við Skeiðará, og erum komnir yfir, höfum lifað það, að allar foráttur undan Vatnajökli eru sigraðar.“ Að því loknu opnaði ráðherra hringveginn formlega.

Umferðin um nýju brúna var eins og á Laugavegi um háannatíma og voru þar komnir bílar úr öllum landsfjórðungum, sagði síðar í frétt Vísis. Í Morgunblaðinu var einnig fjallað um þennan merka atburð og brúin kölluð „afmælisgjöf þjóðarinnar til sjálfrar sín.“

↓
Brúsmiðin á Skeiðarársandi var fjármögnuð með sölu happdrættisverðbréfa.



↑
Brúarsmiði á Skeiðarársandi. Brúarsmiðin hófst 1972 og brúin vígð 1974.

Síðar þennan dag héldu Austur- og Vestur-Skaftfellingar þjóðhátíð í tjaldi sem sett hafði verið upp við vesturenda brúarinnar.

Veður var fagurt þennan dag, en þó minntu höfuðskepnurnar á sig í miðri ræðu Eysteins Jónssonar, fyrrverandi samgönguráðherra, þegar skall á mikið úrhelli sem dundi á skálanum svo ekki heyrðist mælt orð. Samkomugestir heyrðu því fleygt, að þarna hefðu höfuðskepnurnar viljað minna á sig. Eysteinn lét það ekki á sig fá og mælti; „Í dag minnumst við þess, að höggvin hefur verið fjötur af þjóðinni.“

Matthías Johannessen, formaður þjóðhátíðarnefndar tók einnig til máls: „Eftir lagningu þessa vegar yfir Skeiðarársand verður Ísland aldrei hið sama og áður. Byggðin þéttist, samskipti fólks aukast, Ísland verður betra land og skilningur manna í ólíkum byggðarlögum og samstarf þeirra á eftir að stóraukast.“

Tók svo við skemmtidagskrá með sögum af vatnaferðum Vestur-Skaftfellinga, kórsöng, reiptogi og lúðrablæstri. Hátíðarhöldum við Skeiðarárbrú lauk með dansleik á palli fram eftir kvöldi.

↓
Hringvegurinn var formlega opnaður 14. júlí 1974. Þúsundir mættu á vígsluna, hvaðanæva að af landinu. Athöfnin fór fram við vestari brúarsporð Skeiðarárbrúar en hátíðin var hluti af 1100 ára afmælishátíð Íslandsbyggðar. Mynd: Ímynd





Umferðin um nýju brúna var eins og á Laugavegi um háannatíma og voru þar komnir bílar úr öllum landsfjórðungum. Mynd: Ímynd

Brú á þurru landi

Skeiðarárbrú þjónaði sínu hlutverki vel allt þar til hún var tekin úr þjóðvegakerfinu árið 2016 enda stóð hún þá orðið á þurru. Eftir umbrot og jökulhlaup áranna á undan hafði Skeiðará breytt farvegi sínum árið 2009

og rann eftir það vestur með jökli í Gígjukvísl sem er vestar en fyrri árfarvegur Skeiðarár. Eftir það rann aðeins Morsá, mun minni jökulá, undir Skeiðarárbrú. Því var ný og mun styttri brú byggð yfir Morsá sem opnuð var árið 2017.

Eftir stendur Skeiðarárbrú sem minnisvarði um stórhug Íslendinga sem vildu ekki sætta sig við farartálma og einangrun. ■

Heiðursgestur við vígslu nýrrar Skeiðarárbrúar og formlegrar opunar Hringvegarins var herra Kristján Eldjárn, forseti lýðveldisins. Skólahljómsveit Kópavogs spilaði við vígsluna. Mynd: Ímynd

Tjald var reist við brúarendann við vígsluna árið 1944 þar sem haldið var ball um kvöldið.

Skemmdir á brúnni yfir Skeiðará eftir eldgos og jökulhlaup árið 1996.



Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar

Hilton Reykjavík Nordica, 1. nóvember 2024

Árleg Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar verður haldin í 23. sinn föstudaginn 1. nóvember næstkomandi og fer fram á Hilton hóteli Suðurlandsbraut.

Ráðstefnan hefur skapað sér sérstöðu í ráðstefnuhaldi hér á landi því fáar ráðstefnur bjóða upp á jafn fjölbreytileg umfjöllunarefni. Ætíð kennir margra grasa á ráðstefnunni enda tekin fyrir um 20 rannsóknarverkefni hverju sinni. Styrkur rannsóknasjóðs Vegagerðarinnar hefur legið í því að styrkja verkefni á mjög breiðu fræðasviði þar sem ekki endilega er einblínt á hefðbundna vegagerð. Verkefnin falla þó undir fjóra almenna flokka sem eru: mannvirki, umferð, umhverfi og samfélag.

Ráðstefnan hefur alla jafna verið fjölsótt af starfsfólki Vegagerðarinnar, starfsfólki ráðgjafa- og verkfræðistofa, verktaka og almenns áhugafólks um samgöngur og rannsóknir. Í fyrra sóttu ráðstefnuna um 270 manns.

Á ráðstefnunni í ár verður mest fjallað um rannsóknir sem fengu fjárveitingar úr rannsóknasjóði Vegagerðarinnar árið 2023 en þó er það ekki einhlítt. Opnað verður fyrir skráningu í byrjun október.



Örnólfssdalsárbrú – elsta uppistandandi hengibrú landsins

↑
Örnólfssdalsárbrú var byggð árið 1899 og var í fullri notkun til ársins 1966. Brúin var endurbyggð árið 2011.

Örnólfssdalsárbrú er elsta hengibrú landsins sem enn stendur. Hún var byggð árið 1899 en gerð upp af miklum myndugleik af Vegagerðinni árið 2011. Nýverið voru sett upplýsingaskilti við brúna til að fræða gesti og gangandi um þetta merkilega samgöngumannvirki.

Í lok 19. aldar lágu helstu leiðir í Borgarfirði sunnan Hvítar um brú hjá Kljáfossi og um Grjótháls yfir í Norðurárdal. Þá var Örnólfssdalsá, sem er dragá, brúarlaus og oft slæm torfæra á þessari mikilvægu póstleið. Það þóttu því nokkur tímamót þegar brúin yfir Örnólfssdalsá var byggð árið 1899 og vígð með viðhöfn 4. október sama ár. Brúin er 33 m löng og 2,74 m á breidd, byggð úr stáli, og er elsta uppistandandi hengibrú landsins.

Sex hengibrýr af sambærilegri gerð voru byggðar á Íslandi á árunum 1891 til 1905 og mörkuðu þær byltingu í samgöngum um landið. Fyrsta brúin var Ölfusá við Selfoss, byggð árið 1891. Þjórásá var brúuð árið 1895 og síðan Örnólfssdalsá. Fjórdða brúin yfir Hörgá í Eyjafirði árið 1901 og árið 1905 sams konar brýr yfir Sog og Jökulsá í Öxarfirði.

Örnólfssdalsábrú var hönnuð og byggð vel fyrir bílaöld og því ekki gerð fyrir þá þungu umferð sem síðar kom á hana. Þrátt fyrir það var hún í fullri notkun fram til ársins 1966, eða í 67 ár, þar til ný steinsteypt brú neðar á ánni tók við hlutverki hennar.

Í upphafi þessarar aldar var ljóst að endurbyggingar væri þörf til að vernda þetta menningarverðmæti. Endurgerð brúarinnar, þar sem stál burðarvirki var endurbyggt, timburgólf endurnýjað og síðari tíma steypa hreinsuð utan af einstökum hlöðnum stöplunum, lauk árið 2011. Þá var aðkoman að norðan einnig færð í upprunalegt horf.

Í lok sumars voru sett upplýsingaskilti við brúna til að fræða gesti og gangandi um þetta merkilega samgöngumannvirki



←
Ný upplýsingaskilti voru sett upp við brúna í lok sumars.

Nánar um byggingu brúarinnar

Sigurður Thoroddsen, landsverkfræðingur (f. 1863, d. 1955) gerði áætlun um brúarstæðið og gerð brúarinnar, stál hengibrú með 33 m hengihafi. Brúin var hönnuð fyrir mannþröng og samkvæmt útreikningum Sigurðar ættu 343 menn að geta staðið samtímis á henni án þess að hún haggðist, en ekki var reiknað með annarri umferð en reiðmanna og gangandi. Miðað var við að hafa sem traustastar undirstöður fyrir brúna á klöppunum.

Efnið í brúna var smíðað í Danmörku. Byggingarefnið var flutt á sjó til Íslands, allt til ármóta Grímsár í Hvítá neðanverðri. Þaðan var efnið dregið á bátum upp Hvítá að ármótum Þverár og síðan dregið að vetrarlagi á sleðum á hjarni á brúarstað hjá Norðtungu árið 1898. Timbrið kom síðan árið 1899 og var það vaðdregið á ánum frá Grímsarármótum á brúarstað.

Undirstöður upphengitura eru samlímdar grjóthleðslur á klöppum beggja megin ár. Sunnar ár voru gerðar hleðslur fyrir akkerisfestingar en að norðan voru þær festar í klöpp. Stálið í brúna var síðan sett saman á staðnum. Landsmenn sáu sjálfir um alla þætti brúarsmíðinnar og var það í fyrsta sinni við byggingu hengibrúar.

Aðkoma vegarins að brúnni var mjög hlykkjótt, sérstaklega að norðan, og var henni breytt þegar umferð bíla hófst og stefnt beint af brúnni norðan megin hjá Norðtungu. Eins og áður sagði var aðkomunni breytt í upprunalegt horf árið 2011. ■



↑
Góðir gestir birtust í Þormóðsskeri en þýrta Landhelgisgæslunnar kom óvænt með hershöfðingja og sendinefnd frá NATO út að vitanum.

↓
Guðmundur Jón eftir þríf á bauju í Faxaflóa.

Vegagerðin á 105 vita um allt land. Þar af eru 30 sem aðeins er hægt að komast að frá sjó eða lofti. Árlega fara starfsmenn Vegagerðarinnar í ferð kringum landið með varðskipi Landhelgisgæslunnar og sinna viðhaldi þessara afskekktu vita. Guðmundur Jón Björgvinsson, rafvirkjameistari á tækjabúnaðardeild Vegagerðarinnar fór í ferðina í ár með tveimur samstarfsfélögum sínum.



Ferðin okkar hófst að venju í Reykjavík, en í ár var farið rangsælis í kringum landið. „Við byrjuðum á því að sinna ljósduflum á Faxaflóa, skiptum um rafhlöður, prófuðum merkjagjafa og könnuðum ástand legufæra. Okkur til aðstoðar var vélsmiður sem sá um að mæla og ákveða hvaða keðjur þyrfti að skipta um,“ segir Guðmundur Jón, en ásamt honum voru þeir Ástþór Ingi Ólafsson rafvirki, og Jóhann Geir Hjartarson af mannvirkjasviði með í ferðinni. Jóhann hafði það hlutverk að gera úttekt á ytra byrði og burðarvirki vitanna.



↑
Eftirlit með merkjagjafa í Brekkuboða.

↗
Unnið við Brekkuboðadufl.

↘
Brekkuboðadufl þrífð.

↓
Þríf á gróðri á Brekkuboðadufl.

↓
Vélsmiður vinnur að lagfæringum við legurfæri.

Ferðin var farin með varðskipinu Þór, tuttugu manna áhöfn Landhelgisgæslunnar með skipherrann Pál Geirdal við stjórnvölinn.

Eftir Faxaflóa var haldið til Vestmannaeyja til að yfirfara búnað í vitanum í Faxaskeri. Síðan var haldið áfram samkvæmt áætlun austur fyrir land og viðhaldi sinnt í nokkrum vitum á leiðinni. „Fátt markvert gerðist fyrr en við vorum komnir að Melrakkanesi en þar var búið að ákveða að hitta á þýrluáhöfn Landhelgisgæslunnar sem var þar við gæslustörf. Planið var að nota þýrluna til að flytja rafgeyma út að vitanum. Við þurftum nefnilega að koma tíu 23 kílóa rafgeymum í land og taka þaðan tólf 30 kílóa rafgeyma og flytja aftur út í skip,“ segir Guðmundur en ferðin hafði verið skipulögð með það í huga að varðskip og þýrta væru á sama tíma á þessum stað.

„Við vorum búnir að undirbúa komu þýrlunnar mjög vel og allt gekk eins og smurð vél, bæði að hýfa nýju rafgeymana úr skipinu og að taka gömlu geymana aftur til baka. Veðrið hjá okkur á Melrakkanesi var með eindæmum gott þennan dag, og áhöfninni á þýrlunni þótti verst að þýrfa að kveðja okkur og snúa aftur í súldina í höfuðstaðnum,“ segir Guðmundur glettinn.





Flutningaskipi komið til bjargar

Þegar skipt hafði verið um geymana var stefnan sett á Eyjafjörð þar sem átti að stoppa í Dalvík á sjómannadaginn, en hvíldin var skammvinn. Fyrir hádegi á sjómannadaginn kom hjálparbeiðni frá Reyðarfirði þar sem stórt flutningaskip var vélarvana á miðjum firðinum. Fram að þessu hafði verið einmuna blíða alla ferðina, logn og sól í heiði en nú spáði illviðri. Því þurfi að hafa hraðar hendur að sigla til Reyðarfjarðar til að koma skipinu að bryggju áður en veður versnaði. Við tók tólf tíma sigling til Reyðarfjarðar og vel gekk að koma skipinu í höfn. „Við sigldum síðan aftur til Eyjafjarðar en nú í skítabrælu og ekki allir sem áttu góðar stundir enda sóttist ferðin heldur hægt.“

Starfsmenn Vegagerðarinnar og Landhelgisgæslunnar á leið úr Faxaskeri eftir vel heppnaða vinnuferð.



Jóhann Geir, Ástþór Ingi og Guðmundur Jón með þeim Klöru Bjartmarz og Önnu Finnbogadóttur frá Landhelgisgæslunni í Kögurvíta.

Varðskipið Þór þurfti að koma stóru flutningaskipi til bjargar og er hér komið með það í tog á leið til Reyðarfjarðar.



Dróni gerði gæfumuninn

Ferðin hélt áfram. Skoðuð var bauja við Hörgágrunn og farið í Siglunesvíta. „Þarna var hins vegar komin bræla og því urðum við að sleppa Málmey vegna brims í landingunni, og það átti líka við um Seleyjarvíta og Hornbjargsvíta.“

Okkur tókst að komast að vitanum á Straumnesi undir miðnætti. Eftir það var haldið inn í Ísafjarðardjúp í nokkur verkefni og að því loknu var farið í Arnarfjörð þar sem unnið var í nokkrum vitum réttisælis í átt að Galtarvíta. Guðmundur segir óvissu hafa verið um hvort hægt yrði að fara í vitann. „Nýr dróni sem áhöfnin á Þór bjó yfir sannaði gildi sitt. Því með honum gátum við kannað aðstæður til landingar undir vitanum.“ Kópanesvíti var næstur á dagskrá og svo var siglt á Breiðafjörð. „Þar fundum við tvo bilaða skerjavita í Miðleiðarskeri og Skarfakletti. Merkjagjafarnir á báðum stöðum voru fjarlægðir og teknir með um borð í varðskipið þar sem tókst að gera við þá báða til bráðabirgða.“

Vélsmiðurinn góði kom síðan aftur um borð til að aðstoða við eftirlit á legufærum duflanna á Breiðafirði.



Varðskipið Þór og þyrla Landhelgisgæslunnar við Melrakknes þar sem þyrilan flutti rafgeyma í vitann.

Papeyjarvíti.

Hrollaugseyjavíti er úti fyrir suðausturströndinni.

Þyrla Landhelgisgæslunnar við Melrakknes.



Óvænt heimsókn hershöfðingja

Síðasti vitinn í ferðinni var Þormóðsskersviti út af Mýrunum í Borgarfirði. „Þar skiptum við um rafgeyma. Nú fóru tíu í land en átján til baka. Allt var þetta borið til okkar og í burtu af frískum sveinum Gæslunnar og eiga þeir miklar þakkir fyrir,“ segir Guðmundur ánægður.

Veðrið var nú aftur orðið gott og þeir félagar nutu veðurbliðunnar á Þormóðsskeri. Vanalega er lítið um gestagang í þessum ferðum enda fáir sem komast í afskekktustu víta landsins. En nú birtist þýrla Landhelgisgæslunnar óvænt með hershöfðingja og sendinefnd frá NATO. „Við buðum sendinefndina að sjálfsögðu velkomna í vitann og höfðum gaman af þessum óvænta vinkli á síðasta degi ferðarinnar,“ lýsir Guðmundur glaðlega.

Guðmundur er mjög þakklátur fyrir alla aðstoð áhafnarinnar á Þór. „Alla leiðina í kringum landið sinnti áhöfnin líka ótal verkefnum tengdum sínu hlutverki sem löggæsluaðili á hafinu ásamt því að koma tveimur skipum til bjargar. Aðstoðin við okkur í þessum vitaferðum er því hálfgerð hliðarverkefni við gæslu, eftirlit og björgun.“

➤ Faxaskersviti er á Faxaskeri við Vestmannaeyjar. Vitinn er frá árinu 1950 og var fyrst byggður sem neyðarskýli en síðar var sett gasljósker í hann.

➤ Straumnesviti á Hornströndum var byggður 1919 en breytt árið 1930.

➡ Kögurviti

⬇ Miserfitt er að komast að ljósvitum. Hér hefur verið komið fyrir stiga við Norðfjarðarhorn.



Heimsókn meistara-
nemenda í TU München
til Vegagerðarinnar

Vegagerðin fékk góða heimsókn í sumar þegar meistaranemendur í byggingarverkfræði við Tækniháskólann í München sóttu stofnunina heim. Hópurinn var í námsferð á Íslandi en tilgangur ferðarinnar var að fræðast um fyrirtæki og innviðaverkefni þeirra sem eru í gangi.

Hópurinn kom í höfuðstöðvar Vegagerðarinnar í Garðabæ 10. júlí. Á móti þeim þeim tóku G. Pétur Matthíasson, Höskuldur Tryggvason og Ólafur Sveinn Haraldsson sem fræddu hópinn um starfsemi stofnunarinnar, rannsóknir Vegagerðarinnar, framkvæmdir og rannsóknastarfsemi. Franz Sigurjónsson hjá Eflu verkfræðistofu fjallaði sérstaklega um meistaraverkefnið sem hann vann í samstarfi við Vegagerðina og fjallar um forsteypta landstöpla brúa.

➡ Tekið var á móti hópnum í höfuðstöðvum Vegagerðarinnar í Garðabæ.

⬇ Eftir heimsókn í höfuðstöðvarnar bauð Vegagerðin hópnum í vettvangsferð að framkvæmdinni á Arnarnesvegi (41.1) Rjúpnavegur-Breiðholtsbraut.

Eftir heimsókn í höfuðstöðvarnar bauð Vegagerðin hópnum í vettvangsferð að framkvæmdinni á Arnarnesvegi (41.1) Rjúpnavegur-Breiðholtsbraut. Í ferðinni voru meðal annars skoðuð vegagerð á Arnarnesvegi sjálfum, smíði mismætra gatnamóta yfir Breiðholtsbraut, undirbúningur fyrir forsteypt undirgöng undir Breiðholtsbraut og smíði nýrrar göngu- og hjólabrúar yfir Elliðarár.



Yfirlit yfir útboðsverk

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

Fyrirhuguð útboð		
Verknr.	Verk	Auglýst
24-089	Áætlunarflug: Reykjavík – Gögur – Reykjavík og Reykjavík – Bíldudalur – Reykjavík – sérleyfissamningur 2025-2028	2024
24-086	Hringvegur (1) um Ölfusá, eftirlit og ráðgjöf	2024
24-083	Yfirlagnir á Austursvæði 2024, malbik	2024
24-082	Þingvallavegur um Mosfellsdal, hönnun	2024
24-081	Rekstur Breiðafjarðarferju 2025-2028	2024
24-076	Reykjanesbraut (41), Álftanesvegur – Lækjargata, frumdrög	2024
24-052	Fossvogsbrú (BL170)	2024
24-050	Fossvogsbrú (BL170) - landfyllingar	2024
24-049	Fossvogsbrú (BL170) - landfyllingar, eftirlit og ráðgjöf	2024
24-045	Þjórsárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði, eftirlit	2024
24-044	Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur, eftirlit	2024
24-043	Hvammsvegur (2791), Landvegur – Hvammur 3, endurbygging, eftirlit	2024
24-037	Örlygshafnarvegur (612), Hvalsker – Sauðlauksdalur og Hvallátrar	2024
24-032	Norð austurvegur (85) um Brekknaheiði, Langanesvegur – Vatnadalur	2024
24-030	Þjórsárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði	2024
24-029	Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur	2024
24-026	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2024-2025, klæðingarefni	2024
24-020	Steinadalsvegur (690), Vestfjarðavegur – Ólafsdalur	2024
24-015	Hagabraut (286), Landvegur – Reiðholt	2024
24-014	Skálafellsvegur (434), Þingvallavegur – skíðasvæði	2024
23-096	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)	2023
23-088	Axarvegur (939), verkhönnun brúa	2023
23-049	Steinadalsvegur (690), Vestfjarðavegur – Ólafsdalur	2023
23-015	Bláfjallavegur (417), endurbætur og breytingar, frumdrög	2023

Verk í framkvæmd			
Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
24-060	Efnisvinnsla á Vestfjörðum 2024, malarslitleg Steypustöðin - Námur ehf., kt. 531093-2409	4.6.24	24.7.24
24-022	Yfirlagnir á Vestursvæði 2024, malbik Malbikstöðin ehf., kt. 540504-4660	14.5.24	4.6.24
24-075	Yfirlagnir í Dalabyggð og Reykólahreppi 2024, klæðing 5406740279 Borgarverk ehf.	11.6.24	21.6.24
24-072	Sementsfestun og klæðing á Vestursvæði 2024 Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	11.6.24	21.6.24
24-071	Reykjanesbraut (41), Snekkjuvogur – Tranavogur. Göngu- og hjólabrú Ístak hf., kt. 430214-1520	27.7.24	31.7.24
24-066	Vegrið á Norðursvæði og Vestursvæði 2024 Rekverk ehf., kt. 670404-2340	11.6.24	18.6.24
24-027	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2024-2025, malarslitleg Verk og tæki ehf., kt. 700112-1280	30.4.24	26.6.24
23-091	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina, Reykjavík – Hornafjörður – Reykjavík 2024 Mýflug hf., kt. 630785-0579	30.4.24	28.8.24
24-048	Efnisvinnsla á Norðursvæði 2024, útboð A Króksverk, ehf., kt. 460482-0979	16.4.24	30.5.24
24-056	Yfirlagnir á Austursvæði 2024, klæðing Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	9.4.24	17.7.24
24-034	Yfirlagnir á Norðursvæði 2024, klæðing Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	9.4.24	3.5.24
24-024	Hjólafarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2024 Arnardalur s.f., kt. 540678-0309	19.3.24	12.6.24
24-003	Vetrarþjónusta 2024-2027, Kjalarnes og Mosfellsheiði Óskatak ehf., kt. 440107-0600	5.3.24	4.7.24
24-002	Vetrarþjónusta 2024-2027, Kraginn Berg verktakar ehf., kt. 560816-1460	5.3.24	16.4.24
24-001	Vetrarþjónusta 2024-2027, höfuðborgin Bjartey ehf., kt. 531189-1249	5.3.24	22.4.24
24-007	Vetrarþjónusta 2024-2027, Dynjandi – Klettsháls Flakkarinn ehf., kt. 530494-2689	19.3.24	6.8.24
24-006	Vetrarþjónusta 2024-2027, Vestur-Barðastrandarsýsla Lás ehf., kt. 490893-2379	19.3.24	16.8.24
24-005	Vetrarþjónusta 2024-2027, Breiðabólstaður – Djúpidalur Kolur ehf., kt. 700189-2609	19.3.24	10.8.24

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
24-067	Borgarlína Lota 1, Suðurlandsbraut – Laugavegur, hönnun	24.5.24	10.9.24
24-068	Hafnarhólmavegur (947), Ölduhamar – Hafnarhólmi	13.8.24	10.9.24
24-088	Siglufjörður – raforkuvirki 2024	14.8.24	27.8.24
24-087	Grenivík, sjóvarnir 2024	13.8.24	27.8.24
24-085	Yfirlagnir á Norðursvæði, malbik	22.7.24	30.7.24
24-077	Hornafjörður, dýpkun á Grynnslnum 2022	11.6.24	16.7.24
24-036	Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2024	25.6.24	9.7.24
24-033	Hringvegur (1), hringtorg við Lónsveg	10.6.24	25.6.24
24-057	Yfirlagnir á Austursvæði 2024, blettun með klæðingu	29.4.24	14.5.24
24-078	Laugarvatnsvegur (37), malbikun	10.6.24	25.6.24
24-073	Akureyri, sjóvörn milli Ísbryggju og Tangabryggju 2024	27.5.24	11.6.24
24-070	Jökuldalsvegur (923), Arnórstaðir – Langagerði, eftirlit	28.5.24	7.6.24
24-069	Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2024	31.5.24	11.6.24
24-040	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina. Reykjavík – Vestmannaeyjar -Reykjavík 2024-2027	31.5.24	8.7.24
24-041	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina. Reykjavík – Húsavík -Reykjavík 2024-2027	31.5.24	2.7.24
24-054	Dalvík, endurbygging Norðurgarðs 2024	22.4.24	7.5.24
24-065	Þurrfræsing og styrkingar á Suðursvæði 2024	18.4.24	30.4.24
24-012	Hjólafarafyllingar á Suðursvæði 2024	25.3.24	16.4.24
24-039	Vopnafjörður, lenging Löndunar-bryggju, dýpkun og stálþil	20.2.24	12.3.24
23-086	Hringvegur (1) um Ölfusá, alútboð 2024 – 2026	21.11.23	12.3.24

Niðurstöður útboða

Hafnarhólmavegur (947), Ölduhamar — Höfn

Opnun tilboða 10. september 2024. Vegagerðin býður út endurbyggingu Hafnarhólmaveggar (947), á um 1,2 km kafla frá Ölduhamri að Höfn. Um er að ræða endurbyggingu núverandi vegar á öllum vegarkaflanum. Gerðar eru lagfæringar á plan- og hæðarlegu vegarins. Lögð verður klæðing á endurbyggðan veg. Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. júlí 2025.

nr.	Bjóðandi	Tilboð	Hlutfall	Frávik
		(kr.)	(%)	(þús.kr.)
3	Héraðsverk ehf., Egilsstöðum	86.861.626	130,3	24.910.396
2	Þ.S. Verktakar ehf., Egilsstöðum	69.866.666	104,8	7.915.436
–	Áætl. verktakakostn.	66.664.824	100,0	4.713.594
1	Austurverk ehf., Egilsstöðum	61.951.230	92,9	0

Borgarlína Lota 1, Suðurlandsbraut — Laugavegur, hönnun

Opnun tilboða 10. september 2024. Vegagerðin býður út hönnun Borgarlínunnar Lotu 1 eftir Suðurlandsbraut og Laugavegi. Um er að ræða forhönnun á einum verkhluta og verkhönnun á alls sex verkhlutum og eru verkmörk frá austari enda Suðurlandsbrautar (Suðurlandsbraut 72) að gatnamótum Hverfisgötu og Snorrabrautar. Kaffinn er alls um 3,7 km. Innifalið í verkinu er m.a. hönnun gatna, gatnamóta sem ýmist eru ljósastýrð eða ekki, stíga, gangstétta, gróðursvæða, lýsingar, ofanvatnslausna, aðlögun borgarlínustöðva að umhverfi og gerð útboðsgagna.

Áætlað vinnuframlag ráðgjafa er 9.400 klst.

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

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en nóvember 2025.

Eftirtaldir lögðu fram tilboð innan tilboðsfrests:
Hnit verkfræðistofa hf., Reykjavík
VSÓ Ráðgjöf ehf., Reykjavík

Þann 24. september 2024 verður bjóðendum tilkynntar niðurstöður stigagjafar og verðtilboð hæfra bjóðenda.

Grenivík, sjóvarnir 2024

Opnun tilboða 27. ágúst 2024. Vegagerðin býður út sjóvarnir í Grenivík. Verkið felst í endurröðun og lengingu á núverandi sjövärn, heildarlengd um 200 m. Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. desember 2024.

nr.	Bjóðandi	Tilboð	Hlutfall	Frávik
		(kr.)	(%)	(þús.kr.)
2	Steypudrangur ehf., Vík	15.608.500	111,8	4.784.200
–	Áætl. verktakakostn.	13.961.000	100,0	3.136.700
1	Skútaberg ehf., Akureyri	10.824.300	77,5	0

Siglufjörður – raforkuvirki 2024

Opnun tilboða 27. ágúst 2024. Hafnir Fjallabyggðar óska eftir tilboðum í verkið „Siglufjörður – Raforkuvirki 2024“. Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. desember 2024.

nr.	Bjóðandi	Tilboð	Hlutfall	Frávik
		(kr.)	(%)	(þús.kr.)
2	Rafeyri ehf., Akureyri	18.667.512	118,8	6.603.984
–	Áætl. verktakakostn.	15.716.058	100,0	3.652.530
1	Raftó ehf., Akureyri	12.063.528	76,8	0

Yfirlagnir á Norðursvæði 2024, malbik (Hraðútboð)

Opnun tilboða 30. júlí 2024. Vegagerðin óskar eftir tilboðum í yfirlagnir með malbiki á Norðursvæði árið 2024. Verki skal að fullu lokið 15. september 2024.

nr.	Bjóðandi	Tilboð	Hlutfall	Frávik
		(kr.)	(%)	(þús.kr.)
4	Malbikstöðin ehf., Mosfellsbæ	138.018.920	163,4	52.888.600
3	Colas Ísland ehf., Hafnarfirði	99.913.280	118,3	14.782.960
2	Malbikun Norðurlands, Akureyri	94.101.400	111,4	8.971.080
–	Áætl. verktakakostn.	84.475.800	100,0	654.520
1	Malbikun Akureyrar, Akureyri	85.130.320	100,8	0

Hornafjörður dýpkun á Grynnslnum 2025 / Hornafjörður: Dredging in Grynnslin 2025

Opnun tilboða 16. júlí 2024. Hornafjarðarhöfn óskar eftir tilboðum í neðangreind verk: „Hornafjörður dýpkun á Grynnslnum 2025“

Höfnin óskar eftir að ráða dýpkunarskip á bið/vinnu tímagjaldi við að vinna við dýpkun í innsiglinarrennu yfir Grynnslin þegar veðurskilyrði leyfa. Verktími er frá 2. janúar 2025 til 15. mars 2025.

Eftirtaldir lögðu fram tilboð og eru stig bjóðenda í tæknilegu hæfi reiknuð skv. útboðsskilmálum.		
Jan de Nul nv.	90 stig	
Björgun hf.	75 stig	
Gebr. van der Lee Dredging B.V	60 stig	

Sementsfestun og þurrfræsing á Norðursvæði 2024

Opnun tilboða 9. júlí 2024. Vegagerðin býður út í festun burðarlags með sementi, útlögn burðarlags og tvöfalda klæðingu á vegum á Norðursvæði 2024. Verklök eru 15. september 2024.

nr.	Bjóðandi	Tilboð	Hlutfall	Frávik
		(kr.)	(%)	(þús.kr.)
–	Áætl. verktakakostn.	140.740.416	100,0	2.202.225
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	138.538.191	98,4	0

Áætlunarflug á Íslandi – sérleyfissamningur: Reykjavík – Húsavík – Reykjavík 2024-2027

Opnun tilboða 2. júlí 2024. Vegagerðin býður út rekstur á áætlunarflugi á Íslandi – sérleyfissamningur, á eftirfarandi flugleið: 1. Reykjavík – Húsavík – Reykjavík

Endurgreiðslu kostnaðar sem af rekstri í áætlunarflugi leiðir að frádregnum tekjum, þ.e. að annast áætlunarflug með farþega og vörur til og frá Húsavík, fer samkvæmt nánari skilgreiningu í útboðslýsingu. Útboðið er auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.

nr.	Bjóðandi	Tilboð	Hlutfall	Frávik
		(kr.)	(%)	(þús.kr.)
1	Mýflug hf., Mývatni	54.313.513	111,9	0
–	Áætl. verktakakostn.	48.520.000	100,0	5.793.513

Endalaus áhugi á samgöngum

➤
Cecilía Þórðardóttir starfar á Höfuðborgarsvæði Vegagerðarinnar.

Cecilía Þórðardóttir er í fjölbreyttu og skemmtilegu starfi hjá Vegagerðinni þar sem reynsla hennar frá London kemur að góðum notum. Hún er ánægð með að taka þátt í þeirri uppbyggingu sem er á Höfuðborgarsvæði Vegagerðarinnar.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?
„Ég byrjaði hjá Vegagerðinni í janúar á þessu ári. Það eru mörg spennandi verkefni í gangi hjá Vegagerðinni, sérstaklega í tengslum við Samgöngusáttmálann. Eftir að hafa unnið í 10 ár sem ráðgjafi í samgönguskipulagi á Englandi finnst mér gaman að koma heim og taka þátt í þeirri uppbyggingu sem nú er í gangi á Höfuðborgarsvæði Vegagerðarinnar.“

Hvað gerðir þú áður en þú komst til starfa hjá Vegagerðinni?
„Eftir flutning til London tók ég mastersgráðu í samgöngum, sem var kennd sameiginlega við bæði Imperial College og University College London. Að lokinni útskrift hóf ég störf sem ráðgjafi í samgönguskipulagi og vann síðast hjá fyrirtæki sem heitir Velocity Transport Planning áður en ég kom til Vegagerðarinnar. Helstu verkefni fólust í að styðja umsóknir fyrir deiliskipulag. Í því fólst m.a. að útbúa samgöngumat, herma gatnamót og vera í samskiptum við opinbera hagaðila eins og Highways England, Transport for London og sýslur, t.d. Kent og Essex, varðandi innihald samgöngumats og hönnun aðgengis að reit fyrir gangandi, hjólandi og bíla og jafnvel almenningssamgöngur, ásamt mótvægisáðgerðum utan reits.“

Í hverju felst starfið þitt?
„Starfið er fjölbreytt og skemmtilegt. Ég hef komið að verkefnum tengdum öryggismálum, umferðarflæði og skipulagi síðan ég byrjaði hjá Vegagerðinni.“

Hvernig er hefðbundinn vinnudagur hjá þér?
„Hefðbundinn vinnudagur felur í sér einhverja fundi tengda verkefnum sem ég er í, þá ýmist innanhúss, með ráðgjöfum eða sveitarfélögum. Ég er mikið að skoða umferðarflæði og ferðatíma, ásamt því að skoða gögn tengd skipulagi á annað hvort nýjum reitum eða breytingum.“

Hvað er skemmtilegast?
„Ég hef endalausán áhuga á öllu tengdu samgöngum og því er erfitt að finna eitthvað eitt sem er skemmtilegast. Mér finnst mjög gaman að geta notað bakgrunn minn í skipulagi til að koma að



umsögnum Vegagerðarinnar fyrir skipulagsvinnu á Höfuðborgarsvæðinu. Svo er ég mikið gagnanörð. Mér finnst mjög gaman að lesa í tölulegar upplýsingar sem við höfum og nýta þær til að bæta samgöngur fyrir alla. Ég er mjög spennt fyrir verkefni sem er að fara af stað í september þar sem við komum til með að telja umferð við 16 gatnamót á Sæbraut og Miklubraut/Hringbraut í Reykjavík. Þetta gefur okkur dýrmætar upplýsingar um ferðahegðun fólks á þessum svæðum sem við getum vonandi notað til að bæta ferðatíma allra á næstunni.“

Hvað er mest krefjandi við starfið?
„Eins og staðan er núna er ég enn þá að kynnast bæði samstarfsfélögum hjá Vegagerðinni og okkar kollegum hjá sveitarfélögum. Þetta er mikilvægur þáttur í starfinu til að tryggja að ég geti komið verkefnum í réttan farveg og að upplýsingar rati til viðeigandi aðila.“

Hvað gerir þú utan vinnu?
„Þá ver ég tíma með manni og barni, ásamt því að hitta vini. Þar sem maðurinn minn er spænskur þá ferðumst við töluvert til norður Spánar og verjum tíma með stórfjölskyldunni og leyfum dóttur okkar að æfa spænskuna á frænkum og frændum.“ ■