



Framkvæmda- fréttir

19. tbl. /09



Útnesvegur (574) á Snæfellsnesi við Öxl.



Viktor Arnar Ingólfsson
ritstjóri skrifar

Komandi ár?

„Farsælt komandi ár“ er hluti hefðbundinnar jólakveðju sem við sendum áskrifendum hér ofar á síðunni. Það er því miður með ákveðnum trega sem við látum þetta frá okkur að þessu sinni, vitandi að stór hluti áskrifenda eru verktakar í jarðvinnu og byggingariðnaði, auk fjölda annarra sem hafa afkomu sína af framkvæmdum við vegagerð og undirbúning þeirra. Hreinn Haraldsson vegamálastjóri skrifar grein sem birt er á bls. 5 í þessu blaði. Þar fer hann yfir stöðuna eins og hún lítur út núna um þessi áramót. Þótt mörg stórverkefni séu í gangi í vegagerð er samt ljóst að árið 2010 verður tæplega farsælt verktökum. Þetta er sérstaklega sorglegt því vegagerðarverkefni má auðveldlega nýta til sveiflujöfnunar í hagkerfinu.

Kannski hefur ekki verið hugsað nægilega til þess undanfarin ár en samt var þó ákveðin dempun fyrir hendi því af ýmsum ástæðum tókst Vegagerðinni ekki að koma áætluðum verkum í útboð fyrir um 4 milljarða árið 2008. Sú uppistaða var bókfærð sem inneign um síðustu áramót en því miður hefur ekki fengist leyfi til að nýta hana. Verði losað um þessa peninga snemma á næsta ári eru til verk sem geta komið til útboðs með mjög skömmum fyrirvara.

Í gamla daga vissu menn að það þurfti að fódra hrossin þótt þau væru ekki í brúkun. Það er eins með verktakana. Það gengur hratt á vöðvana ef markaðurinn er botnfrosinn.

Það eru til peningar í þjóðfélaginu sem bíða eftir að komast í notkun. Það er verðugt verkefni fyrir fríska stjórnmálamenn að finna leiðir til að koma þeim í vinnu við vegagerð hið fyrsta. Svo þegar fer að glæðast með önnur stórverkefni, s.s. virkjanir, verksmiðjur og gagnaver, vonandi eftir tvö til þrjú ár, má snarþruga úr vegagerð og borga skuldarnar.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar

19. tbl. 17. árg. nr. 532 21. des. 2009

Ritstjórn
og umsjón útgáfu:
Viktor Arnar
Ingólfsson
Ábyrgðarmaður:
Gunnar Gunnarsson
Prentun: Oddi

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

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útboð eru kynnt, útboðsauglýsingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttaeftir sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Útáfa er óregluleg og nokkrar vikur geta liðið milli tölublaða. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafólk. Áskrift er endurgjaldslaus.



Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Kristján L. Möller samgönguráðherra ásamt bæjarstjórum Ísafjarðar og Bolungarvíkur kippa haftinu úr kransakökugöngunum að viðstöddu fjölmenni í íþróttahúsinu í Bolungarvík.

Síðasta sprenging í Bolungarvíkurgöngum 28. nóvember

Stór áfangi kláraðist í Bolungarvíkurgöngum laugardaginn 28. nóvember þegar samgönguráðherra sprengdi síðustu sprenginguna að viðstöddu fjölmenni. Áður höfðu heimamenn haldið hátíð í Bolungarvík þar sem bæjarstjórar Ísafjarðar og Bolungarvíkur, samgönguráðherra og vegamálastjóri kiptu haftinu úr 5,4 m löngum kransakökugöngum, sem er einn þúsundasti af sjálfum göngunum ásamt vegskálum.

Í máli vegamálastjóra við það tækifæri kom fram að stærsta áfanganum í byggingu ganganna væri þá lokið enda fælist alltaf mesta óvissan í því hvernig bergið myndi reynast.

Nú hefst vinna við vegagerð í göngunum, frágang lagna, uppsetning öryggisbúnaðar og ljósa o.s.frv. Stefnt er að því að ljúka vinnu við göngin síðsumars 2010. Tafir hafa orðið

á verkinu að undanförunu vegna laus bergs en menn hafa að mestu verið lausir við vatn í þessum göngum.

Jarðgöngin eru um 5,1 km löng í bergi og heildarlengd vegskála er um 0,3 km. Samtals er því um að ræða 5,4 km göng sem halla rúm 2% til beggja enda. Verkið nær ennfremur til lagningar nýs vegar fyrir neðan byggðina í Hnífsdal og vegkafla frá Ósi og inn í Bolungarvík. Byggðar hafa verið tvær brýr; yfir Hnífsdalsá og Ósá í Bolungarvík. Í gegnum göngin munu liggja ýmsir strengir, m.a. 66 KV háspennustrengur sem leysir af hólmi háspennuloflínu. Þversnið ganganna er hringlaga og er breidd þeirra um 8,0 m í veghæð en leyfileg hæð ökutækja er 4,2 m.

Verktaki er verktakasamsteypan Ósafl; Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík og Marti Contractors Ltd., Sviss



Greftri Bolungarvíkurganga lauk 28. nóvember.



5,4 m löng kransakökugöng, sem er einn þúsundasti af sjálfum göngunum ásamt vegskálum.



Kristján L. Möller samgönguráðherra hleypir af síðustu sprengingu í Bolungarvíkurgöngum.

Starfsmenn við gangagröft standa á salvanum eftir síðustu sprengingu. Þeir halda á fánum með firmamerkjum verktaka og fyrir aftan má sjá þjóðfána Slóvakíu. Undirverktaki aðalverktakans Ósafls (IAV og Marti frá Sviss) heitir Tubau og er frá Slóvakíu (að hluta í eigu Marti). Slóvakarnir sjá alfarið um gangagröftinn og allar bergstyrkingar og fara heim þegar því er lokið - sem verður væntanlega í lok janúar.



Bræðratunguvegur, ný brú á Hvítá



Pann 3. desember flæddi Hvítá yfir vinnusvæði verktakans vegna klakastíflu rétt neðan brúarstæðis (við Hvítárholt). Dagana á undan var mikið frost og hlóðst upp klaki í ánni sem leiddi til þessa flóðs. Mynd: Sigurður Kr. Jóhannsson.

Að undanfögnu hefur verið unnið að því að breyta farvegi Hvítár og beina henni undir fyrri hluta nýrrar brúar. Í vor verður hafist handa við byggingu eystri hluta brúarinnar.

Brúin verður 270 metra löng, steipt eftirspennnt bitabrá í 6 höfum, 25 metra endahöf og fjögur 55 metra löng millihöf. Tvær akbrautir verða á brúnni samtals 9,0 metra breiðar auk 2,0 metra breiðrar göngu-/reiðleiðar. Heildarbreidd brúar með bríkum er 12,0 metrar. Brúin verður sú 8. lengsta á landinu og með 3. mesta flatarmál akbrauta.

Brúin er byggð í tveim áföngum og var byrjað vestanmegin

árinna sl. sumar. Framkvæmdir hófust í júní við niðurrekstur staura en sökkklar og stöplar voru steiptir í júlí og ágúst. Brúargólfið sjálft (fyrri hluti) var steipt 6.-7. nóvember. Í það fóru 1.903 rúmmetrar af steypu og tók steypuvinnan rétt um sólarhring.

Reiknað er með að hægt verði að hleypa umferð á brúna og nýja veginn seinni part næsta árs (2010). Aðalverktaki er Ræktunarsamband Flóa og Skeiða en undirverktaki þeirra við brúarsmíðina er JÁVERK.

Matthías Bjarki Guðmundsson, VSÓ



G. Pétur Matthíasson
upplýsingafulltrúi skrifar

Hvað á vegurinn að heita?

- Gautsdalur
- Þröskuldur
- Arnkötludalur

(Áður birt á vegagerdin.is 16.12.2009)

Nafngiftir á hinna nýju leið og breyttum Djúpvegi hafa nokkuð verið til umræðu, jafnt innan Vegagerðarinnar sem utan og eru ekki allir á einu máli, svo sem vænta má.

Vegagerðin hefur að undanfögnu nefnt hinna nýja veg Djúpveg um Arnkötludal og einnig Djúpveg um Þröskulda en svo heitir hæsti hluti vegarins og sá sem helst þarfnast þjónustu að vetri til. Arnkötludalurinn liggur norðan Þröskulda en Gautsdalur að sunnanverðu á þessari leið.

Þegar vegurinn var tekinn í notkun var talað um Djúpveg (61) um Arnkötludal þótt leiðin liggji um tvo dali, Gautsdal og Arnkötludal með Þröskulda á milli. Hér hjá Vegagerðinni finnst mönnum heillavænlegast að nöfn á nýjum vegum taki mið af landslagi og örnefnum á hverjum stað og óskum

heimamanna. Þegar leiðin liggur á milli landshluta takast stundum á sjónarmið mismunandi heimamanna, ef þannig má að orði komast. Þá þykir stundum gott að heimamenn og þeir sem þjónusta veginn komist sjálfir með tímanum niður á það nafn sem eðlilegast þykir á hverjum stað.

Þannig kom upp nafngiftin Djúpvegur um Þröskulda. Þeir sem þjónusta veginn telja vel við hæfi sú nafngift sé notuð því það er einmitt um Þröskulda sem færðin er erfiðust, þar er einnig veðurstöðin og því eðlilegt þegar gefnar eru upplýsingar um færð (eða ófærð) sé notast við Þröskulda nafnið.

Nýi vegurinn í heild má segja að sé Djúpvegur (61) um Gautsdal, Þröskulda og Arnkötludal og væri þá mögulegt að nota viðeigandi örnefni eftir því hvaða hluta vegarins átt er við hverju sinni.

Í raun hefur ekki verið tekin sérstök ákvörðun um þessar nafngiftir heldur erum við hjá Vegagerðinni á þeim stað að máta þessi nöfn við veginn og því mjög gott að fá innlegg frá heimamönnum og öðrum áhugamönnum um þessar nafngiftir.

Þeir Vegagerðarmenn sem hafa tjáð sig um þetta, og þeir sem vinna við veginn dagsdaglega, þeim líkar best við Þröskuldanafnið, sérstaklega varðandi upplýsingar um færð á þessari leið.



Hreinn Haraldsson
vegamálastjóri skrifar

Framkvæmdir 2010

Eins og fram kom í grein eftir undirritaðan sem birt var á Framkvæmdafréttum í júlí sl., var fyrirhuguðum útboðum á síðari hluta ársins frestað vegna 3,5 milljarðs króna niðurskurðar. Þá komu á svipuðum tíma fram tillögur

fjármálaráðuneytis um að ekki væri heimilt að nýta afgangsfjárheimildir frá fyrri árum, en innistæður Vegagerðarinnar námu um 4 milljörðum króna um síðustu áramót. Þar eð mikið af verkum var í gangi vegna útboða fyrri ára og á fyrri hluta þessa árs varð fljótt ljóst að stefnt gæti í hallarekstur á árinu ef ekki yrði gripið til ráðstafana. Dreigið var því saman í rekstri, viðhaldi og þjónustu og einnig var í einhverjum tilfellum hægt á verkum í nýframkvæmdum. Ítrasta aðhaldi hefur verið beitt til að lækka launakostnað á árinu auk þess sem laun starfsmanna, utan þeirra sem lægst hafa launin, lækka töluvert nú um áramótin en innan ramma kjarasamninga, vegna niðurskurðar í fjárlögum ársins 2010. Engar uppsagnir hafa átt sér stað hjá Vegagerðinni en ekki hefur verið ráðið fólk í stað þeirra sem láta af störfum. Öll starfstengd útgjöld hafa verið skorin verulega niður, svo sem aksturs- og ferðakostnaður, fundakostnaður og fleira. Nú er ljóst að þessar ráðstafanir duga til að Vegagerðin kemst hallalaust í gegnum árið 2009 og eiga að geta staðið undir boðuðum niðurskurði í rekstrarkostnaði 2010.

Ennþá liggur ekki fyrir niðurstaða varðandi það hvort heimilt sé að færa innistæður milli ára. Samkvæmt frumvarpi til fjárlaga verður um 19,2 milljörðum króna varið til vegamála árið 2010. Þar af eru tæplega 9 milljarðar til nýframkvæmda. Mikið af verkum er nú í gangi um allt land (sjá kort í næstu opnu) og mörgum þeirra lýkur á næsta ári, þ.á.m. tvennum

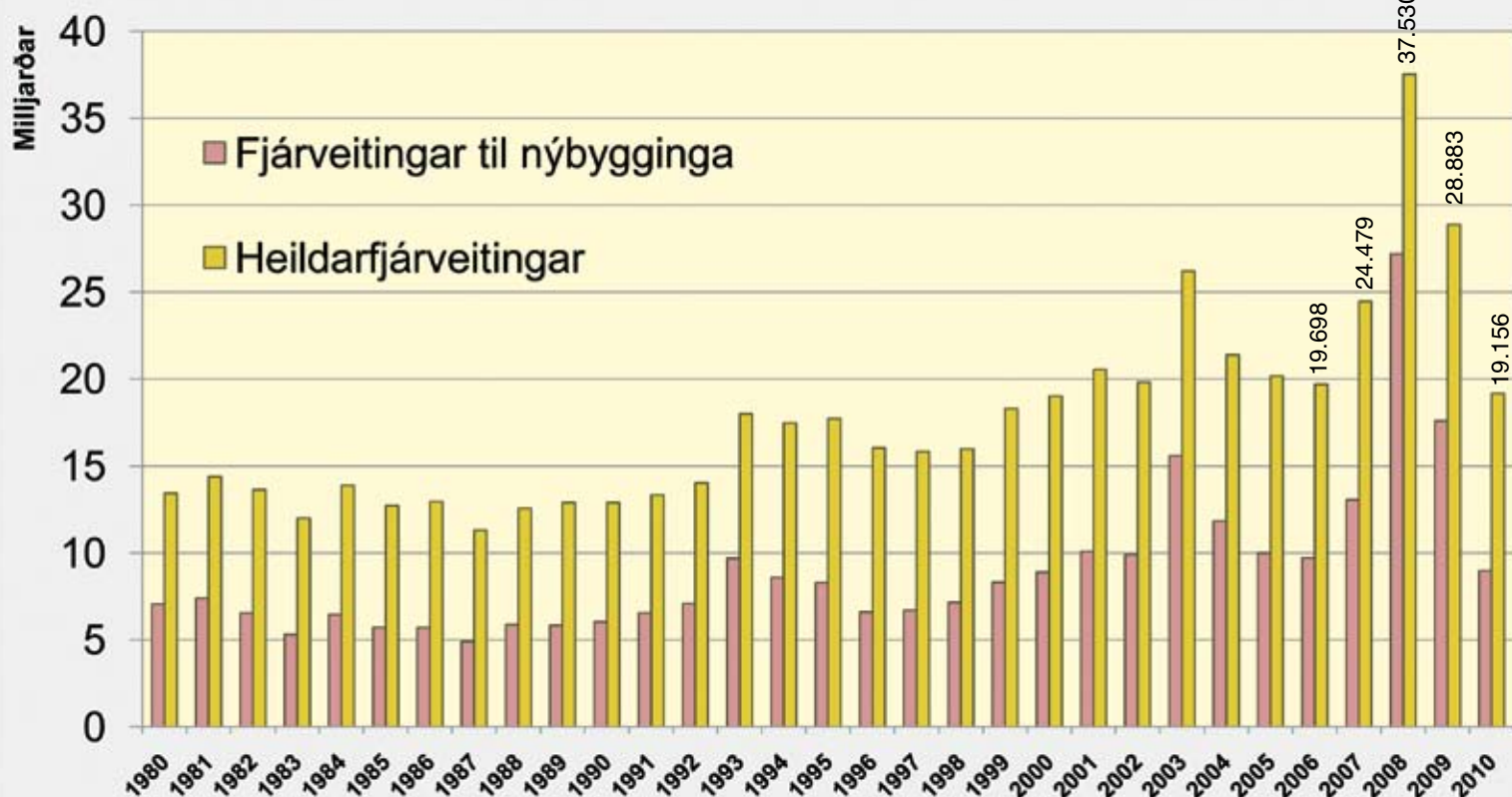
jarðgöngum. Einnig má nefna að viðhald og endurbætur á öðrum vegum en stofnvegum og tengivegum fjármagnast af framlögum til stofnkostnaðar, auk undirbúnings framtíðarverka o.fl. Ljóst er að ef ekki fæst heimild til að nota innistæður frá fjárveitingum fyrri ára mun fjármagn á fjárlögum ekki duga til að kosta þau verk sem eru í gangi, og þá jafnframt ljóst að ekki verður um ný útboð að ræða fyrir þær fjárveitingar. Hins vegar þarf á seinni hluta ársins 2010 að bjóða út verk sem fá fjárveitingar á árinu 2011 til að þau komist sem fyrst í gang á því ári. Árið 2010 verða einnig boðin út smærri viðhaldsverk, eins og efnisvinnsla, styrkingar og yfirlagnir slitlaga. Ef heimilað verður að nýta innistæður fyrri ára verður síðan einnig hægt að bjóða út einhver nýframkvæmdaverk.

Samkvæmt fjárlagafrumvarpinu er um 10% niðurskurður á fjárveitingum til viðhalds, þjónustu og almenns reksturs, en minna til almenningssamgangna. Unnið hefur verið að því að móta tillögur um hvernig þessum niðurskurði verður mætt og ákvarðanir hafa í sumum tilfellum þegar verið kynntar.

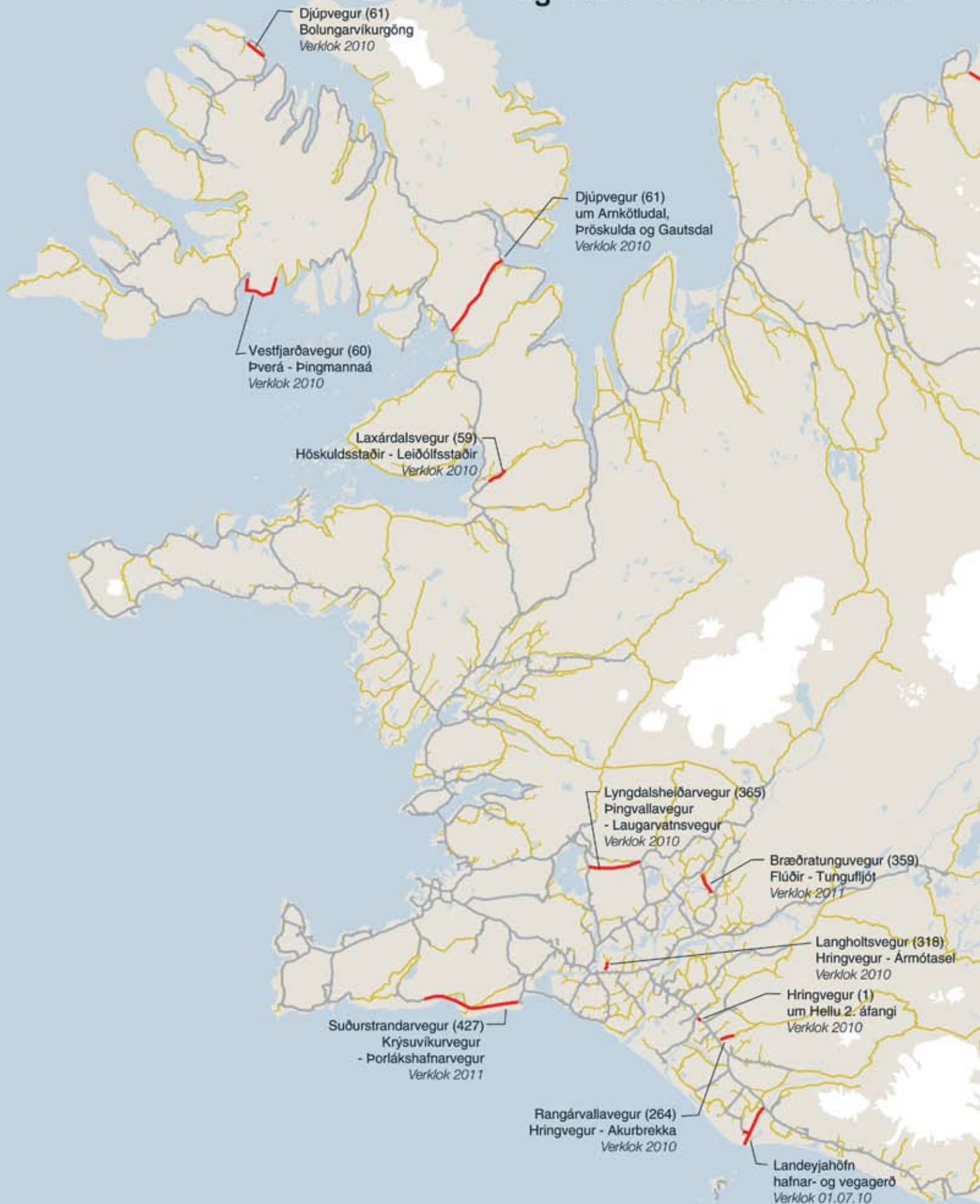
Þegar lítið er 30 ár til baka kemur í ljós að fjármagn til vegagerðar hefur aldrei verið jafn mikið og árin 2008 og 2009. Og þótt boðaður sé mikill niðurskurður á næsta ári er heildartalan ívið hærri en flest fyrri ár (sjá meðfylgjandi súlurit). Aðal vandamálið er hversu mörg stór verk eru þegar í gangi, sem kemur í veg fyrir ný útboð nú þegar staðan á verktakamálaði kallar mjög á auknar framkvæmdir. Endanleg niðurstaða um fjármagnið mun ekki liggja fyrir fyrr en eftir samþykkt fjárlaga og fjárukalaga nú undir áramót. Einnig er vonast til að fyrstu áætlanir um fjárveitingar árunna 2011 - 2013 muni liggja fyrir snemma á næsta ári.

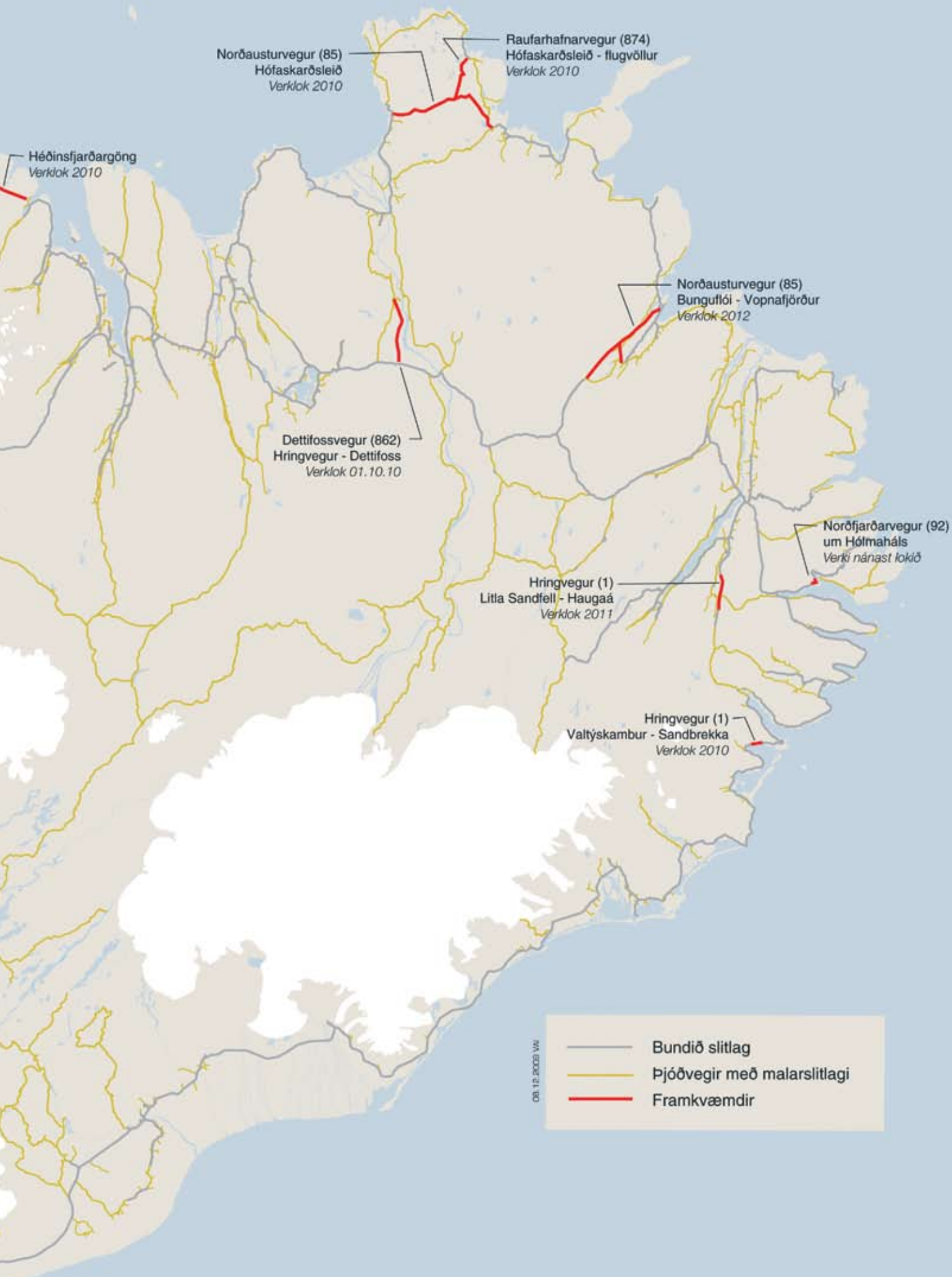
Að lokum er vert að minnst á að ennþá standa yfir viðræður um hugsanlega aðkomu lífeyrissjóða að fjármögnun vegafarmkvæmda. Lán frá lífeyrissjóðum eða öðrum fjárfestum þyrfti að endurgreiða að fullu með veggjöldum og unnið er að undirbúningi almennrar stefnumótunar varðandi slíka gjaldtöku.

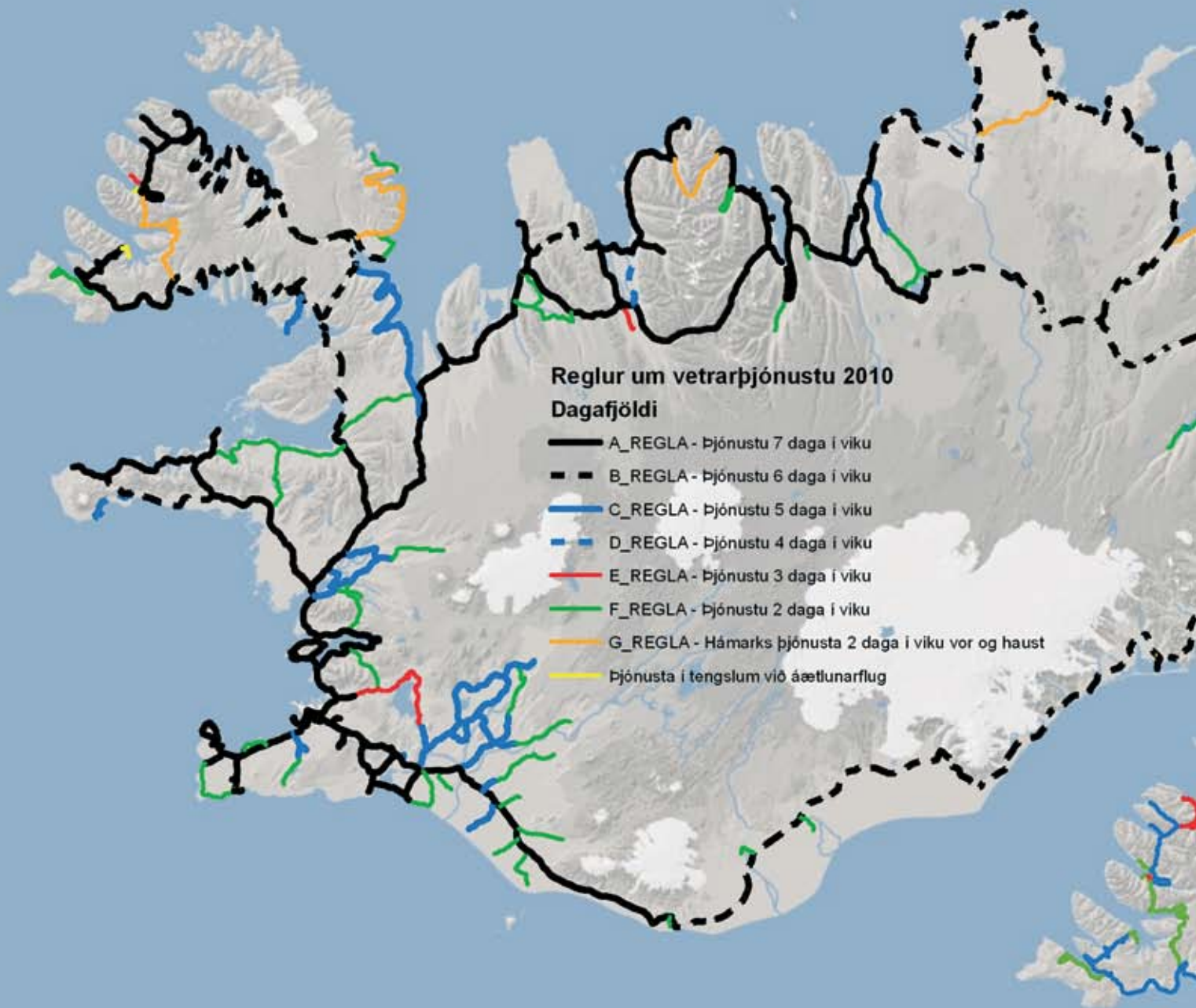
16.12.2009



Verkefni sem hafa verið boðin út og eru í framkvæmd 2010







Byggt á fréttatilkynningu frá 19. nóvember

Vetrarþjónustan 2010

Þrátt fyrir aukinn sparnað og hagræðingu þarf að draga úr vetrarþjónustu á næsta ári. Í stórum dráttum verða breytingar þessar:

- * Svipuð þjónusta og árið 2006
- * Áhersla á að tryggja umferðaröryggi
- * Þjónustudögum fækkað á fáförnustu leiðunum
- * Þjónustutími stytur á lægri þjónustuflokkum, mest um helgar
- * 200 milljóna króna sparnaður

Vegagerðin hefur á undanförunum árum þróað tækni og tækjabúnað sem gerir henni nú kleift að ná fram betra skipulagi og markvissari stjórnun við vetrarþjónustuna. Þetta þýðir að aðföng notuð í vetrarþjónustunni má nýta betur og minnka kostnað þannig.

Stefnt er að því að 200 milljónir króna sparist með nýju reglunum eða um 10 prósent af heildarkostnaði við vetrarþjónustuna í krónutölu, einsog ætlast er til samkvæmt fjárlagafrumvarpinu. Ef mið er tekið af verðlagsbreytingum er sparnaðurinn töluvert meiri í prósentum.

Þetta þýðir að þrátt fyrir niðurskurð á árinu 2009 næst að

halda óbreyttri vetrarþjónustu út árið 2009. Til viðbótar hefur svokallaðri G-reglu verið breytt lítillega þannig að mögulegt verði að moka snjó einu sinni í viku til 5. janúar, ár hvert, leyfi aðstæður það og ekki eru aðrar samgönguleiðir að ræða. Þetta tekur gildi strax.

Nýjar snjómokstursreglur 2010 hafa verið samþykktar af samgönguráðherra. Samkvæmt þeim verður vetrarþjónustan að mestu leyti sú sama og hún var árið 2006.

Breytingarnar á reglunum miða að því að tryggja umferðaröryggi svo sem kostur er.

Samráð var haft við hagsmunaaðila um þessar breytingar, til dæmis flutningsaðila, sem komu með góðar hugmyndir um að mæta niðurskurðinum þannig að sem minnst áhrif yrðu á atvinnulífið í landinu.

Þjónustudögum verður fækkað á einstökum leiðum. Á fáfarnari langleiðum úr sjö dögum í sex en reynslan sýnir að umferð er í lágmarki á laugardögum. Á nokkrum öðrum leiðum þar sem þjónustudagar hafa verið færri en sjö verða þeir ýmist fimm (Hluti Borgarfjarðarvegur og hluti Kísilvegur) eða tveir (Skógarströnd, Laxárdalsheiði, hluti Kísilvegur, Skriðdalur og Breiðdalur og milli Hallormsstaðar og Fljótsdalsvirkjunar).

Þjónusta á Breiðdalsheiði verður felld undir G-reglu en samkvæmt henni er mokað tvisvar í viku, haust og vor, á meðan snjólétt er en ekki mokað frá 1. nóv. til 20. mars. Þjónustutíminn verður stytur um hálfu klukkustund að kvöldi í þjónustuflokki 2, um eina og hálfu klukkustund í þjónustuflokki 3 og um tvær klukkustundir í þjónustuflokki 4. Um helgar styttist þessi tími tvöfalt meira og verður 2 - 4

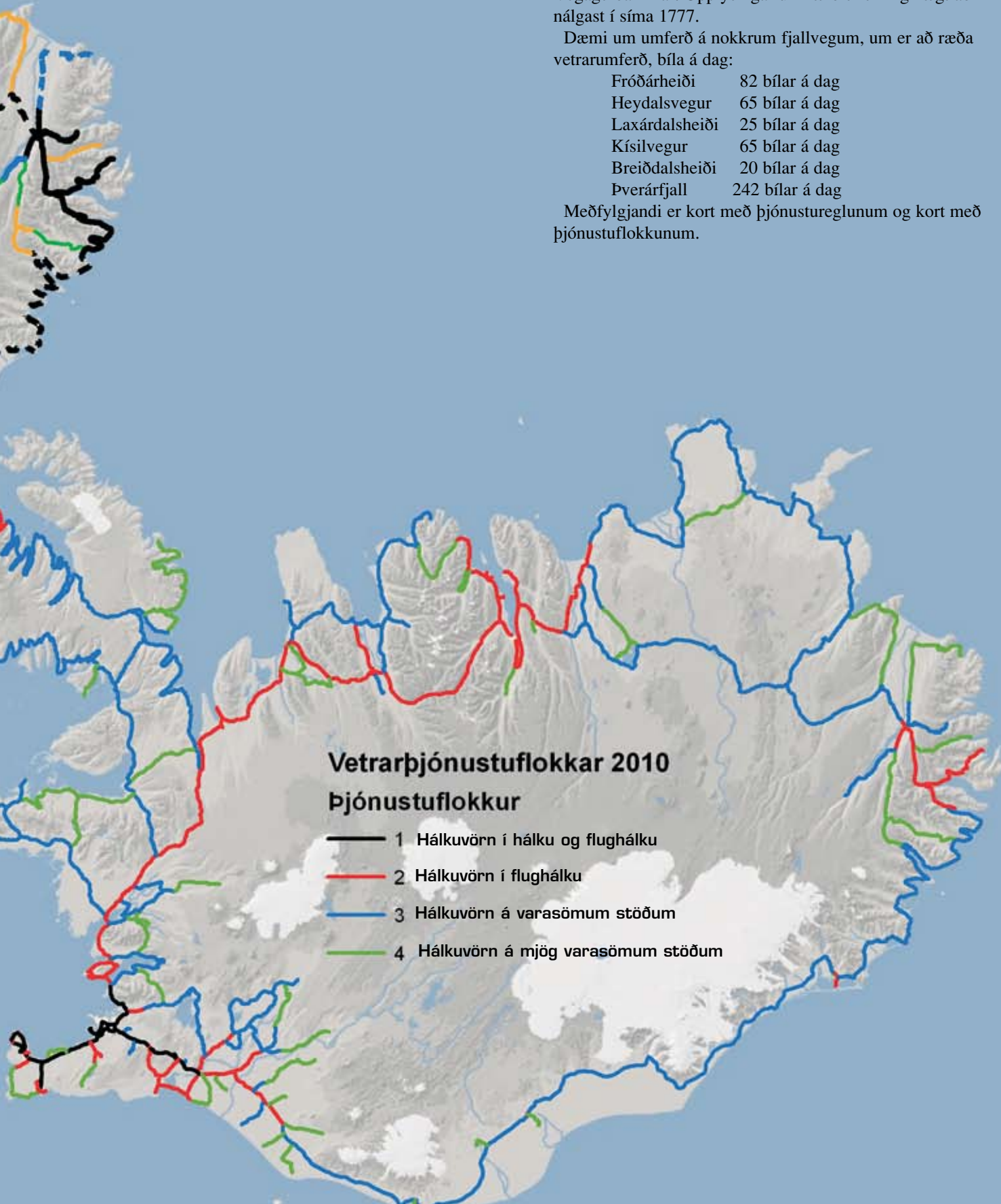
klukkustundir. Til að koma til móts við vöruflutningaaðila á langleiðum sem eru seint á ferðinni verður heimilt að bæta kvöldþjónustuna þegar þörf reynist á Steingrímsfjarðarheiði og um Hvalnes- og Þvottáskriður.

Vegfarendur eru hvattir til að kynna sér þessar breytingar sem best og með góðum fyrirvara. Vegagerðin mun kynna þær svo sem kostur er með aðstoð fjölmiðla og á heimasíðu Vegagerðarinnar. Upplýsingar um færð er einnig hægt að nálgast í síma 1777.

Dæmi um umferð á nokkrum fjallvegum, um er að ræða vetrarumferð, bíla á dag:

Fróðárheiði	82 bílar á dag
Heydalsvegur	65 bílar á dag
Laxárdalsheiði	25 bílar á dag
Kísilvegur	65 bílar á dag
Breiðdalsheiði	20 bílar á dag
Þverárfjall	242 bílar á dag

Meðfylgjandi er kort með þjónustureglunum og kort með þjónustuflokkunum.





Baldur Þór Þorvaldsson
verkfræðingur á brúadeild
Vegagerðarinnar
skrifar

Þórbergur Þórðarson í vegavinnu

Skráðar frásagnir úr vega- og brúarvinnu er að finna víða en þó sjaldnast ítarlegar, heldur svona innan um annað efni í endurminningum. Þessi vinna var sótt af mörgum mannum sl. öld og oft voru það ungir menn í sumarvinnu. Þessa tíma hafa ýmsir minnst síðar, því vegavinnan hefur verið mörgum nýbreytni, þar sem almenningur átti fárra kosta vöð með vinnu og stóð sjaldnast í ferðalögum, eins og buðust þegar unnið var á ýmsum stöðum. Þegar ritfærir menn hafa komið við sögu, sérstaklega rithöfundar, verður að teljast mikill fengur að komast í skrif þeirra frá liðnum tíma. Kunnasta dæmi þessa er eflaust Þórbergur Þórðarson. Svo hefur hann þá sérstöðu sem rithöfundur að verk hans eru mjög persónuleg og yfirleitt nákvæm og hispurlaus.

Áður en kemur að skrifum hans mætti minnst á frásögn af honum. Árið 1910 vann Þórbergur við smíði brúar á Laxá í Nesjum (í Hornafirði). Félagi hans segir svo frá: „Ekki var hann talinn afkastamikill verkmaður, en hugdettur hans og skop vöktu meiri athygli því þar kom hann víða við.“ Sjálfur hefur höfundur þessara lína heyrt þá sögn að þarna hafi Þórbergur haft þann starfa að knýja físiselginn hjá eldsmiðnum. Þegar rýnt er í bækur Þórbergs, Ofvitann og Íslenzkan aðal, minnst hann lítils háttar á veru sína við „brúarlagningar og vegabætur“. Hann fór í vegavinnu sumarið 1909. Árið eftir var hann við vegagerð og brúarsmíði á Laxá, sem fyrr getur. Sumarið 1911 tók við vistin á Holtavörðuheidi og í Norðurárdal í Borgarfirði og loks árið eftir, fyrri hluta sumars, í Hrutafirði og virðist ljúka þar vegavinnuferli sínum.

Í vegavinnuna 1909 fór hann eftir að hafa verið á vertíð á skútu.

Í Ofvitannum segir hann frá því sumri:

„Úr grús upp í musteri vizkunnar

Næsta upplýfting lífsins var stórgrytt malargrýfja lengst inni í æfarfornum, límrúnum ísaldarhóli. Þar stóð ég hálfboginn sumarið 1909 og streitist við að haka hnullungsgrjót og moka með þungri járnskóflu upp í vagna föðurlandsins. Það bogaði af mér svitinn. Ég var sí-dauðþreyttur, kúguppgefinn í tíu klukkustundir á dag alla virka daga í hálfan fjórða mánuð sumarsins. Titrandi á beinunum, þegar striti dagsins lauk klukkan sex á kvöldin. Stöðug hella fyrir hjartanu. Lélegt fæði. Lítið kaup. Músavaður á skemmtigöngu yfir andlitið á manni á næturnar. Og höfðingjarnir suður í Reykjavík létu fólkið syngja á þjóðhátíðum og í samkvæmum:

Petta land á ærinn auð,
ef menn kunna að nota hann.

Hvaða auð hafði ég misnotað? Hvers vegna átti ég þá engan auð?

Þetta var kallað að vera í vegavinnu austur í Holtum. Og upphæfð mín hét að vera í grús.“



Þórbergur
Þórðarson
1889-1974.

Um haustið settist hann á skólabeck í Kennaraskólanum, en sú skólavist varð honum til lítilar uppbyggingar sem kunnugt er.

Í Íslenzkum aðli er einnig að finna frásögn úr vegavinnunni snemma sumars 1912 þá í Hrutafirði vestanverðum:

„Í landi staðreyndanna

Protlausir norðan-þurraþræsingar með sólarlitlum dögum og kalsa í veðri. Við tókum til vinnu klukkan hálf-sjö á morgnana og lögðum frá okkur haka, skóflur og pála hálf sjö á kvöldin. Átum þrisvar á dag þrumara með margaríni og drukkum fjórum sinnum svart kaffi með púðrara, hertum í rottu-hlandi hjá Duus. Lögðumst svo til svefnis lerkadír og kaldir á myglaðar heydýnur með skítug vattteppi ofan á okkur. Sveitabögn næturinnar öðru hverju rofin hér og þar í tjaldinu af þreytulegum hrotum, önglandi andvörpum eða hvellum skotrum 37 stiga heitra vinda. Þrumarinn.“

Ekki var Þórbergur nema stutt það sumarið í vegavinnunni því hann segir:

„Það er ekkert upp úr þessari fretandi vegavinnu að hafa . . .

Ég ríf mig upp úr þessu ormnagandi helvíti. Ég fer í síld til Siglufjarðar, græði þar mikið fé, sökki mér niður í lærdóms-iðkanir næsta vetur og drekki þar öllu þessu vesældarlega ástarvoli niður í brunnum hinnar kynlausu þekkingar.“

Ferðin til Siglufjarðar skilaði Þórbergi ekki miklu fé, því síldin lét eitthvað á sér standa og því fór hann inná Akureyri. Um haustið tók hann strandferðaskipið suður, en gat ekki ferðast með því á fyrsta farrými vegna þess að hann skorti fé. Annað farrými var bara lestin, sem hann gat ekki hugsað sér að liggja í, og lét hann sig því hverfa af skipinu í Norðurfirði á Ströndum og gekk til Reykjavíkur, sem frægt er. Það reyndist þá eftir allt saman tryggast að vera í vegavinnunni.

Pótt frásögnin lýsi upplifun Þórbergs er hún nokkuð stíflsett því hann er að lýsa erfiðleika- og eymdarárum í lífi sínu. Engu að síður má ráða af þessum lýsingum að vegavinnan hefur ekki verið neitt sældarbrauð. Eflaust hefur það verið í takt við tímana. Þórbergur er þarna liðlega tvítugur (fæddur 1889) og því ekki búinn að taka út fullan líkamlegan þroska þótt reynt hafi ýmislegt. Viðkvæmni hans og óbeit á erfiðu umhverfi gera honum vinstina þungbæra. Augljóst er að ekki þætti þetta vinnuumhverfi boðlegt nú á tímum. Ánægjulegra stunda getur hann ekki, hvort sem þær hafa verið fáar eða honum finnst ekki ástæða að geta þeirra í þessu sambandi.

Svo vel vill til að Þórbergur var á þessum árum farinn að rita dagbók -þó ekki samfelld- og má þar fá ýmsar upplýsingar, til viðbótar við fyrrgreindar frásagnir. Heillegustu dagbókar-færslur úr vegavinnunni eru frá sumrinu 1911, en þá sagðist hann ætla að koma þeim í gott lag. Þær byrja á að geta ferðar vega/brúarmanna á hátíðahöld á Borðeyri að tilefni aldarafmælis Jóns Sigurðssonar 17. júní. Þeir fóru fjórir úr vinnuflokknum, sem taldi alls 10 manns. Brúarmenn höfðu mætt til starfa þann 12. sama mán. og voru í þremur tjöldum. Þá var verið með þau við Miklagil á Holtavörðuheidi norðan-verðri, en menn fluttu sig síðar til eftir því hvar var unnið. Skráningin er með hefðbundnum hætti. Fyrst var að greina frá veðrinu, en hitastigið var ekki skráð allan tímann því hitamæl-irinn brotnaði, en þá varð að áætla hitafarið. Svo það helsta sem við var að fást dags daglega og ýmis atvik. Þórbergur nefnir oft þá sem eru með honum í vinnunni. Mikið er getið um þá sem eru að koma eða fara í hópnum og einnig minnst á ýmsa þá sem eiga leið um. Ekki var bílaöld gengin í garð og margir fótgangandi á ferð. Á þessum tíma var því ekki meiri umferð yfir Holtavörðuheidi en svo að vegagerðarmenn mega fylgjast með þeim sem þar fara um. Þannig er t. d. sagt frá að



Myndin er af Búrfellsá (neðri) í Norðurárdal í Borgarfirði. Þessa brú mega þeir sjá, ofar í hlíðinni, sem fara þjóðveginn þarna nú. Þetta er steiptur bogi nokkuð óvenjulegur, þar sem hann er mjög krepptur til endanna. Lengd brúar er 6,0 m og breiddin 2,8 m. Steypan lætur nokkuð á sjá enda að verða hundrað ára gömul. Brúin er byggð 1911 og getur Þórbergur hennar í dagbók sinni. Það sumar vann hann við brúarlagningar og vegabætur á Holtavörðuheidi og efst í Norðurárdal og tók þátt í smíði brúa á Miklagil, Norðurá (í Heiðarsporði) og Búrfellsá. Tjöld brúarmanna voru við síðasttöldu ána frá 1. til 20. sept. og boginn steiptur dagana 12. -14. sama mán. Í dagbókinni segir laugardaginn 16. sept.: „Í nótt rigndi afskaplega mikið. Öll vötn eru sjómikil. Lá nærri að trén færu undan boganum.“ Í svona nokkru hafa brúarmenn lent bæði fyrr og síðar. Myndin að ofan er af elstu brúnni á Búrfellsá, en þær sjást þar þrjár, og nýrri brýr settar neðar á ána en þær eldri. Fyrir all-mörgum árum (1994) málaði listakonan Finna B. Steinsson brúna bláa sem umhverfisverk, ásamt Hvassá og Dýrastaðaá. Mynd BPP 23.08.2009.

presturinn á Melstað var á ferð með son sinn ungan dreng. Hann lá yfir nótt í sementstjaldinu, sem varla hefur verið þrifalegt og slík gisting vekur nokkra furðu. Sérstaklega er greint frá þeim sem eiga erindi við brúarmennina, eins og þegar Geir Zoëga kemur til að yfirlíta verkið. Fyrst titlar Þórbergur hann mannvirkjafræðing en síðan verkfræðing. Nokkrum sinnum kemur fyrir að Þórbergur „liggur í bælinu“ þann daginn, sem bendir til að nærri þreki hans hafi verið gengið. Einu sinni var hann sendur með vagnlest til Borgarness og valt vagninn í náttmyrkri, þ. e. ótaleygt basl. Þann 3. okt. kl. 2 var Þórbergi, ásamt fleirum, sagt upp vinnunni og kl. 4 sama dag tekur hann þjónkur sínar, kveður félagana, og heldur heim á leið fótgangandi og lýkur þar með vegavinnunni hjá honum það árið. Hann bjó þá í Reykjavík og fór í skip í Borgarnesi. Það var því 2 klst. uppsagnarfrestur, sem þætti ekki mikið nú til dags. Lýsingar og útlekkingar á breytilegu ástandi hans til líkama og sálar, svipaðar og koma fram í bókum hans og hann er þekktur fyrir, eru ekki á ferðinni í dagbókinni þessar vikurnar. Hún er nokkuð skilmerkileg greinargerð um verkefni hans og féлага hans og það helsta í umhverfinu. Sumarið 1911 hefur því sérstöðu í dagbókarritun Þórbergs. Það sumar fær ekki umfjöllun í bókum hans Ofvitanum og Íslenzkum aðli, sem er óvenjulegt frá þessu tímabili í ævi hans.

Hin erfiða vist í vegavinnunni rekur Þórberg til uppgjörs og þá með penna sínum eins og birtist í fyrrgreindum frásögnum hans. Einnig er að geta þess að í kvæðabók sinni Eddu birtir hann kvæði með skýringum. Þar er eitt slíkt, Arfurinn, sem hann segir að sé:

„ort aðfaranótt hins 1. október 1911 í frosti og kulda í

vegagerðartjaldi við Búrfellsá ofarlega í Norðurárdal, stutt fyrir neðan Holtavörðuheidi. Það hét upphaflega Harðstjórnin og var stílað til ákveðins manns. En þessi fyrrisögn þótti síðar alltof skilmerkileg og þessvegna ekki nógu spakleg í samamburði við hina djúpviturlegu innþökkun á efni kvæðisins. Arfurinn var svolítið óskiljanlegra og þessvegna agnarlítið skýrara tákni um djúpsæi og speki höfundarins.“

Einnig segir hann:

„Þetta er fyrsta kvæðið, sem ég barði saman á stefjagaleiðu Einars Benediktssonar, og fyrstu andlegu afurðir mínar, er út gengu á prenti.“

Það var 19. okt. það sama ár að kvæðið birtist í Vísi.

Kvæðið er þrjú erindi og verður hér birt seinasta erindið:

„Drómi hrekkur --, dags sést fyrsta skíma.

Drekkjast nætursvipir liðins tíma.

Önd mín starir yfir sporin þungu,

ódaðleg úr skuggans veldi hafin.

Þrælsins vilji, þykkjuorð af tungu

þagna, falla dauð að heljar grunni.

Þó arfur vor sé smár, hér er þó unnin

eilíf smíði, er burt ei verður skafin.“

Þess má geta að í bréfi til vinar upplýsti Þórbergur að kvæðið sé tileinkað verkstjóranum og verunni á Holtavörðuheidi. Í öðru bréfi, sem hann ritar meðan á dvöl hans þar stendur, minnst hann á hinar erfiðu aðstæður sem vegagerðarmenn búa við og er þungorður í garð verkstjórans og segir að hann sé

„harður, þröngsýnn og miskunnarsnauður ofstopamaður.“

Það má taka undir með höfundinum að kvæðið sé stæling



Myndin er tekin í samgöngusafninu í Skógum. Hún sýnir vegagerðar/brúarvinnutjald og framan við það standa gamlir brúarmenn. Þeir eru Skúli Guðmundsson, Pálmar Guðjónsson og Haukur Karlsson. Sá síðastnefndi var brúarsmiður (verkstjóri) í liðlega 40 ár, en hinir störfuðu lengi í brúarvinnu hjá honum. Tjaldið er með botni þ.e. tveir tréflekar sem voru lagðir saman hlið við hlið. Önnur kajan sést inni í tjaldinu og í dyrunum er steinolíubúrsi og bak við hann aladdinofn. Botninn er gljálakkaður, en venjulegast voru þeir aðeins grámálaðir. Til vinstri á borðinu eru eldhússáhöld eins og þau voru eftir að farið var að vera með sérstaka eldhússkúra. Til hægri á gólfinu er verkfærakista og haki og sleggja. Lengst til hægri sést nýsmíðaður kamar. Þetta er í þeim stíl sem var í lok tjaldatímans, en þá höfðu orðið miklar framfarir frá tíma Þórbergs. Svo er allt hreint og gljáfægt í safninu ólíkt því sem var í reynd. Mynd BÞÞ 27.08.2006.

og eitthvað vill hann segja sjálfur. Hlutskipti hans var slæmt, því auk ills aðbúnaðar og vondrar vinnu var hann ósáttur við verkstjórnandann. Þórbergi skjöplast aðeins í nákvæmninni um staðinn, því skv. dagbókarskrifum hans höfðu tjaldbúarnir flutt sig frá Búrfellsá (þegar hann var í Borgarnesferðinni) stuttan spöl ofar, svo sem tuttugu mínútna gang, sem heitir Krókslækur en það breytir litlu. Sennilega var langt um liðið þegar hann var að setja saman skýringarnar við kvæðið. Brúin stendur enn eftir tæpa öld, en lætur á sjá. Að því kemur að hún fellur fyrir tímans tönn og verkstjórinn verður flestum gleymdur, en skrif Þórbergs munu vafalaust lifa miklu lengur eins og hann spáði.

Aðstæður og aðbúnaður í vega- og brúarvinnu hafa verið að breytast og batna allt frá vegavinnuárum Þórbergs og út öldina sl. Lengi voru tjöldin við lýði (þ. e. sem svefnstaður), en voru að víkja fyrir svokölluðum skúrum (flytjanleg smáhýsi) allt til ársins 1978, sem sennilega er seinasta tjaldaárið í brúarvinnu (við Borgarfjarðarbrú). Svo virðist sem sama gerðin af tjöldum hafi verið notuð allan tímann. Af frásögnum er að marka að þröngt hafi verið legið til að byrja með. Sennilega hefur ekki verið sofíð í rúmum heldur legið á jörðinni (á dýnum) og skýrir það músaganginn, sem Þórbergur minnst á. Síðan hefur verið farið að spandera timbri í rúm, sem voru kölluð kojur og hægt var að koma þremur fyrir í tjaldi og þá varla nokkurt gólfpláss, en framför var þegar aðeins tveir voru í hverju tjaldi. Enn færðu menn sig uppá skaftið og nöppuðu sér borðbútum að hafa á jörðinni að stíga á (í tjaldinu) og seinast var farið að smíða trébotna eða fleka undir tjöldin og kojurnar voru þá ekki lengur á berri jörðinni. Þá er að geta svokallaðra aladd-inofna, sem komu seint og síðarmeir til hitunar, sem gat verið notalegra þegar fór að frjósa á haustin. Þá var einnig hægt að hita sér vatn í fötu og þvo sér um hendurnar og strjúka framanúr sér. Þegar þarna var komið sögu var tjaldvistin allt

önnur en fyrrum. Mikil framför hefur orðið þegar farið var að vera með ráðskonu sem annaðist matseldina, en áður voru karlarnir að baxa með prímusa við að hita sér eitthvað. Með tilkomu sérstakra skúra (framanaf voru það flekahús) fyrir eldhús og borðstofu hefur aðstaða til matarhalds gjörbreyst. Eftir að hægt var að hita sér vatn var mögulegt að þvo af sér, sem flestum hefur þótt betri kostur en halda út í óhreinu fötunum. Á átunda áratugnum voru sett upp vatnslósett og sturtur í snyrtiskúra, sem var mikil bylting fyrir þá sem unnu óþrifa- og erfiðisvinnu. Verkfæri og tækjakostur við vinnuna hafa einnig tekið byltingarkenndum breytingum og átaka- og púlsvinna lagst af. Allt breytti þetta aðstæðum vega- og brúarvinnumanna, svo að nú er ekki hægt að setja sig í spor frumherjanna.

Yfirlit yfir útboðsverk

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

Fyrirhuguð útboð

Auglýst:
dagur, mánuður, ár

Engin útboð eru fyrirhuguð á næstunni

Auglýst útboð

Auglýst: Opnað:

Engin útboð hafa verið auglýst að undanfögnu

Útboð á samningaborði

Auglýst: Opnað:

Engin útboð eru á samningaborði

Samningum lokið

Opnað: Samið:

09-047 Hringvegur (1) á Kjalarnesi,
undirgöng við Grundarhverfi
Loftorka Reykjavík ehf.
kt. 571285-0459

06.10.09 26.10.09