



# Framkvæmda fréttir 2. tbl. /20



## Nýtt merki og útlit Vegagerðarinnar

Vegagerðin hefur látið endurhanna merki sitt og útlit og var niðurstaðan kynnt á starfsmannafundi mánudaginn 17. febrúar. Það er hönnunarstofan Kolofon sem annast verkefnið.

Merkið byggir á eldra merki Vegagerðarinnar sem auglýsingastofan AUK teiknaði 1985 og hefur verið notað síðan eða í 35 ár.

Ný teikning merkisins þykir t.d. hentugra fyrir nútíma staf-ræna miðlun sem stöðugt verður mikilvægari í starfi Vega-gerðarinnar.

Merkinu fylgir ný hönnun á prentgripum og vefviðmóti. Því fylgir sérstök stafagerð, fontur, sem ætlunin er að nota í öllu útliti Vegagerðarinnar.

Gert er ráð fyrir að það taki nokkurn tíma að innleiða nýtt útlit í allri starfsemi Vegagerðarinnar og sumt endurnýjast þegar það er komið á aldur.

Ekki hefur gefist tími til að ljúka allri útlitshönnun og ber t.d. þetta blað þess merki. Þetta tölublað er blanda af gömlu og nýju en gera má ráð fyrir að fljótlega komist endanleg mynd á útgáfuna. ■

## Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 2. tbl. 28. árg. nr. 702 26. feb. 2020

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

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

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



## Frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar

Hér á eftir er gerð örstutt grein fyrir efni 6 rannsóknarskýrslna. Finna má allar skýrslur á [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is) undir *Upplýsingar / Rannsóknaskýrslur*.

### Vegvist, vistvænar lausnir við frágang á vegsvæðum

Ása L. Aradóttir og Steinunn Garðarsdóttir, Lbhí, október 2019

Verkefnið *VegVist: Endurheimt staðargróðurs við frágang á vegsvæðum* hófst árið 2014. Frá upphafi hefur verkefnið verið samstarfsverkefni Landbúnaðarháskóla Íslands og Vegagerðarinnar, en árið 2017 komu Náttúrustofa Norð-austurlands og Náttúrustofa Austurlands einnig að verkefninu. Áður hafa komið út skýrslur um verkefnið í mars 2015, desember 2016 og mars 2018. Skýrsluhöfundar draga efni skýrslunnar frá október 2019 saman á eftirfarandi hátt: „Eitt meginmarkmið þessa verkefnis er að draga saman þekkingu um mismunandi aðferðir við endurheimt staðargróðurs sem nýtist við gerð leiðbeininga, viðmiða og fræðslu um val á aðferðum og innleiðingu endurheimtar. Jafnframt að bæta eins og kostur er úr þekkingargloppum, meðal annars með því að meta árangur valinna vegagerðarverkefna, þar sem mismunandi aðferðfræði hefur verið beitt. Þá hefur verkefnið einnig snúið að prófun aðferða við úttektir á endurheimt staðargróðurs.

Í verkefninu voru gerðar mælingar á gróðurfari og ásýnd vegfláa og aðliggjandi grenndargróðurs á nokkrum svæðum þar sem mismunandi endurheimtaraðferðum var beitt. Við Dettifosveg og hluta af Lyngdalsheiðarvegi var svarðlag tekið af vegstæðinu, haugsett og dreift aftur í vegfláann, en á öðrum hluta Lyngdalsheiðar var hefðbundin uppgræðsla með grassáningu og áburðargjöf. Á framkvæmdasvæði ON á Hellisheiði og við endurbætur á Þingvallavegi voru heilar gróðurtorfur teknar af vegstæðinu og lagðar út aftur í vegfláann. Einnig hefur verið fylgst með innleiðingarferli við endurheimt staðargróðurs í tengslum við endurbætur á Þingvallavegi 2018-2019, enda markar sú framkvæmd viss tímamót við notkun nýrra aðferða við endurheimt staðargróðurs.

Ekki er lokið úrvinnslu allra gagna en þær niðurstöður sem þegar liggja fyrir eru samhljóða fyrri rannsóknum um að torfuflutningar séu einkar áhrifarík leið við endurheimt staðargróðurs í mólendi og skyldum gróðurlendum. Vegfláar sem græddir voru upp með torfuflutningum skáru sig jafnframt minna úr umhverfi sínu en vegfláar þar sem öðrum aðferðum var beitt.“

### Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna og Vegagerðin

VSÓ ráðgjöf, nóvember 2019

Tilgangur verkefnisins sem skýrslan fjallar um var að setja fram forgangsmarkmið Vegagerðarinnar vegna innleiðingar heimsmarkmiða Sameinuðu þjóðanna. Í verkefninu var unnið eftir leiðbeiningum sem settar eru fram af GRI (Global Reporting Initiative) og UN Global Compact (sáttmáli Sameinuðu þjóðanna um samfélagsábyrgð). Fyrst eru skilgreind þau heimsmarkmið sem ættu að vera í forgangi. Þá þarf að skilgreina markmið í stefnu fyrirtækisins og mælikvarða sem styðja heimsmarkmiðin. Þriðja skrefið er svo skýrslugerð um að samþætta og innleiða breytingar. Bæði er um að ræða innri skýrslugjöf til stjórnenda sem er gagnleg til að flétta heimsmarkmiðin inn í reksturinn og hins vegar ytri skýrslugjöf til að upplýsa hvernig fyrirtækið stendur sig og hvar umbætur hafa orðið.

Teknar voru saman upplýsingar um hlutverk og stefnu Vegagerðarinnar og markmiðasetningu sem tengist heimsmarkmiðunum. Skoðað var hvað er sett fram í stefnuskjölum, hvaða markmið eru sett og hvaða mælikvarðar eru vaktadír. Fram kemur að Vegagerðin vinnur nú þegar með mælikvarða sem tengjast beint inn í vinnu með heimsmarkmiðin. Í sumum tilvikum er þegar verið að mæla og vakta viðkomandi þátt, í öðrum þarf að aðlaga mælikvarða og í enn öðrum eru engir mælikvarðar til staðar.

Í samantektarkafli skýrslunnar kemur fram að Vegagerðin geti nýtt niðurstöður þessarar greiningar til að forgangsráða verkefnum tengdum heimsmarkmiðunum. Niðurstöðurnar nýtast líka í vinnu Vegagerðarinnar með stjórnvöldum við að skilgreina markmið og ákveða aðgerðir tengdar forgangsmarkmiðum ríkisstjórnarinnar.

### Tillaga að verklagsreglum við vegagerð

#### á vatnsverndarsvæðum

VSÓ ráðgjöf, nóvember 2019

Í verkefninu, sem skýrslan fjallar um, er farið yfir helstu lagalegu kröfur sem lúta að framkvæmdum á vatnsverndarsvæðum, helstu áhættuþætti sem geta komið upp við vegaf framkvæmdir og hvernig eftirliti með framkvæmdum er almennt háttáð. Um 1.750 km af vegum á vatnsverndarsvæðum héraendis voru kortlagðir í verkefninu og settar fram yfirlitsmyndir yfir vegi á vatnsverndarsvæðum fyrir hvert og eitt heilbrigðis-efirlitssvæði á landinu.

Í skýrslunni kemur fram að talsverð hætta er á olíu- og efnamengun ef óhöpp verða við framkvæmdir á vatnsverndarsvæðum. Vélar og tæki sem eru á ferð um framkvæmdasvæði geta



bilað, oltið eða lent í árekstri. Eldsneyti, olíur og önnur hættuleg efni sem notuð eru í vegagerð geta því mengað vatnsból ef varkárni er ekki gætt. Almennt eru gerðar kröfur til verktaka um mengunarvarnir í útboðsgögnum, en þær eru ekki samræmdar og að auki eru þær oft mjög almennt orðaðar. Því eru í skýrslunni settar fram tillögur að verklagsreglum og fylgja sniðmát fyrir áhættumat, viðbragðsáætlanir og eftirlit

vegna umhverfismála sem hægt er að styðjast við í undirbúningi framkvæmda. Fram kemur að þetta er talið líklegt til að leiða til minnkunar kostnaðar sem og hættu á að einhverjir verkþættir verð útundan í hættumati. Í lok skýrslunnar kemur fram að auk mengunarhættu við framkvæmdir og viðhald vega, er einnig hætta af almennri umferð og slysum sem geta orðið. Bent er á að vega megi og meta hvort velja eigi aðrar flutningsleiðir með eldsneyti en þær sem eru á vatnsverndarsvæðum, ef þær eru í boði.

### Malarslitlagaskafar í Bárðardal, samanburðarrannsókn á malarslitlags- og rykbindiefnum.

Hafðis Eygló Jónsdóttir, Vegagerðin, desember 2019

Í skýrslunni eru kynntar niðurstöður tilrauna með malarslitlagsefni úr tveimur námum, auk samanburðarrannsókna á rykbindiefnum. Tilraunirnar voru gerðar á Bárðardalsvegi vestri sumarið 2018. Verkefnið er hluti af rannsóknarverkefninu „Slitlög“.

Markmið tilraunanna var fyrst og fremst að skoða mun á óblönduðu og blönduðu malarslitlagsefni sem er komið út í veg og búið að hefja. Þá var skoðað hvernig magnesíum klóríð kemur út sem rykbindiefni á þurru svæði, eins og Bárðardalur

telst vera, samanborið við hefðbundið rykbindiefni sem Vegagerðin notar (natríum klóríð). En helsti munurinn á þessum rykbindiefnum er að magnesíum klóríð tekur til sín raka við lægra rakastig en natríum klóríð.

Námurnar sem um ræðir eru annars vegar Sexhólagil sem er í framanverðum Bárðardal og hins vegar Arnarstapi sem er sunnan við Hringveg (1) í Ljósavattnskraði. Prófað var að leggja út ómalað efni úr Arnarstapanámunni, sem síðan var hefllað í rastir og brotið með steinbrjót. Þá var óblandað efni úr Sexhólagili dreift á veginn og hefllað og í þriðja lagi var efni úr Sexhólagili, blandað með finefnum frá Arnarstapanámu, dreift á veginn og hefllað. Í skýrslunni er m.a. gerð grein fyrir niðurstöðum rannsóknastofuprófa á efni úr námunum. Þá er gerð nánar grein fyrir mismunandi köflum tilraunarinnar og birtar ljósmyndir af þeim.

Í niðurstöðukafla skýrslunnar kemur fram að efnið úr Sexhólagili kom vel út, en það er m.a. skýrt með því að brothlutfall þess er hátt, en herra brothlutfall þýðir aukin stæðni efnisins. Varðandi rykbindiefnin kemur fram að lítilsháttar munur hafi verið á þeim á einum kafla, þannig að kaflar rykbundnir með magnesíum klóríði héldu rakanum betur og lengur yfir sumarið. Enginn marktækur munur á rykbindiefnum var hins vegar sjáanlegur á öðrum köflum. Bent er á að það sé malarslitlagsefnið sjálft sem skiptir mestu máli fyrir rykbindingu. Í því þarf að vera ákveðið hlutfall af finefnum með einhverja þjálni. Rykbindiefnin hafa síðan það hlutverk að halda yfirborðinu röku svo finefnið rjúki ekki burt.

### Úttektir á klæðingum á Suður- og Austurlandi í september 2019

Gunnar Bjarnason, Vegagerðin og Pétur Pétursson, PP-ráðgjöf, nóvember 2019

Í skýrslunni er gerð grein fyrir úttekt á klæðingum á Hringvegi frá Héraði suður um firði og áfram um Suðurlandið. Úttektin var takmörkuð við nýjar klæðingar, þ.e. klæðingar sem lagðar voru 2018 og 2019. Alls voru teknir út um 41 km af klæðingum og teknar myndir á völdum stöðum. Myndirnar og umsagnir eru birtar í skýrslunni.

Í samantektarkafli skýrslunnar kemur meðal annars fram að klæðingar á Austurlandi lagðar 2018 voru í nokkuð mismunandi ástandi. Rúmlega fjórðungur var metinn óskemmdur, tæplega helmingur í lagi, en með skrapað yfirborð, 19% voru metnar ónýtar og 9% höfðu verið yfirlagðar 2019. Samanlagt eru það því líklega 28% klæðinga sem lagðar voru 2018 og teknar út í september 2019 sem eru ónýtar eftir árið. Á Suðurlandi voru hins vegar engar klæðingar sem lagðar voru 2018 metnar óskemmdar. 44% þeirra voru metnar í lagi, en mikið slitnar, en afgangurinn (56%) var metinn ónýtur, sem verður að teljast lök útkoma.

Þær orsakir sem nefndar eru fyrir miklum skemmdum ársgamalla klæðinga í þessari úttekt eru, eins og oft hefur komið fram áður, tengdar vetrarviðhaldi og skröpun yfirborðs af völdum snjóplóga. Hins vegar kemur hér líka fram að vetrarumferð, sem er í miklum



Steinbrjóturinn og dráttarvél á Bárðardalsvegi vestri.



mæli nagladekkjaumferð, er að verða of mikil fyrir klæðingar á nokkrum þessum stöðum, einkum á Suðurlandi. Bent er á að í einhverjum tilvikum hefur líka verið notað tiltölulega smáert steinefni í klæðingarnar, sem hefur ekki nægan styrk og slitþol og þolir nagladekkjaumferðina þannig illa.

Klæðingar lagðar sumarið 2019 á úttektarsvæðunum sem voru teknar út í september voru metnar að mestu leyti í lagi og flestar alveg óskemmdar eins og eðlilegt er.

### Steypa í sjávarfallaumhverfi Gísli Guðmundsson, Rb við Nýsköpunarmiðstöð Íslands, desember 2019

Markmið þessa áfanga verkefnisins voru að meta hvort sjálfútleggjandi steypa, eins og notuð var í kápusteypu á Borgarfjarðarbrú, henti í sjávarfallaumhverfi eða hvort þróa þurfi nýjar blöndur og að benda á prófunaraðferðir sem geta nýst við mat á steinsteypu í sjávarfalla umhverfi. Fram kemur í skýrslunni að mikilvægt sé að vita hvaða ferli það eru sem valda því að yfirborð steypu í og við neðri fjörumörk flagnar eins og raun ber vitni. Fyrri rannsóknir benda til að ekki sé um frost/þíðu skemmdir að ræða.

Í þessu verkefni voru tekin sýni úr tveimur stöplum Borgarfjarðarbrúar í ágúst 2019 og gerðar á þeim mælingar, þau skoðuð í ljósmásjá og einnig gerðar efnagreiningar í rafeindasmásjá á sýni úr öðrum stöplinum. Niðurstöðum þessara skoðunar og greininga er lýst ítarlega og myndir birtar.

Í skýrslunni kemur fram að steypuskemmdir í sjávarfallaumhverfi hér á landi lýsa sér allar á svipaðan hátt, sementsefjan flagnar af og tiltölulega stór fylliefniskorn sitja eftir, uns sementsefjan hefur flagnað svo mikið að fylliefnin missa festu. Rannsóknir í þessu verkefni benda til að aðalskaðvaldur sé myndun *thaumasit* í sprungum. *Thaumasit* er steintegund sem myndast sem útfelling í steypu þegar umframagn er til

staðar af brennisteini, kolefni og kísil. Dregin er sú ályktun af rannsóknunum, að vel megi nota sjálfútleggjandi steypu í sjávarfallaumhverfi í líkingu við þá steypu sem notuð var í kápusteypur Borgarfjarðarbrúar.

Rætt er um að þegar kápusteypa var þróuð fyrir Borgarfjarðarbrú hafi verið stuðst við frost/þíðupróf. Spurt er hvort það sé eðlileg prófunaraðferð, miðað við niðurstöður þessarar og fyrri rannsókna. Svarið er ekki ljóst og talið að nýta megi prófið meðan enn eru ekki aðrar staðlaðar prófunaraðferðir með reynslu hérlendis sem nota má í staðinn. Bent er á að frostþolin steypa sé einnig líkleg til að standast áraun súlfatvirkni. ■

## Niðurstöður útboða

### Akureyri og Dalvík, dýpkun 2020

20-005

Tilboð opnuð 11. febrúar 2020. Hafnasamlag Norðurlands og Hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar óskuðu eftir tilboðum í ofangreint verk.

Helstu verkþættir eru:

Akureyri:

- Dýpkun við Tangarbryggju . . . . . 18.500 m<sup>3</sup>

- Efnisvinnsla við ósa Glerár . . . . . 7.300 m<sup>3</sup>

Dalvík:

- Dýpkun innan hafnar . . . . . 8.816 m<sup>3</sup>

Verkinu skal lokið eigi síðar en 15. júlí 2020.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3 Hagtak hf., Hafnarfirði	157.470.000	179,3	71.259
2 Áætlaður verktakakostnaður	87.840.000	100,0	1.629
1 Björgun ehf., Reykjavík	86.210.788	98,1	0

### Yfirlagnir á Vestursvæði 2020-2021, klæðing (EES útboð)

19-101

Tilboð opnuð 28. janúar 2020. Yfirlagnir á Vestursvæði 2020-2021, klæðing.

Helstu magntölur fyrir hvort ár eru:

Yfirlögn með einföldu lagi klæðingar . . . 330.000 m<sup>2</sup>

Yfirlögn með kílingu . . . . . 66.000 m<sup>2</sup>

Flutningur steinefna . . . . . 4.900 m<sup>3</sup>

Flutningur bindiefna . . . . . 560 m<sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. september ár hvort.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3 Munck Íslandi, Hafnarfirði	138.302.000	147,2	44.363
2 Hlaðbær - Colas hf., Hafnarfirði	111.720.000	118,9	17.781
1 Borgarverk ehf., Borgarnesi	97.750.000	104,1	3.811
--- Áætlaður verktakakostnaður	93.939.000	100,0	0

### Yfirlagnir á Suðursvæði, höfuðborgarsvæðið 2020-2021, malbik (EES útboð)

19-096

Tilboð opnuð 28. janúar 2020. Yfirlagnir á Suðursvæði, höfuðborgarsvæðið 2020-2021, malbik

Helstu magntölur eru:

Útlögn . . . . . 55.330 m<sup>2</sup>

Hjólafaravilling/afreiting . . . . . 5.500 m<sup>2</sup>

Fræsing . . . . . 55.920 m<sup>2</sup>

Merkingar (flákar) . . . . . 1.200 m<sup>2</sup>

Merkingar (merkingarlengd) . . . . . 40.000 m

Verki skal að fullu lokið 1. ágúst ár hvort.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4 Malbikunarstöðin Höfði hf., Reykjavík	374.062.350	127,1	79.662
3 Loftorka Reykjavík ehf., Garðabæ	341.000.000	115,8	46.600
2 Munck Íslandi, Hafnarfirði	328.819.208	111,7	34.419
1 Hlaðbær - Colas hf., Hafnarfirði	302.161.920	102,6	7.762
--- Áætlaður verktakakostnaður	294.400.000	100,0	0

### Yfirlagnir á Suðursvæði, Suðurland 2020-2021, malbik (EES útboð)

19-095

Tilboð opnuð 28. janúar 2020. Yfirlagnir á Suðursvæði, Suðurland 2020-2021, malbik.

Helstu magntölur eru:

Útlögn . . . . . 57.920 m<sup>2</sup>

Hjólafaravilling/afreiting . . . . . 8.000 m<sup>2</sup>

Fræsing . . . . . 36.690 m<sup>2</sup>

Merkingar (flákar) . . . . . 190 m<sup>2</sup>

Merkingar (merkingarlengd) . . . . . 95.000 m

Verki skal að fullu lokið 1. ágúst ár hvort.

nr. Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4 Malbikunarstöðin Höfði hf., Reykjavík	437.008.200	142,5	130.408
3 Loftorka Reykjavík ehf., Garðabæ	363.000.000	118,4	56.400
2 Munck Íslandi, Hafnarfirði	348.501.433	113,7	41.901
1 Hlaðbær - Colas hf., Hafnarfirði	322.371.160	105,1	15.771
--- Áætlaður verktakakostnaður	306.600.000	100,0	0



Þórsmerkurvegur (249) við Seljalandsfoss. Stórauðinn ferðamannastraumur um þetta svæði hefur skapað þörf fyrir betra og öruggara aðgengi.

## Þórsmerkurvegur (249), Suðurlandsvegur - Gljúfurá

Vegagerðin hefur boðið út nýbyggingu Þórsmerkurvegur (nr. 249-01) frá gatnamótum Hringvegur að Gljúfurá. Verkið felst í gerð 8 m breiðs vegar, að megninu til á nýju vegarstæði, all nokkru vestar en þar sem núverandi vegur er. Vinna skal og leggja burðarlag (0/22 mm) og styrktarlag og leggja klæðingu á veginn ásamt efnisvinnslu og ræsagerð.

Verklok eru 1. júlí 2020. Í framhaldi af vegagerðinni er gert ráð fyrir að rekstraraðili þjónustumiðstöðvar og bílastæða muni ráðast í frekari framkvæmdir á svæðinu, sjá loftmynd með teikningu úr deiliskipulagi á næstu opnu.

### Deiliskipulag

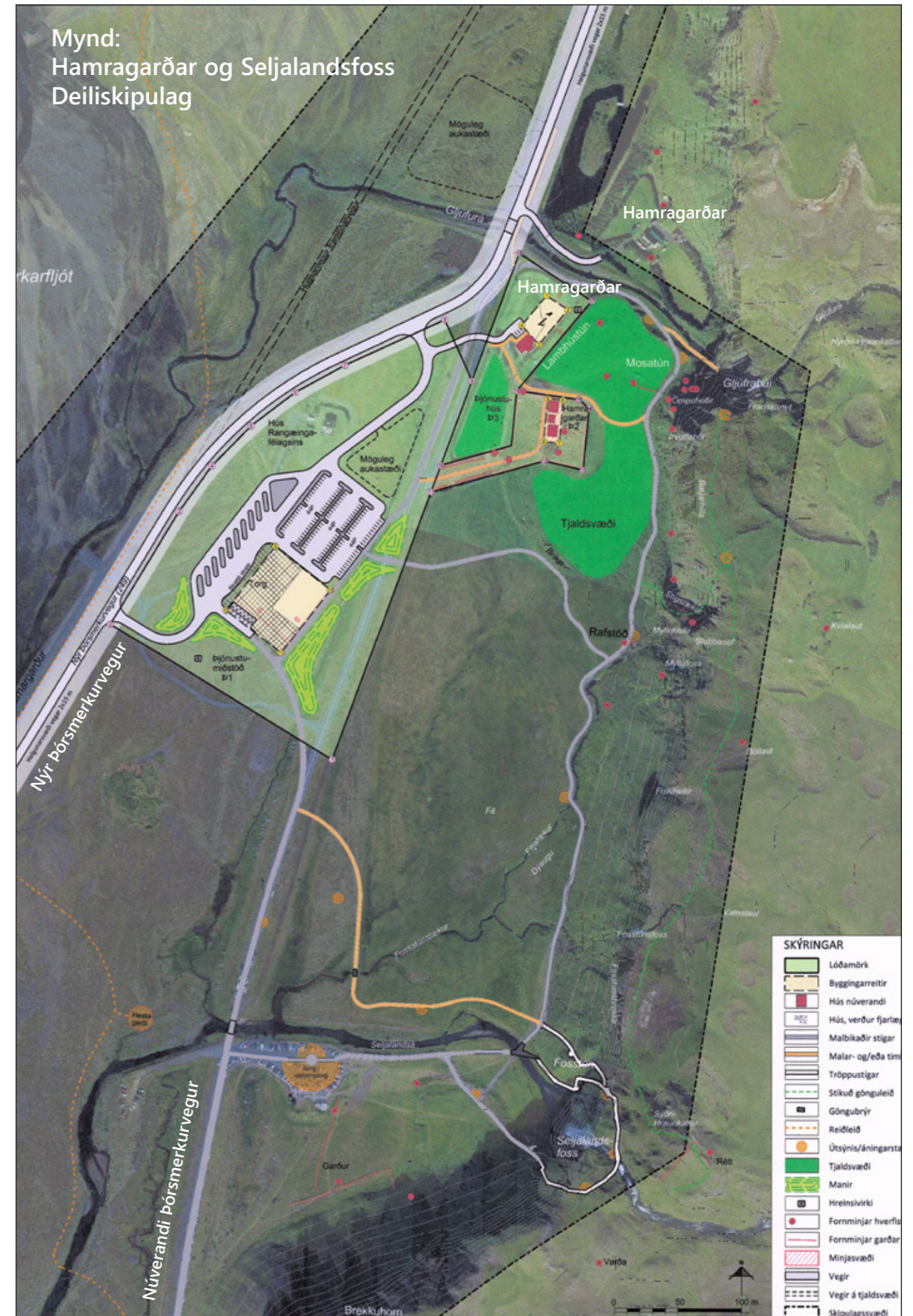
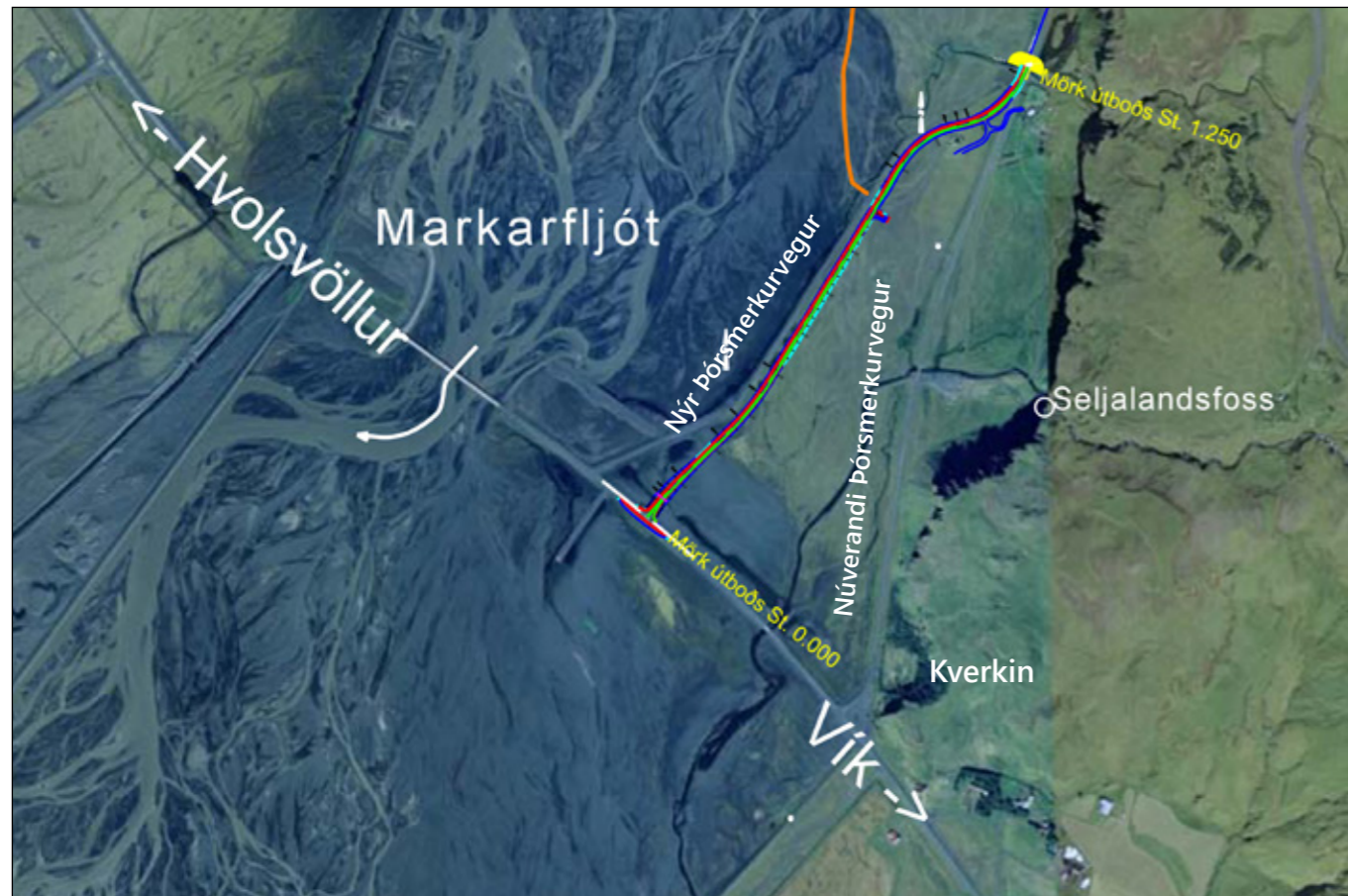
Eftirfarandi texti er fenginn úr greinargerð deiliskipulags.

### Þórsmerkurvegur

Gert er ráð fyrir færslu Þórsmerkurvegur til vesturs þannig að vegurinn liggji með austurjaðri varnargarðs við Markarfljót,

allt frá Suðurlandsvegi og norður fyrir Gljúfurá. Aðkoma að þjónustumiðstöð verður af nýjum Þórsmerkurvegi, bæði vestan hennar og norðan. Hamragarðabærinn nýtir aðkomuna sem er norðan þjónustumiðstöðvarinnar. Núverandi Þórsmerkurvegur verður lagður af en áfram verður aðkoma að lóð B4, Kverkinni. Á kaflanum frá brúnni yfir Seljalandsá að Hamragörðum verður núverandi Þórsmerkurvegur fjarlægður að hluta og landið fært í því sem næst upprunalegt horf. Sunnan við Seljalandsfoss verður vegurinn nýttur sem gönguleið og hjólaleið milli fossins og Kverkarinnar. Til lengri framtíðar er gert ráð fyrir nýrri brú yfir Gljúfurá, nokkru vestar en núverandi brú. Færst þá Þórsmerkurvegur fjar svæðinu á lengri kafla. Þórsmerkurvegur er tengivegur. Gert er ráð fyrir að nýr Þórsmerkurvegur verði felldur að landinu eftir því sem kostur er. Færsla Þórsmerkurvegur til vesturs er m.a. til þess fallin að bæta umferðaröryggi gangandi fólks, sem þarf þá





- ▶ ekki að þvera veginn til að komast frá miðstöðinni að Seljalandsfossi.

#### Aðkoma, vegir og bílastæði

Aðkoma að þjónustumiðstöð verður af nýjum Þórsmerkurvegi. Gerð verða bílastæði fyrir 11 rútur og um 132 fólksbíla, auk 6 stæða fyrir hreyfihamlaða. Möguleiki verður á stækkun bílastæða og/eða öðru vísi útfærslu þeirra eftir því sem þykir hentugast, s.s. með stöllum til að draga sem mest úr sjónrænum áhrifum. Bílastæði verða eins neðarlega í landi og mögulegt er til að draga úr sjónrænum áhrifum. Vegir og bílastæði verða lögð slitlagi. Þá verða aukabílastæði á aukum Markarfljóts norðan Gljúfurár og einnig norðan við bílastæði við þjónustumiðstöðina til að anna bílastæðaþörf á álags-tímum. Núverandi bílastæði við Seljalandsfoss verða lögð af. Aðkoma að Kverkinni verður áfram um núverandi Þórsmerkurveg og verða bílastæði innan lóðarinnar.

#### Markmið

Rangárþing eystra leggur áherslu á að þróa ferðamannastaði í sátt við umhverfi og samfélag. Meginmarkmið deiliskipulagsins tekur mið af því að styrkja heildarmynd staðarins samhliða því að anna þeim fjölda ferðamanna sem sækir staðinn heim:

- Bæta aðstöðu ferðamanna en um leið að draga úr álagi á viðkvæm svæði.
- Gera öruggari leið gegn um svæðið, m.a. bæta aðkomu íbúa sem búa við Þórsmerkurveg.
- Laga aðkomu og skilgreina bílastæði.
- Finna heppilegan stað fyrir upplýsinga- og þjónustumiðstöð.
- Byggja upp heildstætt stígakerfi sem dreifir umferð um svæðið.
- Bæta aðgengi fyrir alla á sem stærstum hluta svæðisins. ■

#### Niðurstöður útboða

##### Þórsmerkurvegur (249), Suðurlandsvegur – Gljúfurá 20-001

Tilboð opnuð 28. janúar 2020. Nýbygging Þórsmerkurvegur (nr. 249-01) frá gatnamótum Hringvegur að Gljúfurá. Verkið felst í gerð alveg nýs 8 m breiðs vegar, að megninu til á nýju vegarstæði, all nokkru vestar en þar sem núverandi vegur er. Vinna skal og leggja burðarlag (0/22 mm) og styrktarlag og leggja klæðingu á veginn, ásamt efnisvinnslu.

Helstu magntölur eru:

Fyllingar	15.105 m <sup>3</sup>
Styrktarlag	6.070 m <sup>3</sup>
Burðarlag 0/22	2.405 m <sup>3</sup>
Tvöföld klæðing	9.900 m <sup>2</sup>
Frágangur fláa	13.845 m <sup>2</sup>

Verklök eru 1. júlí 2020.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
7	Snókur verktakar ehf., Akranesi	146.620.650	301,1	98.087
6	Mjöllnir, vörubifreiða-stjórafélag, Selfossi	67.403.075	138,4	18.869
5	Suðurtak ehf., Selfossi	59.794.100	122,8	11.260
4	Framrás ehf., Vík	58.169.500	119,4	9.636
3	Snilldarverk hf., Hellu	57.613.650	118,3	9.080
2	Þjótandi ehf., Hellu	52.252.778	107,3	3.719
---	Áætlaður verktakakostnaður	48.700.000	100,0	166
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	48.533.650	99,7	0





**Viktor Arnar Ingólfsson**  
skrifar:

## Brýrnar yfir Fnjóská í Dalsmynni, gamli grindarbitinn og ferðir hans

Þann 13. september 2017 átti ég leið um Fnjóskadal og Dalsmynni þar sem Fnjóská rennur til sjávar hjá Laufási. Notaði ég þá tækifærið og tók mynd af brúnni sem stendur á Ritgerðisklökkum (örnefni sem er skráð í spjaldskrá brúa-deildar) neðan við Pálsgerði, byggð 1962 og 1963, brúar-smiður Jónas Snæbjörnsson á Akureyri (1890-1966). Sumarið



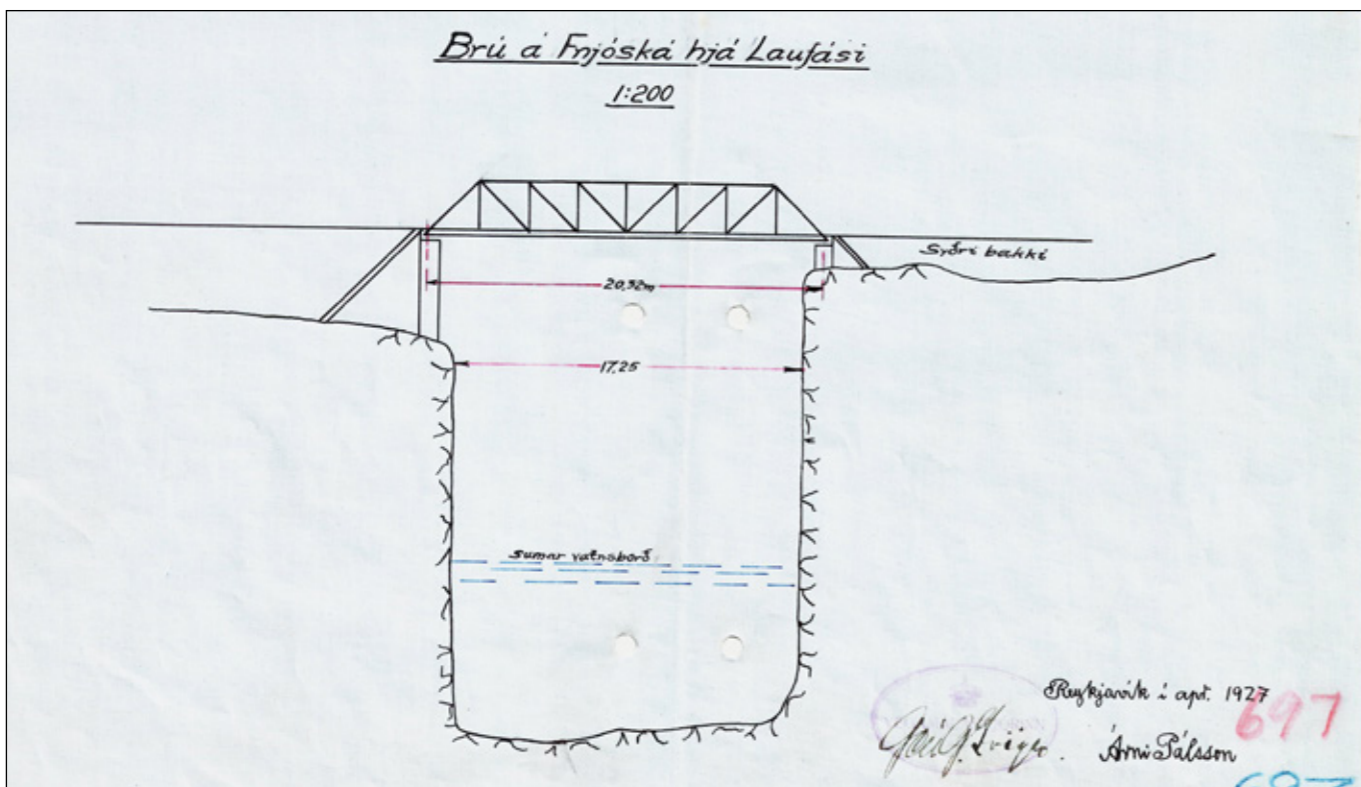
Brúin á Fnjóská hjá Laufási (Dalsmynni) nýbyggð 1930. Grindarbitinn er lítillaga frábrugðin teikningunni frá 1927. Eystri brúar-stöplur er ekki kominn í fulla hæð. Myndasafn Árna Pálssonar.

1963 var það síðasta sem Jónas var með brúavinnuflokk, Gísli S. Gíslason frá Skagafirði tók við flokknum það ár. Þessi brú fékk hvíldina haustið 2000 þegar ný og glæsileg bogabrá neðar í dalnum var tekin í notkun (sjá mynd á bls. 14). Tilefni myndatökunnar var að ég hafði fundið skemmtilega mynd frá brúargerðinni 1963 og vildi ég ná mynd frá sama sjónarhorni til að nota í efnisliðinn „Þá og nú“ í þessu blaði. Þegar ég síðar ætlaði að kíkja eftir heimildum til að skrifa hefðbundinn myndatexta fór það svo, eins og stundum áður, að sagan varð lengri en plássið leyfði. Því lagðist ég í að skrifa þessa stuttu ritgerð sem hér fer á eftir.

Brúin frá 1963 var ekki sú fyrsta sem byggð var á þessum stað. Árið 1930 hafði verið byggð þarna grindarbitabrá, skráð lengd 22,8 m. Grindarbitinn hefur væntanlega verið smíðaður í járnsmiðju Vegagerðarinnar í Reykjavík, Lands-



Brúargerð á Jökulsá hjá Brú á Jökudal 1953. Myndin sýnir vel hvernig grindarbiti er dreginn yfir ána á turni. Þetta var venjuleg aðferð við svona brúargerð. Þessi brú er enn í notkun.



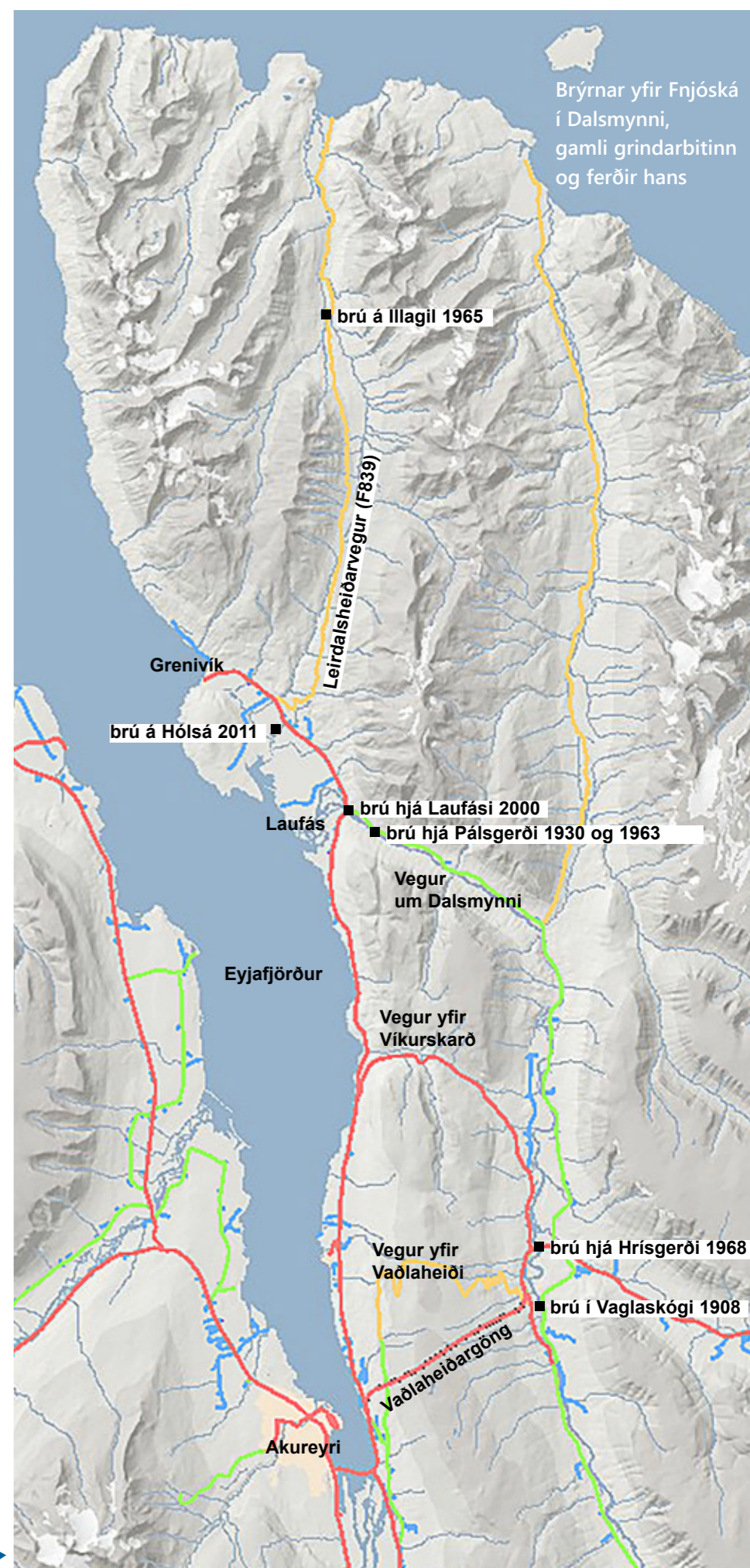
Brú á Fnjóská hjá Laufási (hjá Pálsgerði í Dalsmynni), teikning dagsett í apríl 1927 gerð af Árna Pálssyni verkfræðingi, árituð og stimpluð af Geir G. Zoëga vegamálastjóra. Í ágústmánuði árið áður hafði Árni mælt brúarstæðið og skrifar þá: „Um steypufni er fremur lítið, sandur og mól finnst á stöku stað en lítið á hverjum og alstaðar mjög erfitt að komast að ánni með kerru (viðast hvar ómögulegt). Ísruðningar eru mjög miklir, ísinn ryðst upp og langt inn á syðri bakka.“

sjóðssmiðjunni, sem varð svo að Landssmiðjunni þetta sama ár. Bitinn var síðan fluttur að brúarstæðinu í stykkjum. Þar hefur hann verið settur saman á landi og öll samskeyti hnoðuð. Loks hefur líklega verið settur upp turn á hinum árbakkanum og brúin síðan dregin yfir ána. Það var venjuleg aðferð á þessum tíma. Í skjalasafni er til stutt skýrsla um stöðu verksins þegar brúin er komin yfir en eftir er að ljúka við stöplana. Önnur stutt skýrsla er dagsett 23.11.1930 og þá er enn eftir ýmiss vinna við vegi og brú sem ætla má að hafi beðið til næstu ára.

Uppgjör lokakostnaðar segir að brúin hafi kostnað 28.974,95 kr. en uppgjör frá 1932 vegna við-bótarvinnu, svo sem að fullgera stöpla og handrið er upp á 10.213,76 kr.

Næst kemur brúin við sögu sumarið 1936 þegar grindarbitinn var málaður. Svo illa vildi til að kýrnar á Laufási komust í málningarfötturnar og fengu eitrunareinkenni. Ein kýr drapst og aðrar misstu nytina. Einn kálfur týndist. Bréf bónda til vegamálastjóra þar sem hann fer fram á skaðabætur lýsir þessu slysi í smáatriðum. Hafði hann talsvert til síns máls því auðvitað var það á ábyrgð malaranna að gæta að málningunni þar sem skepnur voru í girðingu. Samkvæmt áritun á bréfinu má ætla að vegamálastjóri hafi samið um eitthvað lægri greiðslu en upphaflega var farið fram á.

Í apríl 1949 eru teiknaðar allmiklar styrkingar á grindarbitanum og hafa þær væntanlega verið settar upp það sumar. Á stríðsárunum komu til landsins flutningatæki sem báru þyngri farm en áður tíðkaðist og hefur þá reynt á þessar eldri brýr. Bætt var við járnnum í efri langbitana og skástoðir settar upp. Þetta má vel sjá á mynd af grindarbitanum á bls. 15. Eitt atriði á þessum teikningum vekur athygli. Þar er ritað „svæsuð samskeyti“ þar sem er tákni fyrir rafsúðu á teikningunni. Þetta hefur væntanlega verið tilraun til að nota sagnorðið að svæsa fyrir að rafsjóða. Alls ekki slæmt orð, greinilega komið úr dönsku, svejsning, en það hefur



Brýrnar yfir Fnjóská í Dalsmynni, gamli grindarbitinn og ferðir hans





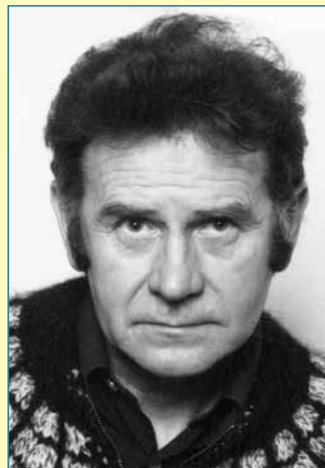
Volvo árgæð 1961, R 7276 í porti Vegagerðarinnar í Borgartúni 5, vorið 1962, með bita fyrir Fnjóskárbrú í Dalsmynni, Suður-Þingeyjarsýslu. Baldur Kristensen á gangi fyrir aftan bílinn. Hægt var að komast inn í bílinn í gegnum lúga á þakinu en ekkert sást til hliðanna.

**Flutningur að Fnjóská, Baldur Kristensen vörubílstjóri segir frá,**

**Jakob Hálfðanarson skráði** (ritstjóri þessa blaðs skráði athugasemdir í svigum). Þennan farm fór ég með norður í Fnjóskadal í brúna á Fnjóská hjá Laufási, vorið 1962 (Í frásögninni stendur 1963 en það stent ekki þegar rýnt er í gögn brúadeildar). Þetta var rétt eftir að við fengum bílana (Vegagerðin keypti þrjá Volvo L485 vörubíla fyrir langflutninga). Til þess að komast inn og út úr bílnum, var lúga í þakinu. Ég sá aftur úr og framúr. En Bóbó (Gunnlaugur Jónsson) var með mér (á öðrum bíl) og hann lét mig vita ef það var eitthvað til hliðanna (væntanlega í talstöðinni). Þetta voru 8 tonn á bílnum og ég var með vottorð frá vegamálastjóra um það að ég mætti fara með þetta norður. Garðar Þormar kom svo á bílnum hans Hjalta (Sigfússonar), svona bíl, hann var að leysa Hjalta af. Við fórum ekki fyrr en seint af stað þegar búið var að lesta og fórum fyrsta daginn á Blönduós. Þá var verið að byrja á nýrri brú á Blöndu og ég var með smávegis dót sem brúavinnuflokkurinn átti fyrir sunnan. Um morguninn fór ég löturhægt að gömlu brúnni og byrjaði að keyra upp á handriðin á henni, það var alveg hægt. Þá kom karlinn hlaupandi, Þorvaldur (Guðjónsson) okkar hérna á Akureyri, og hrópar hvað ég sé að gera. Hann var að byggja brúna. Ég þarf að komast yfir, sagði ég. Ertu þrjálaður, hrópaði hann. Nei, Þorvaldur minn, ég er bara að koma með dót sem þú áttir hérna hjá okkur, aftan á bílnum, en svo ætla ég að fara hérna inn eftir og inn á efri brúna (hengibrú yfir Blöndu á Svínvetningabraut, byggð 1951), ég held ég sleppi þar.

Þegar við komum inn í Öxnadal og farið að heyrast vel í okkur í talstöðinni kallaði Bóbó í lögregluna á Akureyri, þekkti þar lögregluþjón, og hann kom á móti okkur og mætti okkur á Moldhaugahálsi og fór með okkur í gegnum Akureyri, ég sá ekkert nema aftur og fram.

Svo þegar ég kom út á Svalbarðsströnd, vegurinn var nú eins og þá var, hálfgerður drulluvegur, gekk bíllinn sitt á hvað en sökk ekki.



Baldur Kristensen (1929-2008)

Þegar kom að brúarstæðinu voru þeir tilbúnir með rúllur og allt. Garðar Þormar kom svo með kranann á sínum bíl hérna að aftan, ég með minn að framan, Bóbó í miðjunni og við tókum bitana af, allir þverbitar settir í með krönum og brúin var komin yfir um kvöldið. Þeir trúðu því ekki fyrir sunnan. (Niðurlag þessarar frásagnar gengur ekki alveg upp, bitarnir voru settir saman 1962 en dregnir yfir sumarið 1963 samkvæmt minnisblaði Árna Pálssonar en sagan er góð og á ekki að gjalda fyrir óþarfa nákvæmni!)

En djöfull var gaman að keyra bílinn svona. Hann var svo mjúkur (segir Baldur að lokum).

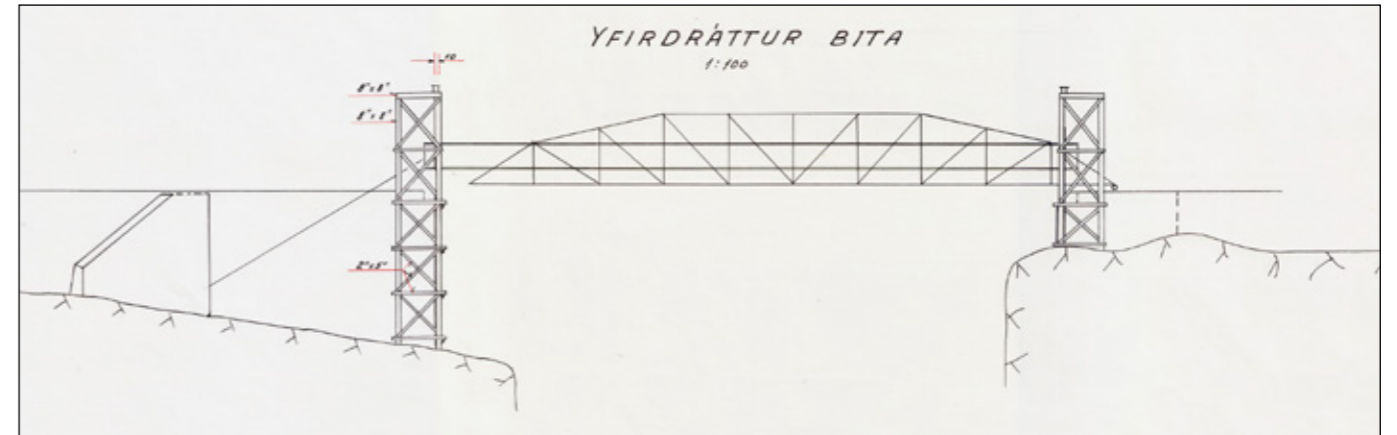
líklega ekki náð neinni fótfestu í íslensku því það kemur hvergi fram í tölvuleit á netinu.

Árið 1962 hefur svo verið orðið löngu tímabært að endurnýja brúna á þessum stað. Gamla bogabrúin yfir Fnjóská í Vaglaskógi og grindarbitabrúin við Laufás hafa verið orðnar of burðarlitlar fyrir þá umferð sem fór um vegina austur frá Akureyri.

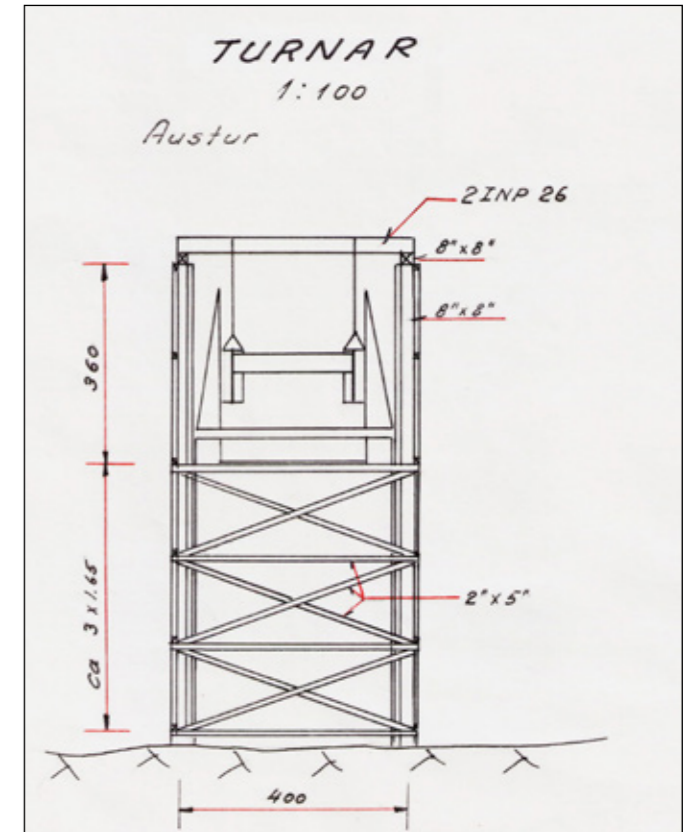
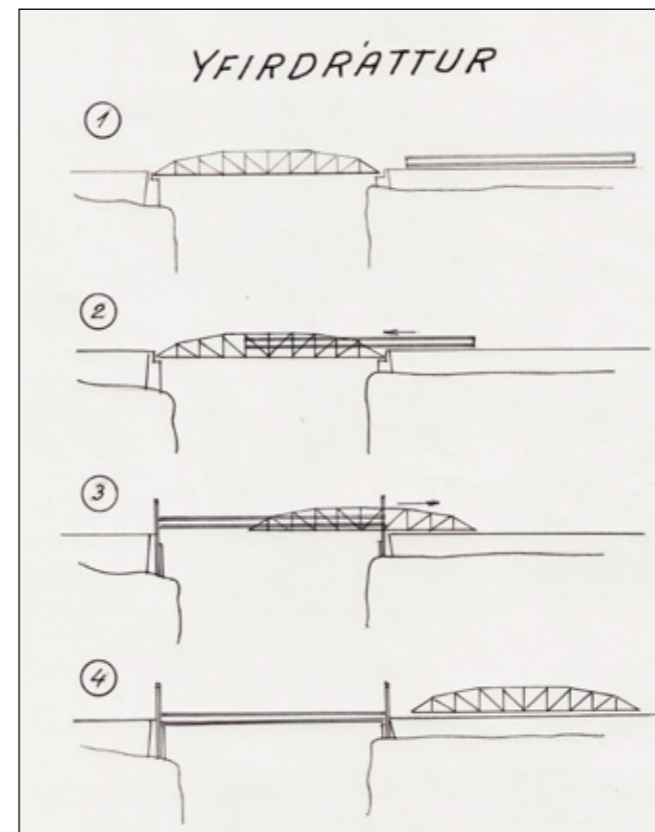
Ný brú hjá Pálsgerði var byggð í sama brúarstæði og eldri brúin. Eftir það hafa þyngstu bílar sjálfsagt verið látnir fara um Dalsmynni í stað Vaðlaheiðar til að hlífa gömlu brúnni í Vaglaskógi þar til ný brú var byggð hjá Hrísgærði árið 1968. Yfir hana er nú ekið á Hringvegi (1). Vegurinn um Víkurskarð var opnaður árið 1983 og Vaðlaheiðargöng voru tekin í notkun í lok árs 2018.

Nýja brúin hjá Pálsgerði var með tveimur I-stálbitum og steypu gólfi. Um og eftir miðja síðustu öld hafði orðið sú þróun í brúagerð í Evrópu og hér á landi að efnismeiri I-bitar voru að taka við hlutverki grindarbitanna í brúagerð. Það var vegna þess að grindarbitarnir voru tímafrekari í framleiðslu, mannaflíð var orðið dýrara en stálverð hins vegar að lækka.

Hér til hliðar er skemmtileg frásögn af því þegar I-bitarnir fyrir nýju brúna voru fluttir frá Reykjavík norður að brúarstæðinu á þremur vörubílum Vegagerðarinnar, Volvo L485 sumarið 1962. Bitarnir voru samsettir úr þremur einingum og voru þær lengstu settar á einn



Teikning dagsett 18.04.1962 sýnir hvernig gamli grindarbitinn var notaður til að koma I-bitunum yfir ána og hvernig hann er síðan dreginn upp á land. Jón Birgir Jónsson verkfræðingur teiknar, Árni Pálsson yfirfer og skrifar undir. Bitarnir voru svo dregnir yfir ána sumarið 1963.



Gamla brúin á Blöndu þegar vinna var hafin við gerð nýrrar brúar sumarið 1962.



Bitaflutningar að Svartá árið 1968 á Volvo L485. Gunnlaugur Jónsson (Bóbó) stjórnar krananum en Baldur Kristensen heldur við stroffuna. Mynd: Sigurður Hansen.





Grindarbitinn frá Fnjóská á leiðinni að Illagili 1965. Mynd úr *Heima er best*.

**Brúin yfir Illagil, Baldur Valdimar Kristjánsson bóndi og smiður í Sigluvík. Stuttur kafli úr frásögn sem birtist í *Heima er best* í apríl 1987.**

*Fyrsti áfanginn.* Tímanlega næsta morgun vorum við mættir við brúna. Var það okkar fyrsta verk að lyfta þeim enda sem vísaði frá þeim stað sem brúin átti að fara á. Höfðum við til þess öfluga tjakka og hlóðum grjóti undir, sem nóg var af. Þegar okkur fannst brúarendinn vera kominn nógu hátt, settum við raflínustaurana undir þar sem okkur fannst heppilegast að hafa þá og festum hvern þeirra með 8 spennum. Festum við síðan hásinguna neðan í miðja raflínustaurana með 4 spennum. Þá var eftir dráttarjárníð. Fórum við með það út í Ártún þar sem Ingi sauð krókinn á annan endann á bitann með litlum rafsúðutrasi, sem hann átti þar. Festum við svo bitann undir þann enda, sem fjær var hjólunum. Náði bitinn á 2 þverbíta á brúnni og festum við hann með 4 spennum. Settum við síðan ýtuna fyrir brúna og Ingi ók af stað. Dró hann brúna fyrst í rólegheitum af steinunum, sem við höfðum hlaðið undir hana. Ekki leist mér á þegar brúin kom niður á hjólin. Ég hélt satt að segja að hún ætlaði á hliðina strax, en það stafaði af því, að hún kom ekki jafnt niður á bæði hjólin. Það var svo gríðarlangt frá ýtunni að hjólunum, að ég áleit að erfiðlega myndi ganga að ná kröppum beygjum. Allt gekk samt vel yfir nýju Fnjóskárbrúna og norður í Hverfið, en fljótlega fórum við að velta því fyrir okkur, að líklega væri óvarlegt að festa ekki dráttarbitann, sem tengdi saman brúna og ýtuna, betur en með þessum fjórum spennum. Fannst okkur vissara að sjóða hann fastan, því ekki væri gott ef spennurnar biluðu einhversstaðar út á heiði. Hér var úr vöndu að ráða. Hvergi var hægt að komast með brúna heim á bæ þar sem hægt var að sjóða þetta og enginn bær svo nærri veginum, að hægt væri fyrirhafnarlítið að leggja leiðslu þaðan að veginum og tengja rafsúðutrasið við. Þá mundum við allt í einu eftir útibúi Kaupfélags Svalbarðseyrar. Það stóð nálægt Lómatjörn rétt við veginn og þangað var hægt að fara með brúna heim að dyrum. Ók ég nú á undan Inga að sækja rafsúðutrasið og útíbússtjórnann til að opna útibúið. Stóðst það á endum, að við Ingi komum jafnt að kaupfélaginu. Greiðlega gekk að sjóða bitann fastan. Rólaði Ingi síðan áfram með ýtuna og brúna, en ég skilaði bæði útíbússtjórnunum og rafsúðutrasið . . .



Valdimar Kristjánsson (1917-1985)



Ingi Ragnar Sigurbjörnsson (1935)

► vörubíl eins og sést á myndinni. Hinir tveir bílarnir fluttu svo styttri einingarnar og þverbíta. Allir bílarnir voru með öflugum þriggja tonna krana sem nýttist við affermingu.

Árni Pálsson yfirverkfræðingur brúadeildar skrifaði minnisblað dagsett 28. nóvember 1962. „Steyptir hafa verið stöplar og hliðarveggir, stálbitum stillt saman og þeir hnoðaðir og standa nú á vegfyllingunni sunnan brúar. Timbur og járn í steypu hefur þegar verið keypt og flutt á staðinn. Næsta vor hefst vinna með því að ljúka turnsmíði, draga bitana yfir, taka gömlu brúna af, slá upp fyrir gólfi og vinna að járnalögn, steypa síðan gólfið og stilla upp handriði og mála brúna.“

Bitaramminn var sem sagt settur saman á landi 1962 og dreginn yfir ána í einu lagi þegar nokkuð var liðið á sumarið 1963, á ljósmynd má sjá að búið er að slá túnin við brúna. Yfirdrátturinn hefur verið nokkuð flókin aðgerð og eru til teikningar og ljósmyndir frá því að bitarnir voru dregnir yfir og gamli grindarbitinn síðan dreginn undan nýju bitunum. Þetta eru skemmtilegar heimildir um ákveðið verklag og þær því birtar hér.

Árið 1965 lá gamla grindarbitabrúin enn á jörðinni sunnan við Fnjóská. Var þá um miðjan ágúst ákveðið að fara með brúna og setja hana yfir Illagil á leið í Hvalvatnsfjörð. Ítarleg frásögn er til af þessum flutningum. Valdimar Kristjánsson bóndi og smiður í Sigluvík á Svalbarðsströnd (1917-1985) skrifaði þessa sögu og birtist hún eftir lát hans í tímaritinu *Heima er best*, í apríl 1987. Því miður er útgáfan enn ekki aðgengileg á vefnum tímarit.is og þarf því að fara á bókasafn til að sjá þessa grein. Valdimar lýsir því þegar hann og Ingi Ragnar Sigurbjörnsson ýtustjóri og síðar vegaverkstjóri drógu brúna með ýtu yfir Leirdalsheiði og settu hana á Illagil. Þetta er stórskemmtileg frásögn, þeir félagar hafa hugsað þennan flutning í lausnum, frekar en vandamálum. Þeir festa tvo gamla raflínustaura langsum undir brúna og hásinguna af vörubíl þar undir. Þeir finna efni í beisli á einum stað, hásinguna á öðrum stað, dekk og felgur á þeim þriðja. Flutningurinn ►



Jónas Snæbjörnsson brúasmíður

Sigurður Jónasson frá Hróarsdal



Eldri myndin sýnir brúargröð yfir Fnjóská í Dalsmynni hjá Pálsgerði 1963. Búið er að draga I-bitana yfir ána og þeir hanga í gálguum yfir ásetunum. Verið er að draga gamla grindarbitann upp á land. Jónas Snæbjörnsson yngri telur sig þekkja tvo menn á myndinni, sjá merkingu. Á myndunum má vel sjá hvernig I-bitarnir eru samsettir úr þremur hlutum, lengstu hlutarnir eru á vörubílunum á mynd á bls. 10. Yngri myndin var tekin 13. september 2017. Þessi brú er nú lokuð fyrir umferð og ekið er um brú neðar í dalnum frá árinu 2000, sjá mynd á bls. 14. Bæjarhúsin í Litlagerði í baksýn.





Fnjóská í Dalsmynni hjá Laufási 1963. Búið er að draga I-bitana yfir ána og þeir hanga í gálgum yfir ásetunum. Síðan var gamla grindarbitanum lyft upp og hann dreginn upp á land.



Grindarbitinn kominn að mestu upp á land.



Grenivíkurvegur (83). Bogabrúin á Fnjóská hjá Laufási á vígsludegi 13. október 2000. Þessi brú leysti af brúna frá 1963 sem stendur nokkuð ofar í dalnum, sjá kort á bls. 9.

► fer svo fram í áföngum og margir nafngreindir menn koma við sögu. Ýmsar þrautir þarf að yfirstíga en allt fór vel að lokum. Greinin er á fimm blaðsíðum í tímaritinu með myndum. Valdimar hefur verið vel ritfær og kemur þessu öllu ágætlega til skila. Einn ljóður er þó á greininni að mínu mati. Valdimar segir frá því að nafngreindur ungur verkfræðingur hafi komið á staðinn þegar síðasti áfanginn var eftir, að koma brúnni yfir gilið. Verkfræðingurinn hafi að sögn átt að gefa ráð en síðan hafi verið lítið gagn af því. Mér finnst þetta alveg óþörf viðbót, afrek þeirra félaga var alveg nógu stórt þótt ekki væri gert lítið úr tillögu ungs manns sem rétt leit þarna við. En segja má að þetta sé hluti af annarri sögu frá stórum hluta síðustu aldar sem fjallar um samskipti nýútskrifaðra verkfræðinga og manna með takmarkaða skólagöngu en mikla reynslu og meðfætt verkvit. Það urðu stundum árekstrar. Þegar verkefnið urðu síðan stærri og flóknari þegar leið á öldina lærðu menn svo að meta reiknigetu og bókvit verkfræðinganna.

Grindarbitabrúin var á Illagili í 44 ár en árið 2009 var hún tekin af og ný brú byggð. Eitthvað hafði gamla brúin látið á sjá eftir mikil snjóalög og aðra áraun. Engu að síður var hún enn talin brúkleg og því flutt í fjórum hlutum til Grenivíkur. Engar sögur fara hér af því ferðalagi en líklega hefur það verið auðveldara en flutningurinn 44 árum fyrr. Árið 2010 var svo gerður samningur þar sem Grýtubakkahreppur tók við brúnni af Vegagerðinni og bar eftir það alla ábyrgð á henni. Í febrúar 2011 var brúin svo flutt eftir troðningum niður á Hróthólma í Grýtubakkalandi og brúar þar Hólsá. Þar mun hún þjóna út ævina fyrir gangandi fólk og hross en tæplega fyrir þyngri umferð. Á næsta ári verður brúin 90 ára.

Sumarið 2000 fór ég í dagsferð í Fjörður í sumarfríi og ók þá yfir brúna á Illagili. Án þess að þekkja sögu brúarinnar þá fannst mér þetta merkilegt mannvirki og tók því þessa mynd sem er á síðunni hér til hægri. Í september sl. var ég svo á leið hringinn í kringum landið en tók á mig krók norður í Grýtubakkahrepp, til að heilsa upp

á þennan öldung. Þá var ég búinn að kynna mér sögu brúarinnar eins og hún er birt hér. Mér fannst óþarfi að aka niður vegslóðann að brúnni og fékk ég mér göngutúr í súldinni þessa nokkur hundruð metra. Það var ekki laust við að það væri væðarleg kyrrð yfir þessu forna mannvirki þar sem það stendur þarna í félagsskap fugla og nokkurra hrossa.

Saga þessarar grindarbitabrúar spannar stóran hluta samgöngu-sögu þjóðarinnar á bílaöld. Henni mætti gera miklu betur skil en þetta verður að duga að sinni.

Af brúnni frá 1963 er það að segja að skýrslur um nokkrar ástandsskoðanir, sem finna má í skjalasafninu, bera með sér að steypan hafi verið frekar léleg frá upphafi og einhverjar viðgerðir framkvæmdar.

Jónas Snæbjörnsson (f. 1951) framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar var 12 ára í sumarvöl í brúavinnuflokknum þetta sumar hjá afa sínum og alnafna og ömmu Herðisi Símonardóttur. Jónas segir að hann hafi fengið eitthvað kaup fyrir að ryðhreinsa gamla grindarbitann með vírbursta og undirbúa fyrir málningu. Leit að steypuefni lýsir hann svo að það hafi verið farið í áreyrar, mól mokað í fötu og vatni helt yfir. Síðan var hrært kröftuglega í og skoðað hvernig gruggið í vatninu leit út. Ef það var mikið lífrænt efni í vatninu varð að leita betur. Það gat brugðið til beggja vona með svona steypuefni en það voru ekki tók á betri rannsóknum á þessum tíma.

Í lok síðustu aldar var því farið að huga að nýrri brú á Fnjóská nær Laufási og um leið tekinn af talsverður krókur á leiðinni til Grenivíkur. Byggð var glæsileg 144 m löng tvíbreið bogabru og hún tekin í notkun haustið 2000.

Brúin frá 1963 stendur enn eins og sjá má á mynd á bls. 13 en lokað er fyrir umferð yfir hana.

Á Fnjóská eru fleiri brýr en hér hafa komið við sögu, sú frægasta í Vaglaskógi, byggð 1908. Um hana var fjallað ítarlega í tímaritinu Vegamál, 1. tbl. 1996.

Tvær brýr til viðbótar eru svo ofar í dalnum. Fnjóská er stærsta dragá landsins með vatnasvið um 1.310 ferkílómetra. ■



Leirdalsheiðarvegur (F839), grindarbitinn frá Fnjóská á Illagili. Mynd tekin sumarið 2000.



Ný brú á Illagil smíðuð 2009. Tækjasturinn er heldur skárrí en þegar grindarbitabrúin var sett þarna niður árið 1965. Á þessari mynd má sjá að það hefur verið heilmikil ýtuvinna að tengja brúna við veg á sínum tíma.



Niræður grindarbitinn frá Fnjóská kominn á elliheimilið yfir Hólsá í Grýtubakkahreppi eftir millilendingu á Illagili. Á þessari mynd má greinilega sjá styrkingarnar frá 1949, tvöföldun efri langbanda og skástífur út frá stöðunum.



## Yfirlit yfir útboðsverk

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

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
19-108 Efnisvinnsla á Norðursvæði austurhluti 2020	2020
19-093 Akranesvegur (509), Faxabraut	2020
19-104 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði og Austursvæði 2019	2020
19-105 Yfirlagnir á Suðursvæði og Austursvæði 2020-2021, blettanir	2020
19-099 Yfirlagnir á Vestursvæði 2020-2021, malbik	2020
19-100 Yfirlagnir á Norðursvæði og Austursvæði 2020-2021, malbik	2020
19-103 Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði	2020
19-053 Hringvegur (1), Skarhólabraut – Hafravatnsvegur	2020
19-052 Hafnarfjarðarvegur (40), Vífilstaðavegur – Lyngás	2020
19-016 Dalvíkurbyggð - sjóvarnir 2019	2020
19-006 Skeiða- og Hrunamannavegur (30), Einholtsgvegur – Biskupstungnabraut	2020
19-012 Mófellsstaðavegur (507), Borgarfjarðarbraut – Hreppslaug	2020

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
19-097 Yfirlagnir á Suðursvæði 2020-2021, repave, fræsing og yfirlögn	09.02.20	17.03.20
20-004 Hringvegur (1) Biskupstungnabraut – Hveragerði 2. áfangi, Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá, eftirlit	06.02.20	10.03.20
20-007 Vestfjarðavegur (60-10): Skriðuland – Brunná, breikkun og endurbætur	17.02.20	03.03.20
20-006 Leiðigarður og bakkavörn í Jökulsá í Lóni	17.02.20	03.03.20
20-002 Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2020-2022, höfuðborgarsvæðið	14.02.20	03.03.20
20-003 Viðgerðir á malbikuðum slitlögum 2020-2022, Reykjanes	14.02.20	03.03.20
19-129 Hringvegur (1) Biskupstungnabraut – Hveragerði 2. áfangi, Biskupstungnabraut – Gljúfurholtsá	31.01.20	03.03.20
19-107 Efnisvinnsla á Norðursvæði vesturhluti 2020	24.01.20	03.03.20

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
19-102 Yfirlagnir á Norðursvæði 2020-2021, klæðing	15.01.20	18.02.20
20-005 Akureyri og Dalvík, dýpkun 2020	27.01.20	11.02.20
20-001 Þórsmerkurvegur (249), Suðurlandsvegur – Gljúfurá	13.01.20	28.01.20
19-095 Yfirlagnir á Suðursvæði, Suðurland 2020-2021, malbik (EES útboð)	20.12.19	28.01.19
19-096 Yfirlagnir á Suðursvæði höfuðborgarsvæðið 2020-2021, malbik (EES útboð)	20.12.19	28.01.19
19-126 Yfirlagnir á Suðursvæði, Reykjanes 2020-2021, malbik (EES útboð)	20.12.19	28.01.20
19-101 Yfirlagnir á Vestursvæði 2020-2021, klæðing (EES útboð)	23.12.19	28.01.20
19-119 Suðureyrarhöfn, endurbygging Vesturkants 2019	18.11.19	03.12.19
19-118 Brú yfir Fossvog	15.11.19	20.12.19
19-042 Efnisvinnsla á Vestursvæði, Fossamelar 2019	11.03.19	26.03.19
19-084 Endurbætur innanhúss, Búðareyri 11-13 Reyðarfirði	26.08.19	17.09.19
Samningum lokið	Opnað:	Samíð:

19-121 Yfirborðsmerkingar: sprautuplöstun og vegmössun frá Hvalfjarðargöngum að Egilsstöðum 2020-2022 (EES útboð) <i>Vegamálun ehf., 630497-2649</i>	07.01.20	19.02.20
19-120 Yfirborðsmerkingar: vegmálun Suðursvæði, Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði 2020-2022 (EES útboð) <i>Vegamálun ehf., 630497-2649</i>	07.01.20	19.02.20

## Niðurstöður útboða

### Yfirlagnir á Norðursvæði 2020-2021, klæðing (EES útboð)

19-102	Helstu magntölur á ári eru:
	Yfirlögn með einföldu lagi klæðingar . . . 450.000 m <sup>2</sup>
	Yfirlögn með kilingu . . . . . 44.000 m <sup>2</sup>
	Flutningur steinefna . . . . . 6.500 m <sup>3</sup>
	Flutningur bindiefna . . . . . 840 m <sup>3</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. september ár hvert.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Munck Íslandi, Kópavogi	144.958.000	102,2	6.743
---	Áætlaður verktakakostnaður	141.809.000	100,0	3.594
1	Borgarverk ehf., Borgarnesi	138.215.000	97,5	0