



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

11. desember 2020 — nr. 708

8. tölublað — 28. árgangur



Reykjanesbraut (41) 2020

02 Tvöföld Reykjanesbraut í Hafnarfirði / 06 Helgi Hallgrímsson - minning / 10 Þjónustubíll fyrir jarðtæknibor Vegagerðarinnar / 12 Ekki starf fyrir lofthrædda / 17 Yfirlit yfir útboðsverk / 18 Niðurstöður útboða / 20 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

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

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrot
Elín Magnúsdóttir

Prentun
Prentmet Oddi

Pappír
Munken Lynx

Leturgerð
Vegagerðin FK Grotesk

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

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



Tvöföld Reykjanesbraut í Hafnarfirði



Umferð var hleypt á hinn nýja tvöfalda vegarkafla þann 24. nóvember.

Fyrsta verkefni Samgöngusáttmálans lauk nú í nóvember þegar framkvæmdum lauk við verkið Reykjanesbraut (41), Kaldárselsvegur – Krýsuvíkurvegur.

Umferð var hleypt á hinn nýja tvöfalda veg í Hafnarfirði frá Kaldárselsvegi vestur fyrir Krýsuvíkurgatnamót þann 24. nóvember. Framkvæmdin fólst í tvöföldun þessa 3,2 km kafla með byggingu nýrrar akbrautar sunnan núverandi vegar.

Framkvæmdin er merkileg fyrir þær sakir að þessi vegkafla er sá fyrsti sem klárast af þeim sem tilheyra Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins auk þess sem gert er ráð fyrir legu Borgarlínu undir Reykjanesbrautina við Strandgötu í framtíðinni.

Íðulega eru stór verk sem þessi vígð formlega af ráðherra og öðrum aðstandendum en vegna aðstæðna í þjóðfélaginu var ákveðið að fresta formlegri vígslu um sinn.

ÍSTAK var verktaki verksins en Mannvit sá um eftirlit. Verkáætlanir stóðust í stórum dráttum og hefur lítil sem engin töf orðið á afhendingu verksins þrátt fyrir óvenjulega tíma.

Helstu tölur í framkvæmdinni

Reykjanesbrautin á þessum kafla er með þriggja metra breiða miðeyju milli akbrauta með vegriðum báðum megin. Brautin var grafin niður um allt að fjóra metra á tveimur köflum; í fyrsta lagi á kaflanum við Ásland og í öðru lagi í gegnum Hvaleyrarholtið frá Þorlákstúni og vestur fyrir undirgöngin við Suðurholt. Hluti af framkvæmdunum var að breikka brúna yfir Strandgötu og byggja ný undirgöng á sama stað vegna tilkomu Borgarlínu. Gerðar voru nýjar göngubrýr yfir Reykjanesbraut. Sú fyrri var reist milli Hvamma og Áslands til móts við Álftaás, sú seinni kom í stað undirganga við Þorlákstún.

Samhliða breikkun Reykjanesbrautar var ráðist í umfangsmiklar aðgerðir til að minnka umferðarhávaða í nágrenni brautarinnar. Ný hljóðmön var gerð milli Reykjanesbrautar og Ásbrautar til móts við Erluás og var göngustígurinn frá enda núverandi göngubrúar endurgerður. Hljóðmönin við Ásbraut til móts við Álftaás var hækkuð. Hljóðmanir við Hvamma voru endurgerðar og næst brautinni voru notuð jarðvegshólf til að ná fram betri hljóðvist. Við Suðurvamm voru einnig reistir glerveggir ofan á möninni sem ná inn á Strandgötu og hljóðveggur var settur á norðurkant Strandgötubrúar. Þá var einnig settur hljóðveggur úr timbri meðfram Þúfubarði þar sem nú er girðing.

Veiturfyrirtækin (HS veitur, Landsnet, Míla og Veitur) stóðu fyrir foráfangi til að færa lagnir úr vegstæði Reykjanesbrautar í endanlegar lagnaleiðir út fyrir eða í jaðar framkvæmdasvæðis.



Helstu magntölur

Jarðvinna og vegagerð

Bergskeringar	33.000 m ³
Fyllingar í vegagerð	51.700 m ³
Fláafleygar	85.300 m ³
Lagnaskurðir	2.000 m
Ofanvatnsræsi	3.200 m
Styrktarlag	23.800 m ³
Burðarlag	12.000 m ³
Malbik	141.000 m ²
Kantsteinar	6.400 m
Vegrið	10.800 m
Götulýsing, skurðgröftur og strengur	6.400 m

Hljóðvarnir

Jarðvegsfyllingar í hljóðvarnir	65.000 m ³
Hljóðveggur við Suðurvamm	150 m / 240 m ²
Hljóðveggur við Strandgötubrú	146 m / 320 m ²
Hljóðveggur við Þúfubarð	84 m / 168 m ²

Vegbrú yfir Strandgötu

Mótafletir	940 m ²
Járnalögn	47.000 kg
Spennikaplar	10.000 kg
Steypa	450 m ³

Undirgöng við Strandgötu vegna tilkomu Borgarlínu

Gröftur	2.876 m ³
Bergskering	1.285 m ³
Mótafletir	1.136 m ²
Járnalögn	65.505 kg
Steypa	476 m ³

Göngubrú við Ásland

Mótafletir	220 m ²
Járnalögn	5.900 kg
Steypa	85 m ³
Stálvirki	28 tonn

Göngubrú við Þorlákstún

Mótafletir	220 m ²
Járnalögn	6.000 kg
Steypa	135 m ³
Stálvirki	28 tonn



Hér til vinstri sést þegar göngubrúin við Ásland var hífð á stöpla sína 27. ágúst síðastliðinn. Hér að neðan sést göngubrúin við Þorlákstún sem sett var upp í vor. Báðar brýrnar voru smíðaðar í Póllandi og fluttar í heilu lagi til landsins í lok febrúar á þessu ári.





Vegbrúin yfir Strandgötu. Göngin undir Reykjanesbrautina voru breikkuð til að gera ráð fyrir framtíðarlegu Borgarlínu.

Útboð og samningar

Vegagerðin bauð verkið út í febrúar 2019 og var það einnig auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu (EES). Tilboð bárust frá fjórum verktakasamstæðum. Tilboð voru opnuð 19. mars 2019.

Bjóðandi	Tilboð kr.	Hlutfall	Frávik þús.kr.
Suðurverk hf., Kópavogi/Loftorka Reykjavík ehf.,			
<i>Garðabæ</i>	2.339.010.000	114,1	474.775
ÍAV hf., Reykjavík	2.335.329.064	113,9	471.094
Ístak hf., Mosfellsbæ	2.106.193.937	102,7	241.959
– Áætl. verktakakostn.	2.050.000.000	100,0	185.765
Ellert Skúlason ehf., Reykjanesbæ/			
Borgarvirki ehf., Mosfellsbæ/GT Verktakar ehf.,			
<i>Hafnarfirði</i>	1.864.234.693	90,9	0

Gengið var til samninga við Ístak hf. og var samningur undirritaður 3. maí 2019.

Vegagerðin bauð út eftirlit með framkvæmdinni í febrúar 2019 og var það einnig auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu (EES). Alls bárust fimm tilboð frá ráðgjafafyrirtækjum og voru tilboðin opnuð í tvennu lagi. Á fyrri opunarfundi 26. mars 2019 var lesið upp hverjir skiluðu inn tilboðum. Á síðari opunarfundi 2. apríl var lesin upp stigagjöf bjóðenda í hæfismati og verðtilboð hæfra bjóðenda opnuð. Allir bjóðendur uppfylltu kröfur í hæfismati.

Bjóðandi	Tilboð kr.	Hlutfall	Frávik þús.kr.
Verkís hf., Reykjavík	59.240.860	109,7	24.477
Hnit hf. verkfræðistofa.,			
<i>Reykjavík</i>	58.112.850	107,6	23.349
Strendingur ehf.,			
<i>Hafnarfirði</i>	54.202.320	100,4	19.439
– Áætl. verktakakostn.	54.000.000	100,0	19.237
VSÓ Ráðgjöf ehf.,			
<i>Reykjavík</i>	42.975.672	79,6	8.212
Mannvit hf., Reykjavík	34.763.400	64,4	0

Gengið var til samninga við Mannvit hf. og var samningur undirritaður 3. maí 2019.

Af undirbúningi

Við áætlanir um lagningu Reykjanesbrautar vestan við Hafnarfjörð, sem gerð var í framhaldi af lagningu brautarinnar til Keflavíkur á síðustu öld var ávallt reiknað með að hún yrði tvöfölduð í framtíðinni. Vinna við tvöföldunina í Hafnarfirði hófst síðan upp úr aldamótum með frumdrögum og mati á umhverfisáhrifum á kaflanum frá Kaplakrika og suður fyrir Kaldárselsveg. Sá kafli kom svo til framkvæmda á árunum 2003-2005 þegar brautin var m.a. lögð upp fyrir kirkjugarðinn og mislæg gatnamót gerð við Kaldárselsveg.

Strax í framhaldi var ráðist í að undirbúa lagningu kaflans sem nú er nýlokið með tvöföldun vestur fyrir gatnamótin við Krýsuvíkurveg. Frumdrög og mat á umhverfisáhrifum voru gerð af verkfræðistofunni Hönnun (nú Mannvit) á árunum 2006-2008. Verkhönnun breikkunarinnar var síðan boðin út á haustmánuðum 2008 og var útboðshönnun verkfræðistofunnar Eflu í samstarfi við Studio Granda og Landslag lokið í árslok 2010.

Nýframkvæmdir í vegagerð lágu niðri að stórum hluta í kjölfar efnahagshrunsins. Var því öllum framkvæmdum frestað um sinn. Prýstingur á tvöföldun Reykjanesbrautar fór hins vegar mjög vaxandi í Hafnarfirði er á leið, enda var brautin þá orðin fjölfarnasti einfaldi vegur landsins, slysaætta á gatnamótum var orðin óviðunandi og þverun gangandi og hjólandi vegfarenda hættuleg. Þá fór umferð einnig mjög hratt vaxandi til Suðurnesja með vaxandi byggð þar og fjölgun ferðamanna til landsins um Keflavíkurlugvöll.

Því fór svo að framkvæmdinni var skipt upp í þrjá áfanga til að dreifa kostnaði. Fyrst voru undirgöngin til móts við Suðurholt byggð árið 2013 sem tengdu saman byggðina norðan og sunnan brautar. Mislægu gatnamótin við Krýsuvíkurveg voru svo byggð árið 2017. Loks var brautin tvöfölduð með tveimur göngubrúum og einum undirgöngum á undanfögnu einu og hálfu ári og var sá hluti framkvæmdarinnar um tveir þriðju hlutar verksins. Þessi síðasti áfangi framkvæmdarinnar er hluti af Samgöngusáttmálanum, sem er samkomulag ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um uppbyggingu samgönguinnviða á svæðinu, bæði samgöngumannvirkja og almenningsamgangna.



Framkvæmdir við tvöföldun Reykjanesbrautar gengu vel. Nú þegar er hafin vinna vinna við næsta áfanga milli Krýsuvíkurgatnamóta og Hvassahrauns.

Framhaldið

Nú þegar hefur Vegagerðin hafist handa við næsta áfanga Reykjanesbrautar milli Krýsuvíkurgatnamóta og Hvassahrauns. Á árinu var boðið út samtímis mat á umhverfisáhrifum, forhönnun og verkhönnun og stefnt er að þeirri vinnu verði lokið haustið 2021. Gert er ráð fyrir að tvöföldun Reykjanesbrautar til Keflavíkur verði lokið innan fárra ára.

Lengri grein með upplýsingum um verkframvindu framkvæmdarinnar verður hægt að lesa á fréttavef Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is





Helgi Hallgrímsson - minning



Brúarleifar á Skeiðarársandi eftir stóra hlaupið 1996. Vel má sjá við hvaða krafta var að eiga þegar brýrnar létu undan.

Helgi Hallgrímsson, fyrrverandi vegamálastjóri, lést 8. október síðastliðinn, 87 ára að aldri. Tveir fyrrverandi vegamálastjórar og nánir samstarfsmenn Helga til margra ára minnst Helga hér í Framkvæmdafréttum. Einnig verður birt brot úr viðtali sem tekið var við Helga 2014.

Ítarlegt viðtal við Helga birtist í fréttabréfinu; Vegagerðin innanhúss, árin 2014 og 2015 en það var tekið af samstarfsmanni Helga til margra ára, Gunnari Gunnarssyni, aðstoðarvegamálastjóra, og skrifað upp af Viktori Arnari Ingólfssyni útgáfustjóra Vegagerðarinnar.

Viðtalið hefur nú verið klippt saman í heildstætt viðtal þar sem Gunnar og Helgi ræða saman um uppvöxt og skólagöngu Helga og störf hans hjá Vegagerðinni. Á vef Vegagerðarinnar má finna pdf skjal með viðtalinu. Hægt er að nálgast það með því að smella á „Fréttir“ og skruna niður að frétt sem dagsett er 20. október 2020.

Verkefni Helga voru æði mörg á löngum starfstíma hans hjá Vegagerðinni. Hér er birt brot af samtali þeirra Gunnars og Helga þar sem þeir ræða eitt af stærri brúarverkefnum sem Helgi kom að á Skeiðarársandi.

Skeiðarársandur

Þú nefndir Skeiðarársandinn og svo hefur þú nefnt Borgarfjörðinn. Eru þetta ekki stærstu verkefni sem þú vannst á meðan þú varst forsvarsmáður brúadeildar og stjórnaðir. Vega- og brúagerð á Skeiðarársandi lauk 1974 eftir að hafa verið í byggingu í tvö ár og þar voru byggðar þrjár brýr, Súla, Gígja og Skeiðará.

Já, og reyndar enn fleiri brýr, alveg vestur að Klaustri. Náttúrulega, lang stærsta verkefnið var Skeiðararbrúin. Þetta voru þrjár lengstu brýr landsins á þeim tíma. Þessar brýr höfðu sérstöðu miðað við önnur verkefni sem ég man eftir. Það lá fyrir að það var ekki hægt að reikna með að brýrnar stæðust stærstu hlaup. Þá voru hlaup af tveimur gerðum, ef svo má segja. Minni hlaup sem komu með nokkuð reglubundnu millibili. Svo voru þessi stóru hlaup sem komu óreglulega. Það var ákveðið fyrirfram að hönnunin yrði miðuð við minni hlaupin, stærstu gerðina af þeim.

Pú ert að segja að stóra hlaupið 1996, það kom í sjálfu sér ekki á óvart. Þið vissuð að það myndi geta komið?

Já, það höfðu komið hlaup af sömu orsökum niður á sandinn áður, síðast 1938. Og það var ákveðið fyrirfram að hanna þetta fyrir minni hlaupin og ákveðið þá um leið að reyna að gera mannvirkin þannig úr garði að stóru hlaupin yllu sem minnstum skaða ef svo má segja.

Tækju þá frekar vegina heldur en brýrnar?
Þannig var þetta hugsað. Aðstæður voru reyndar misjafnar til þess. Góðar við Skeiðará og Súlu, en ekki fyrir hendi við Gígju, þar sem farvegur hennar var þröngur og lítið svigrúm fyrir rennsli framhjá brúnni.

En þessi ákvörðun um að byggja Skeiðarána eins og gert var, sem sagt ekki vera með steypa brú heldur timburgólf á stálbitum?

Það hangir allt saman. Það sem var óvenjulegt var að gera ráð fyrir því við hönnun að mannvirkin geti farið. Þar með var um leið ákveðið að gera þetta allt á eins ódýran hátt og unnt var, einbreiðar brýr með útskotum úr stáli og timbri og bútaðar niður í ákveðna kafla þar sem einn kafli gat farið án þess að eyðileggja þann næsta. Hitt atriðið sem var óvenjulegt var hraðinn. Við lukum við frumáætlun í janúar 1972 og sendum hana niður í ráðuneyti. Það liðu bara nokkrir dagar þangað til það kom svar sem efnislega sagði: Drífið ykkur af stað.

Var þá búið að taka þá ákvörðun að ljúka þessu?
Það átti að opna Hringveginn 1974, það stóð í bréfinu og einnig var fjármagnið tryggt. Það var svo óvenjulegt að leggja af stað í stórfamkvæmd við þessar aðstæður en mjög hvetjandi. Þarna var mikill fjöldi manna og skapaðist feikna góð stemning. Það var eins og menn hefðu tilfinningu fyrir því að að þeir væru að breyta Íslandi eða eitthvað í þá áttina. Þetta var að sumu leyti mjög aðgengilegur vinnustaður en vegna þess hvað tíminn var skammur þá þurfti að vinna þarna mikið að vetrinum og þá gátu komið hörð veður og sandbyljir. En þetta gekk áfallalítið eða áfallalaust og vígslan fór fram sumarið 1974 og sótti fjöldi fólks hana.

Þá var Magnús Torfi Ólafsson ráðherra.

Hann var samgönguráðherra í nokkra mánuði og fékk það hlutverk að vígja mannvirkin.

Það var klippt á borðann á Skeiðará?

Já, svo var mikil dagskrá þarna á sandinum, ræðuhöld, kórsöngur og upplestur úr Vatnadeginum mikla eftir Þórberg Þórðarson. Það var reist skýli sem var bara grind og plast yfir fyrir boðsgestina og þar var mikið fjölmenni. Það gerði svo skarpa skúr undir ræðuhöldunum að ekki heyrðist mannsins mál. Regnið buldi á plastinu og það var gert hlé á dagskránni á meðan skúrin gekk yfir. Annars var hið besta veður allan þennan dag. Síðan var haldið austur á Höfn og veisla þar um kvöldið.



Minningarorð um Helga Hallgrímsson

Jón Rögnvaldsson

Ég hitti Helga Hallgrímsson fyrst á sólríkum sumardeggi 1959. Það var verið að byggja brú nálægt Möðrudal. Ég vann við brúargerðina en Helgi, sem lokið hafði verkfræðinámi árinu áður, var kominn til að líta eftir framkvæmdinni. Þetta var á laugardeggi og tilvalið að fá far með verkfræðingnum til Egilsstaða og fræðast hjá honum á leiðinni um verkfræðinámið sem ég ætlaði að hefja um haustið. Farið fékk ég og Helgi sagði mér frá verkfræðináminu á leiðinni en einnig frá örnefnum og ég fylgdist með viðræðum hans við bændur á Jökuldal sem hann hitti á leiðinni. Það vakti sérstaka athygli mína hversu góðan tíma hann tók sér og hvað þolinmæði hans var mikil í þessum viðræðum. Þetta var fyrsta ferðin okkar Helga saman en ferðirnar áttu eftir að verða ótalmargar og Helgi var frábær ferðafélagi.

Ég kom til starfa hjá Vegagerðinni 1964 þegar ég hafði lokið verkfræðinámi og kynntist þá Helga sem félagi, samstarfsmanni og yfirmanni og þar aldrei skugga á þau kynni.

Eitt af því sem einkenndi samskipti Helga við starfsmenn og aðra sem hann átti samskipti við var

þolinmæði eins og á Jökuldalnum forðum. Hann var alltaf reiðubúinn að hlusta á skoðanir annarra og ræða þær.

Í störfum sínum hjá Vegagerðinni kom Helgi með beinum og afgerandi hætti að þeirri byltingu í vegagerð sem hófst um 1970 og miðaði að því að koma vegakerfi landsins í nútímalegra horf. Á þessum tíma voru nánast allir þjóðvegir á landinu, að veginum til Keflavíkur undanskildum, með malarslitlagi. Hafist var handa með endurbýggingu veganna út frá Reykjavík þar sem Helgi kom að stjórn undirbúnings og hönnun brúa.

Síðan fylgdi hvert verkefnið eftir annað þótt stundum þætti hægt ganga. Það verkefni í þessari byltingu sem ef til vill olli mestum breytingum var tenging Hringveggar á Skeiðarársandi en þar var hlutur Helga afgerandi. Við starfslok Helga var ástand vegakerfisins gerbreytt og bundið slitlag komið á stærstan hluta aðalvega á landinu.

Ég er þakklátur fyrir að hafa átt Helga Hallgrímsson að samstarfsmanni, yfirmanni og vini.

Síðan gerist það 1996 þá kemur þetta stóra hlaup, brúin á Gígju sópast í burtu eins og sprek og austasti parturinn af Skeiðará. Hvernig leið þér þegar þú sást þessi mannvirki þín hverfa í vatnið?

Það var nú langur aðdragandi að hlaupinu. Gosið byrjar um mánaðamótin september-október. Það er ekki fyrr en fyrstu dagana í nóvember að hlaupið kemur. Og þetta er sama uppskriftin og 1938, á sér uppruna á sömu slóðum sunnan við Bárðarbungu. Það var því nokkuð ljóst að búast mátti við stóru hlaupi, miklu stærra en mannvirkin voru hönnuð fyrir. Eftir á töldu fræðimenn í jökulhlaupum að þetta væri líklega stærsta hlaup á sögulegum tíma. Á tímanum frá gosbyrjun og fram að hlaupi var gripið til aðgerða til að auka líkurnar á því að brýrnar lifðu þetta af og þá einkum Skeiðarábrúin. Við Gígju var lítið sem ekkert hægt að gera vegna aðstæðna þar, og brúin þar í mestri hættu. Það kom því ekki svo mjög á óvart að Gígjubrúin færi. Ég vonaði hins vegar í lengstu lög að Skeiðará myndi sleppa. En það varð ekki. Þar



fór einn kafli af fimm. Það lætur að líkum að það var ekki góð tilfinning að koma á vettvang eftir hlaupið, eyðileggingin var svo yfirþyrmandi. Það var þó tvennt sem hjálpaði til við að sætta sig við orðinn hlut.

Ákvörðunin í upphafi var að taka þessa áhættu með stóru hlaupin. Og svo fannst mér að hugmyndafræðin hefði þrátt fyrir allt gengið tiltölulega vel upp við Skeiðará miðað við stærð hlaupsins.

Helgi Hallgrímsson – minningar frá samstarfi

Hreinn Haraldsson

Það væri margt hægt að færa í letur til að minnst Helga Hallgrímssonar. Í viðtali í riti sem Vegagerðin tók saman á dögunum og minnst er á hér í inngangi er einkum fjallað um störf hans og helstu verkefni á löngum starfsferli hjá Vegagerðinni. Ég ætla því í þessum pistli að halda mig að mestu við mína sýn á manninn sjálfan og okkar samstarf, og hvernig ég minnst hans frá þeim tíma sem við unnum saman hjá Vegagerðinni.

Ég hóf störf hjá Vegagerðinni 1981 og verkefni mín á fyrstu árunum tengdust mest öflun hæfra jarðefna til vegagerðar, ekki síst til undirbúnings og lagningar bundinna slitlaga, sem þá voru að verða megin verkefni Vegagerðarinnar. Helgi var þá forstjóri tæknideildar og hafði fljótt áhuga á að ræða og fylgja eftir hvernig þekking mín eftir nám hérlendis og erlendis gæti best nýst í mínum störfum hjá stofnuninni. Fljótlega bættust við verkefni vegna hugmynda um gerð jarðganga víða um land, og þar unnum við Helgi mikið saman nokkur misseri ásamt starfshópi að gerð fyrstu jarðgangaáætlunarinnar, sem var birt 1987. Önnur stærri verkefni á þessu sviði sem við unnum að var sérstök úttekt og tillögugerð um jarðgöng á Austurlandi, sem lauk með útkomu skýrslu 1993 og áður en Helgi lauk störfum árið 2003 höfðum við síðan unnið að nýrri jarðgangaáætlun, sem lá fyrir árið 2000. Það var lærdómsríkt að vinna með Helga að þessum stóru verkefnum, þar sem hann eins og í öðrum störfum sýndi bæði vandvirkni

og útsjónarsemi, ásamt tillitssemi og lagni við að ná sameiginlegri niðurstöðu í hópi fólks, sem kom úr ýmsum áttum utan Vegagerðarinnar. Við komum báðir mikið að undirbúningi Hvalfjarðarganga á fyrri stigum, og hann gaf síðan heimild til þess að ég ynni áfram í mínum frítíma að rannsóknum, hönnun og útboði á því mannvirki fyrir Spöl hf.

Annar stór málaflokkur sem við unnum í saman var áhrif náttúruhamfara á vegakerfið. Helgi hafði haft forystu um tengingu Hringvegarins á Skeiðarársandi 1974 og hinni miklu brúagerð sem þar þurfti að ráðast í. Við undirbúninginn þurfti að afla allra tiltækra gagna hjá vísindamönnum og heimamönnum um Skeiðarárhlaup fyrri áratuga og alda, stærð þeirra og atburðarás, sem síðan voru notuð við gerð forsendna fyrir hönnun brúa og varnargarða og áætlana um hvernig best mætti verjast eyðileggingu dýrra mannvirkja á sandinum í jökulhlaupum framtíðarinnar. Helgi var vakandi fyrir því að halda áfram góðum tengslum við vísindamenn á þessu sviði og ég kom síðan að þeim þáttum. Þetta samstarf sýndi sig að gagnast vel í næsta stóra hlaupi á sandinum haustið 1996, þar sem segja má að forsendur fyrir mannvirkjagerðinni á sínum tíma hafi sannað sig og fát komið á óvart, þótt skemmdir yrðu á mannvirkjum. Helgi naut virðingar þeirra sérfræðinga og heimamanna sem leitað var ráða hjá í þessu verkefni, eins og hjá öðrum sem hann vann með. Auk jökulhlaupa og annarra vatnsflóða þurfti að huga að áhættuþáttum eins og





Gunnar Gunnarsson ræðir við Helga í lok árs 2014. Ítarlegt samtal þeirra hefur verið tekið saman í nýju riti sem má finna á vef Vegagerðarinnar.



Helgi með eiginkonu sinni Margréti G. Schram í lokahófi Via Nordika ráðstefnunnar sem haldin var í Reykjavík 2012.



jarðskjálftum og snjóflóðum og innleiða þekkingu á slíkum atburðum í hönnun mannvirkja og gerð viðbragðs- og viðvörunaráætla. Að þessu vann Helgi af yfirvegun og það var bæði gaman og fróðlegt að sitja með honum fundi og ræða slík mál, enda hafði hann yfirburða þekkingu á landsháttum og fyrri atburðum.

Árið 1994 var vegalögum breytt og þá kom m.a. inn ákvæði um að fjármagn til rannsókna og tilrauna yrði 1% af mörkuðum tekjum til vegamála, í stað hálfprósents eins og verið hafði. Það var því ljóst að umfang þessa starfs myndi aukast mikið. Á sama tíma varð Ísland hluti af Evrópska efnahagssvæðinu með samþykkt EES samningsins, sem m.a. opnaði fyrir ýmis tækifæri til aukinnar þátttöku í erlendu rannsóknarsamstarfi. Helgi hafði þá forgöngu um að sett var á stofn sérstök eining innan Vegagerðarinnar, sem nefndist Rannsóknir og þróun, og mér var falið að stýra henni. Einingin heyrði beint undir vegamálastjóra, til hliðar við þau svið sem þá þegar heyrðu undir hann. Auk rannsókna og þróunar heyrðu undir eininguna m.a. jarðgöng, og var það í fyrsta sinn sem sá málaflokkur fékk ákveðinn sess í skipuriti stofnunarinnar en hafði fram að því verið eitt af mínum verkefnum nánast frá því ég kom til starfa 1981. Í framhaldi af þessu snérist mitt starf einkum um þessi verkefni, rannsóknirnar og þá ekki síst erlent rannsóknarsamstarf, og svo jarðgöngin. Hvoru tveggja kallaði á mikið samstarf okkar Helga, sem gekk snurðulaust fyrir sig eins og ávallt.

Árið 1999 voru gerðar töluverðar skipulagsbreytingar hjá Vegagerðinni, og meðal annars var þá bætt við nýju sviði, þróunarsviði. Fyrir voru stjórnarsýslusvið og framkvæmdasvið (áður tæknisvið). Undir þróunarsviðið voru settar þrjár deildir. Áætlanadeild (áætlanir, gagnabanki (síðar upplýsingatæknideild sem kom inn sem fjórða deildin) og umferð og umferðaröryggi (síðar umferðardeild), rannsóknadeild (rannsóknir og þróun, jarðfræði, jarðgöng) og svo umhverfisdeild (umhverfis- og skipulagsmál), sem síðar var sett undir áætlanadeild. Mér var falið að stjórna þessu nýja sviði og segir mér svo hugur að það hafi ekki síst verið að frumkvæði Helga Hallgrímssonar. Því fylgdi m.a. seta í yfirstjórn Vegagerðarinnar og þar með aðkoma að fjölmörgum nýjum verkefnum og þátttaka í stjórnun og stefnumótun stofnunarinnar. Allt undir styrki stjórn og leiðsögn Helga, allt þar til hann lét af störfum 2003.

Ég hef eins og fram kom í upphafi þessa pistils haldið mig að mestu við minningar og upprifjun um helstu samstarfsfleti okkar Helga Hallgrímssonar. Það samstarf var alla tíð ánægjulegt, gefandi, fróðlegt og hnökralaust og það vekur upp ótal góðar minningar þegar litid er til baka, nú þegar ég hef einnig lokið störfum hjá Vegagerðinni. Helgi var skemmtilegur maður, vandaður til orðs og æðis, fyrir honum var borin mikil og almenn virðing og ég tel það gæfu að hafa fengið að vera samferða slíkum manni í stórum hluta lífsstarfs míns.



Þjónustubíll fyrir jarðtækni- bor Vegagerðarinnar



Jarðtækniþor og þjónustubíll að
störfum í Álftafirði í Ísafjarðardjúpi.
Mynd: Oddur Jónsson

Vegagerðin á fjölmörg farartæki af öllum stærðum og gerðum. Eitt þeirra er veglegur Iveco Daily sem búið er að breyta til að þjóna sem best jarðtækniþor Vegagerðarinnar og starfsmönnum.

„Það var gjörbylting í aðstöðu fyrir okkur þegar við fengum þennan bíl árið 2018. Áður vorum við með óbreyttan Ford 350 sem gat ekki fyllilega skilað því hlutverki að þjónusta jarðtækniþorinn. Eftir að nýr jarðtækniþor Vegagerðarinnar kom árið 2012 varð aðal vinna þjónustubílsins að draga þunga kerru utan vegar. Oft festist bíllinn við þessa iðju og fór stór hluti vinnutímans í að draga hann upp og þá stundum með hjálp bænda af nálægum bæjum og svo þurfti oft að kalla til verktaða til að hjálpa til með vatnsflutninga,“ segir Sverrir Örvar Sverrisson verkefnastjóri á hönnunardeild sem sinnir ásamt fleirum vinnu við jarðtækniþor Vegagerðarinnar.

Iveco bíllinn var keyptur notaður frá Kraftvélum árið 2018. Hann var upphaflega með palli en sá var tekinn af og smíðað vinnuhús undir búnað sem fylgir jarðtækniþorinum sem og vinnu- og búningaaðstöðu. „Bíllinn er mjög lággíraður sem er mjög þægilegt þegar verið er að brasa utan vegar. Hann er á nokkuð stórum dekkjum en ekki breyttur nema að því leyti að stuðarinn var færður framur. Drifgetan er mjög mikil og driflæsingar eru allan hringinn. Hann kemst því nánast allt sem þarf og veldur minni umhverfisspjöllum.“

Megin verkefni trukksins er að draga stóra kerru með tveimur 1000 lítra vatnstönkum að bornum en töluvert vatn þarf þegar borað er í berg. Yfirleitt er vatni dælt úr lækjum nærri borstað og flutt að bornum. Oftast kemst bíllinn að bornum en ef aðstæður bjóða ekki upp á það er hægt að dæla úr tönkunum allt upp í hundrað metra leið.

Bíllinn er einnig útbúinn sem varabíll til að draga svokallað falllóð sem er mælitæki notað við mat á burðarþoli vega.



Jarðtæknirannsóknir veita mikilvægar upplýsingar

Jarðtæknihönnun fléttast inn í hönnunarferli vega, brúa og annarra samgöngumannvirkja með ýmsum hætti og því eru jarðtæknirannsóknir afar mikilvægar. Með þeim má afla upplýsinga um gerð og eiginleika jarðlaga undir vegstæði, til dæmis hve djúpt er niður á burðarhæfan botn, hvar klappir og grunnvatn liggja. Allt eru þetta hlutir sem geta haft áhrif á hönnun mannvirkis.

Borvagn Vegagerðarinnar er frá Geomachine, týpa GM75 GT, og var keyptur til Vegagerðarinnar 2012. Hann er um 3,5 tonn og er búnaðurinn fluttur í 20 feta gámi. Tveir bormenn vinna með borinn hverju sinni en verkefnið eru um allt land.



„Borinn er alhliða jarðtæknibor sem getur borað niður á 50 metra dýpi í lausum jarðvegi en sjaldan er þó borað lengra en 20 til 30 metra. Í bergborunum er oft farið niður á 10 til 15 metra,“ segir Sverrir og bendir á að borinn geti sinnt stærstum hluta af þeim jarðtækniverkefnum sem Vegagerðin þarf á að halda. Með borvagninum er hægt að framkvæma fjölda boraðferða, til dæmis; snúnings- og þrýstiborun í mýkri jarðlög, heildarborun þar sem á skiptast hörð og mjúk jarðlög, CPT-borun í mjúk og laus jarðefni, höggborun, sýnatöku úr lausum efnum, sýnatöku úr mjúkum jarðvegi, bergborun og kjarnaborun.

„Borinn er þægilegur í notkun og hægt er að lesa heilmargt úr tölvu á meðan á borun stendur. Þar má til dæmis, þegar um bergborun er að ræða, sjá millilögin í berginu, fá vísbendingu um styrk og ýmislegt fleira,“ segir Sverrir. Að borun lokinni eru gögnin keyrð út og fara þá í hendur á hönnuði eða jarðfræðingi til frekari skoðunar.



Sverrir Örvar Sverrisson, verkefnastjóri á hönnunardeild, sem oftast situr fyrir aftan stýrið á IVECO bifreiðinni.



Ekki starf fyrir lofthrædda

Árleg hringferð starfsmanna

Vegagerðarinnar með

Landhelgisgæslunni



Unnið að viðhaldi á vitanum
á Gjögurtá.

Árlega fara rafvirkjar Vegagerðarinnar hringferð um landið í eftirlits- og vinnuferð í vita og dufl sem aðeins er hægt að komast í frá sjó. Í ár fengu þeir Guðmundur Jón Björgvinsson og Ástþór Ingi Ólafsson að sigla með áhöfn Landhelgisgæslunnar á varðskipinu Þór en mikið og gott samstarf er milli Gæslunnar og Vegagerðarinnar. Farið var í 36 vita og fjölmörg dufl voru tekin upp.



Þyrla Landhelgisgæslunnar flaug með rafvirkja Vegagerðarinnar á staði sem ómögulegt er að komast að frá sjó



Skipverjar Þórs voru rafvirkjunum innan handar. Hér eru þeir við Gjögurtá.

Guðmundur var að ljúka sinni fimmtu ferð en Ástþór Ingi, eða Ingi eins og hann er ávallt kallaður, var að fara í sína aðra hringferð. „Það er ennþá smá sjóriða í manni,“ segir Ingi glettinn enda aðeins tveir dagar síðan þeir félagar komu í land þegar rætt er við þá, en þeir voru á sjó í tvær vikur og miklum sjógangi síðustu dagana. Guðmundur ber sig vel, segist í fyrsta sinn ekki finna fyrir sjóriðu.

Lagt var af stað 7. september sem er mun síðar en venja er. Kom það til vegna ástandsins í Þjóðfélaginu og í raun ekki sjálfgefið að farið var í ferðina yfirleitt. Þessi seinkun varð þó til þess að góðviðris dagar voru færri og nýttust verr vegna dvinandi birtu.

Köflótt veður og erfitt sjólag

Verkefnalisti ferðarinnar var langur. Fara þurfti í 36 vita og taka upp fjölmörg dufl.

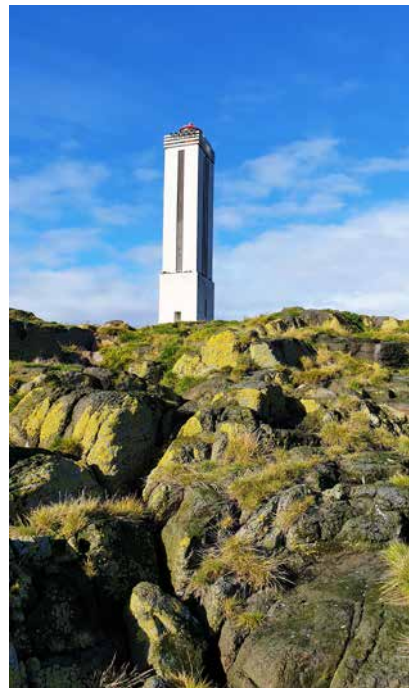
Lagt var af stað úr Reykjavíkurhöfn. Fyrst var farið út í Þormóðssker og tekin upp dufl í Hvalfirði, við Gróttu og Akranes. Næst var það Breiðafjörðurinn en þegar brast á með slæmu veðri var ákveðið að halda strax á Vestfirði þótt nokkur verkefni væru eftir, en engin leið var að lenda í þeim skerjum sem þurfti vegna sjógangs.

Veðrið í ferðinni var köflótt og góðu dagarnir voru nýttir eins vel og hægt var. „Vinnudagarnir eru langir, við förum á fætur langt á undan skipverjunum enda þurfum við að gera okkur klára fyrir daginn,“ lýsir Guðmundur.

Ingi segir ferðina nú töluvert öðruvísi en á síðasta ári. „Það er allt annað að vera í svona ferð um hásumar og í fyrra fengum við mun betra veður. Hins vegar vorum við á mun betra sjóskipi í ár,“ lýsir hann en ferðin í ár var farin á varðskipinu Þór en á Tý í fyrra.

Þeir segja slíkar ferðir þó alltaf skemmtilegar en alveg þrælerfiðar. „Við vorum oft mjög þreyttir og stukkum oft beint upp í rúm þegar vinnudagurinn var búinn,“ segir Ingi og Guðmundur samsinnir. „Sumir halda að þetta sé hálfgerft orlof hjá manni, en við erum oft að bera 20 til 30 kílóa bakpoka upp kletta og langar leiðir sem tekur mikið út af tanknum.“





Vitar á þessari síðu, rangsælis ofan frá:
Glettinganesviti, Bjarnareyjarviti, Brimnesviti,
Siglunesviti, Straumnesviti, vitinn í Þormóðsskeri.

Fengu far í Flatey

Til að léttja sér lífið tóku þeir reiðhjól með sér í ferðina. „Þau nýttust ágætlega, sérstaklega þar sem bera þurfti þungt um langan veg. Út í Siglunes þurftum við til dæmis að taka með okkur 25 lítra af vatni sem engin leið er að bera, þá hengdum við brúsana á hjólin,“ segir Guðmundur en einnig nýtast hjólin vel í Flatey á Skjálfanda því þar eru vegalengdirnar meiri. „Reyndar var ég svo heppinn að þegar við komum út í Flatey kom aðvifandi maður sem heitir Gunnar og býr í eyjunni. Hann kom með kerru og spurði hvort ég vildi ekki far. Ég fékk far með Gunnari að vitanum og Ingi sá um innsiglingaljósinn í höfninni á meðan.“

Mikill búnaður með í för

Stóran flutningabil og einn vörubíl með krana þurfti til að koma öllum búnaði rafvirkjanna í varðskipið.

- Fjögurra tonna ankerissteinn
- Tvö bretti með 36 mm keðju, ca 100 metrar.
- Tveir kassar og eitt kar með minni keðjum og haugur af keðjulásum
- Kassi með legufærum fyrir öldudufli
- 2 stk. öldudufli
- Tvö vörubretti með lútrafgeymum (30 stk.)
- Brettum með sýrurafgeymum (12 stk.)
- Bauja með legufærum
- Tvö bretti með verkfærum og varahlutum
- Brettum með varahlutum fyrir vindrafstöðvar
- Brettum með ýmsu úr stáli, eins og ný þrep fyrir uppgönguna í Mánáreyjum
- Brettum með rafmagnsköplum



- Ýmislegt annað; rafstöð og hleðslutæki, varahlutir í veðurstöðvar, stigar af ýmsum stærðum, tröppur, tvær tegundir af flotvinnugöllum, vinnufatnaður af öllum stærðum og gerðum, öryggishjálmar, björgunarvesti, bakpokar, vatnsheldir dufflar, vinnuvettlingar, öryggisgleraugu og margt fleira.

Heppni í Galtarvita

Guðmundur og Ingi fengu far með þyrlu Landhelgisgæslunnar út í Galtarvita og Hornbjargsvita en þyrlan var þá í gæsluflugi nærri Þór. „Það var heppilegt því við hefðum aldrei komist í þessa vita frá sjó, öldurnar voru slíkar.“ Í Galtarvita er vindrafstöð því þar er ekki sól allt árið. Þegar þeir félagar komu á staðinn sáu þeir að það vantaði spaðana á rafstöðina. Nú var illt í efni því auka spaðar voru ekki með í för. „Allt stefndi í að við þyrftum að senda heila þyrlu eftir auka spaða í varðskipið sem var þá inni Jökulfjörðum. En svo vorum við svo ljónheppnir að við fundum spaðann óskaddaðann, hann hafði þá fokið af og lent aðeins frá vitanum. Við gátum þá fest hann upp að nýju og sluppum með skrekkinn.“



➤

Rafvirkjunum var flogið í Galtarvita.

➤

Faxaskersviti í Vestmannaeyjum. Í baksýn er Elliðaey og horft upp í Eyjafjöll.





Góð stemning um borð

Guðmundur og Ingi segja vistina um borð í varðskipum Landhelgisgæslunnar einstaklega góða. „Það er tekið ótrúlega vel á móti manni. Manni líður nánast eins og heima. Þessir strákar í áhöfninni eru orðnir vinir manns enda kynnist maður vel í svona ferðum,“ segja þeir.

Skipverjar voru þeim félögum einnig innan handar alla ferðina. „Þeim finnst held ég gaman að fara með okkur í land, það brýtur upp dagskrána hjá þeim og þeir fá góða æfingu í fjörulendingum. Það er gott að eiga góða að og Vegagerðin á mjög góða að þar sem Landhelgisgæslan er,“ segir Guðmundur.

Þeir segja stemninguna um borð mjög góða og ekki skemmi maturinn. „Við fengum alltaf gott að borða. Góðan heimilismat sem hentaði körlum úr sveit eins og mér,“ segir Ingi hlæjandi en tvisvar fengu þeir kæsta skötu sem þeim fannst frábært.

Að lokum er ekki úr vegi að spyrja: Hver er nú fallegasti vitinn? „Held við séum nokkuð sammála um að glæsilegasti vitinn sem við komum í er í Bjarnarey. Vitinn stendur eins og kastali í klettunum og frábær aðkoma að honum.“



Ástpór Ingi Ólafsson. Maturinn um borð í Þór fór vel í rafvirkjana.



Hörgárgrunnsdufl í viðhaldi, skipt var um megnið af keðjunni í legufærum duflsins.



Hvað er í bakpokunum?

- Verkfæri og varahlutir
- Rafgeymamælir
- AVO rafmagnsmælir
- Sýrumælir
- Höggborvél
- Borvél
- Auka rafhlaða
- Skýrslumappa og glósubók
- 5-10 l af vatni
- Vatnskanna til að bæta vatni á rafgeymana
- Efni til að hreinsa linsu vitans
- Auka perur (mismunandi milli vita)

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

Verknr.	Verk	Auglýst
20-108	Vestfjarðavegur (60), þverun Þorskaftará	2020
20-102	Hringvegur (1) um Jökulsá á Sólheimasandi-Eftirlit	2020
20-103	Hringvegur (1) um Hverfisfjót	2020
20-097	Þverárfjallsvegur (73), Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá	2020
20-074	Norðausturvegur (85), Köldukvistargil	2020
20-055	Skeiða- og Hrunamannavegur (30), Einholtsvegur – Biskupstungnabraut	2020
20-035	Snæfellsnesvegur (54), Ketilstaðir – Dunkárbakki	2020
20-032	Hringvegur (1): Umferðarstýring Borgarnesi	2020
20-036	Örlygshafnarvegur (612) um Hvallátur	2020

Auglýst útboð

Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
20-107	Hólmavík - Þekja og lagnir 2020	30.11.20	15.12.20
20-106	Landeyjahöfn uppsetning á fenderum 2020	23.11.20	8.12.20

Útboð á samningaborði

Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
20-089	Ísafjörður: Fyrirstöðugarður við Sundabakka 2020	9.11.20	24.11.20
20-100	Bildudalshöfn: Grjótgarður og útrás	19.10.20	3.11.20
20-046	Hringvegur (1) um Jökulsá á Sólheimasandi	26.9.20	27.10.20

Samningum lokið

Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
20-030	Hvítársíðuvegur (523), Kalmanstunga - Hvítá Borgarverk ehf., kt. 520107-2660	21.7.20	13.8.20
20-090	Hringvegur (1) um Kjalarnes 1. áfangi, Varmhólar - Vallá - Eftirlit Efla ehf., kt. 621079-0189	27.10.20	19.11.20
20-101	Örútbóð: Hringvegur (1) um Skjálfandafjót, hönnun Verkis hf., kt. 611276-0289	16.11.20	2.12.20
20-093	Bakkafjörður, endurbygging brimvarnar 2020 Ístrúkkur ehf., kt. 530404-2420	6.10.20	24.10.20
20-079	Hörgárdalsvegur (815), Hólkot - Skriða Árni Helgason ehf., kt. 670990-1769	29.9.20	26.10.20
20-060	Örútbóð: Sæbraut, Holtavegur - Vesturlandsvegur, frumdrög Verkis hf., kt. 611276-0289	16.6.20	30.11.20
20-092	Hreinsun þjóðvega á Suðursvæði 2021-2023 Hreinsitækni ehf., kt. 621293-2069	27.10.20	3.12.20
20-095	Bláfjallavegur (417), efni í vegfláa Loftorka Reykjavík ehf., kt. 571285-0459	13.10.20	3.12.20
20-094	Hofsós, brimvörn við innsiglingu 2020 Víðimelsbræður ehf., kt. 521015-0630	6.10.20	3.12.20
20-091	Suðurnesjabær, sjóvarnir 2020 Ellert Skúlason ehf., kt. 610472-0289	16.9.20	16.10.20

Útboð fellt af lista

Verknr.	Verk
20-014	Hjólafarýfllingar og axlaviðgerðir á Suðursvæði

Niðurstöður útboða

Hringvegur (1) um
Jökulsá á Sólheimasandi (EES)

20-046

Tilboð opnuð 27. október 2020. Smíði brúar á Hringveginum, yfir Jökulsá á Sólheimasandi, endurgerð vegarins beggja vegna og gerð bráðabirgðavegar.

Heildarlengd vegkafla á Hringvegi er um 1 km, 9 m breiður með 3,5 m breiðum akreinum og 1,0 m breiðum öxlum. Lengd bráðabirgðavegar er um 1 km. Ný brú verður eftirspennt bitabrá í fimm höfum, alls 163 m.

Helstu verkþættir:

— Vegagerð:	
Fyllingar	27.000 m ³
Ónothæfu efni jafnað á losunarstað	29.000 m ³
Styrktarlag	11.280 m ³
Burðarlag	3.000 m ³
Einföld klæðing	6.900 m ²
Tvöföld klæðing	8.800 m ²
Grjótvörn	500 m ³
Bitavegríð, uppsetning	532 m
Rif á brúm	2 stk.
— Brúargerð:	
Gröftur	3.200 m ³
Fylling við steipt mannvirki	1.440 m ³
Mótafletir	3.970 m ²
Steypustyrktarjárn	304 tonn
Spennt járnalögn	28 tonn
Steypa	2.136 m ³
Vegrið á brú	324 m

Verkinu skal að fullu lokið fyrir 15. nóvember 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5	Suðurverk hf. og Metrostav Íslandi ehf., Kópavogi	912.990.474	102,4	178.359
4	JÁVERK ehf., Selfossi	898.889.923	100,8	164.258
—	Áætl. verktakakostnaður	891.673.402	100,0	157.042
3	Ístak hf., Mosfellsbæ	841.740.538	94,4	107.109
2	Eykt ehf., Reykjavík	742.370.228	83,3	7.738
1	ÞG verktakar, Reykjavík	734.631.737	82,4	0

Hringvegur (1)
um Kjalarnes 1. áfangi,
Varmhólar - Vallá, eftirlit (EES)

20-090

Fyrri opunarfundur 27. október 2020. Eftirlit með breikkun Hringvegur (1-15) í 2+1 veg frá Varmhólum að Vallá með hringtorgi við Móa, undirgöngum við Varmhóla og Saltvík auk hliðarvega og stíga. Verkið er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar, Veitna og Gagnaveitu Reykjavíkur.

Val bjóðanda fer fram á grundvelli hæfismats og verðs og bar bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfi bjóðanda og verðtilboð. Þann 30. október 2020 verður bjóðendum tilkynnt verðtilboð hæfra bjóðenda.

Eftirtaldir aðilar skiluðu inn tilboði innan tilboðsfrests:

Efla hf., Reykjavík
Hnit verkfræðistofa hf., Reykjavík
Lota ehf., Reykjavík
Mannvit, Kópavogi
VSÓ Ráðgjöf ehf., Reykjavík

Hreinsun þjóðvega á
Suðursvæði 2021-2023 (EES)

20-092

Tilboð opnuð 27. október 2020. Hreinsun þjóðvega á Suðursvæði 2021-2023. Verkið fellst í sópun meðfram kantsteinum og vegriðum, sópun hvinranda ásamt hreinsun grassvæða meðfram þjóðvegum með vélsópum, sugum og öðrum tækjum sem henta þykir.

Helstu magntölur fyrir hvert ár eru:

Sópun meðfram kantasteinum	339.411 m
Sópun meðfram vegriði	53.155 m
Sópun meðfram miðjuvegriði	68.662 m
Þvottur og sópun hvinranda	159.706 m
Þvottur á gatnamótum og umferðareyjum	34.340 m ²

Verkinu skal að fullu lokið 30. mars 2023.

Heimild er til framlengingar samnings í allt að tvö ár, eitt ár í senn.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
—	Áætl. verktakakostnaður	119.148.366	100,0	24.581
1	Hreinsitækni ehf, Reykjavík	94.567.866	79,4	0

Hringvegur (1) 20-090 um Kjalarnes 1. áfangi, Varmhólar - Vallá, eftirlit (EES)

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

Eftir lok tilboðsfrests, 27. október 2020, var bjóðendum tilkynnt um nöfn bjóðenda í útboðinu. Þann 30. október 2020 var verðtilboð hæfra bjóðenda opnað. Allir bjóðendur uppfylltu hæfisskilyrði útboðsins og stóðust hæfismat

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5	VSÓ Ráðgjöf ehf., Reykjavík	46.320.000	110,3	9.421
—	Áætl. verktakakostnaður	42.000.000	100,0	5.101
4	Mannvít hf., Kópavogi	41.331.000	98,4	4.432
3	Lota ehf., Reykjavík	40.200.000	95,7	3.301
2	Hnit, verkfræðistofa hf., Reykjavík	38.985.600	92,8	2.087
1	Efla hf., Reykjavík	36.898.620	87,9	0

Bíldudalshöfn: 20-100 Grjótgarður og útrás

Tilboð opnuð 3. nóvember 2020. Hafnasjóður Vesturbyggðar óskaði eftir tilboðum í byggingu grjótgarðs og lagningu útrásar. Verkið felst í fyllingu undir og gerð grjótgarðs, vegna landfyllingar austan við núverandi höfn í Bíldudal. Verkið felst einnig í lagningu nýrrar útrásar fyrir fráveitu og tengingu inn á núverandi fráveitulögn ásamt útrásarbrunni.

Helstu magntölur:

Fylling undir grjótgarð	15.000 m ³ .
Útlögn grjóts og sprengds kjarna um	14.500 m ³ .
Endurnýting grjóts	4.500 m ³

Lagning um 180 m útrásar, í gegnum garð og svo með steyptum sökkum

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. apríl 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	JG vélar ehf., Reykjavík	139.027.000	135,5	28.636
2	Lás ehf., Bíldudal	122.009.200	118,9	11.619
1	Allt í járnum ehf., Tálknafirði	110.390.700	107,6	0
—	Áætl. verktakakostnaður	102.629.000	100,0	-7.762

Ísafjörður: Fyrirstöðu- 20-089 garður við Sundabakka 2020

Opnun tilboða 24. nóvember 2020. Hafnir Ísafjarðarbæjar óskuðu eftir tilboðum í gerð um 460 metra langs fyrirstöðugarðs við Sundabakka.

Helstu magntölur:

Upptekt og endurnýting grjóts og sprengds kjarna	10.000 m ³ .
Útlögn grjóts og sprengds kjarna	11.200 m ³ .

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. apríl 2021.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
7	JG vélar ehf. Reykjavík	63.291.000	144,2	25.269
6	Terra umhverfisþjónusta ehf., Hafnarfirði	61.166.015	139,4	23.144
5	Keyrt og mokað ehf., Þingeyri	60.470.740	137,8	22.449
4	Grjótverk, Hafnarfirði	47.476.000	108,2	9.454
3	Steyrustöð Ísfjarðar, Ísafirði	47.277.077	107,7	9.255
—	Áætl. verktakakostnaður	43.888.000	100,0	5.866
2	Kubbur ehf. Ísafirði	42.477.000	96,8	4.455
1	Tigur ehf., Súðavík	38.021.770	86,6	0



Vegagerðin í nærmynd



Ingvar Hreinsson lengst til vinstri með vítaflokknum sínum við Dyrhólaey 25. júní 2020. Stór hluti flokksins er sumarstarfsmenn og Ingvar er vanur því að taka ungt og óreynt fólk undir sinn verndarvæng og kenna því verklegar framkvæmdir af mikilli þolinmæði.

Yfir 300 manns starfa hjá Vegagerðinni og störfin eru bæði fjölmörg og fjölbreytt á láði, legi og í lofti. Í þessum greinaflokki verður skyggst inn í hin ólíku störf sem unnin eru hjá stofnuninni.

Ingvar Hreinsson verkstjóri fer fyrir vítaflokki Vegagerðarinnar sem ferðast um landið á sumrin, gerir við og dyttar að vitum. Farið er í um tuttugu víta á sumri en unnið er tólf tíma á dag, tíu daga í senn.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni? Ég byrjaði hjá Vita- og hafnamálastofnun í maí 1996. Í október það ár breyttist hún í Siglingastofnun eftir samruna við Siglingamálastofnun. Svo var Siglingastofnun lögð niður og mitt starfssvið fór í Vegagerðina. Ég hef unnið við svipuð verkefni frá því í maí '96 til dagsins í dag og á sömu starfsstöð, Vesturvör 2 í Kópavogi.

Hvað gerðir þú áður en þú hófst störf hjá Vita- og hafnamálastofnun? Ég átti og rak verktakafyrirtækið Múrvang ásamt Þorvaldi (Þorra) bróður. Múrvangur var lengi stór verktaki í flísalögnum og múrverki.

Hvaða störfum hefur þú gegnt frá 1996? Ég var ráðinn til þess að hafa yfrumsjón með viðhaldi fasteigna og ljósbauja. Aðallega ljósvita, innsiglingamerkja og ljósbauja. Einnig sá ég um viðhald á húsnæðinu í Vesturvör 2. Einnig sinnti ég verkstjórn í líkanastöð við uppbyggingu hafnarlíkana og annarra líkana. Starfið átti upphaflega að vera eftirlitsstarf en breyttist síðan í utanumhald, eftirlit og viðhald ljósvita og innsiglingamerkja, ásamt líkanagerð. Þá áttu vitarnir nokkrar jarðir með fasteignum sem þurfti að viðhalda að einhverju leyti. Til dæmis skipta um

þakjárn og mála húsin að utan. Þetta voru til dæmis Dalatangi á Austurlandi, Sauðanes á Siglufirði, Malarrif á Snæfellsnesi, Garðskagi í Garði, Kambanes við Stöðvarfjörð svo eitthvað sé nefnt. Í dag er búið að selja flestar þessar jarðir og eða færa yfir á Framkvæmdasýslu ríkisins eins og flest allar fasteignir Vegagerðarinnar, nema vitana. Í dag er búið að skipta vitadeildinni í tvennt. Vitaviðhaldið er hjá framkvæmdadeild og reksturinn er hjá tækjabúnaðardeild.

Í hverju felst starf þitt í dag? Í dag er ég verkstjóri.

Hvernig er hefðbundinn vinnudagur? Það er enginn hefðbundinn vinnudagur. Vinnan er síbreytileg og fáir dagar eins í vinnu.

Hvað er mest krefjandi við þína vinnu? Að fólkinu mínu líði vel í vinnunni og komi heilt heim að loknum vinnudegi.

Hvað er skemmtilegast? Fjölbreytileiki starfssins. Fáir dagar eru eins og alltaf ný verkefni.

Hvað gerir þú fyrir utan vinnu? Mest af mínum frítíma hefur farið í nýja húsið sem við hjónin keyptum fyrir tveimur árum, rúmlega fókelt. Ég hef mjög gaman af smíðum og framkvæmdum við það. Svo eru mörg árstíðabundin áhugamál sem þarf að sinna, t.d. stangveiði, golf, ferðalög og bara að vera með fjölskyldunni. Synir mínir báðir keyptu sér ný hús, rétt hjá þar sem ég bý og þar hefur líka verið nóg fyrir mig að gera í allskonar framkvæmdum. Þá bið ég spenntur (eins og allir landsmenn) eftir að geta farið í frí út fyrir landsteinana.