

Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

6. desember 2021 – nr. 715

7. tölublað – 29. árgangur



Brúvinnuflokkur Vegagerðarinnar gerir við brúna yfir Köldukvísl sumarið 2021.

02 Vel sótt námskeið í umferðaröryggisstjórnun / 04 Grímsvötn halda í sér – 25 ára afmæli Gjálpargossins / 08 Framkvæmdir hafnar við brú yfir Stóru-Laxá / 10 Klippir, sópar og slær / 12 Sjóvarnir í Snæfellsbæ / 14 Hobbýbóndi hjá Vegagerðinni / 18 Öryggisatriði að geta byggt brýr með hraði / 24 Vegvarpið – vefþættir Vegagerðarinnar / 25 Yfirlit yfir útboðsverk / 26 Niðurstöður útboða / 28 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift

www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir
Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrot
Elín E. Magnúsdóttir

Forsíðumynd:
Fjöllin Mór Geirsson

Prentun
Prentmet Oddi

Leturgerð
Vegagerðin FK Grotesk

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

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



Vel sótt námskeið í umferðaröryggisstjórnun



Um fjörutíu manns sátu námskeið um umferðaröryggisstjórnun, sem haldið var hjá Vegagerðinni í Suðurhrauni 3.

Vegagerðin hélt nýlega námskeið í umferðaröryggisstjórnun með áherslu á umferðaröryggismat og -rýni. Tilgangurinn er að útskrifa fagaðila, sem geta sinnt umferðaröryggisrýni við undirbúning og gerð nýrra vegamannvirkja. Fjöldi fólks sótti námskeiðið að þessu sinni, en það var síðast haldið árið 2018.

Umferðaröryggisrýni er liður í umferðaröryggisstjórnun vegamannvirkja, sem var upphaflega innleidd samkvæmt Evróputilskipun. Markmiðið með umferðaröryggisrýni er að ný og endurbætt mannvirki verði eins örugg og hagkvæmt er.

„Umferðaröryggismat og -rýni á að taka tillit til allra hópa vegfarenda og verkefni skulu rýnd frá sjónarhorni vegfarenda. Markmiðið með umferðaröryggisstjórnun er að fækka umferðarslysum með því að nota kerfisbundna aðferð við að meta og rýna vegamannvirki með tilliti til umferðaröryggis,“ segir Margrét Ósk Aronsdóttir, verkfræðingur á hönnunardeild Vegagerðarinnar og verkefnastjóri umferðaröryggisrýni. Hún hafði umsjón með námskeiðinu, ásamt þeim Margréti Silju Þorkelsdóttur, forstöðumanns hönnunardeildar, og Rínu Ásmundsdóttur, deildarstjóra tæknideildar á Norðursvæði.

„Umferðaröryggismat fer fram á frumdragastigi, sem er fyrsta hönnunarstig verkefnis. Markmiðið með því er að tryggja að umferðaröryggi lausna sé metið á faglegan hátt áður en endanlegt val á lausn fer fram. Umferðaröryggisrýni fer síðan fram á síðari hönnunarstigum, svokölluðu for- og verkhönnunarstigi, ásamt rýni á fullbyggðu mannvirki fyrir og eftir að það er tekið í notkun,“ upplýsir Margrét Ósk.

„Þess má til gamans geta að Vegagerðin byrjaði að rýna hönnun með tilliti til umferðaröryggis mörgum árum áður en þau skilyrði voru sett fram í Evróputilskipun, þótt það hafi ef til vill ekki verið með alveg eins skipulögðum hætti og nú er gert,“ bætir hún við.

Brenna fyrir bættu umferðaröryggi

Í ár sátu tæplega fjörutíu manns námskeiðið, sem stóð yfir í þrjú daga. „Þátttakendur eru hópur fólks sem brennur fyrir bættu umferðaröryggi. Allir eiga það þó sameiginlegt að hafa viðeigandi reynslu eða þjálfun í veghönnun eða tæknivinnu á sviði umferðaröryggis og slysgreiningu, líkt og reglugerð um öryggisstjórnun vegamannvirkja kveður á um,“ greinir Margrét Ósk frá.

Þetta er í þriðja sinn sem Vegagerðin heldur námskeið í umferðaröryggisrýni. „Fyrsta námskeiðið var 2014, það næsta 2018 og svo núna í ár. Það er ekki nein regla á tíðni námskeiðanna, nema hvað við reynum auðvitað að sinna eftirspurn. Síðan hefur heimsfaraldur og allt sem honum fylgir ekki gert okkur auðvelt fyrir. Stefnan er sett á að halda námskeiðið annað til þriðja hvert ár,“ segir Margrét Ósk. ■



Þetta var í þriðja sinn sem Vegagerðin heldur námskeið í umferðaröryggisrýni. Margrét Silja Þorkelsdóttir og Rína Ásmundsdóttir höfðu umsjón með námskeiðinu ásamt Margréti Ósk Aronsdóttur.



Námskeiðið var sótt af fólki sem brennur fyrir bættu umferðaröryggi og á það sameiginlegt að hafa viðeigandi reynslu eða þjálfun í veghönnun eða tæknivinnu á sviði umferðaröryggis og slysgreiningu.



Grímsvötn halda í sér

- 25 ára afmæli Gjálpargossins



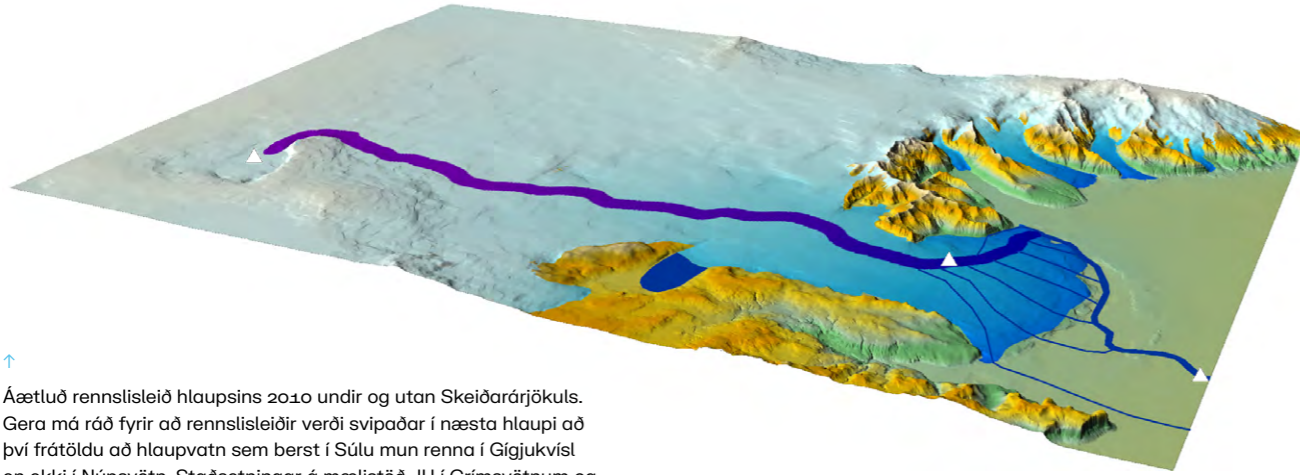
Horft vestur eftir Grímsfjalli frá vestasta skála JÖRFÍ á Grímsfjalli, í október 2021. Gosstöðvarnar 2004 og 2010 fjærst fyrir miðri mynd.

Grímsvatnahlaup: Vatnsgeymir, upphaf og rennsli er yfirskrift nýjustu áfangaskýrslu verkefnis jöklahóps Jarðvísindastofnunnar Háskóla Íslands sem styrkt var af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar.

Eldstöðin Grímsvötn í miðjum Vatnajökli er virkasta eldstöð landsins og þar er jafnframt eitt öflugasta jarðhitasvæðið. Hún dregur nafn sitt af samnefndu stöðuvatni innan öskjubrúna eldstöðvarinnar sem jökullinn hylur að mestu. Í Grímsvötn safnast saman bræðsluvatn vegna jarðhita, eldgosa og yfirborðsleysinga sem skila sér í jökulhlaupum niður á Skeiðarársand. Þessi jökulhlaup hafa um aldaradír verið þeim sem fara um sandinn kunn og hafa allar vegaf framkvæmdir á sandinum, frá því þær hófust, þurft að taka mið af þeim. Vegagerðin og síðar rannsóknasjóður Vegagerðarinnar hefur því um áratugaskeið styrkt ötulllega rannsóknir á Grímsvötnum og Skeiðarárjökli þar sem jöklahópur Jarðvísindastofnunnar Háskólans (JH) hefur spilað lykilhlutverk.

Fyrir 25 árum, þann 30. september, 1996, hófst tveggja vikna gos í Gjálp, norður af Grímsvötnum. Bræðsluvatn vegna gossins sem safnaðist fyrir í Grímsvötnum skilaði sér niður á Skeiðarársand í mikilfenglegu jökulhlaupi dagana 5.-6. nóvember. Þá brutust um 3,6 km³ af vatni undan jöklinum, sem tók af brúna yfir Gígjukvísl og olli verulegum skemmdum á öðrum vegamannvirkjum en áætlað hámarksrennsli á sandinum var nærri 50.000 m³/sek. Hlaupvatnið, um 8°C heitt, bræddi skarð í ísstíflu Grímsvatna. Vegna þess og aukinnar jarðhitavirkni við austurenda Grímsfjalls hefur ísstíflan síðan verið veikari og Grímsvatnahlaup verið ólík því sem var fyrir Gjálpargosið.

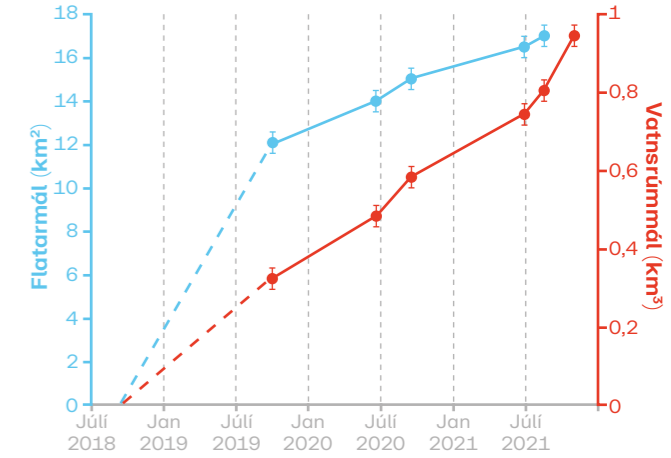
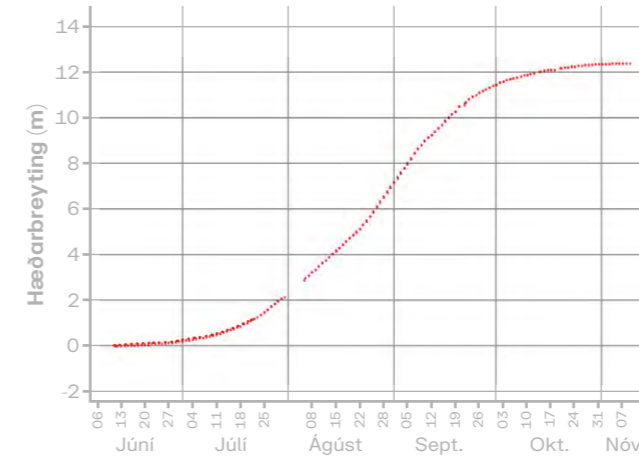




↑
Áætluð rennisleið hlaupsins 2010 undir og utan Skeiðarárjökuls. Gera má ráð fyrir að rennisleiðir verði svipaðar í næsta hlaupi að því frátöldu að hlaupvatn sem berst í Súlu mun renna í Gígjukvísl en ekki í Núpsvötn. Staðsetningar á mælistöð JH í Grímsvötnum og vatnshæðarmæli Væðurstofunnar í Gígjukvísl eru einnig sýndar.

Á um 50 ára tímabili fram að því liðu oftast 4–6 ár á milli hlaupa sem skiluðu 1–3 km³ af vatni. Þetta voru hægvaxandi hlaup, rennilið vaxandi í 2–3 vikur að hámarksrennili á bilinu 2.000–10.000 m³/sek., mun minna en hámarksrennilið í nóvember 1996 þó stundum hafi heildarvatnsmagnið verið litlu minna. Eftir að ísstíflan laskaðist hafa jökulhlaup verið óregluleg, mun minni og tíðari, stundum árlega eða oftar. Stærstu hlaup tímabilsins, haustin 2004 og 2010, voru bæði um 0,6 km³ að heildarrúmmáli en hin talsvert minni. Hlaupin 2004 og 2010 voru snögg, uxu að hámarksrennili á aðeins 4 dögum og náðu bæði mest um 3.000 m³/sek sem er sambærilegt mörgum hlaupunum fyrir Gjalpargosið.

Í rúman aldarfjórðung hefur jöklahópur JH fylgst með Grímsvötnum, m.a. vaktað vatnshæð þeirra, kortlagt yfirborð þeirra reglubundið út frá fjarkönnunargögnum og GPS hæðarsniðmælingum. Nú ber svo við að ekki hefur komið hlaup úr Grímsvötnum í 3 ár. Frá 2018 hefur safnast í vötnin nærri 1,0 km³ af vatni sem er það mesta í 25 ár. Mælingar á stöðu Grímsvatna nú sýna að jökulhlaup er yfirvofandi. Miðað við hegðun hlaupanna 2004 og 2010 og það vatnsmagn sem nú er í vötnunum er líklegt að hámarksrennili þess hlaups nái 5.000 m³/sek. Þrátt fyrir að það væri stærðargráðu minna en hámarksrennilið fyrir 25 árum yrði það samt næst mesta rennili sem komið hefur niður á Skeiðarársand síðan vegurinn yfir sandinn opnaði árið 1974.



↑
Þróun flatarmáls og vatnsmagns Grímsvatna frá síðasta hlaupi haustið 2018, skv. reglubundinni hæðarkortlagningu Grímsvatna út frá gervihnattaljósmyndum og risi íshellunnar á mælistöð JH.

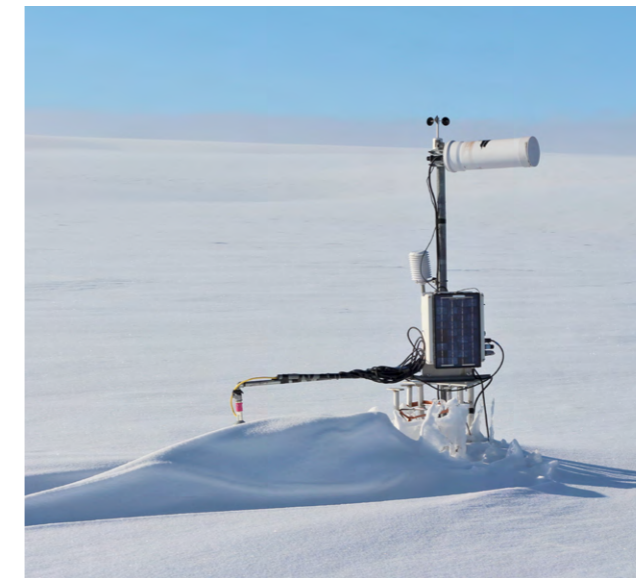
↖
Rís Grímsvatnahellunnar á mælistöð JH síðan í júní á þessu ári. Fylgjast má með framvindunni á <http://husbondi.rhi.hi.is/gvth/> en síðan uppfærast jafnóðum og gögn berast á klukkustundar fresti.

Í ljósi þessa er haft vakandi auga með vatnshæð Grímsvatna sem lesa má af mælistöðvum JH og Væðurstofunnar á íshellu Vatnanna og óraráriti skjálftamælis Væðurstofunnar á Grímsfjalli.

Í áfangaskýrslunni Grímsvatnahlaup:

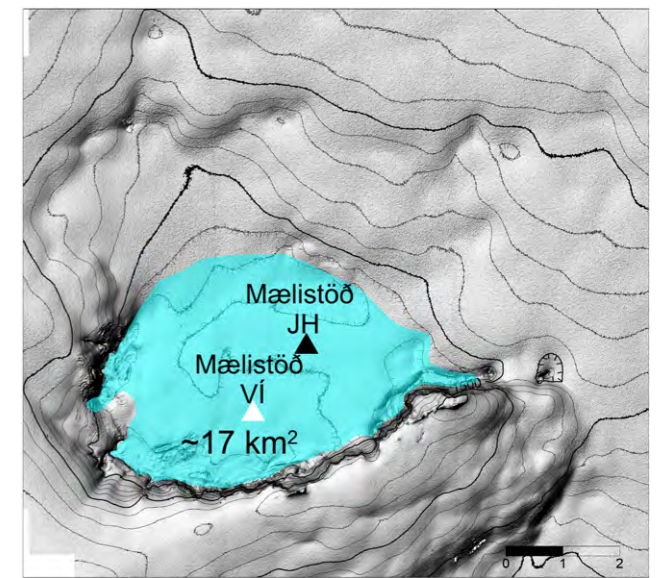
Vatnsgeymir, upphaf og rennili, er greint frá helstu niðurstöðum verkefnis jöklahópsins árið 2020 þar sem rakin er þróun vatnsgeymisins, afkomu ársins og vatnssöfnun frá síðasta jökulhlaupi í júní 2018. Verkefnið er leitt af Eyjólf Magnússyni og Finni Pálssyni hjá Jarðvísindastofnun Háskóla Íslands. ■

Greinin var unnin dagana 17. - 19. nóvember áður en vitað var að hlaup væri að hefjast. Hægt er að fylgjast með gangi hlaupsins úr Grímsvötnum með því að fylgjast með síðunni sem þessi QR kóði vísar í.



↑
Við vatnshæðarmælistöð/væðurstöð í Grímsvötnum, maíbyrjun 2020. Vetrarsnjór er þarna orðinn um 4 m.

↖
Horft til skála Jökklarannsóknafélags Íslands (JÖRFÍ) á Grímsfjalli frá mælistöð í Grímsvötnum í október 2021.



↑
Hæðarkort af Grímsvötnum vorðið 2021 unnið eftir Pléiades gervihnattaljósmyndum (©CNES og Airbus DC, 2021) sem fengnar eru gegnum CNES-ISIS verkefnið og með stuðningi CEOS við Iceland Volcanoes Supersite verkefnið. Ljósbláa þekjan sýnir ~17 km² rissvæði Grímsvatna sumarið 2021. Einnig eru staðsetningar mælistöðva JH og Væðurstofunnar sýndar.

Framkvæmdir hafnar við brú yfir Stóru-Laxá

Ístak hefur komið upp vinnubúðum við Stóru-Laxá og er að hefja framkvæmdir.

Brúin yfir Stóru-Laxá er á Skeiða- og Hrunamannavegi (30).

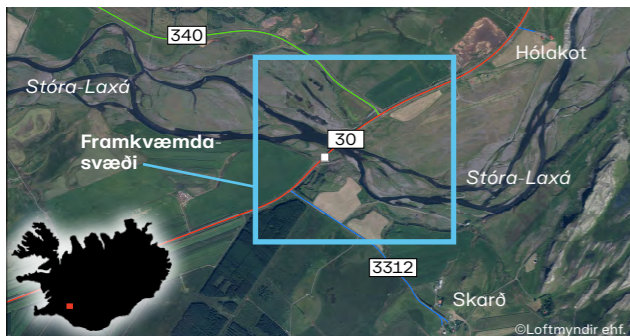
Framkvæmdir eru nú hafnar við byggingu nýrrar brúar yfir Stóru-Laxá í Hreppum. Stóra-Laxá er ein fegursta laxveiðiá landsins. Því er nokkur áskorun að byggja yfir hana nýja brú án þess að raska viðkvæmu jafnvægi lífríkis í ánni.

Vegagerðin og Ístak skrifuðu undir samning um byggingu nýju brúarinnar 23. september síðastliðinn. Verkið heitir; Skeiða- og Hrunamannavegur (30) um Stóru-Laxá og felst í byggingu brúar yfir Stóru-Laxá en flestir þeir sem ekið hafa til Flúða frá Reykjavík ættu að þekkja vel núverandi brú sem er einbreið og því óæskileg út frá umferðaröryggi.

Aðrir verkþættir eru gerð nýs vegkafla Skeiða- og Hrunamannavegar (30) beggja vegna, breikkun vegamóta við Skarðsveg (3312) og við Auðsholtsgötu (340) og gerð reiðstígs. Nýja brúin verður til hliðar við núverandi brú, tvíbreið, staðsteypt, eftirspennt bitabrú, 145 m löng í fjórum höfum. Lengd vegkafla er rúmlega 1000 m og lengd reiðstígs rúmlega 300 m. Ístak bauð lægst í verkið; 791.310.188 kr. en tilboð voru opnuð 24. ágúst 2021.

Brúin verður grunduð á þjappaðri fyllingu. Endaundirstöður verða útfærðar með bogadregnum endaveggjum. Sigplötum verður komið fyrir við enda yfirbyggingar. Akstursbreidd brúarinnar verður 9 m en heildarbreidd hennar 10 m. Slitlag verður ekki sett á brúna og hún verður án þensluraufa. Meðan á framkvæmdum stendur verður núverandi vegur og brú notuð áfram fyrir almenna umferð. Þegar vegur hefur verið tengdur við nýju brúna verður klæðing fjarlægð af núverandi vegi og hann mjókkaður og gerður að 2,5 m breiðum reiðstíg enda ætlunin að gamla brúin verði notuð sem reiðbrú.

Áætluð verklok eru fyrirhuguð 30. september 2022.



Þriðja brúin yfir Stóru-Laxá

Nýja brúin verður sú þriðja sem byggð er yfir Stóru-Laxá. Sú fyrsta var byggð árið 1929 og rifin 1985. Hún var 96,5 m löng, með tveimur landstöplum og fjórum stöplum í farveginum. Undir hverjum miðstöplanna voru 5 staurar úr járnbentri steypu og voru þeir reknir 2-4 metra niður á botn. Brúin var mikil samgöngubót þegar hún var byggð en í Morgunblaðinu 27. júlí 1928 segir frá bílferð upp í Hreppa að Gullfossi: „Versti farartálminn á þessari leið er vitanlega Stóra-Laxá. En hún verður væntanlega brúuð innan skamms. Þegar sú brú er komin á, munu bílasamgöngur byrja þessa leið, til hins mesta gagns fyrir Hreppana.“

Núverandi brú var byggð árið 1985. Hún er eftirspennt bitabrú í þremur höfum, samtals 120 m löng. Brúin er einbreið, 4,8 m að breidd. Einbreiðar brýr eru ekki æskilegar í vegakerfinu, sér í lagi á fremur umferðarþungum vegum en auk þess stenst burðarþol brúarinnar ekki staðla miðað við umferðarmagn á veginum. Samkvæmt umferðartalningu var meðalumferð á Skeiða- og Hrunamannavegi yfir sumarmánuðina árið 2019 um 1.800 ökutæki á sólarhring. Á veturna fóru að meðaltali um 900 ökutæki um veginn á sólarhring.



Framkvæmdir í góðri sátt við náttúruna

Stóra-Laxá í Hreppum er mikilfengleg bergvatnsá í stórbrotnu umhverfi en áin er 90 km löng frá ósum Hvítár. Margir veiðimenn telja ána eina fallegustu laxveiðiá á landsins. Nokkur áskorun er að byggja brú yfir svo þekkta veiðiá en tekið er sérstakt tillit til viðkvæms jafnvægis lífríkisins í framkvæmdunum. Skýrar reglur eru um á hvaða tíma verktakinn má vinna í vatninu í ánni. Til dæmis má það ekki á vissum tíma á haustin og vorin. Verktakinn skipuleggur því framkvæmdir sínar út frá þessum tímum og er í góðu samstarfi við landeigendur og veiðileyfishafa. ■

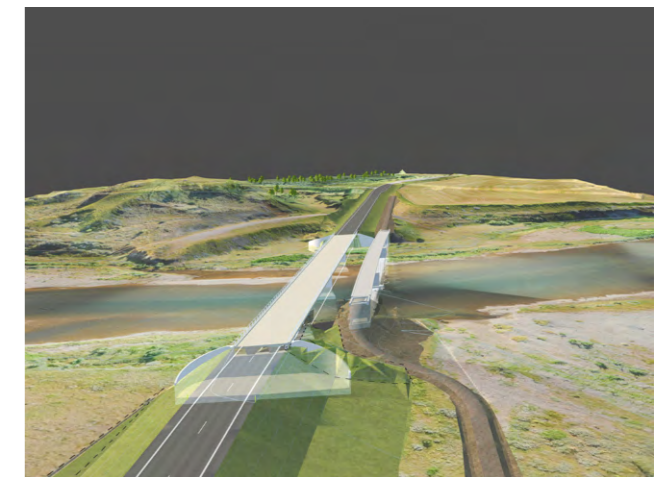
Gamla brúin verður nýtt sem reiðbrú og veginum að henni breitt í reiðstíg.

Tölvuteiknuð mynd af nýju brúnni sem verður byggð við hlið þeirrar gömlu.



Fyrsta brúin yfir Stóru-Laxá var byggð árið 1929.

Núverandi brú yfir Stóru-Laxá var byggð árið 1985.





Klippir, sópar og slær

↑
Lagfæring á merki rétt við
Eyjafjarðarbraut vestri.

Vegagerðin á fjölmörg tæki sem nýtast í hin ýmsu verkefni, enda er starfsemin bæði margvísleg og viðamikil. Norðursvæði Vegagerðarinnar fékk nýjan Unimog í sína þjónustu á árinu, en það er fjölnota tæki sem nýtist meðal annars við að klippa gróður, sópa götur, moka snjó og þvo stikur.

Um síðustu áramót bættist Unimog við bílafloata Vegagerðarinnar, en um er að ræða þrjú hundruð hestafla bifreið með margvíslega notkunarmöguleika. Bíllinn er hægt að útbúa með ýmsum aukabúnaði, allt eftir því hver verkefni eru.

„Segja má að Unimog sé sambyggður traktor og vörubíll sem nýtist vel, bæði fyrir vetrar- og sumarþjónustu Vegagerðarinnar. Frá því í haust hefur bíllinn verið í fullri vinnu allt frá Kópaskeri og vestur undir Blönduós,“ segir Heimir Gunnarsson, hjá umsjónardeild Norðursvæðis.

Þetta tiltekna eintak af Unimog er með krana og pall og getur því borið alls konar tæki og tól á milli staða. „Í vor fengum við kantsláttuvél og greinaklippur og í haust kom kanttætari og reyndist hann mjög vel. Í sumar notuðum við bíllinn aðallega til að slá gróður í köntum, klippa runnagróður og sópa götur. Yfir veturinn kemur Unimog að góðu gagni við snjómokstur, en þá getum við ýmist sett snjótönn eða snjóblásturstæki á bíllinn, eftir því sem við á hverju sinni,“ segir Heimir, en það kom honum á óvart hversu lípur bíllinn er.

Hann vonast til að fá fleiri aukahluti á bíllinn og segir að þar sé þvottavél efst á óskalistanum. „Með slíkri vél væri hægt að þvo vegastikur og umferðarmerki og jafnvel háþrýstipvo jarðgöng. Hjá Vegagerðinni eru alltaf næg verkefni, svo bíllinn fær sjaldan pásu,“ segir Heimir. ■



↑
(Ofan frá)
Gatnamót sópuð við
Ólafsfjarðarveg.

Krabbavinna við áhaldahús.

Kanttætari að störfum á
Eyjafjarðarbraut eystri.

Greinar klipptar í Hörgársveit.

→
Snjómokstur í Hörgársveit.

→
Hér er búið að klippa kant við
vegin við Grenivík.





Sjóvarnir í Snæfellsbæ

Vegagerðin hefur í samstarfi við Snæfellsbæ, Snæfellsbæjarhafnir, Minjastofnun og Umhverfisstofnun lokið framkvæmdum við byggingu sjóvarnargarða vestan Gufuskála á Snæfellsnesi og við Ólafsbraut í Ólafsvík. Grjótverk ehf. sá um framkvæmdir.



Sjövörn við Ólafsbraut, Ólafsvík

Framkvæmdin við Ólafsbraut snerist um endurbyggingu, styrkingu og hækkun á núverandi sjövörn sem liggur milli N1 bensínstöðvar og félagsheimilisins Klífs við Ólafsbraut. Alls voru 290 m sjóvarnargarðsins endurbyggðir og fóru í það samtals um 4.200 m³ af grjóti og kjarna.

Sjövörn við Ólafsbraut, horft frá félagsheimilinu Klíf.

Hafnarstjóri Snæfellsbæjarhafna situr í miðju með starfsmenn Grjótverks ehf. til beggja handa.



Sjóvarnir í Snæfellsbæ.

↑ og ↓

Sjövörn við Gufuskála.
Myndir: Þróstur Albertsson

↓
Sjövörn við Gufuskála, vestari sjövörn sem liggur nær Írskrbrunni.

Sjövörn vestan við Gufuskála

Vestan Gufuskála voru byggðar tveir sjóvarnargarðar. Annar garðurinn er 55 m langur og hinn 58 m. Samtals fóru um 2.600 m³ af grjóti og kjarna í verkið. Tilgangurinn með byggingu sjóvarnanna var að verja verðmætar menningarminjar í þjóðgarðinum Snæfellsjökli. Áður hafði sandpokum verið hlaðið upp til að verja fornminjarnar fyrir ágangi sjávar en þeir dugðu skammt og drógust fram í mesta öldurótinu.

Framkvæmdin var unnin í samvinnu við þjóðgarðinn (Umhverfisstofnun) og Minjastofnun. Áhersla var lögð á að verktaki færi ekki með tæki út fyrir útmörk vinnusvæðis og færi sérstaklega varlega í akstri á svæðinu enda hætta á að minjar yrðu fyrir skemmdum.

Vegagerðin var verkkaupi í báðum framkvæmdum. Sjövörnin við Ólafsbraut hlaut styrk úr vatnaskemmdarsjóði en fjármagn fyrir sjóvarnir við Gufuskála fengust úr sjóvarnarsjóði.

Framkvæmdir gengu afar vel og Grjótverk ehf. þótti standa faglega og snyrtilega að verki. ■



Hobbýbóndi hjá Vegagerðinni



„Jafnvel þótt ég sé í frii kem ég í kaffi og heilsa upp á vinnufélagana,“ segir Þórður, sem kann vel við sig hjá Vegagerðinni.



Þórður sér um að líma glit á vegstikur og leggur þannig sitt af mörkum við að tryggja öryggi vegfarenda.



Þórður heldur þrjátíu og tvær kindur að Saurum, sem er eyðibýli rétt sunnan við Búðardal.

Þórður Karl Halldórsson var bóndi, sjómaður, bílstjóri og trommari þegar líf hans tók breytta stefnu í kjölfar alvarlegra veikinda. Hann kom til starfa hjá þjónustustöð Vegagerðarinnar í Búðardal fyrir níu árum og sér meðal annars um að líma glit á vegstikur. Þannig leggur hann sitt af mörkum til að tryggja öryggi vegfarenda. Þórður kann vel við sig hjá Vegagerðinni og vinnufélagarnir eru á meðal hans bestu vina.

Í þjónustustöð Vegagerðarinnar í Búðardal er tekið vel á móti blaðamanni Framkvæmdafréttu, með lifrarpylsu, rófustöppu, smákökum og kaffi. Veðrið er eins og best verður á kosið, sól skín í heiði og útsýnið gott yfir Fellsströndina, Skógarströndina og alla leið að Snæfellsjöklum. Við Þórður og Sæmundur Kristjánsson yfirverkstjóri setjumst inn á kaffistofuna og byrjum á að rifja upp æskuárin en þeir tveir hafa verið vinir næstum alla ævi.

„Við erum báðir héðan úr sveitinni en þegar við vorum sjö ára hófum við skólagönguna í Laugaskóla í Dalasýslu. Eins og tíðkaðist í þá daga vorum við á heimavist. Að loknu grunnskólaprófi lá leið okkar til Búðardals, en þar vorum við saman í skóla í eitt ár og leigðum auk þess herbergi á sama stað,“ segja þeir félagar.



Strax á unga aldri kom í ljós að Þórður hafði þá náðargáfu að geta spunnið upp sögur án þess að hafa mikið fyrir því. „Á kvöldin sagði hann okkur skólabræðrunum heilu sögurnar sem hann bjó til sjálfur. Oftast voru þetta spennandi sögur með fremur flóknum söguþræði. Í raun er ótrúlegt hversu vel honum tókst að halda utan um alla þræði. Sögustundirnar með Þórði voru tilhlökkunarefni í strákahópnum,“ rifjar Sæmundur upp.

Frá Búðardal lá leið Þórðar í Bændaskólann á Hvanneyri þar sem hann lærði búfræði, enda var draumurinn alltaf að verða bóndi. „Ég tók síðan við búinu af foreldrum mínum á Breiðabólstað. Þar var ég með um 600 fjár og nokkra hesta. Jafnframt gerði ég út lítinn bát og var á grásleppuveiðum. Á haustin keyrði ég fjárflutningabíl,“ upplýsir Þórður.

Hann gekk í hjónaband með Önnu Karin Cederholm og eignuðust þau tvö börn, þau Grétu Rún og Halldór Erik, sem nú eru sextán og átján ára. Leiðir þeirra hjóna skildu og búa börnin með móður sinni í Svíþjóð, þaðan sem hún er. Þau halda mjög góðu sambandi við föður sinn, koma í heimsókn á hverju ári og þess á milli spjalla þau saman á Skype.

Söngur spilar stórt hlutverk í lífi Þórðar. Hann hefur alltaf verið mikill söngmaður og er með hljómmikla og fallega rödd. Hann syngur með kirkjukórnum í Búðardal, Þorakórnum og Söngbræðrum, og var lengi vel í kvartett með strákunum í sveitinni. Hann segist þó ekki syngja mikið einn með sjálfum sér en hefur mikið yndi af því að vera í kór.

„Kirkjukórinn syngur við messur og athafnir á borð við giftingar, skírnir og jarðarfari. Faðir minn, Halldór Þórðarson, stofnaði Þorakórinn, sem syngur á þorablótum í sveitinni. Hann er enn þá kórstjóri, þrátt fyrir háan aldur og slær ekkert af,“ segir Þórður. „Ég var svo trommari í hljómsveitinni sem spilaði á þorablótum Fellsstrendinga í félagsheimilinu á Staðarfelli,“ bætir hann við.



Lífið tók breytta stefnu

Þegar Þórður var rétt að verða fimmtugur fékk hann æðagúlp í heila, sem átti eftir að hafa mikil áhrif á líf hans. Hann fór í aðgerð þar sem til stóð að gera við æðagúlpinn en ekki vildi betur til en að gúlpurinn sprakk með alvarlegum afleiðingum. Þórður lamaðist að hluta á hægri hlið líkamans og málstöðvarnar sem stjórna tali og samræðum urðu fyrir skaða. Hann notar því stikkorð til að tjá sig og fær aðstoð frá Sæmundi í þessu viðtali. Hins vegar missti Þórður ekki hæfileikann til að syngja. Fyrstu árin eftir þetta áfall reyndust Þórði erfð eins og gefur að skilja. Hann varð að bregða búi og selja bátinn sinn en hann ákvað að leggja ekki árar í bát heldur halda áfram með líf sitt. Sæmundur segir aðdunarvert hvað Þórður sé jákvæður og glaðlyndur, hafi mikið jafnaðargeð og það sé ávallt stutt í hláturinn hjá honum.



„Fjórum árum eftir þetta áfall kom Þórður til starfa hjá Vegagerðinni og var strax góð viðbót við hópinn. Það kom þannig til að félagsþjónustan í Búðardal hafði samband við okkur hjá Vegagerðinni, eftir ábendingu frá Eyþóri J. Gíslasyni sem þá var starfsmaður Vegagerðarinnar og sveitarstjórnarmaður, til að kanna hvort við hefðum verkefni sem hann gæti sinnt. Við vorum til í að skoða málið og sáum að það kæmi sér vel að fá hann til að sinna stikunum. Hreinn Haraldsson, fyrrum vegamálastjóri, samþykkti það strax og stuttu síðar kom Þórður til starfa. Til að byrja með var hann í tuttugu prósent vinnu en síðan fór það upp í fjörutíu prósent starfshlutfall og svo er enn,“ segir Sæmundur, en síðan eru liðin níu ár.

Þórður tekur virkan þátt í félagslífinu í vinnunni og hefur kynnst mörgum í gegnum Vegagerðina. „Það kom aldrei annað til greina en að hann væri með í öllu sem við gerum saman, enda er hann hluti af hópnum. Í fyrra þegar starfsmannafélagið á Vesturlandi hélt sína árlegu sviðaveislu, ákváðu Þórður og Ásgeir Salberg Jónsson söngfélagi hans úr kvartettinum og núverandi starfsmaður Vegagerðarinnar í Borgarnesi, að troða upp og taka tvö lög, án þess að við hin vissum af því. Þegar þeir stigu á svið og hófu upp raust sína var ekki laust við að það glittraði tár á hvarmi margra vinnufélaga hans,“ rifjar Sæmundur hlýlega upp.



Mikilvæg nákvæmnisvinna

Þórður er í samstarfi við rekstrardeild Vegagerðarinnar, sem sendir reglulega bretti með þúsund vegstikum í Búðardal. Ákveðin gerð af fitu er notuð við framleiðslu á stikum og hana þarf að fjarlægja svo að glitið festist almennilega á þær. Þórður tekur því hverja einustu stiku, þrífur fitu burt með ashintoni og festir svo glit á hana. Þetta er mikið nákvæmnisverk og leysir Þórður verk sitt vel af hendi.

„Vegstikurnar eru síðan búntaðar í 25 stiku búnt og þannig skilum við þeim frá okkur. Héðan eru stikurnar sendar á vöruhótel í Reykjavík og þaðan fara þær út um allt land. Við sendum stikur beint frá okkur vestur á firði og út á Snæfellsnesið. Það hefur komið sér vel að búnta stikurnar á þennan hátt, því þá vitum við hvaða stikur eru frá okkur,“ upplýsir Þórður.

„Það fer líka tími í að sinna viðhaldi á stikum. Þær fjúka af vegum í vondum veðrum, eru keyrðar niður eða kastast í burtu frá snjómoksturstækjum en Vegagerðin endurvinnur þær eftir því sem kostur er,“ bætir hann við.

Þórður er með vinnuáðstöðu á verkstæði Vegagerðarinnar og vinnufélagarnir passa upp á að það fari vel um hann. „Þeir dekra við mig. Ég er kominn með nýjan stól og nýtt borð. Aðstaðan er orðin svakalega fin,“ segir hann brosandi.

Hann kann líka vel að meta þá rútínu sem fylgir því að vera í föstu starfi. „Jafnvel þótt ég sé í frii kem ég í kaffi og heilsa upp á félagana,“ segir Þórður.



Bóndi inni við beinið

Þótt Þórður sé ekki með búskap lengur blundar alltaf í honum bóndi og hann heldur þrjátíu og tvær kindur að Saurum, sem er eyðibýli rétt sunnan við Búðardal. „Ætli það megi ekki kalla mig hobbýbónda. Ég hef afskaplega gaman af því að sinna kindunum og það gefur mér mikið. Ég fer daglega í fjárhúsin, næ í heytuggu inn í hlöðu og gef þeim á garðann. Oft sit ég og fylgist með þeim éta, klappa þeim og spjalla við þær,“ segir Þórður, sem á líka köttinn Hring.

Spurður hvort hann eigi sér mörg áhugamál segir Þórður vissulega svo vera. „Ég hef mjög gaman af því að púsla. Það æfir fínhyreyfingarnar og þjálfar hugann. Mér finnst líka gaman að ferðast. Ég fór með Sæmundi G. Jóhannssyni hjá Vegagerðinni vestur á firði í sumar. Síðan fór ég norður í land að hitta fyrrum nágranna minn. Ég spila líka bridds í iPadnum sem samstarfsfélagar mínir gáfu mér í sextugsafmælisgjöf í fyrra,“ greinir Þórður frá.



Þórður Karl Halldórsson var rétt tæplega fimmtugur þegar hann gekk í gegnum alvarleg veikindi. Hann ákvað að leggja ekki árar í bát heldur halda áfram með líf sitt.



Hér er Þórður með Halldóri Þórðarsyni, föður sínum. Halldór stofnaði Þorakórinn og stjórnar honum enn, og Þórður syngur með kórnum.



Vinirnir Þórður og Sæmundur hafa þekkt frá því þeir voru litlir strákar. Þeir vinna saman hjá þjónustustöð Vegagerðarinnar í Búðardal.

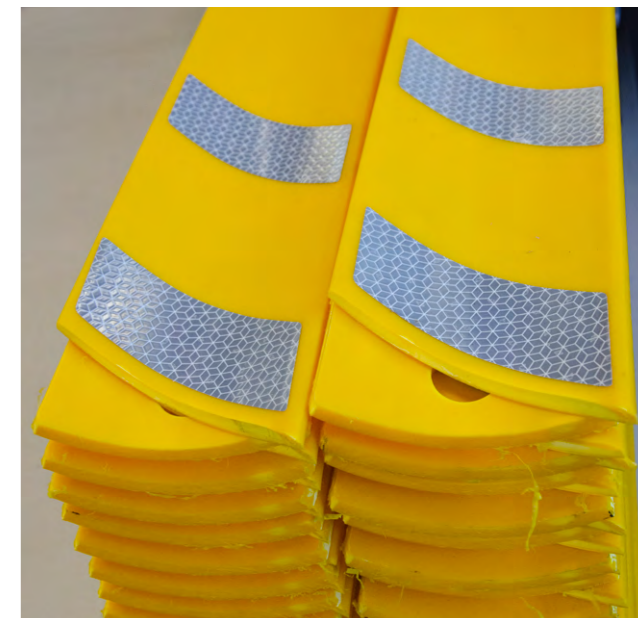


Vegstikurnar eru sendar frá Garðabæ í Búðardal. Þegar þær eru tilbúnar fara þær um allt land og eru settar á sinn stað en þær eru notaðar til að afmarka vegarbrún.



Vinnuástaða Þórðar er á verkstæði Vegagerðarinnar. Hann segir vinnufélagana dekra við sig.

Ekki stendur á svari þegar Þórður er spurður hvernig honum líki að vinna hjá Vegagerðinni. „Ágætlega og vinnufélagarnir eru skemmtilegir,“ segir Þórður Karl Halldórsson brosandi að lokum. ■



Öryggisatriði að geta byggt brýr með hraði

Tveir brúavinnuflokkar starfa hjá Vegagerðinni. Flokkarnir vinna um land allt og sinna verkefnum sem snúa að viðhaldi brúa og einstaka nýbyggingum. Flokkarnir gegna einnig mikilvægu hlutverki í samgönguöryggi en þeir geta brugðist hratt við ef fjölfarnar brýr skemmast.



„Tilgangur brúavinnuflokkanna er í stórum dráttum að viðhalda brúarmannvirkjum landsins en Vegagerðin á yfir 1200 brýr sem allar þurfa viðhald á einhverjum tímapunkti. Einnig sinna flokkarnir minni nýbyggingaverkefnum,“ segir Fjöllnir Már Geirsson, yfirmaður vinnuflokka hjá Vegagerðinni.

Vegagerðin starfrækir tvo brúavinnuflokka, annars vegar í Vík og hins vegar á Hvammstanga en þeir sinna verkefnum um landið allt. „Sex starfsmenn eru í hvorum flokknum, bæði húsasmíðameistarar, vélamenn og verkamenn. Verkefni eru misstór, þau geti tekið frá tveimur dögum upp í nokkra mánuði,“ segir Fjöllnir en áður fyrr voru brúavinnuflokkar Vegagerðarinnar mun umsvífameiri. Í seinni tíð hafa flest stærri verkefni verið boðin út en mörg verkefni eru þó þess eðlis að hentugra er að láta brúavinnuflokkana um þau.

„Stundum fáum við hreinlega engin tilboð í tiltekna framkvæmdir og þá kemur sér vel að vera með flokk sem getur tekið verkið að sér,“ lýsir Fjöllnir en áréttir að lang flest brúarverkefni fari í útboð, sérstaklega þau sem auðvelt sé að skilgreina. „Enda komumst við á engan hátt yfir þá uppsöfnuðu þörf sem er í viðhaldi á brúm.“

Fjöllnir segir mikið öryggisatriði að Vegagerðin haldi úti brúavinnuflokkum til að viðhalda þekkingu innan stofnunarinnar. „Brúavinnuflokkarnir eru sérstaklega mikilvægir þegar brýr skemmast til dæmis vegna flóða. Þegar brúin á Steinavötnum skemmdist vegna vatnavaxta árið 2017 voru flokkarnir sameinaðir og byggðu bráðabirgðabrú á sex dögum. Sama var uppi á teningnum þegar brúin yfir Múlakvísl skemmdist árið 2011 og bráðabirgðabrú var reist á einni viku. Enn eitt dæmið er bráðabirgðabrú sem byggð var yfir Gígjukvísl þegar Skeiðarárhlaupið olli tjóni árið 1996. Í svona tilvikum þarf að hafa hraðar hendur og ekki hægt að treysta á að verktakar geti stokkið í verkefnið fyrirvaralaust.“

Brúavinnuflokkarnir tveir sinna um fjörutíu verkefnum, stærri og minni, yfir árið. „Við vinnum allan ársins hring en stílum inná að verkefni henti árstíðinni. Þegar kalt er í veðri förum við í timburverkefni en steypu þegar betur viðrar,“ lýsir Fjöllnir. Hann upplýsir að hugmyndir séu uppi um að efla enn brúavinnuflokkana næstu árin enda sé þörfin til staðar.

Hér í greininni er greint frá helstu verkefnum brúavinnuflokka Vegagerðarinnar árið 2021.

Starfsmenn brúavinnuflokksins frá Vík, Garðar Ingvar Geirsson og Birgir Þór Brynjarsson, að störfum í Kálfá í sumar.

Skript var um vegrið á brúnni yfir Nýbýlaveg.





Verkefni brúavinnuflokksins í Vík

- **Fjarðará, Borgarfirði eystra** Laga steypar bríkur og vegrið lagað
- **Skaftá** Stálbitar endurnýjaðir með tilliti til þungaflutninga vegna endurnýjunar á brú yfir Skaftá við Hunkubakka
- **Ölfusá, viðgerðir** Vegrið lagað vegna tjóns við ákeyrslu
- **Lagarfljót** Kápuþeypa utan á stöplana. Skipt út slitgólfi og settar járnnettur
- **Tunguá hjá Hagalandi** Grjótkláfar lagaðir svo og slitgólfi og vegrið
- **Jökulsá á Sólheimasandi** Smíði á bráðabirgðabrú vegna nýframkvæmdar við þjóðveg og tvöföldun brúar
- **Uppsalaá** Skipt um yfirbyggingu og hækkuð með tilliti til veglegu, skipt um vegrið og þau lengd upp í land til að auka öryggi
- **Jökulsá við Klaustursel** Nýtt vegrið
- **Skaftá** Skipt út stálbitum og yfirbyggingu, vegrið lagað og steypuviðgerðir
- **Þorvaldsstaðará, Þistilfirði** Slitgólfi, vegrið og bríkur lagaðar
- **Þverá, Borgarfirði** Slitgólfi og vegrið lagað
- **Gilsá reiðbrú** Skipt um slitgólfi og vegrið lagað
- **Kálfá við Árnes** Eldri brú rifin og ný byggð
- **Markarfljót við Emstrur** Vegriðsskipti og athugun á slitgólfi



Þverun Þorskafjarðar. Á myndinni má sjá niðurrekstartæki brúavinnuflokksins.

Verkefni brúavinnuflokksins á Hvammstanga

- **Geirsá** Skipt um undirstöðu undir öðrum enda brúarinnar sem gaf sig undan steypubíl fyrir nokkrum árum
- **Kársnesbraut** Eldra vegriði skipt út fyrir nýtt Sicuro vegrið. Vegrið lengd og tengd við vegrið í vegfláa
- **Kjálkaá, Stíflisdal** Skipt um undirstöður í báðum endum brúar
- **Kaldakvísl við Mosfell** Skipt um slitgólfi og það klætt með stálmottum
- **Sandá við Flekkudalsveg** Stöplar kápuþeyptir og skipt um allt timbur í yfirbyggingu
- **Brynjudalsá** Lagfæringar á timburgólfi
- **Litla Botnsá** Skipt um slitgólfi
- **Laxá í Kjós** Lagfæring á slitgólfi, stálmottum og vegriðum
- **Svarfaðardalsá við Hæringsstaði** Skipt um allt timbur í yfirbyggingu til að breikka brúna um 50 cm. Sett ný og sterkari vegrið ásamt lengingum vegriða í vegfláa
- **Kaldakvísl** Spenniköplum til styrkingar landbrúa skipt út fyrir nýja
- **Torfá** Upphaflega átti aðeins að lagfæra undirstöður en á endanum var nánast ný brú byggð
- **Eyjafjarðará við Sandhóla** Kápuþeypa stöplur og steypuviðgerðir á yfirbyggingu
- **Vesturhópshólaá** Niðurrekstur. Staurar reknir niður undir nýja brú
- **Núpsvötn** Niðurrekstur. Staurar reknir niður undir nýja brú
- **Digranes** Undirbúningur fyrir Sicuro vegrið
- **Þverá** Rif á hluta af stokki og endurbygging hans
- **Þorskafjörður** Niðurrekstur. Staurar reknir niður undir nýja brú

Þorskafjörður

Suðurverk er aðalverktaki í þverun Þorskafjarðar en skrifað var undir verksamning í apríl á þessu ári. Þverun Þorskafjarðar stýttir vegalengdina milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um 10 km. Áætlað er að smíði brúar og frágangi við hana verði lokið í lok september á næsta ári en að verkinu öllu ljúki í júní 2024.

Niðurrekstur staura er meðal fyrstu verkefna í framkvæmdinni. Vegagerðin á einu stóru niðurrekstrarvélina á landinu en það eru tveir starfsmenn brúavinnuflokksins á Hvammstanga sem manna vélina.

Í Þorskafirði eru reknir niður 27 m langir staurar sem eru samsettir úr þremur staurum hver. 46 slíkir staurar eru í hverjum millistöpli sem eru fimm og 25 í hverjum landstöpli sem eru tveir. Verkið er á áætlun gagnvart verktaka, tveir stöplar af sjö voru tilbúnir í lok nóvember og vonir standa til að verkefni brúavinnuflokksins ljúki í febrúar. Þá heldur niðurrekstrarflokkurinn í verkefni við Hornafjarðarfljót.



Starfsmenn brúaflokksins á Hvammstanga manna einu niðurrekstrarvél landsins en þarna er hún að störfum í Þorskafirði.



Þverá. Brjóta þarf niður neðri hluta ræsis og endurbyggja það frá grunni.

Þverá í Kaupangssveit

Ræsi var byggt yfir Þverá í Kaupangssveit árið 1991. Það er steypur hálfbogi, 6,7 m breiður og 60 m að lengd í fjórum einingum. Bognin er með sökklum og grundaður að hluta á klöpp og hluta til á fyllingu. Ræsið skekkdist í flóði í júlí 2021 en talið er að slík flóð komi á um hundrað ára fresti. Tvær neðri einingarnar skekkust um 300-400 mm öðru megin og skolaðist undan þeim.

Brúavinnuflokkurinn á Hvammstanga fékk það verkefni að laga ræsið sem skemmaðist. Búið er að moka ofan af ræsinu um 8 m fyllingu og veita umferð á eldri brú sem stendur aðeins ofar. Ánni hefur verið veitt framhjá ræsinu svo hægt sé að meta skemmdir og gera úrbætur. Áætlað er að setja grjótfloir í botn ræsisins í efstu tvær einingarnar og steypa grjótið fast auk þess að fleyta undir sökkul eininganna. Tveir efstu rofbitarnir verða endurbyggðir og steypst ný kápa utan um þá.

Ákveðið var að rífa tvær neðri einingarnar og endurbyggja frá grunni, eða um það bil 32 m af ræsinu. Reknir voru niður stálbitar allt að 12 m niður til að koma í veg fyrir að ræsið sígi aftur. Áætluð verklok eru í febrúar 2022.

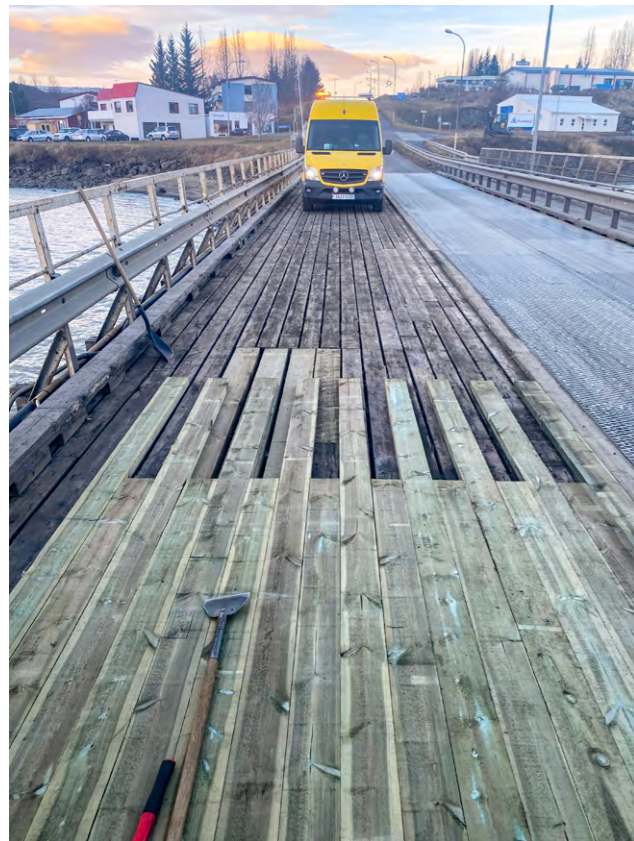
Kársnesbraut og Nýbýlavegur

Brúin yfir Kársnesbraut er 47 m löng steinsteypt forspennt brú, byggð árið 1969. Brúin yfir Nýbýlaveg er 40,5 m löng steyp og forspennt, byggð árið 1968. Ákveðið var að skipta um vegrið á brúnum sem hluta af sérstöku vegriðsátaki sem Vegagerðin stendur fyrir. Átakið gengur út á að skipta út vegriðum sem ekki standast kröfur.

Á brúnni yfir Kársnesbraut og Nýbýlaveg var notast við Sicuro vegrið frá norska framleiðandanum Vikörsta. Gamla vegriðið var fjarlæggt og hið nýja sett upp jafnóðum til að tryggja öryggi vegfarenda. Einnig voru steypar niður fjórar öflugar undirstöður til endanna.

Meðal annarra verkefna í vegriðsátaki Vegagerðarinnar eru Kaldakvísl og Leirvogsa en þar er búið að skipta út vegriðum. Unnið er eftir forgangslista en aðrar brýr sem stendur til að skipta um vegrið á eru; Hamraborg og Digranesvegur, Borgarfjörður, Elliðaár, Reykjanesbraut og fleiri.

→ Skipt var um vegrið á brúnni yfir Nýbýlaveg. Verkið er hluti af vegriðsátaki Vegagerðarinnar sem snýst um að skipta um vegrið sem ekki standast kröfur.



Lagarfljót

Lagarfljótsbrúin er 301 m löng á steiptum stöplum með burðarbitum úr stáli og timburgólfi. Hún var byggð árið 1958, á sama stað og eldri brú sem var vígð 1905 en niðurrekstrarstaurar frá þeim tíma voru að hluta nýttir í nýju stöplana. Brúin er því komin til ára sinna og mikilvægt að sinna vel viðhaldi hennar.

Brúavinnuflokkurinn frá Vík fékk það verkefni í ár að kápusteypa utan um stöpla brúarinnar. Þurfti til þess að sérsmíða pramma sem var notaður til að komast að stöplunum. Um þessar mundir er verið að vinna í að skipta út öllu slitgólfinu á brúnni og setja járnnettur yfir til að lengja líftíma gólfsins. Skipt hafði verið um slitgólf síðla 2019 en það skemmdist mjög fljótt. Í ljós kom galli í efninu sem skýrði mjög lélega endingu. Þá kom upp fyrr á árinu eldur í brúnni sem þó skemmdi lítið.

← Skipta þurfti út slitgólfi á Lagarfljótsbrúnni og setja járnnettur yfir.

Kálfá við Árnes

Brúin yfir Kálfá var byggð árið 1932. Hún var þá 12 m löng með steiptum burðarbitum og timburgólfi. Árið 1994 var gólfíð framlengt fram yfir stöpla og varð þá 20 m langt.

Til stóð að fara í miklar viðgerðir á brúnni. Fljótlega kom í ljós að brúin var það illa farin að ekki borgaði sig að gera við hana. Því var ákveðið að rífa eldri brúna fyrir utan vestari stöpulinn sem var endurbyggður að hluta og kápusteyptur. Þar sem aðgengi vinnuvéla er gott á staðnum var ákveðið að bakka tveimur búkollum undir brúna til að lágmarka steypubrot í ána. Gamla brúin var fleyguð niður af beltagröfu og var hún tekin niður á einum degi.

Steyptur var nýr stöpull norðanmegin. Gerður var öflugur fótur með bergboltum. Nýttir voru eldri stálbitar sem höfðu verið sandblásnir og málaðir og því eins og nýir. Þá var sett nýtt gólf og vegrið og í dag er brúin eins og ný. ■

→ Framkvæmdir við Kálfá.

↓ Eldri brú á Kálfá var rifin og ný byggð í staðinn.





Vegvarpið – vefþættir Vegagerðarinnar

↑
Bryndís Friðriksdóttir og Þorsteinn R. Hermannsson sátu fyrir svörum um Borgarlínu í öðrum þætti Vegvarpsins

Vegvarpið, hlaðvarpsþættir, er nýjung í upplýsingaflóru Vegagerðarinnar. Þáttunum er streymt á netinu og fjalla þeir um fjölbreytt málefni sem varða Vegagerðina.

Hlaðvörp njóta mikilla vinsælda, en það eru útvarps- eða sjónvarpsþáttaraðir sem gefnar eru út á netinu. Formið þykir skemmtilegt enda er lengd hvers þáttar ekki meitluð í stein og því hægt að kafa eins djúpt í málin og þurfa þykir.

Nú hefur Vegagerðin hafið gerð hlaðvarpsþátta í sjónvarpsþáttaformi sem bera heitið Vegvarpið. Fyrsti þáttur fór í loftið 4. nóvember. Þar ræddi G. Pétur Matthíasson forstöðumaður samskiptadeildar Vegagerðarinnar við Birki Hrafn Jóakimsson forstöðumann stoðdeildar og Jón Magnúson deildarstjóra á framkvæmdadeild um malbik og klæðingu, hver munurinn sé og hvernig viðhald vega er ákveðið.

Viðtökurnar við þættinum voru góðar en um 1000 manns hafa þegar horft á myndbandið.

Þáttur tvö fór í loftið 25. nóvember. Þar ræddi G. Pétur um Borgarlínuna við Bryndísi Friðriksdóttur svæðisstjóra Höfuðborgarsvæðis Vegagerðarinnar og Þorstein R. Hermannsson forstöðumann samgangna hjá Betri samgöngum ohf. Þau svöruðu því meðal annars hvað Borgarlínuverkefnið gengur út á, hver munurinn sé á borgarlínuvagni og strætisvagni, hvernig Vegagerðin og Betri samgöngur komi að verkefninu og út á hvað samgöngusáttmáli höfuðborgarsvæðisins gengur.



↑
Í fyrsta Vegvarpinu ræddi G. Pétur við þá Birki Hrafn Jóakimsson og Jón Helgason um malbik og klæðingu

Í næstu þáttum er ætlunin að koma víða við. Til að mynda á að fjalla um vetrarþjónustu sem nú er víðast hvar hafin og almenningssamgöngur en ekki allir vita að Vegagerðin heldur utan um rekstur almenningssamgangna á landsbyggðinni, almenningssvagna, flug og ferjur.

Hægt er að nálgast upptökur af Vegvarpinu á YouTube-rás Vegagerðarinnar. ■

Yfirlit yfir útboðsverk

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

Fyrirhuguð útboð		
Verknr.	Verk	Auglýst
21-126	Vatnsnesvegur (711) um Vesturhópshólaá	2021
21-127	Vetrarþjónusta 2022-2025, Akrafjallshringur	2021
21-128	Vetrarþjónusta 2022-2025, Borgarfjörður og Mýrar	2021
21-129	Vetrarþjónusta 2022-2025, Ólafsvík-Vatnaleið	2021
21-130	Vetrarþjónusta 2022-2025, Kjalarnes - Mosfellsheiði	2021
21-064	Eyafjarðarbraut vestri (821) um Hrafnagil	2021
21-065	Hringvegur (1) um Skjálíffandafjót	2021
21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá - Hvalfjörður (EES)	2021
21-022	Hringvegur austan Klífanda og Dyrhólavegur	2021
21-004	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut	2021
20-074	Norðausturvegur (85), Köldukvíslargil	2021
20-035	Snæfellsnesvegur(54), Ketilstaðir - Dunkárbakki	2021
21-096	Örlygshafnarvegur (612), Hvalsker - Sauðlauksdalur	2021

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-124	Hringvegur (1), Langitangi - Reykjavegur	30.11.21	21.12.21
21-133	Hringvegur (1), Biskupstungna- braut - Hveragerði, Ölfusvegur um Varmá, eftirlit	28.11.21	14.12.21
21-123	Hvalfjarðargöng, bilabjörgun 2022-2024	28.10.21	30.11.21
21-095	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina	28.10.21	07.12.21
21-132	Sundabakki, dredging and land reclamation 2022 / Sundabakki, dýpkun og landfyllingar 2022	15.11.21	16.12.21
21-125	Hringvegur (1), Biskupstungnabraut-Hveragerði, Ölfusvegur um Varmá	19.11.21	07.12.21

Útboð fellt af lista	
Verknr.	Verk
21-058	Áætlunarflug á Íslandi: Akureyri - Grimsey - Akureyri
21-059	Áætlunarflug á Íslandi: Akureyri - Vopnafjörður - Þórshöfn - Akureyri

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-131	Neskaupstaður og Eskifjörður, sjóvarnir 2021	3.11.21	16.11.21
21-121	Þorlákshöfn - Lenging Suðurvarargarðs, færsla Suðurvararbyggju (EES)	10.9.21	19.10.21
21-120	Snæfellsnesvegur (54), Ketilstaðir - Gunnarsstaðir (EES)	10.9.21	19.10.21
21-119	Vestfjarðavegur (60) um Guðfalds- sveit, Kinnarstaðir - Þórisstaðir, eftirlit og ráðgjöf (EES)	10.9.21	19.10.21
21-116	Skriðdals- og Breiðdalsvegur (95), um Gilsá á Völlum	30.8.21	14.9.21
21-077	Hringvegur um Hornafjörð	5.6.21	6.7.21

Samningum lokið			
Verknr.	Verk	Opnað	Samið
21-092	Hringvegur (1), Fossvellir- Lögbergsbrekka Jarðval sf., kt. 690611-0150 Bjössí hf., kt. 650603-3540	13.7.21	29.11.21
21-083	Hringvegur (1), Fossvellir - Lögbergsbrekka, eftirlit Mannvit hf., kt. 430572-0169	13.7.21	24.11.21
21-114	Drangnes, grjótvörn við höfnina 2021 Grjóttverk ehf., kt. 531014-0140	24.8.21	19.11.21
21-072	Þverárfjallsvegur (73) í Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá, eftirlit Mannvit hf., kt. 430572-0169	17.8.21	12.11.21
21-122	Hringvegur (1), umferðar- öryggisaðgerðir í Borgarnesi Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	10.9.21	2.11.21
21-118	Tálknafjarðarvegur (617) - Endurbýgging, hraðútboð Allt í járnum ehf., kt. 561098-3369	7.9.21	2.11.21
21-113	Vetrarþjónusta 2021-2022, Klettsháls Áratog ehf., kt. 630103-4210	28.9.21	29.10.21
21-108	Vestfjarðavegur (60) um Guðfaldsveit, Djúpadalsleið Borgarverk ehf., kt. 540674-0279	19.8.21	27.10.21
21-086	Upphæðsvegur (931) um Ásklif ÞS verktakar ehf., kt. 410200-3250	10.8.2021	20.10.21
20-097	Þverárfjallsvegur (73), Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá Skagfirskir verktakar ehf., kt. 660106-0490	17.8.21	20.10.21
21-098	Dalvík, Sæból að Framnesi Dalverk ehf., kt. 420309-0230	31.8.21	5.10.21
21-066	Hringvegur (1), Laugaland - Ólafs- fjarðarvegur, þurrfræsing og malbik Malbikun Akureyrar ehf., kt. 690598-2059	29.6.21	3.9.21

Vegagerðin í nærmynd

Yfir 300 manns starfa hjá Vegagerðinni og störfín 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.

Skítug, þreytt og sátt í dagslok

↳
Erla María situr á einum fjársjóð steinefnabankans.

Erla María Hauksdóttir ræður ríkjum á rannsóknarstofu Vegagerðarinnar. Erla er jarðfræðingur á stoðdeild mannvirkjasviðs Vegagerðarinnar.

Hvað lærdir þú? Ég er með BS-próf í jarðfræði frá Háskóla Íslands.

Hvað gerðir þú áður en þú komst til Vegagerðarinnar?

Ég rak rannsóknastofu Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands frá 2009-2017 og sá þá um steinefnaprófanir fyrir vegagerð og steinsteypu. Ég tók svo líka við malbiksrannsóknum 2017-2019. Með þessu sá ég um stundakennslu í efnisfræði (Material science), aðstoðaði meistaranema við rannsóknarvinnu og sá um steinefnabankann. Þegar hrunið varð 2008 var það eini bankinn sem var lagt inni.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni? Ég byrjaði 1. apríl 2019. Ég hafði smá tengingu við Vegagerðina þar sem ég hef unnið að rannsóknarverkefninu Klæðingar, rannsóknir og þróun frá 2009 með Gunnari Bjarnasyni og Péttri Péturssyni.

Í hverju felst starfið þitt? Um þessar mundir felst starfið í standsetningu nýrrar rannsóknarstofu en Vegagerðin flutti nýverið í Suðurhraun 3 í Garðabæ. Einnig vinn ég að því að betrubæta verkferla prófana og innleiðingu fleiri prófa. Þegar ég byrjaði fyrir tveimur árum var einungis gerð kornastærðadreifing en nú eru prófin orðin átta og líklegt að við bætum nokkrum við til viðbótar.

Hvernig er hefðbundinn vinnudagur? Uppsetning rannsóknarstofunnar tekur allan minn tíma þessa dagana en fyrir flutningana var hefðbundinn dagur á þá leið að ég tók við steinefnasýnum í pokum, skipti þeim niður í þær stærðir sem þurfti fyrir hverja rannsókn og prófaði. Síðan tók ég gögnin og setti í rannsóknarkerfið og sendi niðurstöður til þeirra sem báðu um verkið. Eftir slíkan vinnudag er ég vanalega mjög skítug, líkamlega útkeyrð og sátt við dagsverkið.

Hvað er skemmtilegast? Grufl og samantekt úr prófununum, að spá í hvernig hægt sé að breyta og bæta og að vera í samskiptum við eftirlitsmenn og jarðfræðinga sem eru að leita eftir besta mögulega efninu í vegstæði án þess að fara of langt frá framkvæmdasvæði. Það er líka gaman að skoða smávægilegar breytingar í bergbrigðum í smásjá en í okkar gráa bergi er hafsjór litaafbrigða sem lýsa okkur veg í átt að ummyndunarstigi og tegund bergsins.



Hvað er mest krefjandi við starfið? Þegar steinefnin í pokunum sem eru send til mín eru rennandi blaut. Þá getur hver poki verið yfir fjörutíu kíló.

Hvað gerir þú utan vinnu? Ég er að stofna fyrirtæki sem ber heitið Artic Stone. Við erum fimm í þessu fyrirtæki og erum að leita að steinefnum fyrir postulínsgerð og glerjunga. Þetta eru k-in þrjú; kaolinitleir, kalífeldspat og kvars.

Ef ég hef einhvern tíma aflögu fer ég að hjóla, ganga á fjöll, fer í sund, spila körfubolta eða á sjúkayak sem er í uppáhaldi. Einstaka sinnum fer ég í tilraunastarfsemi á bjórbruggun. Einnig hef ég lokið leiðsögumannaskólanum, hef klárað nýliðanám í björgunarsveit og hef sinnt útköllum með hjálparveit minni HSSR. ■