

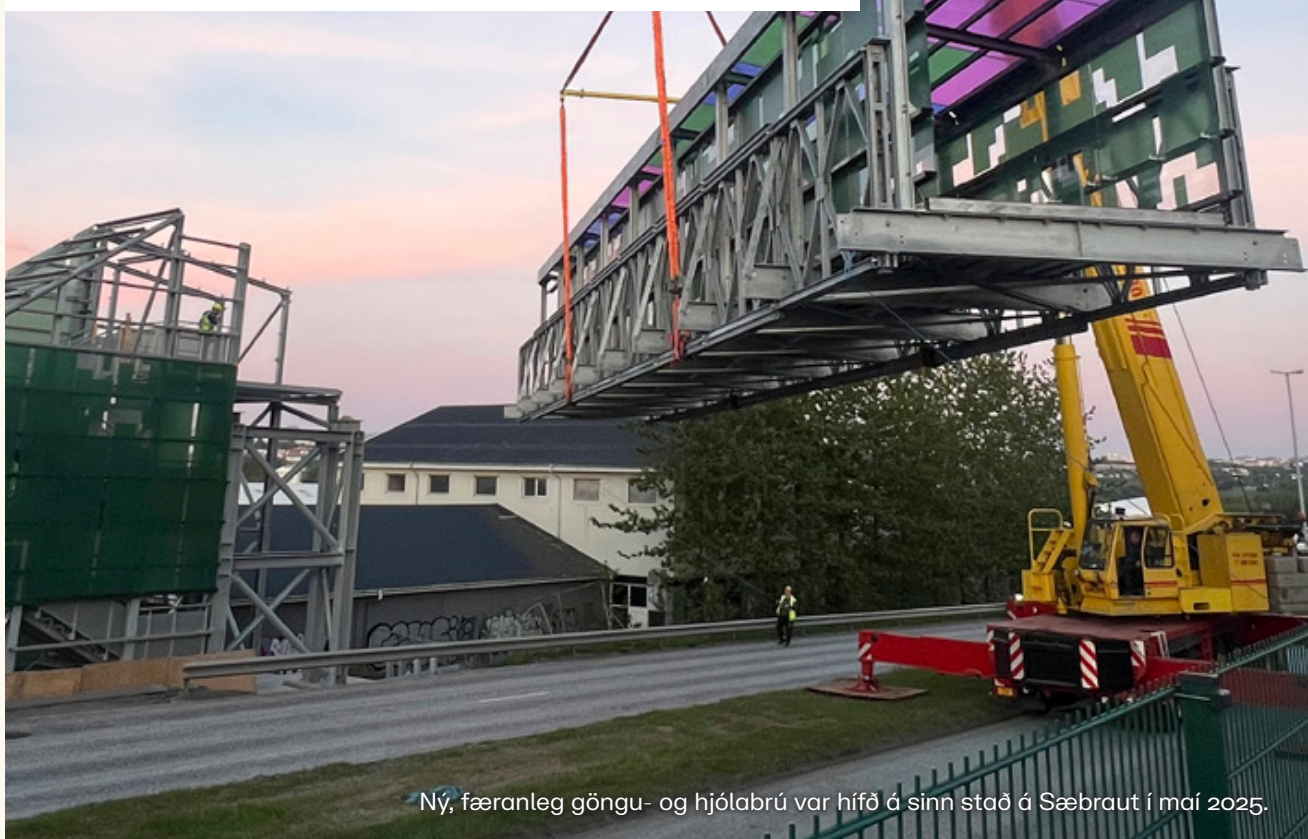


Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

26. júní 2025 — nr. 735

2. tölublað — 33. árgangur



Ný, færánleg göngu- og hjólabrú var hífð á sinn stað á Sæbraut í maí 2025.

02 Göngu- og hjólabrú á Sæbraut komin á sinn stað /
04 Hagabraut byggð upp og klædd / 06 Náttúran stýrir för –
ástæður frátafa Herjólfss / 08 Hringvegurinn styttist um
12 km í ár / 11 Hlýtur viðurkenningu fyrir lokaverkefni og er
á leiðinni til Seattle / 14 Frá málbandi til tölvumúsar / 21
Slitlag á síðasta kafla Grafningsvegar / 22 Vel sótt málþing um
samvinnuverkefni / 24 Ný strætórein á Kringlumýrarbraut / 26
Færa veginn fjær sumarhúsabyggðinni í Hvallátrum / 28 Yfirlit
yfir útboðsverk / 30 Niðurstöður útboða / 36 Ótrúlegt magn af
gögnum / 36 Hátt í sextíu sumarstarfsmenn

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift

www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir

Ritstjórn og umsjón

Sólveig Gísladóttir

Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður

G. Pétur Matthíasson

Hönnun

Kolofon

Umbrot

Sæmundur Freyr Árnason

Forsíðumynd

Sigríður Inga Sigurðardóttir

Prentun

Prentmet Oddi

Leturgerð

Vegagerðin FK Grotesk

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

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



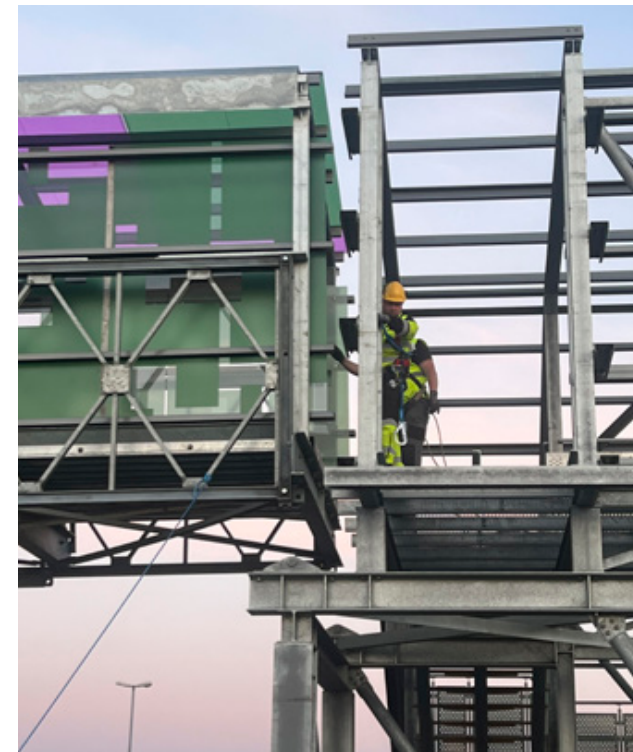
Göngubrú á Sæbraut komin á sinn stað

↑
Allt gekk eins og í sögu þegar ný göngu- og hjólabrú var hífð í heilu lagi á Sæbraut þann 19. maí. Myndir: Bryndís Friðriksdóttir og Sigríður Inga Sigurðardóttir

Veðrið var eins og best verður á kosið en vindur mátti ekki fara yfir 5 m/s því þá hefði þurft að fresta verkinu. Um 20 manns komu að þessari vinnu sem gekk mjög vel fyrir sig. Vonast er til að brúin verði tekin í notkun öðru hvoru við mánaðarmótin júní-júlí. Á sama tíma var nýjum hæðaslám komið fyrir beggja vegna brúarinnar.

Ný göngu- og hjólabrú var hífð í heilu lagi á Sæbraut þann 19. maí og komið fyrir á sínum stað á stigahúsum sem reist hafa verið við Dugguvog og Snekkjuvog.

Brúin er um 28 metra löng og vegur um 30 tonn. Hún mun standa þar til framkvæmdir vegna Sæbrautar-stokks hefjast en þá er vonast til að hægt verði að endurnýta hana á öðrum stað. Brúin var flutt frá athafnasvæði Ístaks við Esjumela á flutningavagni í lögreglufylgd. Loka þurfti hluta Sæbrautar meðan vinnan við að koma henni fyrir á sinn stað stóð yfir.

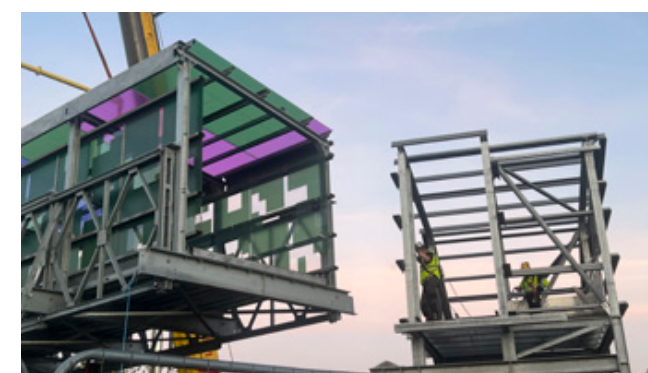


Umferðaröryggi bætt verulega

Brúnni er ætlað að bæta umferðaröryggi verulega fyrir vegfarendur milli nýrrar Vogabyggðar og Vogahverfis, ekki síst fyrir skólabörn í Vogaskóla, en hún er staðsett um miðja veginni milli gatnamóta Sæbrautar við Súðavog annars vegar og Kleppsmýrarvegar hins vegar. Með henni verður til ný gönguleið milli Dugguvogs við Tranavog og Snekkjuvogs.

Unnið við stigahús

Nú þegar brúin er komin á sinn stað heldur vinna við stigahúsin áfram. Gengið verður frá tengingum milli brúar og stigahúsa, sett upp lýsing og myndavélakerfi, gengið frá jarðvegi við stigahúsin og göngu- og hjóla-stígar malbikaðir. Lyftur verða síðan settar upp við báða brúarenda.



Nýjar hæðatakmarkanir

Með nýrri brú koma nýjar hæðatakmarkanir á Sæbraut milli Skeiðarvogs og Súðarvogs. Framvegis verða eftirfarandi hæðatakmarkar á þessum kafla:

- Fríhæð undir viðvörðunarslá er nú 4,8 m
 - Fríhæð undir skiltabru verður 5,5 m
- Samkvæmt reglugerð er hámarkshæð ökutækja 4,2 m (-4,4 m)

Vegagerðin hefur beint þeim tilmælum til verktaka og flutningafyrirtækja að kynna hæðatakmarkanir fyrir sínu starfsfólki. Ástæða er til þess að hvetja öukumenn stærri bíla til að setja niður palla á vörubílum, pakka saman bílkrönum og svo framvegis, svo ekki komi til óhappa eða slysa vegna hæðatakmarkanna.

Framkvæmdin er samvinnuverkefni Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Betri samgangna og er fjármögnuð af Samgöngusáttmálanum.

Vegagerðin hefur yfirumsjón með verkinu fyrir hönd verkkaupa. ■



Hagabraut byggð upp og klædd

↑
Framkvæmdin fer af stað í sumar en í byrjun júní var byrjað á efnisvinnslu.

↓
Búið var að gera klárt fyrir efnisvinnslu í byrjun júní.

Í sumar hefjast framkvæmdir við verkið Haga-
braut (286), Landvegur – Reiðholt. Hagabraut
verður styrkt, breikkuð og klædd á 7,5 km kafla.

Nókkurt ákall hefur verið um uppbyggingu Hagabraut-
ar undanfarin ár. Talsverð byggð er við veginn, bæði
íbúabyggð og sumarhúsabyggð auk þess sem skólabíll
ekur þessa leið. Vegurinn hefur verið þungur í þjónustu,
holumyndun hefur verið mikil og töluvert kvartað yfir
ryki frá veginum. En nú horfir til betri vegar.

Útboðið í verkið Hagabraut (286), Landvegur – Reiðholt
var auglýst í mars á þessu ári og tilboðin opnuð í apríl.
Alls bárust átta tilboð en samið var við lægstbjóðanda,
Þjótanda ehf. á Hellu sem bauð tæpar 294 milljónir
króna í verkið sem var um 66 milljónum undir áætl-
uðum verktakakostnaði.

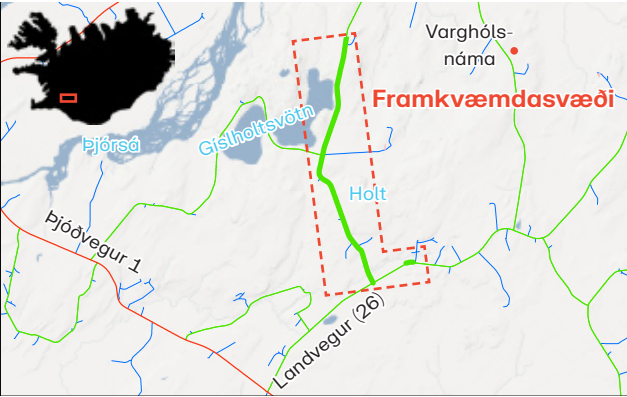
Verkið felst í styrkingu, breikkun og klæðingu á 7,5 km
kafla Hagabrautar í Holtum, í Rangárþingi ytra. Kaflinn
nær frá Landvegi og að Reiðholti. Vegurinn er í dag 5 til
6 metra breiður malarvegur en hann verður breikkaður
í 6,5 metra. Bundna slitlagið verður 6,3 m breitt og
malaraxlir 10 cm til hvorrar hliðar. Einnig verða endur-
nýjuð ræsi á leiðinni. Vegurinn verður þannig hærri og
aðeins breiðari en núverandi vegur, með bundnu slit-
lagi, bættum sjónlengdum og öruggum hliðarsvæðum.
Ekki er um styttingu að ræða heldur fyrst og fremst
vegabætur til að auka umferðaröryggi.

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta vegasam-
göngur á svæðinu, auka umferðaröryggi íbúa og
annara vegfarenda á Hagabraut og stuðla að greiðari
samgöngum í Rangárþingi ytra.

Gert er ráð fyrir að verkinu verði lokið í lok sumars 2026.

Helstu magntölur eru:	
→ Skeringar	69.300 m3
→ Þar af bergskeringar	30.500 m3
→ Fyllingar	23.300 m3
→ Fláafleygar	11.600 m3
→ Styrktarlag 0/63	19.900 m3
→ Burðarlag 0/22	8.300 m3
→ Tvöföld klæðing	47.000 m2
→ Frágangur fláa	72.300 m2

→
Framkvæmdakaflinn er 7,5 km langur
og nær frá Landvegi að Reiðholti.





↑
Herjólfur siglir til Landeyjahafnar í stilltu veðri.
Mynd: Vilhelm Gunnarsson

Náttúran stýrir för – ástæður frátafa Herjólfs

Samspil nokkurra þátta hafa áhrif á það hvort Herjólfur geti siglt til Landeyjahafnar. Hæð kenniöldu, ölduhæð, vindhraði og dýpi í hafnar-mynni geta valdið því að fella þarf niður ferð eða sigla þarf til Þorlákshafnar. Hafnadeild Vega-gerðarinnar hefur tekið saman gögn til að greina hvaða þættir hafa áhrif á svokallaðar frátafir eða truflun á siglingum Herjólfs.

Herjólfur sigldi til Landeyjahafnar heilan dag, eða hluta úr degi, alls 310 daga eða um 85% á tímabilinu frá 1. apríl 2024 til 31. mars 2025. (Hluti úr degi er skilgreindur sem færri en fjórar ferðir til Landeyjahafnar). Af þessum 310 dögum voru 26 þar sem ferjan sigldi einnig til Þorlákshafnar og 12 dagar þar sem yfir helmingur ferða var felldur niður.

Til samanburðar sigldi Herjólfur til Landeyjahafnar heilan dag eða hluta úr degi 82.4% af tímanum á árunum 2019-2024. Á þeim árum eru 18 dagar þar sem allar ferðir voru felldar niður vegna veðurs, að meðaltali 3,6 dagar á vetri. Til samanburðar voru allar ferðir felldar niður í fjóra daga vegna veðurs yfir veturinn 2024 – 2025, þann 25. desember 2024, 5. og 6. febrúar 2025 og 2. mars 2025.

Töluverður munur getur verið á frátöfum Herjólfs milli ára. Veturinn 2023 til 2024 sigldi Herjólfur til dæmis aðeins um 80 prósent tímabilsins til Landeyjahafnar.

Siglingar Herjólfs skipt upp eftir höfnum

Tafla 1	2024-2025		2019-2024	
	Fjöldi daga	%	Fjöldi daga	%
Landeyjahöfn	272	74,5%	1.206	70,5%
Landeyjahöfn (1/2 dagur)	12	3,3%	75	4,4%
Landeyja- og Þorlákshöfn	26	7,1%	129	7,5%
Þorlákshöfn	40	11,0%	240	14,0%
Þorlákshöfn (1/2 dagur)	11	3,0%	41	2,4%
Engar ferðir (Veður)	4	1,1%	18	1,1%
Engar ferðir (Verkfall)			2	0,1%

Til að greina ástæður frátafa skoðaði hafnadeildin gögn um kenniöldu og ölduhæð frá ölduduflum. Einnig var skoðaður vindhraði og dýpi í hafnarmynni.

Ef skoðaðar eru mælingar frá dögunum sem allar ferðir Herjólfs voru felldar niður (tafla 2) má sjá að meðal-ölduhæð þá daga var yfir 4,5 m með hæstu öldu yfir 5 metrum. Meðal vindhraði var 14 m/s eða meiri. Í töflunni má sjá dýptarmælingar dagana fyrir eða eftir viðburðinn en ekki eru til dýptarmælingar frá þeim dögum sem ekki var siglt í höfnina.

Aðstæður þá daga sem ekki var siglt

Tafla 2	25. 12. 24	5. 2. 25	6. 2. 25	2. 3. 25
Hæsta kennialda [m]	5,2	7,2	12,0	5,1
Meðaltal kenniöldu [m]	4,5	4,8	6,7	4,5
Mesti vindhraði [m/s]	21	26	24	19
Meðaltal vindmæling[m/s]	16,4	17,1	16,2	13,9
Dýpi [m]	4,0	5,7	5,7	3,0

Á tímabilinu sem hér er fjallað um sigldi Herjólfur alls 77 daga til Þorlákshafnar heilan dag eða hluta úr degi. Þar af voru 11 dagar þar sem ferjan sigldi aðeins eina ferð til Þorlákshafnar (hálfur dagur). Á þeim dögum var aldan á bilinu 3,6 til 6,3 m og vindhraðinn á bilinu 15 til 22 m/s.

Í töflu 3 eru teknar saman ástæður frátafa. Gerður er munur á ástæðu og mögulegri ástæðu. Alda getur talist til „mögulegrar ástæðu“ frátafar á þeim dögum þar sem meðalölduhæð er á bilinu 2,5 -3 m, en þegar meðalaldan er hærri en 3 m er hún talin til „ástæðu“ frátafar. Að sama skapi er meðalvindhaði á bilinu 13-16 m/s talinn möguleg ástæða frátafar en yfir 16 m/s er vindhraðinn talinn til ástæðu frátafar. Dýpi á bilinu 4–5 m er talið möguleg ástæða frátafar, allt grynnra en 4 m er talið til ástæðu frátafar.

Fjöldi daga þar sem ákveðnir þættir teljast til ástæðu frátafar

Tafla 3	Alda	Vindur	Alda & vindur	Alda &/eða vindur	Dýpi	Veður og dýpi
Fjöldi daga	38	0	0	38	26	15
Hlutfall af frátöfum	49,4%	0%	0%	49,4%	33,8%	19,5%

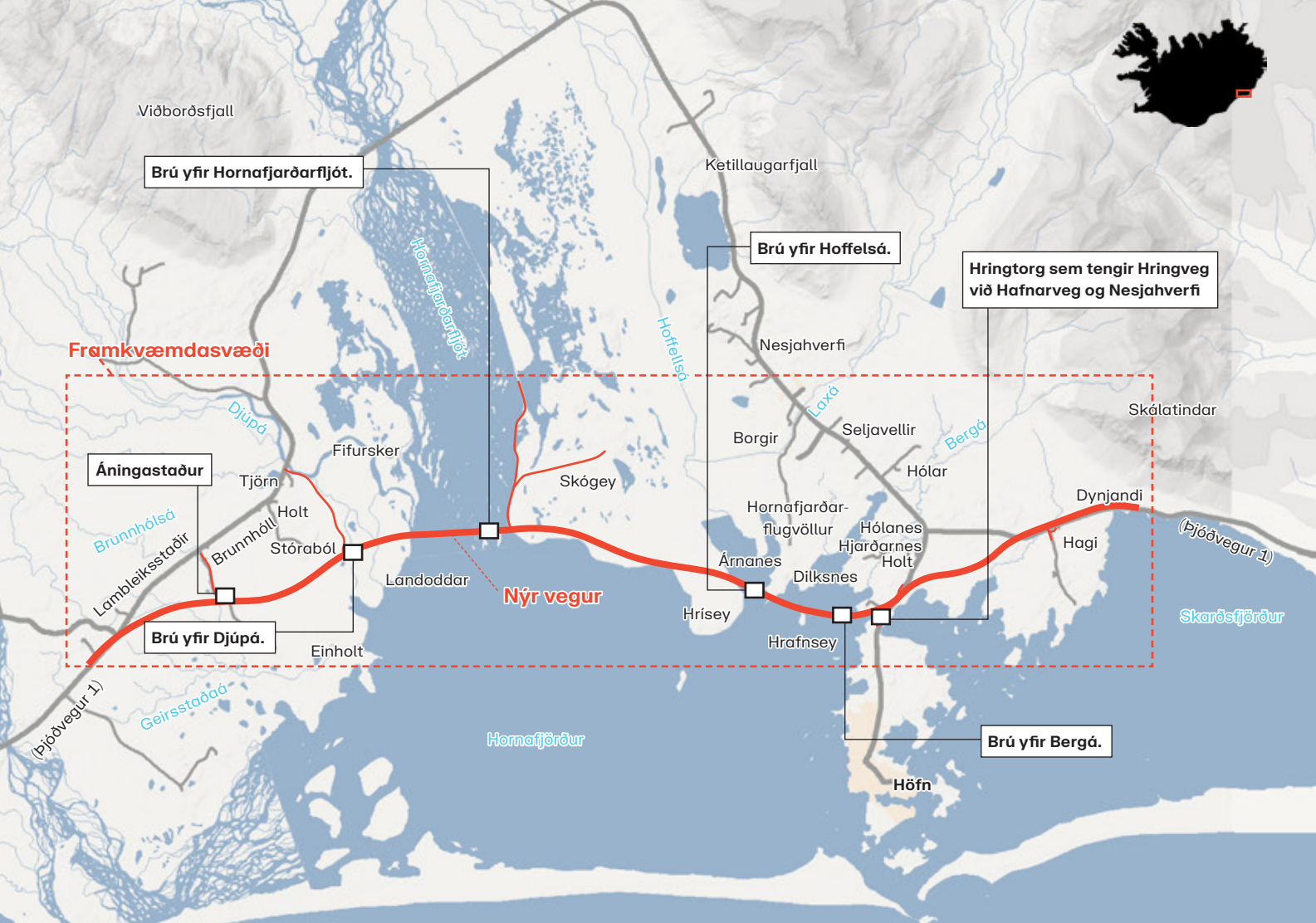
Á töflu 3 má sjá að af þeim 77 frátafardögum á tíma-bilinu voru 38 dagar þar sem meðalaldan var hærri en 3 m. Þá voru 26 dagar þar sem dýpi þótti ábótavant, en af þeim voru 15 þar sem veðurskilyrðin töldust einnig til ástæðu frátafar. Þá eru eftir 11 dagar þar sem eingöngu dýpi telst til ástæðu frátafar, en af þeim eru 5 dagar þar sem veðurskilyrði teljast einnig til mögulegrar ástæðu frátafar og má því álykta að samspil veðurs og dýpis hafi haft áhrif á val á áfangastað þá dagana.

Ofangreindar niðurstöður útskýra frátafir Herjólfs í 49 af 77 tilvikum þar sem skipið sigldi til Þorlákshafnar á síðastliðnu tímabili. Þegar bætt er við dögum þar sem alda, vindur og dýpi geta talist til mögulegra ástæðna frátafar fást útskýringar á 74 tilvikum eins og sjá má í töflu 4.

Fjöldi daga þar sem ákveðnir þættir teljast sem ástæða og/eða möguleg ástæða frátafar

Tafla 4	Alda	Vindur	Alda & vindur	Alda &/eða vindur	Dýpi	Veður og dýpi
Fjöldi daga	65	32	30	67	62	55
Hlutfall af frátöfum	84.4%	41.6%	39.0%	87.0%	80.5%	71.4%

Þrír dagar falla ekki undir þá flokka sem fjallað hefur verið um hér að ofan. Alla þá daga var siglt til Landeyjahafnar hluta úr degi. Tvo af þessum þremur dögum var hæsta alda tæpir 3 m og þriðja daginn var slæmt veður deginum áður. ■



Hringvegurinn styttist um 12 km í ár

Framkvæmdum við nýjan Hringveg (1) um Hornafjörð lýkur fyrir áramót. Þar með styttist Hringvegurinn um tólf kílómetra. Aron Örn Karlsson, staðarstjóri Ístaks, segir verkið hafa gengið vel og er á áætlun.

Kortið sýnir legu nýja vegarins, staðsetningu áningarstaða, brúa og hringtorgs.

Framkvæmdin er umfangsmikil og snýst um lagningu 19 km langs þjóðveg, 9 km af hliðarvegum og byggingu fjögurra tvíbreiðra brúa sem eru samtals 468 m langar. Einnig verða gerðir tveir áningarstaðir.

„Hér hafa starfað að meðaltali um fjörutíu manns frá því verkið hófst í ágúst 2022 en sú tala reyndar nær tvöfaldaðist frá hausti 2023 til loka árs 2024 á meðan brúargerðin stóð sem hæst,“ segir Aron Örn Karlsson staðarstjóri Ístaks.

Verkið er gríðarstórt á íslenskan mælikvarða og því nokkuð umleikis á verkstað. „Við erum með vinnubúðir sem hýsa 44 manns, þar er einnig að finna mötuneyti, skrifstofur, verkstæði og steypustöð,“ lýsir Aron en starfsmenn koma

viða að og láta vel af vistinni. „Þetta er úthald hjá flestum sem vinna sex vikur í senn, alla daga nema sunnudaga, og fá svo frí í tvær vikur,“ segir Aron sem sjálfur flutti með fjölskyldunni til Hafnar meðan á framkvæmdunum stendur.

Góður gangur hefur verið í verkinu frá upphafi. „Fyrstu skrefin fólust í að setja farg og fyllingar í brúarstæði og vegstæði. Fargtíminn fyrir brúarstæðin var hálft ár og því mikilvægt að byrja strax á því,“ segir Aron en brúargerðin fór af stað í október 2023. Unnið var í brúnum samtímis, en þó ekki fleirum en þremur í einu. „Við reyndum að flýta fyrir okkur og með góðu skipulagi og meiri mannskap náðum við að vera töluvert á undan áætlun með brúargerðina. Til dæmis steiptum við upp allar brýrnar fyrir jólin 2024 sem ætlunin var að klára

vorið 2025. Með þessu móti sluppum við við brúargerð á vetrartíma sem getur verið erfið.“

Í vetur hefur verktakinn undirbúið vegagerðina, mokað undan brúm og unnið að vatnaveitingum, það er að færa árnar undir nýju brýrnar en veita þurfti ánum um annan farveg meðan á framkvæmdum stóð.

Um þessar mundir fer mestur krafturinn í ræsagerð, rofvarnir og útlögn á styrktarlagi. Efnisvinnsla í Skógeyjarnámu er farin af stað en þar verður unnið efni í burðarlag og klæðingu. Klæðing hefst í lok júní og áætlað er að búið verði að klæða allan vegkaflann í lok ágúst. Eftir það stendur aðeins eitt verk út af en það er nýtt hringtorg við austurenda framkvæmdanna.

Brúin yfir Hoffellsá, horft til norðurs.

Hornafjarðarfljót, horft til austurs. Hér er búið að klára rofvarnir og styrktarlag.

Horft frá Árnanesi til austurs í átt að Bergá.





Hringtorg í stað T-gatnamóta

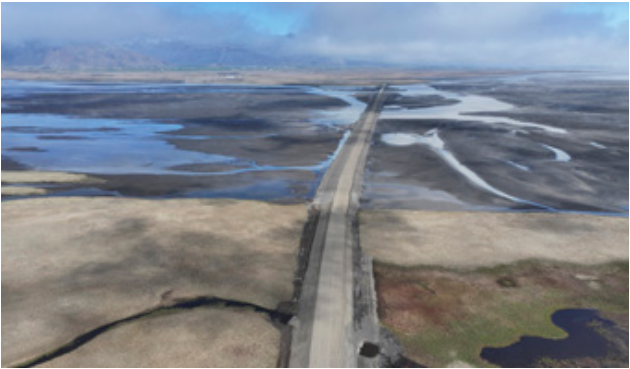
Bæjarstjórn Hornafjarðar óskaði eftir því við Vega-gerðina eftir að framkvæmdir hófust að endurskoða fyrri áætlanir um tvenn T-vegamót og hanna í þess stað hringtorg sem tengja myndi Hringveginn við Hafnarveg og Nesjahverfi. Var það talið ákjósanlegra þar sem líkur eru á að umferð muni aukast verulega á þessum kafla á næstu árum vegna uppbyggingar í ferðaþjónustu. Nokkur atriði hafa orðið til að tefja þennan hluta verksins en nú er skriður kominn í málið. Skipulagsstofnun hefur metið að ekki sé þörf á upp-töku umhverfismats vegna breytinganna, samið hefur verið við landeigendur og búið er að skrá fornminjar á svæðinu. Búið er að færa meginæð hitaveitu Hafnar og ljósleiðara Milu. Næsta skref er að fergja veg-stæðið.

Líklegt er að framkvæmdum við austurenda verksins ljúki nokkuð á eftir öðrum verkþáttum, en Ístak mun sjá um verkið.

Almennt um verkið Hringvegur (1) um Hornafjörð

Helstu verkhlutar

- Þjóðvegir (C8), alls um 18,5 km
 - Tengivegir (C7), alls um 4,4 km
 - Hlíðarvegir (D), alls um 4,4 km
 - Brú yfir Djúpá, 52 m
 - Brú yfir Hornafjarðarfljót, 250 m
 - Brú yfir Hoffellsá, 114 m
 - Brú yfir Bergá, 52 m
- Áningastaðir, 2 stk. Við Brunnhól og við Hafnar-afleggjara.



Brúin yfir Bergá.



Brúin yfir Bergá, horft til austurs.



Útlögn á styrktarlagi við Djúpá, horft til vesturs.



Hornafjarðarfljót, horft til austurs.

Fjórar tvíbreiðar brýr í stað þriggja einbreiðra

Fjórar brýr eru hluti af verkinu. Allar eru þær tvíbreiðar og koma í stað þriggja einbreiðra brúa á Hringveginum, þar á meðal lengstu einbreiðu brú landsins yfir Horna-fjarðarfljót. Sú brú var byggð var byggð árið 1961 og er 64 ára gömul. Hún var á þeim tíma sú næstlengsta á Íslandi, 255 metra löng. Brúin er fyrir löngu orðin barn síns tíma, einbreið, sem veldur því að aðeins er hægt að aka yfir hana í aðra áttina í einu.

→ Brú yfir Djúpá

Um tveimur kílómetrum sunnan við núverandi brú yfir Djúpá. 52 metra löng í tveimur höfum.

→ Brú yfir Hornafjarðarfljót

Um sjö km sunnan við núverandi brú yfir Horna-fjarðarfljót. 250 m löng í sex höfum.

→ Brú yfir Hoffellsá

114 m löng, steipt, eftirspennt bitabré í þremur höfum.

→ Brú yfir Bergá

52 m löng, steipt, eftirspennt bitabré í tveimur höfum. ■

Hlýtur viðurkenningu fyrir lokaverkefni og er á leiðinni til Seattle



Ester María útskrifaðist sem byggingartæknifræðingur frá Háskólanum í Reykjavík í vor.

Árlega veitir Steinsteypufélag Íslands viður-kenningu til námsmanna á tækniskóla- eða háskólastigi er skila inn lokaverkefni sem annað-hvort styður við grunnrannsóknir á steinsteypu eða notkun hennar við íslenskar aðstæður. Ester María Eiríksdóttir, húsasmíðameistari og byggingartæknifræðingur, nýútskrifuð úr Háskólanum í Reykjavík (HR), er einn þeirra nem-enda sem hlaut viðurkenningu frá félaginu í vor.

Lokaverkefni hennar, „Skoðun á tengingum milli forsteyptra stöpileininga,“ var unnið með styrk frá rannsóknasjóði Vegagerðarinnar og í samræmi við stærra rannsóknarverkefni á vegum stofnunarinnar sem gengur út á að þróa forsteypta brú til notkunar á jarðskjálftasvæði.

Ester María er uppalin á Hofsósi en lauk húsa-smíðanámi frá Verkmenntaskólann á Akureyri (VMA) árið 2021 og stúdentsprófi um leið. Eftir útskrift frá VMA sótti Ester nám í byggingartækni-fræði við HR, þar sem hún lauk námi í febrúar á þessu ári. Aðspurð hvers vegna byggingartækni-fræði hafi orðið fyrir valinu svarar Ester:

„Áhugasvið mitt hefur alltaf verið fjölbreytt, bæði innan verk- og tæknigreina og einnig utan þeirra. Ég stefndi aldrei sérstaklega á iðn- eða tækninám, en eftir húsasmíðanámið langaði mig að halda áfram í frekara námi og þá fannst mér liggja beinast við að skrá mig í byggingartæknifræði sem framhald af húsasmíðinni.“

Ester segir enn fremur frá því að hún búi yfir sterkri löngun til þess að læra nýja hluti og að læra þá vel. Hún var ánægð með þá jákvæðu liðsheild sem hún upplifði meðal námsmanna í byggingartæknifræði innan HR: „Það jafnast ekkert á við að leysa verk-efni með góðu fólki.“



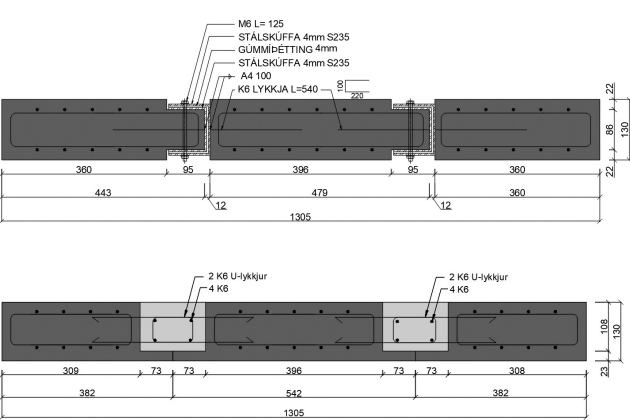
Ester vinnur um þessar mundir á verkfræðistofunni Stoð ehf. á Sauðárkróki, en mun flytja til Seattle næsta haust til að sækja meistaranám í byggingarverkfræði við Háskólann í Washington, U.W., þar sem hún mun m.a. taka þátt í verkefni með áherslu á jarðskjálftahönnun. Ester telur sig ekki hafa sagt skilið við brúarhönnun fyrir fullt og allt, en sýnir hins vegar áhuga á að spreyta sig á - og upplifa hin ólíku svið innan byggingartæknifræðinnar.

Tækifærið til þess að stunda nám í Bandaríkjunum barst henni þökk sé Valle-styrk U.W., en sá skóla-styrkur er úthlutaður efnilegum verðandi meistara-nemum í byggingartæknifræði, byggingarhönnun og öðrum verkfræðinámsgreinum sem búsettir eru á Norður- og Eystrasaltslöndum.

„Einn af leiðbeinendum mínum í lokaverkefninu, Ólafur Sveinn Haraldsson [forstöðumaður rann-sóknadeildar Vegagerðarinnar] hafði sjálfur farið til U.W. í gegnum Valle-styrkinn. Hann hvatti mig til að sækja um, sem ég og gerði. Ég fékk bæði inngöngu í skólann og styrkinn, og síðan tók við umsóknarferli fyrir vegabréfsáritun sem stendur enn yfir.“

Ester býr um þessar mundir á æskuslóðum á Hofsósi. Þó að hún hafi búið bæði á Akureyri og í Reykjavík vegna skóla er auðsagt að búsetan í Seattle verði mestu viðbrigðin í hennar lífi. Ester er þrátt fyrir það tilbúin til þess og hlakkar til þess að kynnast nýjum stað, sem og að takast á við nýjar áskoranir.

Eins og áður er nefnt var lokaverkefni Esterar unnið sem hluti af- og í samræmi við stærri rannsóknar-verkefni sem Vegagerðin stendur fyrir sem tengjast hönnun á forsteyptum brúm til notkunar á jarð-skjálftasvæðum. Endanlegt markmið er að þróa tengingar milli forsteyptra eininga, sem eru jafn-góðar eða betri en staðsteypt útfærsla, og eru auð-veldar í samsetningu. Það hraðar framkvæmdinni á sjálfum verkstaðnum og eykur öryggi starfsmanna. Forsteyptar brýr eru í notkun úti í heimi, einkum þar sem ekki eru jarðskjálftar eins og t.a.m. í Texasríki í Bandaríkjunum. Síðustu tvo áratugina hefur mikil þróun í forsteyputækni fyrir jarðskjálftasvæði og brýr byggðar, t.d. á Vesturströnd BNA. Verkefnið hefur fengið úthlutun úr rannsóknarsjóði Vega-gerðarinnar síðustu árin og hafa nemendur við bæði Háskóla Íslands og Háskólann í Reykjavík unnið að verkefnum tengdum málefninu síðustu ár.



Þau Ester María og Ingi Sigurður Ólafsson hlutu bæði nemendaviðurkenningu Steinsteypufélagsins. Hér eru þau með formanni félagsins, Andra Jóni Sigurbjörnssyni.



Teikningar af tengingum sem voru notaðar til prófunar: Efri teikning er skúffutenging Esterar, en neðri teikning er hefðbundin u-lykkjutenging..



Prófstykkinn tilbúin fyrir tilraunir: U-lykkjutenging að aftan, skúffutenging að framan.



Ester við smíði á stálskúffu til notkunar fyrir prófstykkinn.

„Ein af áskorununum við forsteyptar einingar eru tengingarnar á milli þeirra. Þær tengingar sem hafa verið notaðar hingað til eru svokallaðar „sam-steyputengingar“ en þær byggjast á því að steypt er á milli þeirra á verkstað. Við gerð verkefnisins var leitast við að hanna tengingu sem væri jafn sterk en fljótlegri í framkvæmd.“

Hlutverk Esterar Maríu fól í sér upplýsingaöflun, hönnun á tengingum í prófstykkjum, útfærslu á burðarþolsreikningum, sem og smíði á tengingum og áframhaldandi prófanir í tilraunastofu, þar á meðal mælingar á styrkleika tengingarinnar með notkun vökvapressu til niðurbrots.

Lokaútgáfa tengingarinnar sem þróaðist út frá verk-efninu var svokölluð „þurr tenging,“ sem gerir verk-tökum kleift að forsteypa í stað þess að þurfa að steypa á verkstað. Tenging þessi er skúffutenging, þar sem stálskúffa er á enda hvernar burðareiningar fyrir sig, þannig að við samsetningu þarf aðeins að leggja einingarnar saman og festa með stálboltum. Niðurstöður útreikninga og prófana sem Ester



Álagsprófun á prófstykki með skúffutengingu. Stálbitar voru notaðir sem þvingur til þess að dreifa álaginu á prófstykkið yfir jafnari flöt..

framkvæmdi leiddu í ljós að með áframhaldandi þróunarvinnu og tilraunum gæti þurr, forsteypt tenging eins og þessi komið til verið góður kostur við að tengja saman forsteypta veggj í brúarstöplum.

Verkefnið talaði bæði til rannsóknarhæfileika Est-erar sem og til hennar verklega bakgrunns. Aðspurð sagðist hún vera ánægð með að geta samnýtt fræðilega reynslu sem hún öðlaðist í tækni-fræðinám og verklega reynslu hennar sem húsasmiður.

Rannsóknarsjóður Vegagerðarinnar veitti fjárhags-legan styrk til verkefnisins, sem stóð m.a. undir efniskostnaði fyrir smíði á prófstykkjum og veitti að-stoð varðandi framkvæmd tilrauna. Ester vill koma þökkum sínum á framfæri gagnvart Vegagerðinni:

„Það var gott að fá grunnhugmyndina í hendurnar og að hafa svo smá „pressu“ við gerð verkefnisins. Það var gaman að fá tækifæri til að vinna að alvöru, hagnýtu verkefni, hvort sem mín hugmynd verður einhvern tímann nýtt eða ekki, sem og að hafa verið partur af nýsköpun og leit að betri lausnum.“ ■

Frá málbandi til tölvumúsar

Haukur Jónsson vann í um hálfa öld hjá Vegagerðinni og á þeim tíma urðu meiri breytingar í vegagerð en hann hefði órað fyrir.



Þegar Haukur Jónsson hóf störf hjá Vegagerðinni sem sumarstarfmaður fimmtán ára gamall, var vegagerð á Íslandi töluvert annars eðlis en hún er í dag. Haukur lauk störfum hjá Vegagerðinni árið 2024 og hafði þá samanlagt unnið þar í rúma hálfa öld. Hann upplifði ótrúlegar breytingar á sínum ferli, byrjaði í mælingum fyrir uppbyggða malarvegi, stýrði lengi vel klæðingaflokkum sem komu bundnu slitlagi á vegi landsins og lauk ferlinum á því að stýra viðhalds- og nýframkvæmdaverkum þar sem stór hluti vinnunnar fór fram gegnum tölvu og farsíma sem var aðeins útópiskur draumur á upphafsárum hans hjá Vegagerðinni.

Við hittumst á fallegum vetrarmorgni í húsnæði Vega-gerðarinnar á Akureyri. Hauki er fagnað af fyrrum samstarfsfólki sem kann vel við að sjá gamalkunnan vin og félag. Við komum okkur fyrir í einu fundarherberginu og byrjum á byrjuninni. Hver er maðurinn? „Ég er Eyfirðingur að þremur fjórðu og einn fjórði Skagfirðingur,“ svarar Haukur glettinn en hann fæddist á Akureyri árið 1956 og hefur búið þar allar götur síðan. „Ég er fæddur á Brekkunni og hef átt þar heima mest alla ævi.“

Haukur er af Vegagerðarættum. „Faðir minn var Jón Haukur Sigurbjörnsson vélamaður, síðar skrifstofu- maður og svo rekstrarstjóri hjá Vegagerðinni. Hann lést árið 2010 en móðir mín lést nýlega. Hún hét Halldóra Jónsdóttir og vann lengst af á saumastofu,“ upplýsir Haukur sem fyrstu árin ólst upp á Byggðaveginum en síðan í Stekkjargarði ásamt bróður sínum og systur.

„Á Byggðaveginum var gaman að alast upp því þar í kring var gríðarlegur krakkaskari og þaðan á ég ennþá góða vini. Þetta var einstaklega fjörugur staður enda víða verið að byggja hús svo það var nóg af stillönsum fyrir okkur krakkana að príla í,“ segir Haukur glaðlega. Ekki skemmdi landslagið fyrir en þar mátti finna finar brekkur til að renna sér í á veturna. „Í þá daga var ekkert skipulagt starf fyrir krakka og maður þurfti að finna upp á eigin afþreyingu. Við vorum með frjálsípróttamót á sumrin og þeir sem voru góðir á skíðum kenndu okkur hinum í brekkunni í Hrafnabjörgum.“

Á sumrin fór Haukur í sveit til móðurforeldra sinna og móðurbróður í Eyjafirðinum, á bæinn Samkomugerði. „Ég var með mikla sveitadellu og þar vildi ég helst vera. Mér fannst öll sveitaverkin skemmtileg og var látinn gera það sem ég réði við, sækja kýrnar og reka rollur. Síðasta sumarið mitt í sveit var ég 14 ára og fékk þá eitthvað að snúast á vélunum.“



Haukur Jónsson byrjaði hjá Vegagerðinni á Akureyri fimmtán ára gamall. Hann lauk störfum árið 2024.

Klæðingarflokkurinn á Akureyri tekur nýjan malardeifara í notkun og verkstjórinn Sigurjón Sigurðsson fylgist með.

Brúarflokkurinn á Hvammstanga að byggja brú á Grímsá í Borgarfirði.

Klæðingaflokkur að störfum við Hornafjörð árið 1992.



Bjarni Johansen



Einar
Þorvarðarson



Haukur Karlsson



Hilmar Finnsson



Jón Valmundarson



Eiður Sveinsson



Haukur er hér í dökkum jakka, þriðji frá vinstri. Þarna er á ferð stofnfundur Félags tæknifræðinga hjá Vegagerð ríkisins 15. ágúst 1985. Atkvæði um lög félagsins voru greidd með handauppréttingu. Á myndinni eru efritaldir tæknifræðingar: Auðunn Hálfðánarson Borgarnesi, Einar Gíslason Sauðárkróki, Rögnvaldur Gunnarsson Brúadeild Reykjavík, Haukur Jónsson Akureyri, Bjarni Jóhansen Borgarfirði, Hilmar Finnson Reyðarfirði, Kristján Kristjánsson Ísafirði, Sveinn Sveinsson Reyðarfirði og Jakob Hálfðánarson Brúardeild Reykjavík.



Fjórir unglingar í vegavinnuskúr

Sumarið 1971, þegar Haukur var fimmtán ára, fékk hann sumarvinnu hjá Vegagerðinni sem var þá á Oddeyrinni. „Þá var verið að byggja núverandi húsnæði Vegagerðarinnar hér upp frá á Miðhúsaveginum. Ég fékk vinnu á birgðadeildinni ásamt 2-3 unglingum og við vorum oft sendir hingað upp eftir í ýmiss störf eins og að skafa spýtur og stafla timbri. Svo fékk ég að fara út í sveit með körlunum að sinna ýmsum störfum. Þetta var fjölbreytt vinna með skemmtilegum vinnufélögum og enginn dagur eins,“ segir Haukur sem var í þessu tvö sumur. Það næsta fékk hann að vera hluti af vegavinnuflokki. „Það var skemmtileg reynsla. Við vorum fjórir unglingar saman í fjögurra manna skúr með steinolíuofni. Ég náði því ekki að vera í vegavinnutjaldi, en stundum var þó tjaldi slegið upp fyrir bílstjóra sem unnu fyrir flokkinn. Það var komin rafstöð á þessum tíma en hún var bara keyrð á daginn meðan verið var að elda.“ Á þessum tíma var enginn bað- eða salernisskúr, aðeins kamar. „Svo fékk maður volgt vatn í vaskafat hjá ráðskonunni að þvo sér upp úr,“ segir hann kíminn. Vinnudagurinn var langur, farið var út klukkan sjö á morgnana og unnið til sjö á kvöldin. Haukur lýsir því að vegavinnuflokkarnir hafi verið reknir á grunnmannskap en síðan hafi verið ráðinn aukamannskapur með vörubíla, jarðýtur og annan tækjabúnað. „Hver vinnuflokkur skipaði um 10 til 15 manns og það gefur að skilja að þetta skapaði gríðarlega mikla vinnu fyrir fólkið á svæðunum enda voru þetta alltaf heimamenn sem voru ráðnir til starfa í flokkunum og bættust þá við verkstjórar, flokksstjórar og nokkrir verkamenn,“ lýsir Haukur sem kynntist ógrynni af fólki á þessum tíma.

Og hver voru helstu verkefnin fyrir unglingana? „Við vorum mikið að setja niður ræsi og girða, eða standa uppi á tipp og segja bílstjórunum til,“ svarar hann. En var þetta frumstæð vegagerð? „Já, talsvert öðruvísi en hún er í dag. Þarna var allt frumstæðara og undirbúningur minni. Jarðvegi næst veginum var yfirleitt ýtt upp í undirbygginguna og burðarlag sett yfir og síðan þunnt malarslitlag. Þá var efni ekki flutt langar leiðir nema í mjög litlum mæli, og bundið slitlag var ekki til.“



Haukur er hér með Hreini Haraldssyni, þáverandi vegamálastjóra, árið 2010.



Guðmundur
Heiðreksson



Guðmundur
Sigurðsson



Gísli Gíslason



Magnús Karl
Torfason



Sigurjón
Sigurðsson



Sveinn Þórðarsson

Hauki fannst sumarið í vegavinnuflokknum skemmtilegt og líflegt en næsta sumar gerðist hann hins vegar mælingamaður á hönnunardeildinni á Akureyri, hjá Guðmundi Heiðrekssyni. „Hópurinn af mælingamönnum var ansi stór, en okkur var skipt niður og oftast vorum við tveir eða þrír saman. Við fórum víða því svæðið náði frá Húnavatnssýslu austur í Þingeyjarsýslu og oft dvöldum við með vinnuflokkunum,“ segir Haukur en mælingar þess tíma voru nokkuð frumstæðar. „Hönnunin sjálf fór mikið til fram úti í mörkinni. Til að byrja með var ekki komin tölvutækni til að hnitreikna veglínur. Hönnuðir skoðuðu aðstæður á staðnum og teiknuðu inn veglínu á loftmyndir. Síðan fórum við með þessi gögn út í mörkina, málband og stikur til að sigta línur og búa til beygjur. Gerðar voru hæðarmælingar og teiknaður hæðarprófill. Þá sátu eftir í landinu stikur á 20 metra fresti sem sýndu hvernig veglínan lægi og svo settum við út fyrir verkstjórana hvar kantarnir áttu að vera og hæðina á veginum. Merkingarnar voru smíðaðar úr tréstikum. Eftir þessum leiðbeiningum var vegurinn mótaður.“

Tæknifræði í Noregi

Haukur hóf skólagöngu sína í Barnaskólanum á Akureyri, síðan lá leiðin í Gagnfræðaskólann og loks Menntaskólann á Akureyri þaðan sem hann varð stúdent árið 1976. „Ég var þokkalegur námsmaður en heldur námsleiður í menntaskóla,“ segir Haukur brosandí og ákvað því að vinna eitt ár í eftir útskrift. Mælingarnar hjá Vegagerðinni höfðu vakið áhuga hans á tæknifræði og því fór svo að hann sótti um nám í tæknifræði í Gjövík í Noregi þar sem hann dvaldi næstu þrjú árin. „Við vorum nokkrir Íslendingar þarna, meðal annars Markús Karl Torfason og Bjarni Johansen, sem höfðu starfað sem mælingamenn og héldu síðan áfram að vinna hjá Vegagerðinni eftir námið.

Haukur vann í Noregi í öllum sumarfríum sínum, við byggingarvinnu og hjá norsku Vegagerðinni við mælingar í Guðbrandsdal, þar sem hann starfaði með Markúsi Karli.



Brúarflokkurinn í Vik breikkar brúna á Holtsá undir Eyjafjöllum. Jón Valmundsson verkstjóri er fremstur á myndinni

„Ég hafði ekki gert ráð fyrir því að starfa hjá Vega-gerðinni þegar heim væri komið. En í lok sumars 1980 var ekki margt að hafa og ég fékk vinnu við mælingar og veghönnun hér á Akureyri,“ segir Haukur. Síðan fékk hann boð um að vinna sem umdæmistæknifræðingur á Reyðarfirði á móti Hilmarí Finnssyni. „Þar var ég í eitt ár og lenti í allskonar brasi. Vinnudagarnir voru langir og margt að læra enda þekkti ég ekki allt of vel til á Austurlandi. En ég fékk góða aðstoð, sérstaklega frá Hilmarí og Einari Þorvarðarsyni sem þá var umdæmis-stjóri.“

Bylting að fá klæðingu

Vegakerfið á Íslandi var heldur bágborið á áttunda áratugnum. „Á þessum tíma snerist þetta aðallega um að byggja sterkari vegi og upp úr snjó, bundið slitlag þótti of dýrt og öryggismál voru lítið rædd,“ segir Haukur sem fannst alltaf gremjulegt í mælingavinn-unni að sjá byggðan nýjan og góðan veg sem síðan var ómögulegt að keyra því hann var bara holóttur malavegur.

„Það var því alger bylting þegar klæðingin kom til sögunnar,“ segir hann en árið 1978 var verið að gera fyrstu tilraunirnar með klæðingar hér á landi. „Þá voru örfáir vegir með bundnu slitlagi, aðeins í kringum höfuðborgarsvæðið og helstu þéttbýli og svo var steyptur vegur til Keflavíkur.“

Þessi aðferð, klæðing eða Ottadekk eins og hún var kölluð í byrjun, kom frá Noregi en byggði á aðferð sem var þekkt um allan heim og hafði verið notuð í marga áratugi. Menn fundu fljótt að hún gæti nýst vel á Ís-landi enda ódýr og fljótleg. Stofnaðir voru tveir klæð-ingaflokkar og keyptur búnaður fyrir þá.



↑
Brúarflokkurinn á Hvammstanga byggir brú á Flókadalsá í Borgarfirði.

Á ferð með klæðingaflokkum

Vorið 1982 var Hauki boðið að gerast einskonar verk-efnastjóri yfir klæðingaflokkum Vegagerðarinnar. „Ákveðið var að leggja klæðingu á flesta nýja vegi en auk þess vegi með nægilegan styrk og þar sem kostnaður við undirbúning yrði lítill. Leggja átti slitlag á sem flesta vegi eftir því sem peningarnir dugðu,“ segir Haukur. Flokkarnir voru tveir, annar á Akureyri undir stjórn Sigurjóns Sigurðssonar og hinn í Reykjavík undir stjórn Eiðs Sveinssonar. „Mitt hlutverk var að sjá um rekstur flokkanna, gera áætlanir um efni og tíma og gæðamál. Reynt var að komast yfir sem mest á sem stystum tíma enda aðeins hægt að vinna við klæðingar á sumrin.“

Stundum var kappið meira en forsjáin þegar kom að klæðingunum. Til að komast sem lengst var til dæmis ákveðið að leggja fjögurra metra breiða klæðingu á nokkra vegi þar sem umferð var lítil, meðal annars veginn yfir Skeiðarársand sem reyndist ekki vel. „Svo mjó klæðing skapaði hættu þegar bílar mættust og var dýr í viðhaldi svo þessu var fljótlega hætt.“

Í hvorum klæðingaflokki voru tíu til tólf manns og við bættust vörubilstjórar á hverju svæði sem sáu um akstur á möl í klæðinguna. Það þýddi ekkert að setja upp vinnubúðir enda fóru menn hratt yfir. Þá þurfti að útvega svefnstaði og einhvern til að elda ofan í mann-skapinn sem gat verið snúið að finna út úr því ekki var búið að finna upp farsíma eða internet til að létta sér verkið. „Oft var þetta gisting sem myndi ekki standast nútímakröfur, á dýnum og margir saman í herbergi, en flestum þótti þetta nú skemmtilegur tími og mórallinn góður,“ segir Haukur og minnst þess að íbúar hafi ávallt verið fegnir að sjá flokkinn koma.



↑
Klæðingaflokkur að störfum í Hvalfirði árið 1982. Verkstjóri flokksins var Eiður Sveinsson.

Haukur ferðaðist mikið um landið þessi sumur. „Ég byrjaði á vorin að aka hringinn og skoðaði hvort endurnýja þyrfti eldri klæðingar og fór yfir með heima-mönnum hvenær væri hægt að leggja því vegavinnu-flokkar á hverju svæði þurftu að undirbúa vegina fyrir klæðingu. Svo fóru verkin í gang í byrjun sumars með miklum látum,“ lýsir Haukur en fjölskylda hans sá ekki mikið af honum á sumrin og fríin oft tekin á öðrum tímum ársins.

Haukur hafði umsjón með klæðingaflokkunum, fyrst báðum en síðan Akureyrarflokknnum til 2003 en þá var hann lagður niður. Sem dæmi um breytingar sem urðu á vegakerfinu á þessum árum var að árið 1980 voru um 360 km af bundnum slitlögum á Íslandi en tíu árum síðar voru vegir með bundnu slitlagi orðnir 2.260 km. Á þessum tíma höfðu nokkrir verktakar bæst við klæðingaflokka Vegagerðarinnar, þannig að afköstin voru mikil.

Upplifði bæði gamla og nýja tímann

Þegar Haukur byrjaði hjá Vegagerðinni eftir framhalds-nám var tölvutæknin rétt að ryðja sér til rúms. „Á seinni hluta áttunda áratugarins var farið að nota hnitareikn-inga og voru þeir reiknaðir í tölvu Háskóla Íslands sem þá fyllti heilt herbergi og hafði reiknigetu á við farsíma,“ segir hann glettinn og finnst skemmtilegt að hafa upplifað þennan tíma. „Maður nær í skottið á gamla tímanum,“ segir hann og man eftir þegar fyrsta tenging kom til Akureyrar við tölvu Vegagerðarinnar í Reykjavík, í kringum 1980. „Það var prentari með lyklaborði. Við hringdum með síma í Vegagerðartölvuna í Reykjavík og gátum látið hana reikna fyrir okkur veglínu, hæðarlegu o.fl. Þá stigum við fyrsta skrefið í átt að nútímanum. Við þetta breyttist vinnan heilan helling.“

Á níunda áratugnum urðu miklar breytingar á Vega-gerðinni. „Tækninni fleygði fram en einnig var farið að huga að því að leggja niður vinnuflokkana smátt og smátt og fara í útboð með fleiri verk. Þetta var eðlileg þróun en ekki sársaukalaus fyrir þá sem höfðu unnið við þessi verk í sinni heimabyggð,“ segir Haukur en með



↑
Frá fyrstu árum klæðinga, verið að leggja skammt austan við Höfn.

aukinni tölvutækni var einfaldara að búa til gögn fyrir útboð og betur var hægt að kostnaðarmeta verk-efnin. „Í dag eru allir vegir hannaðir með gervihnattar staðsetningu og verktakar fá gögn sem sett eru í vélstýringar í tækjunum og útlit og staðsetning mann-virkisins sem unnið er við sést á skjá. Ekki hafði maður hugmyndaflug á fyrstu árunum til að sjá þessa þróun fyrir sér.“

Skemmtilegt að vinna með brúarflokkum

Klæðingaflokkarnir voru starfandi lengi vel, eða til ársins 2003, þó að dregið væri saman í annarri vinnuflokkastarfsemi stofnunarinnar. „Árið 1992 var kerfinu breytt þannig að stjórnun flokkanna færðist út í umdæmin. Þá var ég ekki lengur með allt landið undir heldur stýrði klæðingaflokknum hér fyrir norðan ásamt vegavinnuflokki, malaraflokki og einum brúarflokki. Ég hafði ekki komið að brúarvinnu áður og fannst skemmtilegt að víkka sjóndeildarhringinn. Í fyrstu vann ég með brúarflokki sem stjórnað var af gamalreyndum brúarsmið, Gísla Gíslasyni og var flokkurinn gerður út frá Sauðárkróki.

Svo breyttist skipulagið á ný og umsjónin ásamt flokk-unum færðust aftur undir framkvæmdadeild í Reykja-vík sem Rögnvaldur Gunnarsson stýrði. Með tímanum tók Haukur við umsjón brúarflokksins á Hvamms-tanga sem var undir stjórn Guðmundar Sigurðssonar, flokknum í Reykjavík sem Haukur Karlsson stýrði og flokknum í Vík sem Jón Valmundsson og síðar Sveinn Þórðarson stýrðu. „Allt voru þetta miklir reynsluboltar sem höfðu stýrt brúarvinnu í áratugi og mikill lærdómur fyrir mig að vinna með þeim.“ Á þessum árum byggðu brúarflokkarnir fjölmargar brýr auk þess sem unnið var að viðhaldi um allt land. Vegagerðin var með sérstaka brúardeild sem sá um hönnun og undirbúning og innan stofnunarinnar var því saman komin mikil þekking og reynsla í hönnun og byggingu brúa. „Ég var í þessum vinnuflokkarekstri allt til ársins 2008. Þá hafði vinnu-flokkunum fækkað mikið. Í dag eru brúarflokkarnir tveir, einn á Hvammstanga og annar í Vík.“



Brúarflokkur Hauks Karlssonar við Sandá í Öxarfirði. Á myndinni eru Jón Fornason, Haukur Karlsson og Jón Erlingur Jakobsson

Úr vinnuflokkum í nýframkvæmdir

Haukur tók við nýframkvæmdum á Norðaustursvæði árið 2008, en það svæði náði yfir Norðurland eystra og Austurland. „Það má segja að þetta hafi verið önnur hlið á sama peningi, ég sá um verkkaupahliðina í útboðsverkum, þ.e. útboðsmál, samninga við verk-taka, eftirlit, umsjón og uppgjör. Það var mikið að gera enda mikil uppbygging í gangi á þessum árum á Norður- og Austurlandi. Um tíma var ég með 10 til 15 útboðsverk en þarna var verið að byggja sem dæmi veginn yfir Vopnafjarðarheiði og Vesturdal um 50 km, annað eins á Melrakkasléttu (Hófaskarðsleið), Detti-fossveg og ótal önnur verk. Þessu fylgdi mikil ferðalög því ég mætti yfirleitt á verkfundi sem haldnir voru á verkstað á tveggja vikna fresti. Á deildinni voru síðan nokkrir eftirlitsmenn sem fylgdust meira með verk-efnunum og voru í stöðugum samskiptum við verk-takana.“

Inntur eftir minnisstæðum verkefnum frá þessum tíma nefnir Haukur veginn upp úr Jökuldal milli Norðurlands og Austurlands. „Vegurinn lá utan í Skjöldólfsstaðahnúk í miklu brattlendi og bleytu og vegagerðin var einstaklega erfið. Þetta var strembið verk en afar gleðilegt þegar því lauk,“ segir Haukur og telur að minnisstæðustu verkin séu líklega þau sem séu erfiðust. „Það var alltaf gaman að sjá verkefnin klárast, hvort sem það var nýframkvæmd eða við-haldsverkefni. Maður sá muninn fyrir og eftir, og hversu miklu það myndi breyta fyrir vegfarendur.“

Síðustu tíu árin var Haukur með umsjónardeildina á Norðursvæði, sem náði yfir Norðurland vestra og eystra. Verkefnin voru þau sömu og áður nema við-haldsverkefni bættust við nýframkvæmdirnar.

Viðhaldið verður mesta áskorunin

Í fyrra var komið að tímamótum. „Mér fannst dálítið erfið ákvörðun að hætta en ég þekkti marga sem höfðu tekið skrefið og hvöttu mig til þess því það væri sannarlega líf eftir Vegagerðina. Ég tók því eiginlega hálfgerða skyndiákvörðun og sé ekki eftir því. Það er gaman að geta gert allt það sem mann langar til.“

Haukur heldur þó í vissa rútinu. Hann vaknar alltaf snemma á morgnana og heldur áfram að fara í sund á kvöldin líkt og hann hefur gert í áratugi. „Það er svo gott til að hreinsa hugann og slaka á fyrir svefninn.“

Haukur og Þóra, eiginkona hans til rúmlega fjörutíu ára, sinna sameiginlegum áhugamálum sem snúa að útiveru, göngum, skíðum og ferðalögum. Þá er Haukur með flugbakteríu en hann lærði sviffflug árið 1971, er með einkaflugmannspróf og á hlut í flugvél. Þó hann sé að mestu hættur að fljúga er hann áfram viðriðinn flug-samfélagið á Akureyri. Þá eiga þau Þóra tvö börn og nokkur barnabörn sem búa í Reykjavík sem þau reyna að hitta sem oftast.

Að lokum er ekki úr vegi að spyrja reynsluboltann hverja hann telji verða helstu áskorun Vegagerðarinnar á næstu árum. „Það er að takast á við þann gríðarlega mikla skort sem hefur verið á viðhaldi vega og vega-mannvirkja almennt. Umferðarpunginn hefur aukist gríðarlega og hér eru víða illa farnir vegir eða að hruni komir. Margir þessir vegir voru lagðir klæðingu fyrir þrjátíu eða fjörutíu árum og lítið sem ekkert viðhald fengið nema nýtt klæðingarlag. Eins og marg oft hefur komið fram eru gríðarleg verkefni framundan og meiri pening vantar í viðhald til að halda því í lagi og endur-nýja sem búið er að gera.“ ■



Framkvæmdin nær frá norðurenda brúar við inntak Írafossvirkjunar að vegamótum Grafningsvegur neðri.



Eftir að framkvæmdum lýkur verður allur Grafningsvegurinn með bundnu slitlagi.

Slitlag á síðasta kafla Grafningsvegur



Kort sem sýnir framkvæmdakaflann sem er 1,33 km að lengd.

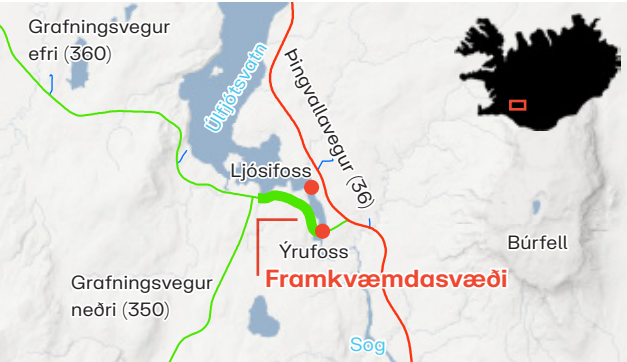
Framkvæmdir eru hafnar við verkið Grafnings-vegur efri (360), Ýrufoss – Grafningsvegur neðri. Þetta er síðasti malarkaflinn á Grafningsvegi sem nú verður allur með bundnu slitlagi.

Verkið felst í styrkingu og breikkun Grafningsvegur sem einnig verður lagður bundnu slitlagi. Útboðskaflinn fylgir núverandi vegstæði nánast alveg með smá-vægilegum hæðarbreytingum. Núverandi vegur verður lagfærður og breikkaður. Hann var áður að jafnaði um 5 metra breiður en verður eftir lagfæringu 7 metra breiður (6,8 m bundið slitlag og 10 cm malaraxlir). Nokkur ræsi í veginum verða endurnýjuð og eitt ristar-hlið.

Framkvæmdakaflinn er 1,33 km að lengd og nær frá norðurenda brúar við inntak Írafossvirkjunar að vega-mótum Grafningsvegur neðri.

Útboðið var auglýst 17. febrúar 2025 og opnað 4. mars. Tvö tilboð bárust í verkið en samið var við VBF Mjölni ehf. og Vestfirska verktaka ehf., Selfossi. Tilboðið hljóð-aði upp á 92,7 milljónir króna sem var 1,3 milljónum yfir áætluðum verktakakostnaði.

Umferð um veginn er mismunandi eftir tíma ársins. Á sumrin fara að meðaltali um 500 bílar um veginn á sólarhring en aðeins rúmlega 100 á sólarhring yfir vetrartímann.



Sá kafli sem nú er verið að byggja upp er síðasti malar-kaflinn á Grafningsvegi og að framkvæmdum loknum verður vegurinn allur því lagður bundnu slitlagi.

Gert er ráð fyrir að verkinu verði lokið í ágúst á þessu ári.

Helstu magntölur eru:		
→	Skeringar	5.200 m ³
→	Styrktarlag 0/63	3.600 m ³
→	Burðarlag 0/22	2.000 m ³
→	Tvöföld klæðing	9.000 m ²
→	Frágangur fláa	16.200 m ²
→	Vegrið	390 m ■



Vel sótt málþing um samvinnuverkefni



Mikill áhugi var fyrir málþinginu sem haldið var á Fosshótel Reykjavíkur. Hér setur Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, fundinn.

Lögum um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir, sem tóku gildi í júlí 2020, var ætlað að auka verulega fjármagn til vegaframkvæmda og mæta þar með mikilli þörf fyrir fjárfestingar í samgöngum. Í samvinnuverkefni felst að einkaaðili annast fjármögnun í heild eða að hluta eða tekur með öðrum hætti áhættu af gerð og rekstri opinbers mannvirkis. Með lögum var Vegagerðinni heimilt að eiga samvinnu við einkaaðila um fjármögnun, hönnun, undirbúning og framkvæmdir við sex afmörkuð verkefni ásamt viðhaldi og rekstri í tiltekinn tíma. Einnig var henni veitt heimild til að fjármagna samvinnuverkefni að hluta eða öllu leyti með gjaldtöku af umferð.



Lovisa Anna Finnbjörnsdóttir, sviðsstjóri Fjármálaráðgjafar hjá Deloitte

Vegagerðin stóð fyrir vel sóttu málþingi um samvinnuverkefni í samgönguframkvæmdum miðvikudaginn 7. maí.

Á málþinginu þann 7. maí var fjallað um lagaumhverfi og útboðsferli vegna samvinnuverkefna og farið yfir verkefni Hringvegur (1) um Hornafjörð og Hringvegur (1) um Ölfusá sem eru í framkvæmd. Sundabraut sem samvinnuverkefni var einnig til umfjöllunar og loks var farið yfir reynslu Íslands og annarra landa, lærdóm og næstu skref. Fram kom að mikilvægt er að endurskoða og skerpa á lögum um samvinnuverkefni og það fyrirkomulag sem hefur fest sig í sessi í Danmörku gæti hentað á Íslandi en þar hafa verið stofnuð innviðafélög með ríkisábyrgð. Á vef Vegagerðarinnar er upptaka af fundinum.



Guðmundur Valur Guðmundsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar.



Eyjólfur Ármannsson, innviðaráðherra.

Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, fór yfir reynsluna af samvinnuverkefnum hingað til og horfði jafnframt til framtíðar. Hún lagði áherslu á mikilvægi þess að sameiginlegur skilningur væri á því hvernig samvinnuverkefni væru útfærð og sagði það mat Vegagerðarinnar að rétt væri að horfa til reynslu og fyrirkomulags sem hefur fest sig í sessi í Danmörku við fjármögnun einstakra samgöngumannvirkja. „Þetta fyrirkomulag byggir á innviðafélagi, sem metur hvernig við gerum þetta best og ódýrast og hver er bestur í hverju. Þessi leið hentar íslenska markaðnum vel, leiðin er hagkvæm og gefur forsendur til að halda uppi samkeppni milli aðila sem eru bærir til að keppa hver við annan.“

Eyjólfur Ármannsson innviðaráðherra taldi til mikils að vinna að hið opinbera og einkaaðilar vinni saman að því að efla samgöngur og innviði á Íslandi. „Samvinnuverkefni gegna sífellt stærra hlutverki á heimsvísu til að byggja upp öflugt og nútímalegt samfélag. Ég tel samvinnuverkefni eitt af þeim verkfærum sem íslenskt samfélag getur notað til að byggja upp samgöngukerfi landsins og skapa öflugt samfélag. Góð samvinnuverkefni byggja á trausti, gagnsæi og sameiginlegri ábyrgð og markmiðið er að skapa samfélagsleg verðmæti og bæta lífsgæði fólks.“

Jóhannes Bjarni Björnsson, hæstaréttarlögmaður hjá Landslögum, fór vandlega yfir lagaumhverfi og útboðsferli samgönguverkefna. Hans mat er að endurskoða þurfi lög um samvinnuverkefni og skilgreina betur hvað felist í því að verkefni sé samvinnuverkefni og heimildir Vegagerðarinnar til útboðs, s.s. að brjóta megi upp verkefnið eftir niðurstöðu hagkvæmnisathugunar. „Það þarf að skipta upp tilboðum í framkvæmdir og fjármögnun minni verkefna til að auka samkeppni innanlands. Þá þarf aðkoma innviða- og fjármálaráðuneyta að vera skilvirkari og samstilltari.“



Jóhannes Bjarni Björnsson, hæstaréttarlögmaður hjá Landslögum.

Guðmundur Valur Guðmundsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar, fór yfir samvinnuverkefni í framkvæmd, þ.e. Hringveg um Hornafjarðarfljót og Hringveg um Ölfusá, hvernig hefur tekist til og hvað er hægt að læra af því ferli. Einnig fjallaði hann um Sundabraut sem framtíðarsamvinnuverkefni en það verkefni er af stærri skala en áður hefur þekktst hérlendis.

Lovisa Anna Finnbjörnsdóttir, sviðsstjóri fjármálaráðgjafar hjá Deloitte, ræddi um reynslu Noregs, Danmerkur og Færeyja af samvinnuverkefnum og hvaða lærdóm megi draga af henni. „Í Danmörku eru stór samgönguverkefni fjármögnuð með lánum með ríkisábyrgð. Innviðafélagið Sund & Bælt er ábyrgt fyrir mjög stórum verkefnum; útboðum á framkvæmdum, rekstri og viðhaldi og innheimtu veggjalda. Ríkisábyrgðin gerir það að verkum að þetta sjálfstæða hlutafélag hefur fengið fjármögnunarkjör sem voru lítillega hærri en ríkisfjármögnun. Nágrannalöndin hafa sýnt fram á að það er hægt að útfæra módelið þannig að skuldir hafi ekki áhrif á lánshæfi ríkissjóðs, séu verkefni fjárhagslega sjálfbær,“ sagði Lovisa.

Dagskráin var eftirfarandi:

- **Opnun málþings.** Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar
- **Ávarp innviðaráðherra.** Eyjólfur Ármannsson
- **Lagaumhverfi og útboðsferli.** Jóhannes Bjarni Björnsson, hæstaréttarlögmaður hjá Landslögum
- **Hornafjörður og Ölfusárbrú – samvinnuverkefni í framkvæmd.** Guðmundur Valur Guðmundsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar
- **Sundabraut sem samvinnuverkefni.** Guðmundur Valur Guðmundsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs Vegagerðarinnar
- **Reynsla Íslands og annarra landa – lærdómur og næstu skref.** Lovisa Anna Finnbjörnsdóttir, sviðsstjóri Fjármálaráðgjafar hjá Deloitte
- **Spurningar og umræður**
- Fundarstjóri – G. Pétur Matthíasson, forstöðumaður samskipta hjá Vegagerðinni



Ný strætórein á Kringlumýrarbraut – framkvæmdir hófust í maí

↑
Miðeyjan verður minnkuð til að skapa pláss fyrir nýja akrein. Bílaumferðin færir á nýju akreinina.

Bryndís Friðriksdóttir, svæðisstjóri Höfuðborgarsvæðis Vegagerðarinnar, og Halldór Ingólfsson, hjá D. Ing-verk, skrifuðu undir verksamning fimmtudaginn 15. maí vegna uppbyggingar nýrrar strætóreinar á Kringlumýrarbraut. Framkvæmdum á að ljúka í ágúst. Markmiðið er að strætisvagnar komist leiðar sinnar á þessum kafla, óháð annarri umferð.

Verkið felst í uppbyggingu á nýrri forgangsrein fyrir strætó á 400 metra kafla á Kringlumýrarbraut, milli Háaleitisbrautar og Miklubrautar, vestan megin á götunni, með akstursstefnu í suður, uppbyggingu á nýrri akrein fyrir bíla, auk þess sem miðeyja verður minnkuð og endurgerð til að skapa pláss fyrir nýja akrein. Girðing á miðeyjunni verður fjarlægð og í staðinn sett upp vegrið. Allar akreinar á þessum kafla verða fræstar og malbikaðar upp á nýtt. Einnig þarf að taka niður og færa til ljósastaura.

Nýjar strætóstöðvar verða reistar sitt hvoru megin við Háaleitisbraut. Ráðgert er að strætóleið 4 taki breytingum og aki beina leið eftir Kringlumýrarbraut þegar forgangsreinin verður tilbúin. Ferðatími strætófarþega mun styttest um 4-5 mínútur án þess að hafa áhrif á ferðatíma annarra ökutækja.

Vegum verður ekki lokað á framkvæmdatíma

Lagt er upp með að framkvæmdir standi yfir sumar tímann áður en umferð eykst aftur eftir sumarfrí. Búast má við umferðartöfum meðan á framkvæmdum stendur. Loka þarf einni akrein í suðurátt stóran hluta af framkvæmdatímanum og á meðan verður aðeins ein akrein í suðurátt opin. Einnig þarf að loka einni akrein í norðurátt meðan unnið er við að minnka miðeyjuna. Vonast er til að vegfarendur sýni þessu skilning og þolinmæði. Áætluð umferð á Kringlumýrarbraut á þessu svæði er um 30.000 ökutæki/sólarhring samlagt í norður- og suðurátt.

Vegagerðin, Betri samgöngur, Reykjavíkurborg og Strætó vinna saman að þessu verkefni, sem er fjármagnað af Samgöngusáttmálanum. ■

➤
Bryndís Friðriksdóttir, svæðisstjóri Höfuðborgarsvæðis Vegagerðarinnar, og Halldór Ingólfsson, hjá D. Ing-verk, skrifuðu undir verksamning fimmtudaginn 15. maí vegna uppbyggingar nýrrar strætóreinar á Kringlumýrarbraut.

➤
Byggð verður upp ný forgangsrein fyrir strætó á 400 m kafla.

➤
Strætóleið 4 mun aka beina leið eftir Kringlumýrarbraut þegar akreinin verður tilbúin og ferðatíminn styttest um 4-5 mínútur.

➤
Allar akreinar á þessum kafla verða fræstar og malbikaðar upp á nýtt

➔
Vegfarendur eru beðnir um að aka varlega þar sem unnið er mjög nálægt umferðinni





↑
Grafa ýtir út fyllingu fyrir nýtt vegstæði við Hvalsker.



↑
Unnið að skeringum fyrir nýju vegstæði á Örlygshafnarvegi við Hvalsker.

Vegurinn færður fjær sumar- húsabyggðinni í Hvallátrum

Vinna er hafin við verkið Örlygshafnarvegur (612), Hvalsker – Sauðlauksdalur og Hvallátrar. Heimamenn frá Brjánslæk sjá um framkvæmdir sem klárast í ágúst 2026.

Verkið er tvíþætt, annars vegar endurbætur á hluta Örlygshafnarvegur um Hvallátra og hins vegar endurbætur á veginum frá Hvalskeri að Sauðlauksdal. „Þetta verkefni er framhald af síðasta áfanga við Örlygshafnarveg sem náði frá Skápadal út að Hvalskeri,“ segir Kristinn Gunnar K. Lyngmo, verkefnastjóri hjá Vegagerðinni á Vestursvæði. Leiðin er þekkt ferðamannaleið og hefur verið á verkefnalista Vegagerðarinnar um nokkra hrið. Mikilvægt er að byggja veginn upp enda fer umferð ferðamanna vaxandi, það veldur álagi á vegi og óþægindum fyrir byggðina í Hvallátrum enda hefur vegurinn legið í gegnum mitt hverfið.

Verkið var auglýst 10. mars 2025 og tilboð opnuð þann 25. mars. Þrjú tilboð bárust en lægstbjóðandi var Flakkarinn ehf., Brjánslæk, með tilboð sem var samþærilegt áætluðum verktakakostnaði og hljóðaði upp á tæpar 332 milljónir krónar.

„Verktakinn byrjar að vinna á kaflanum við Hvalsker, svo þegar umferðin fer að þyngjast færist vinnan að Hvallátrum enda er þar unnið í nýju vegstæði og því lítil truflun fyrir ferðafolk og íbúa,“ segir Kristinn en verktakinn hefur leigt gamla íbúðarhúsið í Kvígindisdal fyrir starfsfólk sitt meðan á framkvæmdinni stendur.



↑
Framkvæmdin felur í sér tvo vegkafla, annars vegar um Hvalsker og hins vegar um Hvallátra.

Vegurinn tilbúinn fyrir sólmyrkvann

Örlygshafnarvegur er tilgreindur sem tengivegur í vegaskrá. Nýju vegkaflarnir verða af tegundinni C7 sem er 6,5 m breiður vegur með 6,0 m breiðum akreinum og 0,25 m breiðum öxlum. Með framkvæmdunum eykst umferðaröryggi til muna en umferð um veginn er töluverð yfir sumartímann. Umferðartalning árið 2023 sýndi að umferð um Örlygshafnarveg við Hvallátra var um 415 bílar á sólarhring á sumrin, en aðeins 18 bílar á veturna. Umferðin við Hvalsker var svipuð, um 455 bílar á sólarhring á sumrin en um 21 á veturna.



↑
Unnið að skeringum fyrir nýju vegstæði á Örlygshafnarvegi við Hvalsker.

Framkvæmdum á að ljúka í byrjun ágúst 2026 og mun það vera í tæka tíð fyrir sólmyrkvann þann 12. ágúst 2026. „Þessar framkvæmdir lágu fyrir áður en menn fóru að velta fyrir sér sólmyrkvanum en vissulega kemur það sér vel að við náum að klára þær áður en hann skellur á,“ segir Kristinn en sólmyrkvinn á að sjást lengst við Láturbjarg og því er búist við miklum fjölda ferðamanna þangað. Sveitarfélagið vinnur nú að skipulagningunni í kringum viðburðinn og á Vegagerðin fulltrúa í nefnd sem kemur að skipulagningunni.

Örlygshafnarvegur (612) um Hvallátra

Við Hvallátra verður vegurinn færður út fyrir frístundahúsabyggðina. Lengd kaflans er um 1,9 km. Upphaf framkvæmdakaflans er skammt norðaustan við norðurenda Látravatns. Þaðan liggur ný veglína fyrst til vesturs, en svo suðvesturs niður hjallann og tengist núverandi veglínu skammt sunnan Litlakraóks. Vegurinn styttist ekki við þessa tilfærslu en umferðaröryggi eykst til muna. Verkið felst í nýbyggingu vegarins, lagfæringu hans og frágangi með bundnu slitlagi. Í Hvallátrum liggur austasti hluti vegarins í gegnum gróðursvæði með hátt verndargildi. Því verður farið með stakri gát um svæðið. Verktakinn þarf að fjarlægja svarðlag og taka upp plöntur sem verða síðan notaðar til að græða upp í kringum vegsvæðið. Með svarðlagi er átt við 20 cm þykkt yfirborðslag á grónum svæðum.

Helstu magntölur eru:		
→	Bergskeringar í vegsvæði	22.000 m3
→	Fyllingar	22.000 m3
→	Fláafleygar	7.000 m3
→	Röralögn	100 m
→	Styrktarlag	5.120 m3
→	Burðarlag	2.260 m3
→	Klæðing	12.700 m2
→	Frágangur fláa	15.000 m2



↑
Vatn átti til að safnast á og við núverandi veg.



↑
Núverandi vegur liggur neðarlega í landinu og nálægt sjó.

Örlygshafnarvegur (612), Hvalsker-Sauðlauksdalur

Þessi framkvæmdakaflí nær yfir 4 km, frá núverandi vegi við Hvalsker sem er um 2 km sunnan við Patreksfjarðarflugvöll, fram hjá flugvællinum og að vegi rétt vestan við veg að Sauðlauksdal. Verkið felst í að byggja upp núverandi veg og lagfæringu hans. Þá verður sett bundið slitlag á veginn. Veglínan fylgir núverandi vegi að mestu. Núverandi brú yfir Sauðlauksdalsá verður fjarlægð og 3 m vegræsi lagt í hennar stað.

Helstu magntölur eru:		
→	Bergskeringar í vegsvæði	9.000 m3
→	Fyllingar	20.500 m3
→	Fláafleygar	10.000 m3
→	Umframefni úr jarðvegsskeringum	7.000 m3
→	Röralögn	318 m
→	Styrktarlag	10.850 m3
→	Burðarlag	4.640 m3
→	Klæðing	26.280 m2
→	Frágangur fláa	46.000 m2
→	Girðingar	2.000 m

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	Auglýsing
25-086	Hraðútboð á malbikuðum slítlögum á höfuðborgar-svæðinu	27.3.24
25-084	Yfirlagnir á Vestursvæði 2025, malbikun og styrking	27.3.24
25-081	Þurrfræsing og styrking á Austursvæði 2025	27.3.24
25-075	Hringvegur (1) - Endurbætur um Hof, Háöldu og Morsá í Öræfum	27.3.24
25-073	Skagavegur (745), Harrastaðir – Brunanáma	27.3.24
25-072	Vatnsdalsvegur (722), Hringvegur – Kornsó	27.3.24
25-053	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, brýr á Djúpafljörð við Grónes og Gufufjörð, eftirlit	27.3.24
25-050	Hauganes 2025 - Grjótvörn, endurbætur	27.3.24
25-021	Laugarvatnsvegur (37), Hjálmsstaðir – Miðdalskot, styrking	27.3.24
25-017	Hringvegur (1), Þjórsá – Selfoss. Hönnun, frumdrög	27.3.24
25-012	Bárðardalsvegur vestri (842), Hringvegur – Öxará	27.3.24
25-006	Yfirlagnir á Norðursvæði 2025, malbik	27.3.24
24-102	Endurbætur á rofivörn við Gígju	27.3.24
24-052	Fossvogsbrú (BL170)	6.3.24
24-051	Fossvogsbrú (BL170), eftirlit og ráðgjöf	6.3.24
24-045	Þjórsárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði, eftirlit	28.2.24
24-044	Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur, eftirlit	28.2.24
24-043	Hvamssvegur (2791), Landvegur – Hvammur 3, endurbygging, eftirlit	28.2.24
24-030	Þjórsárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði	31.1.24
24-029	Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur	31.1.24
24-014	Skálafellssvegur (434), Þingvallavegur – skíðasvæði	11.1.24
23-096	Hringvegur (1) um Kjalarnes, 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)	23.11.23
23-015	Bláfjallavegur (417), endurbætur og breytingar, frumdrög	15.2.23

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
25-023	Pallbífreiðar fyrir Vegagerðina 2025	23.5.25	24.6.25
24-007	Sementsfestun á Norðursvæði 2025	5.6.25	18.6.25
25-008	Þurrfræsing á Norðursvæði, 2025	5.6.25	18.6.25

Útboð á samningsborði			
Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
25-029	Almenningssamgöngur á landi á lands-byggðinni 2026-2027	6.3.25	16.6.25
25-082	Fljótagöng (79), rannsóknarboranir 2025	16.5.25	27.5.25
25-079	Húsavík, þilskurður við Þvergarð 2025	5.5.25	20.5.25
25-066	Vestmannaeyjar, endurbygging Gjábakka 2025	16.4.25	29.4.25
25-071	Eyrarbakkavegur (34), Stekkar – Tjarnar-byggð, styrking og malbik 2025	7.4.25	29.4.25
25-054	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2025-2026, þjónustustöð í Vík, vegheflun austur	27.3.25	29.4.25
25-042	Vetrarþjónusta 2025-2028, Holtavörðu-heiði – Hvammstangavegur	21.3.25	29.4.25
25-047	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, brýr á Djúpafljörð við Grónes og Gufufjörð	14.3.25	29.4.25
24-015	Hagabraut (286), Landvegur – Reidholt	24.3.25	8.4.25
25-059	Þorlákshöfn – Suðurvararbyggja, raf-orkuvirkí 2025	17.3.25	1.4.25
25-027	Hvammstangi, Patreksfjörður og Skaga-strönd, viðhaldsdýpkun 2025	17.3.25	1.4.25
25-005	Yfirlagnir á Norðursvæði 2025, klæðing	17.3.25	1.4.25
25-028	Yfirlagnir á Suðursvæði 2025, klæðing	25.2.25	1.4.25
25-032	Snorrastaðavegur (5610), brú á Kaldá við Eldborg	3.3.25	18.3.25
25-013	Norðausturvegur (85) um Brekknaheiði, Langanesvegur – Vatnadalur	17.2.25	4.3.25

Útboð felld af lista	
Verknr.	Verk
25-062	Húsavík - Þvergarður, þilskurður 2025

Verk í framkvæmd			
Verknr.	Verk	Opnað	Samið
25-019	Örlygshafnarvegur (612, Hvalsker – Sauðlauksdalur og Hvallátrar 530494-2689 Flakkarinn ehf.	25.3.25	29.4.25
25-049	Stakar merkingar á Suðursvæði og Vestursvæði sunnan Borgarness 25-26 630497-2649 Vegamálun ehf.	18.3.25	30.4.25
25-035	Varaafgjafar (UPC) fyrir jarðgöng 631109-1010 Nordata ehf.	6.5.25	3.6.25
25-096	Innkaup á stálþiljum fyrir Vegagerðina 25 510193-2539 Guðmundur Arason ehf.	25.2.25	23.3.25
24-089	Áætlunarflug: R.vík – Gjögur – R.vík og Reykjavík – Bildudalur – Reykjavík - sérleyfissamningur 2025-2028 590106-2830 Norlandair ehf.	1.4.25	28.4.25
24-092	Áætlunarflug á Íslandi – Reykjavík – Hornafjörður – Reykjavík – sérleyfissamningur 2025-2028 461202-3490 Icelandair ehf.	15.4.25	23.5.25
25-051	Holuviðgerðir á malbikuðum slítlögum 2025, höfuðborgarsvæði og Reykjanes 600812-1140 Malbiksviðgerðir ehf.	25.3.25	22.3.25
25-048	Viðgerðir á malbikuðum slítlögum á höfuðborgarsvæðinu og Reykjanesi 581096-2919 Malbikunarstöðin Höfði hf.	1.4.25	7.5.25
25-061	Snæfellsnesvegur (54) vestan við Grundarfjörð, styrking og klæðing 540674-0279 Borgarverk ehf.	15.4.25	22.5.25
25-060	Yfirlagnir á Vestursvæði 2025, malbik og malbiksviðgerðir 420187-1499 Colas Ísland ehf.	6.5.25	2.6.25
25-030	Efnisvinnsla á Vestfjörðum 2025, klæðingarefni 560819-0560 Steypustöðin-Námur ehf.	4.3.25	28.3.25
25-003	Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði og Norðursvæði 2025 540678-0309 Arnardalur sf.	25.3.25	12.6.25
25-002	Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2025, blettanir með klæðingu 540674-0279 Borgarverk ehf.	4.3.25	22.5.25
25-001	Yfirlagnir á Vestursvæði 2025, klæðing 540674-0279 Borgarverk ehf.	18.3.25	22.5.25
25-010	Yfirlagnir Austursvæði 2025, klæðing 540674-0279 Borgarverk ehf.	8.4.25	26.5.25
25-011	Yfirlagnir Austursvæði 2025, blettanir 540674-0279 Borgarverk ehf.	8.4.25	26.5.25

Verk í framkvæmd - frh.			
Verknr.	Verk	Opnað	Samið
25-041	Vetrarþjónusta 2025-2028, Rangárvallasýsla og Flói 500901-2410 Þjótandi ehf.	8.4.25	20.5.25
25-040	Vetrarþjónusta 2025-2028, Uppsveitir Árnessýslu 500402-2880 Heflun ehf.	8.4.25	21.5.25
25-039	Vetrarþjónusta 2025-2028, Selfoss – Norðlingaholt 440107-0600 Óskatak ehf.	1.4.25	29.5.25
25-038	Vetrarþjónusta 2025-2028, Reykjanesbraut – Suðurnes 581096-2919 Malbikunarstöðin Höfði hf.	1.4.25	4.6.25
25-067	Hreinsun þjóðvega í Reykjavík og Hvalfjarðargöngum 2025-2027 621293-2069 Hreinsitækni ehf.	6.5.25	30.5.25
25-046	Þjónusta og viðhald veglýsingar á höfuðborgarsvæðinu og Reykjanesi 560608-2330 Bergraf ehf.	1.4.25	12.5.25
25-022	Hreinsun þjóðvega á Suðursvæði 2025-2027 621293-2069 Hreinsitækni ehf.	13.3.25	6.5.25
25-043	Vetrarþjónusta 2025-2028, Ólafsvík – Vatnaleið 671114-0780 Stafnafell ehf.	29.4.25	12.6.25
25-080	Hauganes - Grjótvörn, endurbætur 2025 460597-2189 Steypustöðin Dalvík ehf.	20.5.25	12.6.25
24-054	Dalvík - Norðurgarður, steypit þekja og lagnir 2025 660269-2829 Tréverk ehf.	20.5.25	12.6.25
25-069	Ólafsvík - Norðurbakki, lenging 2025 460391-2109 Hagtak ehf.	20.5.25	11.6.25
25-045	Vetrarþjónusta 2025-2028, Borgarfjörður – Mýrar – Akrafjallshringur 540674-0279 Borgarverk ehf.	29.4.25	27.5.25
25-044	Vetrarþjónusta 2025-2028, Vestur-Ísafjarðarsýsla 610307-0350 Steypustöð Ísafjarðar ehf.	29.4.25	2.6.25
25-036	Yfirlagnir á Suðursvæði 2025, blettanir með klæðingu 500901-2410 Þjótandi ehf.	18.3.25	26.3.25
25-037	Hjólfarafyllingar á Suðursvæði 2025 540678-0309 Arnardalur sf.	18.3.25	7.4.25
25-057	Hafnarfjarðarvegur (40), strætórein milli Háaleitisbrautar og Miklubrautar 561115-1170 D.Ing-verk ehf.	8.4.25	9.5.25
25-009	Hringvegur (1), hringtorg við Lónsveg 690604-4180 Nesbræður ehf.	18.2.25	14.4.25

Ótrúlegt magn af gögnum

Jökull Freysteinnsson útskrifaðist úr landfræði frá HÍ og starfar á þróunarsviði í sumar.

Af hverju sóttir þú um sumarstarf hjá Vegagerðinni?

Mér fannst mjög spennandi að fá tækifæri til að vinna með landfræðilegar upplýsingar, þar sem það tengist námi mínu mikið.

Hver eru verkefnin þín?

Aðal verkefnið mitt er að skrá inn vegtengingar við stofnvegi inn í kortasjá til ársins 2020. Það felst í því að skoða umsagnir, pósta og deiliskipulög og finna út hvaða tengingar er búið að samþykkja og hafna. Næsta verkefni mitt er að skrá allar vegtengingar náttúru Íslands við stofnvegi. Síðasta verkefni mitt verður að taka saman alla framtíðarvegi sem á eftir að byggja sem eru í aðalskipulagi sveitarfélaga.

Hvernig líst þér á vinnuna og vinnustaðinn?

Mér líst mjög vel á vinnuna og mér finnst mjög áhugavert að sjá hvað það er mikið til af gögnum hjá Vegagerðinni. Það er nýtt fyrir mér að takast á við svona stór verkefni þar sem tímabilin eru mörg ár en einstaklega skemmtilegt að sjá það koma saman. Mér líður líka mjög vel hér í miðstöð þar sem fólkið á þróunarsviðinu hefur tekið mjög vel á móti mér.



Hvert stefnir þú í framtíðinni?

Eins og er stefni ég á mastersnám sem er með áherslu á landfræðilegar upplýsingar. Hvort það verði landfræði, skipulagsfræði eða eitthvað annað kemur í ljós. ■

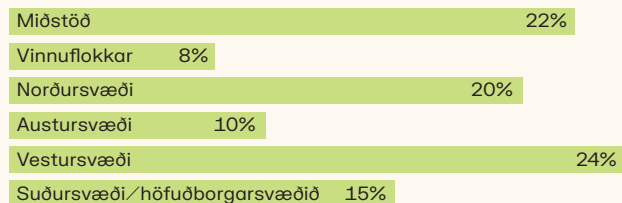
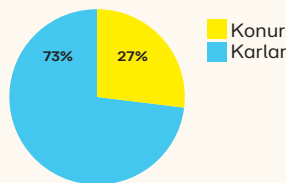
Hátt í sextíu sumarstarfsmenn

Sumarstarfsfólk hjá Vegagerðinni er hátt í 60 talsins. Langflestir vinna á þjónustustöðvum Vegagerðarinnar um allt land og sinna ýmissi vinnu á vegum landsins. Einnig er nokkur hópur sem starfar á skrifstofum við ýmis störf.

Sumarstarfsfólk sinnir mikilvægu hlutverki enda oft mikið að gera yfir sumartímann þegar framkvæmdir standa sem hæst. Vegagerðin rekur 18 þjónustustöðvar um allt land sem sinna fjölbreyttum verkefnum. Í Miðstöð eru rekin fimm svið með 20 deildum og að auki eru starfandi tveir vinnuflokkar sem sinna brúarviðgerðum og fleiri verkefnum.

Í heildina er sumarstarfsfólk 59 þetta árið. Tæplega þriðjungur eru konur. Stór hluti, eða um 40%, hefur starfað áður hjá Vegagerðinni en um 60% er að stíga sín fyrstu skref. Langflestir sumarstarfsmenn eru hjá þjónustustöðvum um allt land en um 20% starfa í deildum sem tilheyra Miðstöð, má þar nefna upplýsingatækni, rekstrardeild, hafnadeild, stoðdeild, framkvæmdadeild

Sumarstarfsfólk sem hlutfall af heild



og samskiptadeild. Sumarstarfsfólk er flest námsfólk úr háskólum og stundar nám af fjölbreyttum toga, allt frá landfræði, gangavísindum og jarðfræði til byggingariðnfræði og ýmissa verkfræðigreina.

Skiptingu sumarstarfsfólks milli svæða Vegagerðarinnar má sjá hér í grafíkinni að ofan ■