

Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

15. september 2025 — nr. 736
3. tölublað — 33. árgangur



Stuðlagil er meðal vinsælustu ferðamannastaða landsins.

02 Unnið að uppbyggingu Jökuldalsvegar inn að Stuðlagili / 04 Hvernig skal hefla? / 06 Malarslitlag er eins og jólakaka / 13 1,5 metrar milli bíls og hjólréiðafólks / 14 Kappakstursbraut í borginni? / 16 Nýtt hringtorg við Akureyri / 18 Framkvæmdakort 2025 / 22 Hringvegur um Ölfusá / 25 Umhverfismats skýrsla til kynningar / 26 Yfirlit yfir útboðsverk / 28 Niðurstöður útboða / 32 Höfnin í Stykkishólmi þá og nú

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
Vilhjelm Gunnarsson

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.



↑
Þriðji áfangi við uppbyggingu Jökuldalsvegur mun liggja að Hákonarstöðum. Tímasetning framkvæmdanna kemur í ljós í nýrri samgönguáætlun sem lögð verður fyrir á Alþingi í haust.
Myndir: Vilhelm Gunnarsson

Unnið að uppbyggingu Jökuldalsvegur inn að Stuðlagili

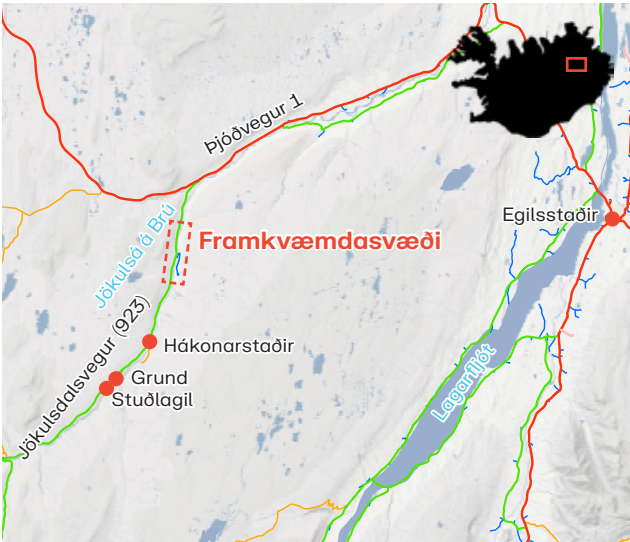
Framkvæmdum við verkið Jökuldalsvegur (923) Arnórstaðir – Langagerði mun ljúka í lok sumars. Vegurinn er umferðarpungur, enda fara um hann allir sem ætla að berja náttúruundrið Stuðlagil augum.

Verkið snýst um endurbyggingu og lagningu bundins slitlags á veginum á 4,6 km kafla frá Arnórstöðum að Langagerði. Veglínan fylgir gamla veginum en plan- og hæðarlega er lagfærð. Útboð voru opnuð í september 2023 og samið var við Héraðsverk ehf., Egilsstöðum.

Framkvæmdir hófust sumarið 2024. Verktakinn ákvað í samstarfi við sitt starfsfólk að vinna stóran hluta verksins í næturvinnu vegna þeirrar þungu umferðar

sem er á veginum yfir daginn. Þar sem nýi vegurinn liggur í sömu línu og sá gamli var erfitt um vik að vinna við framkvæmdina nema loka fyrir umferð sem þótti ekki fýsilegt yfir daginn, enda engin hjáleid til staðar. Einhver umferð var líka um kvöld og nætur og var henni hleypt gegnum framkvæmdasvæðið.

Framkvæmdum og lokafrágangi mun ljúka nú í lok sumars.



↑
Kortið sýnir framkvæmdakaflann sem kláraður var í sumar.

Verkið sem var klárað nú er hluti af því heildarverkefni að byggja upp og leggja bundið slitlag á Jökuldalsvegin frá Hringveginum að bænum Grund. Árið 2022 var byggður upp 3,1 km kafla frá Gilsá og inn fyrir bæjarstæðið á Arnórstöðum, og þaðan endurbygging á um 1 km kafla að Arnórstaðarhvammi (Hnappá), eða samtals 4,1 km.

Til stendur að halda áfram að byggja upp Jökuldalsvegin á næstu árum. Næsta verkefni verður að byggja upp veginn frá Langagerði að Hákonarstöðum eða um fjögurra kílómetra leið og loks verða kláraðir síðustu fjórir kílómetrarnir að bænum Grund. Þar með verður kominn uppbyggður vegur með bundið slitlag að Stuðlagili sem er einn vinsælasti ferðamannastaður á Austurlandi.

Við Hákonarstaði beygja margir inn á Klausturselsveg sem liggur að bílastæði þaðan sem hægt er að ganga um tvo kílómetra inn að Stuðlagili. Önnur leið til að skoða Stuðlagil er að aka Jökuldalsvegin að bænum Grund þar sem byggð hefur verið upp góð aðstaða fyrir ferðafólk. Þar er salernisaðstaða og nokkrir útsýnispallar.

Tímasetning næstu framkvæmda mun skýrast með nýrri samgönguáætlun sem lögð verður fyrir Alþingi í haust.



↑
Frá framkvæmdum við verkið Jökuldalsvegur (923) Arnórstaðir – Langagerði í sumar.



↑
Stuðlagil, horft yfir á bæinn Grund en eins og sjá má er búið að byggja upp nokkra útsýnispalla vestan megin við gilið.



↑
Ferðafólk á útsýnispalli við Stuðlagil



↑
Tæknin er notuð til að eiga samskipti við nemandann á heflinum og leiðbeina honum um það sem betur má fara.

Hvernig skal hefla?

Vegagerðin stendur reglulega fyrir námskeiðum fyrir veghefistjóra en eitt slíkt var haldið í byrjun júní á Hótel Varmalandi í Borgarfirði. Þar komu saman veghefistjórar og verkstjórar af landinu öllu til að efla færni sína í viðhaldi malarvega og kynna sér nýjustu verklagsreglur og aðferðir við heflun.

Um sjö þúsund kílómetrar af íslenska þjóðvegakerfinu, eða um 54%, eru malarvegir. Afar mikilvægt er að viðhaldi þeirra sé sinnt af fagmennsku og þekkingu. Markmið námskeiðsins er að tryggja að heflun vega sé unnin á samræmdan hátt, með öryggi í fyrirrúmi og með það að leiðarljósi að malarlitlög endist sem lengst.

Nemendur námskeiðsins voru 16 talsins, bæði vanir veghefistjórar sem og óvanir, og einnig verkstjórar sem þurfa að vita út á hvað vegheflun gengur. Leiðbeinendur voru níu og kenndu mismunandi hluta námskeiðsins. Fyrsti dagurinn var bóklegur og fór í fræðilega umfjöllun um uppbyggingu malarvega, efnisval og efnafræði slitlaganna. Einnig var fjallað um öryggismál. Farið var yfir hvernig best sé að skipuleggja verk og meta árangur heflunar.

Á öðrum degi var lögð áhersla á verklega kennslu, þar sem þátttakendur fengu tækifæri til að prófa mismunandi aðferðir heflunar. Verkstjórar fengu jafnframt fræðslu um skipulag vinnu, úttektir og nýtt skráningarkerfi til árangursmats.

Á síðasta degi námskeiðsins voru dregnar saman helstu niðurstöður, þátttakendur ræddu um reynslu sína og rætt var um hvernig bæta megi verklag til framtíðar. Kennarar lögðu sérstaka áherslu á mikilvægi öryggis og skipulags, meðal annars með nýjum gátlistum og leiðbeiningum sem Vegagerðin hefur tekið upp.

Þátttakendur lýstu ánægju með námskeiðið og sögðu það bæði gagnlegt og hagnýtt. Með reglulegri fræðslu sem þessari er stuðlað að betri umhirðu malarvega, auknu öryggi og bættri umferðaröryggisreynslu fyrir alla vegfarendur. ■



↑
Þátttakendur lýstu ánægju með námskeiðið og sögðu það bæði gagnlegt og hagnýtt.



↑
Hinrik Þór Einarsson, yfirverkstjóri á Reyðarfirði, og Haukur Árni Hermannsson, eftirlitsmaður á Ísafirði, höfðu margt að ræða.



↑
Guðjón Hrannar Björnsson, yfirverkstjóri í Ólafsvík, að mæla hvort hallinn á veginum sé réttur.



↑
Veghefistjórar þurfa að fræðast um öryggi og hvernig best er að beita sér í starfi til að forðast stoðkerfisvanda.



↑
Að hefla rétt er ákveðin list.



↑
Á öðrum degi námskeiðsins voru gerðar verklegar æfingar.

Malarslitlag er eins og jólakaka

Hafdís Eygló Jónsdóttir jarðfræðingur er einn helsti sérfræðingur landsins í malarslittlögum. Hún lauk nýverið farsælum starfsferli hjá Vega-gerðinni og hlakkar til að takast á við ný ævintýri.

Hafdís stendur aðeins á sextugu en ákvað að fara á snemmbúin eftirlaun til að njóta lífsins með eiginmanni sínum Sigurbirni Arngrímssyni, fyrrverandi flugstjóra. Því er kjörið tilefni að rifja upp ævi og störf þessarar kraftmiklu konu. Og hvar er betra að byrja en hreinlega á byrjuninni.

„Ég er fædd og uppalin í Austurbænum í Kópavogi en reyndar er allt mitt fólk, bæði í móður- og föðurætt, af Snæfellsnesinu,“ segir Hafdís, sem sleit barnsskónum á Nýbýlaveginum og síðar í hinum svokallaða Kinamúr í Kjarrhólma. „Ég var yngst minna systkina. Við vorum fimm alsystkini, tvö hálf systkini en vorum sex sem ólumst upp saman. Það eru fjórtán ár á milli elsta og yngsta og þegar kom að mér nennti enginn að passa upp á mig. Ég fékk því að gera meira og minna það sem ég vildi,“ segir Hafdís glettin. Foreldrar hennar höfðu því engar athugasemdir við það þegar hún 19 ára gömul ákvað að flytja til Akureyrar að elta ástina.

„Við Sigurbjörn kynntumst þegar ég fór í helgarferð til Akureyrar að heimsækja vinkonu mína. Ég flutti norður í desember sama ár. Hann sótti mig suður og við keyrðum saman norður. Ég man eftir því að hafa setið fram í, haldandi á plöntunni Gyðingnum gangandi með allt dótið í skottinu. Þá fékk ég nú smá bakþanka, en hef ekki litið til baka síðan,“ segir hún og hlær. „Mein-ingin var að ég yrði um jólin hjá systur minni í Útkinn en þangað var ófært svo fyrstu jólin var ég hjá foreldrum hans. Sigurbjörn hafði nú ekki haft fyrir því að segja þeim frá mér svo þau vissu ekkert hver var komin þarna inn á gafl hjá þeim.“

Inn í heim jarðfræðinnar

Þegar Hafdís var komin norður fór hún að vinna í Kristjánsbakaríi og á sama tíma innritaðist hún í nám í öldungadeild menntaskólans á Akureyri. Áhuginn á jarðfræði kviknaði í jarðfræðiáfanga í MA. „Svo tók ég líka svæðaleiðsögn, námskeið sem kennt var um helgar í sex mánuði, og þar kynntist ég líka jarðfræði,“ segir Hafdís, sem ætlaði sér ekki að fara í lengra nám eftir menntaskóla. „En ég ákvað svo samt að skrá mig í landafræði með jarðfræði sem val í Háskóla Íslands. Eftir ár skipti ég yfir í jarðfræði sem aðalfag.“

BS verkefnið vann hún í samstarfi við samnemanda sinn, Ingibjörgu Elsu Björnsdóttur. „Verkefnið tengdist ísaldarjarðfræði í Laxárdalnum fyrir vestan. Ég skoðaði steingervinga og hún skoðaði setið. Þetta var viðamikl og erfitt verkefni og ég var harðákveðin í að fara ekki í meira nám eftir það.“

Strax eftir útskrift í febrúar 1995 fékk Hafdís vinnu hjá Náttúrufræðistofnun Íslands á Akureyri. Fljótlega vaknaði aftur þráin um að fara í meira nám en náms-þörfin hefur í raun einkennt allt líf Hafðisar og gerir enn. „Ég setti stefnuna á steingervingafræði í Kaupmanna-höfn, en þá vann með mér jarðfræðingurinn Halldór G. Pétursson sem hvatti mig til að læra heldur ísaldarjarð-fræði í Noregi,“ segir Hafdís. Hún tók þessum ráðlegg-ingum og var komin í mastersnám við Háskólann í Bergen strax næstu áramót 1996.



Gott að vera Íslendingur í Noregi

Út á hvað gengur ísaldarjarðfræði? „Hún fjallar um jarðfræðileg ferli og ummerki sem tengjast síðustu ís-öldum, sérstaklega áhrifum jökla á landslag (myndun og mótum landforma), setmyndun og loftslagssögu.“

Hafdís naut þess að vera í Noregi. „Það er mjög gott að vera Íslendingur í Noregi. Námið var fínt og svo fékk ég vinnu sem aðstoðarleiðbeinandi og seinna á rannsóknarstofu við að afsegulmagna sýni.“ Hún leigði í gömlu húsi í miðbæ Bergen og Sigurbjörn kom reglulega í heimsókn en á þessum tíma var hann farinn að fljúga fyrir Air Atlanta og var sjálfur á ferð og flugi um allan heim. „Síðasta árið leigðum við nokkrir nemendur saman hús leiðbeinanda okkar meðan hann dvaldi í Bandaríkjunum. Þetta var góður tími.“

Í lokaverkefni Hafðisar tók hún fyrir svæði sem heitir Jæren, sunnan við Stavanger. Verkefnið gekk út á að rannsaka forna ísstrauma á svæðinu, landmótum og áhrif þeirra á landslag, og setmyndun. „Þar var ég í kortlagningu á lausum setlögum, tók m.a. snið í jökulruðning á nokkrum stöðum og mældi svokall-aða veftu sem segir til um hvernig steinarnir liggja um ákveðinn ás en það segir manni hver stefnan á jöklinum hefur verið. Einnig rannsakaði ég uppruna steina sem fundust í ruðningnum. Með því að stúdera berggrunninn getur maður greint úr hvaðan átt jök-ullinn kom.“

Hafðisi bauðst að halda áfram í doktorsnám en var orðin óþreyjufull að komast heim. „Ég tók prófið og daginn eftir var ég komin um borð í Norrænu. Ég hef nú stundum séð eftir því að hafa ekki gripið tækifærið en þarna var ég komin með alveg nóg af námi í bili.“

Vinnan var ekki alltaf þrífaleg. Hér er Hafdís að kanna aðstæður við nýja veglínu á Hringvegi við Jökulsá á Fjöllum í apríl 2006. Þarna er hún á eyri út í miðri Jökulsá til að meta hversu langt væri niður á fast í fyrirhuguðu brúarstæði. Út í miðri á var borað niður á 29,3 m án þess að lenda í klöpp.

Aðstæður skoðaðar í Hólfaskarði fyrir nýjan Norðausturveg veturinn 2004. Á myndinni eru Hafdís og Gunnar H. Jóhannesson verkfræðingur sem hannaði veginn. Þar sem ferðin var farin um vetur þurfti öflugt farartæki til að koma fólkinu á staðinn. Hummerinn var frá Björgunarsveitinni Haflíða á Þórshöfn.





Rannsóknargryfjur grafnar á Hólmahálsi milli Reyðfjarðar og Eskifjarðar árið 2006. Þar sem gryfjan var mjög djúp þótti ráðlegast að mæla dýpt hennar með því að fara í skófluna á beltavélinni. Á myndinni eru Hafdís í skóflunni og Halldór Óskarsson vélamaður hjá Árna Helgasyni ehf. Þessi aðferð við mælinguna yrði ekki samþykkt af öryggisstjóra Vegagerðarinnar í dag.

Kortlagði námur fyrir Vegagerðina

Hafdís fór að vinna fyrir Náttúrufræðistofnun á Akureyri að nýju. „Halldór samstarfsfélagi hafði oft unnið fyrir Vegagerðina en nú fengum við verkefni sem mér var úthlutað. Það snerist um að kortleggja námur fyrir Vegagerðina og ég fékk til yfirferðar námur á Norðurlandi eystra,“ segir Hafdís, sem þarna kynntist Vegagerðinni vel enda fékk hún vinnuaðstöðu hjá svæðismiðstöð Vegagerðarinnar á Akureyri. „Þegar stofnunin auglýsti eftir jarðfræðingi árið 2001 stökk ég á það.“

Í starfi sínu sem jarðfræðingur hjá Vegagerðinni sinnti Hafdís fjölbreyttum störfum sem kölluðu á heilmikil ferðalög um landið. „Oft lagði ég af stað á mánudagsmorgni og kom heim á föstudagssíðdegi með bílinn fullan af sýnum.“

En út á hvað gekk starfið? „Áður en farið er í framkvæmdir þarf að kanna hvernig jarðefni er á framkvæmdasvæðinu og hvort það megi nota í framkvæmdirnar. Í starfi mínu fékk ég ákveðna staði til að kanna og mætti þá með manni á traktorsgröfu eða beltavél til að grafa niður á ákveðnum stöðum, taka sýni, lýsa því sem fyrir augu bar og taka niður gps-punkta. Helsta verkefnið var að leita eftir efni í framkvæmdina, burðarlagsefni, styrktarlagsefni og klæðingaeefni. Mikilvægast var að finna gott efni í burðar- og klæðingalag því það þarf að uppfylla strangari kröfur,“ útskýrir Hafdís en oft þurfti að fara yfir ófærur til að komast á staðina og eina leiðin var að aka með hjálp gps eftir ímyndaðri veglínu.

Samdi handbók um efnisvinnslu

Hafdís hefur sérhæft sig í vinnslu steinefna. Þetta byrjaði allt með rannsóknaverkefni sem var styrkt af Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar árið 2010. Lokaskýrsla kom út í febrúar 2013: Vinnsla steinefna til vegagerðar - tækjabúnaður, verktækni og framleiðslueftirlit.

„Við gerð skýrslunnar fylgdi ég eftir fjölmörgum efnisvinnsluverktökum sem voru að mala steinefni fyrir Vegagerðina um allt land og lagði fyrir þá spurningalista,“ lýsir hún en margt áhugavert kom fram við þessa vinnu sem nýttist vel í starfi Vegagerðarinnar og fyrir aðra.

Efnisvinnsla er sérlega sjarmerandi að mati Hafðisar en hún hefur sótt sér reynslu víða, til dæmis í Finnlandi. „Ég var svo heppin að fá að vera í tvær vikur í Finnlandi hjá fyrirtæki sem heitir Metso og framleiðir brjóta og hörpur. Þar sat ég meðal annars námskeið sem var ætlað þeim sem selja slík tæki. Þetta var eins og að sleppa krakka inn í dótaverslun, þetta var svo gaman,“ segir Hafdís brosandi.

Hafdís nýtti þekkinguna úr rannsóknarverkefni sínu og reynslu sína frá Finnlandi meðal annars til að vinna handbók um efnisvinnslu sem gefin var út árið 2018. „Handbók um vinnslu steinefna til vegagerðar“ er heiti handbókarinnar sem hefur komið sér afar vel fyrir alla þá sem vinna við efnisvinnslu af einhverju tagi. „Ég vann þessa handbók ekki ein heldur fékk góða aðstoð mjög víða, til dæmis frá mörgum aðilum í efnisvinnslugeiranum.“

Kennir veghefilstjórum að smakka leir

Fyrir nokkrum árum færði Hafdís sig af jarðfræðideildinni yfir á framkvæmdadeild og síðar stoðdeild. „Þar sinnti ég ráðgjöf varðandi efnisvinnslu fyrir Vegagerðina.“

Reglulega eru haldin veghefilstjóranámskeið hjá Vegagerðinni bæði fyrir verkstjóra og veghefilstjóra hjá Vegagerðinni. Það hefur verið fastur liður hjá Hafðísi síðustu ár að kenna á námskeiðinu. „Ég segi þeim allt um malarslitlög, hvernig þau eru og úr hverju þau eru búin til. Fyrri daginn er ég með klukkutíma erindi á bóklegu námskeiði en daginn eftir er farið út og settar upp nokkrar stöðvar. Ég er með eina af þessum stöðvum, kem mér einhvers staðar fyrir með nokkrar fötur með mismunandi malarslitlögum sem koma víðsvegar af landinu. Þegar nemendur mæta til mín er verkefnið að þeir finni besta malarslitlagið. Þá er tekin lúka af efninu og sett í aðra fötu, bætt við réttu magni af vatni. Svo fá þeir að þreifa á efninu, meta gæði þess og ekki síst að smakka á því,“ segir Hafdís en margir verða hálf hvumsa að eiga að smakka á efninu. Hafdís útskýrir að finefni séu samsett úr silt- og leirstærðum en mikilvægt er að það sé leir í efninu. „Og ef þú rekur tunguna í finefni malarslitlagsins, og smakkar, getur þú metið hvort það sé leir í efninu. Leir, sem kornastærð, er hrikalega smár og þegar þú setur tunguna í efnið og það inniheldur leir, þá bráðnar efnið upp í þér. Ef það er meira af silti þá klingir á milli tannanna,“ segir Hafdís og viðurkennir að þessar smakkprufur veki ávallt nokkra lukku. Þær eru greinilega einnig minnisstæðar því í minningarbók samstarfsfólks sem búin var til í tilefni af starfslokum Hafðisar mátti lesa eftirfarandi athugasemdir. „Fyrsta konan til að gefa mér sand og mól til að borða,“ og „Mun alltaf minnast þín sem manneskju sem lét mig smakka drullu á fullorðinsárum.“

Kennir á malarveganámskeiði í Kanada

Ekki aðeins íslenskir veghefilstjórar njóta góðs af leiðsögn Hafðisar heldur hefur hún síðustu þrjú ár kennt á malarveganámskeiði í Kanada hjá Ground Force Training - Gravel Road School.



Hvernig kom það til?

„Það er nú skemmtileg saga. Ég sá auglýst námskeið í vegheflun á netinu og hugsaði með mér að þetta væri sniðugt, því þótt ég ætlaði mér ekki að stýra slíkri græju var gott að þekkja til hennar. Ég skráði mig á námskeið sem var í fjarfundaformi með frábærum kennara frá Kanada. Í framhaldi af námskeiðinu það kennarinn mig um að koma með innlegg á námskeið um malarvegi ætlað til dæmis einstaklingum hjá sveitarfélögum og öðrum sem kaupa þjónustu verktaka.“

Er eitthvað af malarvegum í Kanada? „Já, þeir eru með alveg fullt af malarvegum og eru að fást við alls konar vandamál. Þú getur rétt ímyndað þér, enda liggja sumir um túndruna sem er erfitt að eiga við,“ segir Hafðis, sem þurfti aðeins að hugsa út fyrir kassann þegar hún setti upp fyrirlestur sinn fyrir Kanadamennina. „Það eru gerðar allt aðrar kröfur í Kanada en í grunninn er uppbygging malarveganna og vandamálin þó þau sömu.“

Eins og uppskrift að jólaköku

Hafðis lýsir samsetningu á malarslitlagi eins og uppskrift að jólaköku. „Í staðinn fyrir hveiti, egg og rúsinur ertu með fínefni, sand og möl í ákveðnum hlutföllum sem þurfa að vera rétt. Ef eitt hráefnið vantar, ef þú sleppir til dæmis rúsinum í jólakökuuppskriftinni, þá ertu ekki lengur með jólaköku. Eins getur þú notað of mikið af einu hráefni eða of lítið af öðru. Sama með malarslitlög, ef þú sleppir einu efninu eða breytir hlutföllum þá færðu ekki það efni sem ætlunin er að búa til.“

Þótt æ fleiri vegir séu lagðir bundnu slitlagi eru malarvegir enn 56% af heildarlengd þjóðvega, flestir á hálendinu og umferðarlitlir. Hafðis telur þó of lítið gert til að viðhalda þeim. „Þessi málaflokkur er í raun sveltur og það getur verið grátlegt að sjá góðan malarveg skemmast vegna of lítils viðhalds. Ef viðhaldinu er ekki sinnt, ef til dæmis er farið of sjaldan að hefla og rykbinda þá rýkur fínefnið úr veginum og hlutföllin í „jóla-kökunni“ brenglast. Þar með er malarslitlagið sem á að verja malarveginn, ekki lengur eins og það á að vera,“ segir Hafðis og bætir við að allt sé þetta spurning um peninga.

Alger mýta að efni á Íslandi sé ónýtt til vegagerðar

Stundum er því haldið fram að allt efni á Íslandi sé óhæft til notkunar í vegagerð? „Það er mýta, og bara algert bull,“ segir Hafðis ákveðin. „Við eigum fullt af mjög góðum námum og sumar eru með sama styrk og norska efnið sem við flytjum inn. Vandinn er að þær eru ekki alltaf á réttum stað miðað við þörf. Það er kostnaðarsamt að flytja efni langar leiðir.“ Hún nefnir sem dæmi um góðar námur Neðri-Mýrar í Refasveit og Brunahvammsháls ofan við Vopnafjörð. „En þær eru náttúrulega mun fleiri.“

Minnisstæðar uppákomur

Nú er komið að tímamótum og Hafðis að ljúka ferli sínum hjá Vegagerðinni. Er eitthvað minnisstætt? „Oft man maður nú best þegar eitthvað kemur uppá, og það er nú ýmislegt,“ segir hún hlæjandi og fæst til að rifja upp nokkrar krefjandi uppákomur.

„Eitt af fyrstu stóru verkefnum mínum hjá Vegagerðinni var að grafa í Kolgrafarfirði á Snæfellsnesi. Þar eru miklar mýrar og gröfumaðurinn missir beltavélina ofan í mýri og sama hvað hann reynir þá grefst hann alltaf lengra niður, þar til drullan er komin upp að húsi. Ég var splunkuný hjá Vegagerðinni en hringdi út um allt og loks kom maður sem er kallaður Gussi, sem er nú þekktur í verktakabransanum. Fyrst var reynt að moka frá með traktorsgröfu og þá varð bara til fjall af drullu en loks var ráðið að setja jarðýtu upp á klapparholti, tengja togvira í beltin á gröfunni og draga hana þannig upp. Þetta tók stóran hluta næturinnar. En þessu var ekki lokið. Þegar aumingja gröfumaðurinn var að aka daginn eftir með bómuna uppi ók hann beint á loftlínu og sló öllu út í stórum radius. Þetta var alveg hræðileg upplifun, en eftirminnleg.“

Hafðis minnst þess einnig að hafa verið við rannsóknir vegna Dettifossvegar. „Á síðustu holunni lagði ég frá mér gps-tækið meðan ég var að mæla. Svo var mokað yfir og tækið hvarf undir hlass og fannst ekki þrátt fyrir mikla leit.“



Hluti þátttakanda á veghefilstjóránámskeiði 2024, í Mjóafirði á Vestfjörðum

Svo var það eitt sinn við Laxá í Aðaldal. „Hönnuðurinn hafði sagt mér að það væru engar lagnir á svæðinu. Í góðri trú förum við að grafa en allt í einu stoppar gröfumaðurinn og finnst eins og hann hafi grafið í eitthvað. Þegar ég kíki ofan í holuna sé ég breiðan streng, þegar ég sný mér við springur hann. Þá reyndist þetta háspennustrengur og við slógum allt út á mörgum stöðum, meira að segja hjá hitaveitunni. Þetta var í nóvember og það tók langan tíma að koma rafmagninu á. Þetta kenndi mér að treysta ekki í blindni heldur ganga alltaf sjálf úr skugga um hvort lagnir liggi um svæði sem ég hef grafið á.“

Stundum hefði verið gott að hafa tekið nokkra tíma í sálfræði enda fólk misánægt með Vegagerðina. „Á einum stað var ég lengi að sannfæra einn bóndann um að fá að grafa á landinu hans. Það tókst en þá lendum við í að grafa í sundur símalínuna til prestsins á næsta bæ. Bóndinn sá bíla frá Mílu koma á staðinn og mætti alveg fjúkandi vondur. Þá skildi ég þegar talað er um að fólk froðufelli af bræði. Gröfumaðurinn og Mílumaðurinn sátu ofan í holunni og sprungu úr hlátri enda þekktu þeir til mannsins, en mér fannst fúkyrðaf-laumurinn alls ekki skemmtilegur.“



Veghefilstjóránámskeið í Hálsasveit á Vesturlandi 2025. Hér hafði Hafðis komið sér fyrir með hin ýmsu malaslitlagsefni sem voru víðs vegar af landinu. Þátttakendur á námskeiðinu fengu það hlutverk að velja malarslitlagsefni sem þeim þótti vera best. Þetta var gert með því að koma við efnið, smakka á fínefnunum og drullumalla aðeins með því að blanda vatni við efnið.



Nýr kafli – nýtt líf

Hafðís hefur notið þess að vinna hjá Vegagerðinni, hún hefur lært margt og upplifað ýmislegt. En nú er komið að leiðarlökum en þó stendur Hafðís aðeins á sextugu.

„Ég hafði velt mikið fyrir mér hvort ég vildi hætta snemma. Sigurbjörn maðurinn minn er níu árum eldri en ég og hætti að vinna fyrir nokkru síðan. Ég hef reyndar lifað lúxuslífi síðan hann hætti, því hann vaknar alltaf undan mér á morgnana og hefur til fyrir mig morgunmatinn,“ segir Hafðís hlæjandi.

Hún tók sér ársleyfi fyrir nokkru til að máta sig við hugmyndina um að hætta að vinna og naut þess mjög. „Svo þegar ákvörðunin er tekin er maður bara mjög spenntur fyrir framhaldinu,“ segir Hafðís, sem er með ýmislegt á þróunum. „Ég ætla fyrst og fremst að njóta, fara í sund, og svo aftur í sund, jafnvel fá mér hvítvín á virkum degi. Ég hef loksins tíma til að taka til heima hjá mér og svo hef ég alltaf verið í einhverju námi og ætli ég skelli mér ekki í að læra spænsku?“

En mun hún sakna þess að spá í grjót? „Nei, ég verð alltaf með hugann við grjót hvort sem er á ferðalagi eða annars staðar. Og eflaust dett ég inn í einhver verkefni í framtíðinni.“

Ferðalög innanlands hafa alltaf heillað Hafðisi og Sigurbjörn. Árið 2019 sigldu þau út í Drangey með Drangeyjarferðum með þeim feðgum Viggó og Helga. Ógleymanleg ferð.



Á aðfangadag 2016. Hafðís með eiginmanni sínum Sigurbirni og einkasyninum Þorsteini Jónasi sem Hafðís fékk í kaupbæti með Sigurbirni.



1,5 metrar milli bíls og hjólreiðafólks

Ný umferðarmerki sýna lágmarksbil við framúrakstur

Vegagerðin hefur sett upp ný upplýsingamerki við þrjá fjölfarna vegi landsins, á Reykjanesbraut við Fitjar, á veginum gegnum Mosfellsdal og á Þingvallavegi.

Upplýsingamerkjunum er ætlað að minna ökumenn á að hafa að lágmarki 1,5 metra hliðarbil þegar ekið er fram úr reiðhjólí eða léttu bifhjólí, samkvæmt 23. grein umferðarlaga. Staðsetningin var valin með hliðsjón af mikilli umferð bæði bíla og hjóla en sambærileg merki er að finna í nær öllum Evrópulöndum.

Við síðustu endurskoðun umferðarlaga var bætt við í umferðarlög nr. 77/2019 ákvæði um lágmarksvega-lengd, 1,5 m, þegar bíl er ekið fram úr reiðhjólí eða léttu bifhjólí. Í kjölfar nýrra umferðarlaga var umferðarmerkjareglugerðin endurskoðuð.

Hjólasamfélagið óskaði eftir sérstökum umferðarmerkjum varðandi þetta ákvæði umferðarlaga en nefndin um

Samanber 23. grein laganna
Sá sem ekur fram úr öðru ökutæki skal hafa nægilegt hliðarbil milli ökutækis síns og þess sem ekið er fram úr. Sé ekið fram úr reiðhjólí eða léttu bifhjólí skal hliðarbil að lágmarki vera 1,5 metrar.

endurskoðun umferðarmerkjareglugerðar taldi að kynning væri betri en uppsetning merkja þar sem ákvæðið væri almennt og örðugt að framfylgja. Eftir fundi Vegagerðarinnar og hjólasamfélagsins var ákveðið að setja upp umrædd upplýsingaskilti að evrópskri fyrirmynd til að minna á fjarlægðarákvæði laganna.

Sjá má nánari upplýsingar um umferðarlögin á vef Samgöngustofu: www.samgongustofa.is en samkvæmt þeim er kveðið á um að þegar ekið er fram úr reiðhjólí eða léttu bifhjólí skuli hliðarbil vera að lágmarki 1,5 metrar.



Kappakstursbraut í borginni?

Í meistararitgerð í skipulagsfræði er reynt að svara spurningunni hvort mögulegt sé að setja upp götukappakstursbraut fyrir alþjóðlegar keppnir á höfuðborgarsvæðinu.

Á hverju ári breyta borgir á borð við Mónakó, Bakú og São Paulo götum sínum í tímabundnar kappakstursbrautir fyrir alþjóðlegar keppnir eins og Formúlu 1 og Formúlu E. Viðburðir af þessu tagi laða að sér hundruð þúsunda áhorfenda, bæði á staðinn og í gegnum sjónvarpsútsendingar. Slíkar keppnir krefjast umfangsmikilla framkvæmda og aðlögunar á vegakerfi borganna. Þetta var viðfangsefni meistararitgerðar Hugrúnar Hörpu Björnsdóttur í skipulagsfræði við Landbúnaðarháskóla Íslands en Hugrún hlaut styrk úr Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar.

Markmið ritgerðarinnar var að kanna hvort, og hvar, væri mögulegt að koma fyrir götukappakstursbraut innan núverandi gatnakerfis höfuðborgarsvæðisins, hvaða tækifæri slíkt gæti skapað og hvaða áskoranir myndu fylgja. Sérstök áhersla var lögð á viðmið Alþjóðlega akstursípróttasambandsins (FIA) fyrir kappakstursbrautir og tengsl þeirra við skipulag og framkvæmdir í vegakerfi hér á landi.

Alþjóðleg viðmið sem grunnur

Viðmið FIA ná til margvíslegra atriða, eins og til dæmis lágmarksbreiddar og lengdar brauta, beinna kafla, staðsetningar útsendingabúnaðar og vegriða. Stuðst var við veghönnunarreglur Vegagerðarinnar í tengslum við vegrið og útbúin var sneiðmynd sem sýnir lágmarksbreidd vega miðað við viðmið FIA og veghönnunarreglur.

Þrír kostir skilgreindir

Sneiðmyndin var notuð til að velja þrjá kosti til nánari greiningar. Auk þess var horft til áhrifa á nærsamfélagið, svo sem á ferðamennsku, umferðarflæði, götulanir, hávaða og annarra skipulagsþátta.

Kostirnir sem fjallað var um:

- 1. Sæbraut – Snorrabraut – Miklabraut – Kringlumýrarbraut
- 2. Vesturlandsvegur – Suðurlandsvegur
- 3. Sæbraut – Katrínartún – Laugavegur – Kringlumýrarbraut

Kostirnir sem liggja um Sæbraut og Kringlumýrarbraut henta vel með tilliti til nálægrar þjónustu og gætu orðið auglýsing fyrir Reykjavíkurborg vegna staðsetningar við kennileiti. Gert er ráð fyrir ráslínu á Sæbraut, sem myndi krefjast breikkunar vegar til að mæta breiddarviðmiðum FIA. Það gæti jafnframt skapað tækifæri til að bæta almenningssamgöngur með nýrri sérakrein. Einnig þyrfti að breikka aðra vegi, stundum á kostnað miðdeila, og nota færanleg vegrið til að aðskilja akstursstefnur utan viðburðartíma. Slíkar breytingar þýða að loka þyrfti mikilvægum umferðaræðum milli borgarluta austan og vestan Snorrabrautar, sem hefði neikvæð áhrif, meðal annars á neyðarakstur.

Vegna þessa þótti kosturinn Vesturlandsvegur – Suðurlandsvegur hentugastur af þessum þremur. Svæðið er nú atvinnusvæði með stofnæðum, bílasölum og flutningafyrirtækjum í nágrenni, en íbúðarbyggð hefur færst nær með uppbyggingu í Grafarholti og Úlfarsárdal og áformum við Keldur. Hér gætu skapast tækifæri til að þróa svæðið með íbúðum, þjónustu og jafnvel kappakstursbraut.

Áhrif á samgöngur og tækifæri til uppbyggingar

Tímabundnar lokanir á Vesturlands- og Suðurlandsvegi myndu hafa áhrif á daglegt líf íbúa, þar sem þetta eru lykil-samgönguæðar milli höfuðborgarsvæðisins, Vesturlands og Suðurlands. Tækifæri felast þó í að bæta flóttaleiðir og samgöngumannvirki, til dæmis með uppbyggingu Hafravatnsleiðar og með því að flýta framkvæmdum við Sundabraut.

Hvaða keppni hentar?

Formúla E gæti hentað betur en Formúla 1 hér á landi, þar sem brautir eru styttri en í Formúlu 1 og þjónustuinviðir þurfa ekki að vera eins veigamiklir. Áhorfendafjöldi Formúlu 1 fer oft langt fram úr heildaríbúafjölda Íslands en áhorfendafjöldi Formúla E er mun víðráðanlegri miðað við íslenskar aðstæður. Í Formúlu E er aðeins keppt á rafmagnsbílum og í því gætu legið tækifæri til að auglýsa hreina íslenska orku.

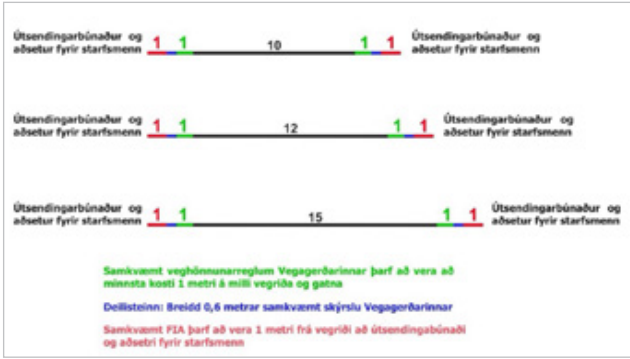
Niðurstaða

Rannsóknin tekur ekki afstöðu til þess hvort ráðast eigi í framkvæmdir en sýnir að frá skipulagsfræðilegu sjónarhorni er það mögulegt. Þó þyrfti að skoða hagkvæmni, verkfræðilega þætti og efnahagsleg og umhverfisáhrif nánar. Verkefnið sýnir að mögulegt er að nýta gatnakerfi höfuðborgarsvæðisins á nýjan hátt og að vegagerð, skipulag og íþróttaviðburðir geta sameinast í einni spennandi framtíðarsýn.

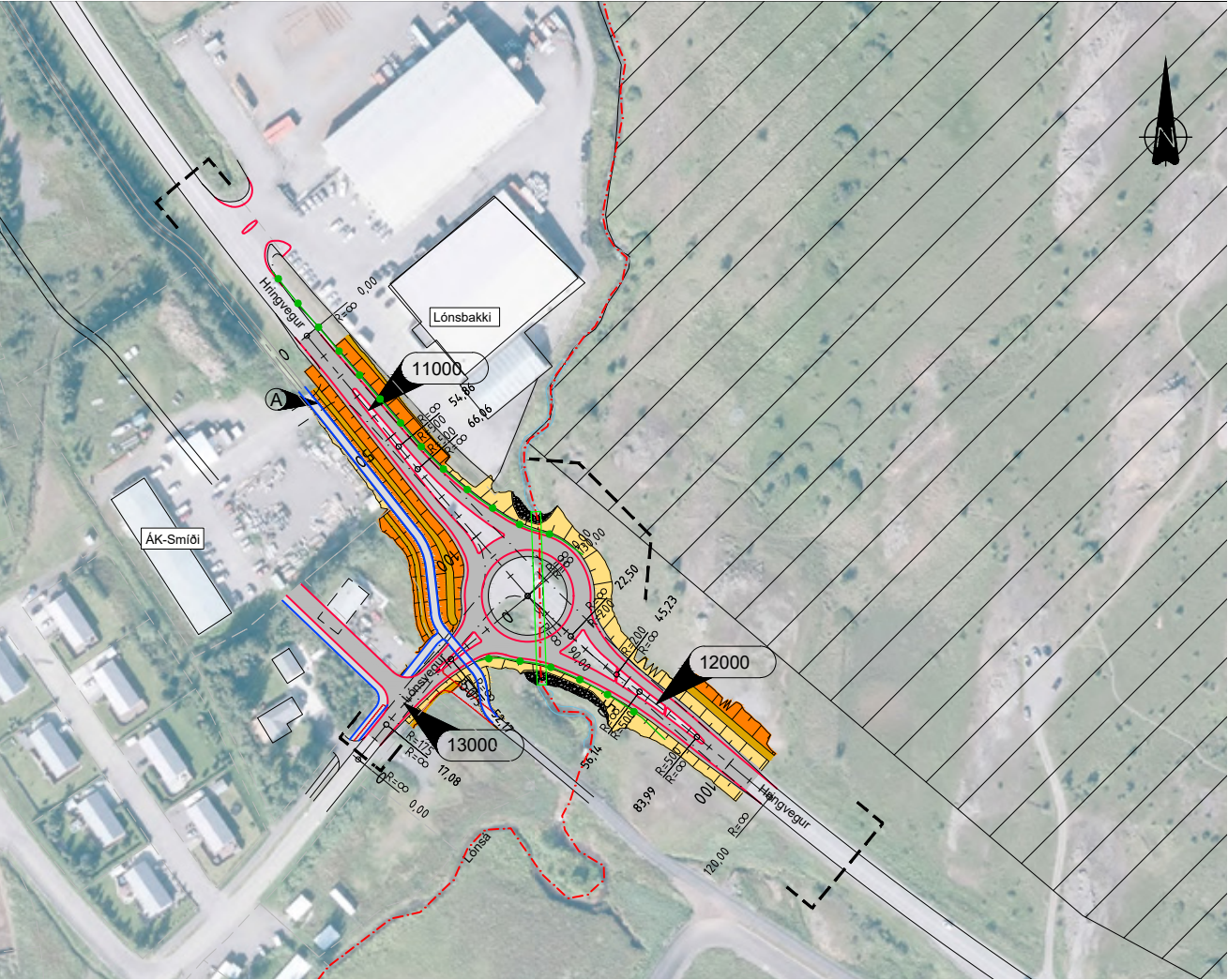
Meistararitgerð Hugrúnar er aðgengileg á Skemmuni. ■



Kostirnir sem var fjallað ýtarlega um. Af þessum kostum var Vesturlandsvegur – Suðurlandsvegur talinn ákjósanlegastur.



Sneiðmyndin sem var útbúin og notuð til að skoða lágmarksbreidd svæðis fyrir kappakstursbraut.



↑
Teikning sem sýnir
nýtt hringtorg á
mótum Hringvegar
og Lónsvegar við
Akureyri.

Nýtt hringtorg við Akureyri

Framkvæmdir standa yfir við gerð nýs hringtorgs á mótum Hringvegar og Lónsvegar við bæjarmörk Akureyrarbæjar og Hörgársveitar. Áskorun hefur verið að sinna framkvæmdum í nánd við mikla umferð en vegurinn er einn sá umferðarþyngsti á Norðurlandi.

Verkið ber heitið Hringvegur (1) hringtorg við Lónsveg og felst í gerð hringtorgsins, auk vegtenginga við það. Innifalið í verkinu er gerð á nýju ræsi fyrir Lónsá undir Hringveg en það mun liggja þvert undir nýja hringtorgið. Einnig er innifalið í verkinu gerð göngu-stíga sem og gerð nýrrar aðkomugötu frá Lónsvegi að lóð ÁK-smíði, vestan við Hringveg. Jafnframt verður endurgerð tenging að lóð Lónsbakka austan við Hringveg.

Breytingar á lagnakerfum veitufyrirtækja er stór þáttur í framkvæmdinni, meðal annars færsla og nýlagnir hitaveitu, strengja götu- og stígalýsingar og jarðvinnu vegna lagningar ídráttarröra rafveitu- og fjarskipta-lagna.

Umferðarþungi er mikill á þessum vegkafla sem liggur á mörkum tveggja sveitarfélaga, annars vegar Akur-eyrabæjar og hins vegar Hörgársveitar en sveitar-félagsmörkin liggja eftir Lónsá.



Meðalumferð á dag yfir árið (ÁDU) er 5.100 bílar á sólarhring norðan Lónsvegar og 5.800 bílar sunnan Lónsvegar. Á sumrin bætast um 2.000 bílar við á hverjum sólarhring. Á Lónsveginum er umferðin um 520 bílar á sólarhring yfir árið.

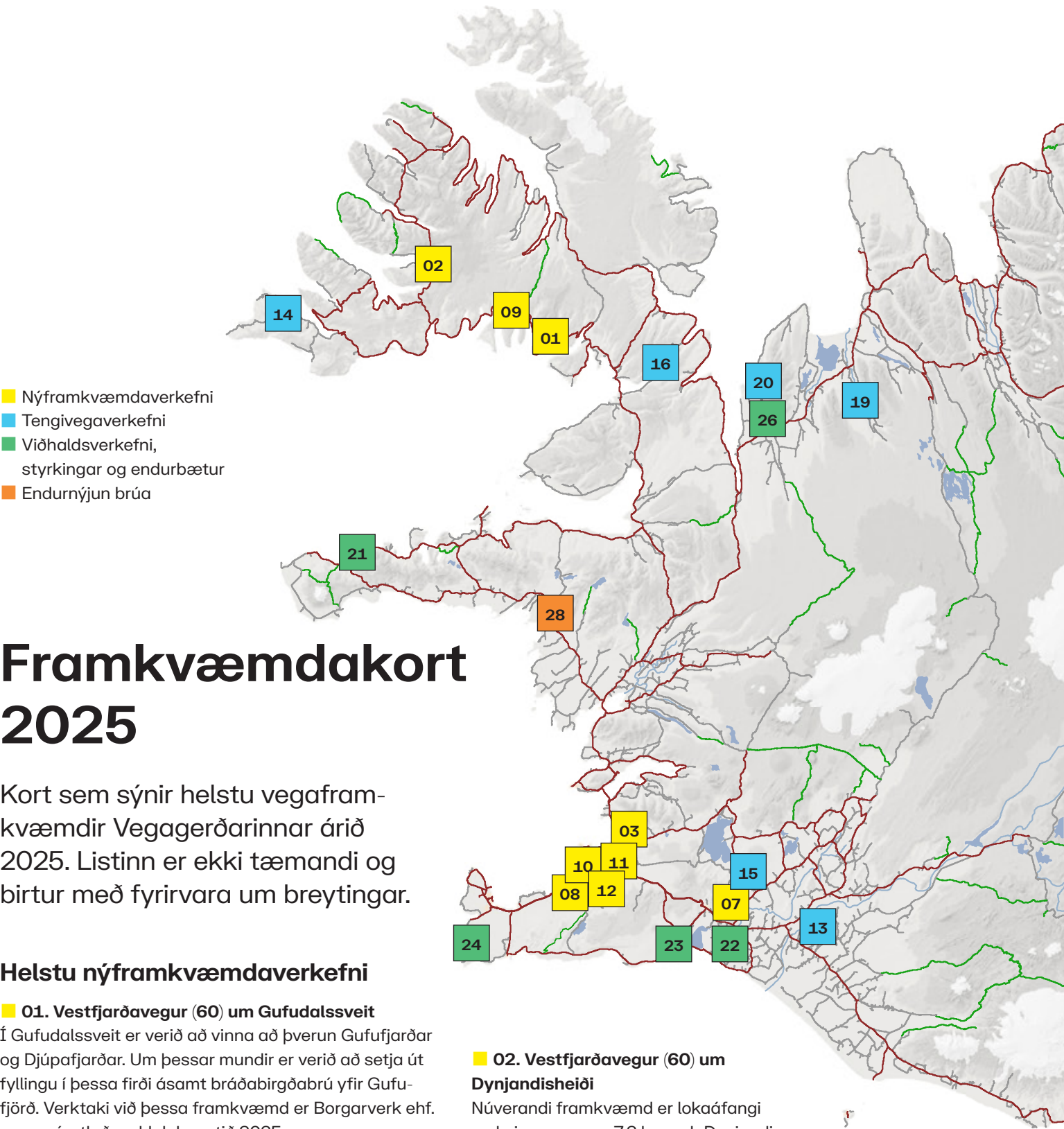
Verkinu er skipt í þrjá megin fasa og byrjaði verktakinn, Nesbræður ehf. Akureyri, á fasa tvö í byrjun júlí eins og áætlanir gerðu ráð fyrir. Einn af stærri verkþáttum framkvæmdarinnar er að rífa gamalt ræsi sem Lónsáin hefur runnið í gegnum og setja nýtt ræsi í staðinn. Það verkefni var klárað í sumar og búið er að leggja út allt burðarlag en stefnt var á að malbika í byrjun septem-ber.

Helsta áskorunin við verkið hefur verið umferðarþung-inn um svæðið. Þó hefur gengið ágætlega að hliðra um-ferðinni eftir framvindu verksins en vegfarendur mættu þó gæta betur að hraðatakmörkunum.

Áætlað er að verkinu ljúki í lok október á þessu ári. ■



↑
Innifalið í verkinu er gerð á
nýju ræsi fyrir Lónsá undir
Hringveg en það mun liggja
þvert undir nýja hringtorgið.



Framkvæmdakort 2025

Kort sem sýnir helstu vegaframkvæmdir Vegagerðarinnar árið 2025. Listinn er ekki tæmandi og birtur með fyrirvara um breytingar.

Helstu nýframkvæmdaverkefni

■ 01. Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit
Í Gufudalssveit er verið að vinna að þverun Gufufjarðar og Djúpafjarðar. Um þessar mundir er verið að setja út fyllingu í þessa firði ásamt bráðabirgðabrá yfir Gufufjörð. Verktaki við þessa framkvæmd er Borgarverk ehf. og eru áætluð verklok haustið 2025.

Næsti áfangi í útboðsferli er að byggja 130 m brú á Gufufjörð og 58 m brú á Djúpafjörð. Tilboð voru opnuð í lok apríl 2025 en ekki er búið að semja við verktaka. Áætluð verklok eru í september 2026.

Síðan er áætlað að bjóða út lokaáfangann í lok árs 2025 en þar er um að ræða smíði og uppsetningu á um 250 m langri stálbogabrá yfir Djúpafjörð ásamt lokafrágangi vega um firðina. Ekki er búið að áætla endanleg verklok en verið er að horfa til loka árs 2026 eða hausts 2027.

■ 02. Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði
Núverandi framkvæmd er lokaáfangi verksins og er um 7,2 km auk Dynjandisvegur um 0,8 km. Þessi áfangi liggur af heiðinni niður í Arnarfjörð við Dynjandisfoss. Skrifað var undir samning um verkið í mars á þessu ári. Verktaki sem mun vinna verkið er Borgarverk ehf. Áætluð verklok eru í lok september 2026.

Í 1. áfanga verksins var byggður upp 7,7 km kaflí við Þverðalsá og einnig um 4,3 km kaflí fyrir Meðalnes. Þær framkvæmdir stóðu yfir frá 2020-2022. Þá bættist einnig við um 650 m kaflí á Bíldudalsvegi. Auk þess var um 1 km kaflí frá Pennu niður að Flókalundi lagfærður.

Í 2. áfanga verksins fólst nýbygging Vestfjarðavegar á um 12,6 km löngum kafla. Sú framkvæmd náði frá Norðdalsá, norðan Bíldudalsgatnamóta, og lá um hæsta hluta Dynjandisheiðar og norður fyrir sýslumörk. Verklök 2. áfanga voru árið 2024.

■ 03. Hringvegur (1) um Kjalarnes
Framkvæmdum við 1. áfanga Kjalarness lauk árið 2023. Vinna við undirbúning 2. áfanga er í gangi og stefnt að því að bjóða þann hluta út þegar fyrir liggur samþykki um það í nýrri samgönguáætlun. Verktími er áætlaður um 3 ár frá samningsundirritun við verktaka.

■ 04. Hringvegur (1), hringtorg við Lónsveg
Stór öryggisaðgerð við innkomu inn á Akureyri og tenging við ört vaxandi hverfi í Hörgársveit. Verkið hófst um miðjan apríl og lýkur í október 2025. Þetta er samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, sveitarfélagsins Hörgársveitar og Norðurorku hf. Verkið felur í sér gerð hringtorgs við Lónsbakka, vegtenginga og stíga. Einnig gerð á nýju ræsi fyrir Lónsá sem og lagning hitaveitulagna. Verklök eru áætluð 1. nóvember 2025.

■ 05. Norðausturvegur (85) um Brekknaheiði, Langanesvegur – Vatnadalur
Nýbygging á vegi yfir Brekknaheiði, um 1 km af veginum verður í núverandi vegstæði en heildarlengd kaflans er 7,6 km, frá Langanesvegi og að Vatnadal á Brekknaheiði. Áætluð verklok eru ágúst 2027.

■ 06. Hringvegur um Hornafjörð
Nýbygging á 19,1 km kafla Hringvegur, 9,0 km nýrra hliðarvega auk smíði fjögurra tvíbreiðra brúa (samtals 468 m) og hringtorg við vegtengingar til Hafnar og Nesjahverfis. Verklök eru áætluð í desember 2025. Með framkvæmdinni fækkar einbreiðum brúm á Hringvegi um þrjár.

■ 07. Hringvegur (1) um Ölfusá
Verkið snýst um færslu Hringvegur (1) út fyrir þéttbýlið á Selfossi. Helstu verkþættir eru nýbygging 3,7 km Hringvegur, bygging nýrrar 330 m langrar stagbrúar yfir Ölfusá og um 1 km af öðrum tveggja akreina vegum. Gerð verða ný vegamót við Hringveg austan Selfoss, undirgöng undir Hringveg fyrir gangandi, hjólandi og hestamenn ásamt undirgöngum fyrir bíla og gangandi. Auk umferðar mun brúin bera uppi lagnir veituaðila, rafmagn, ljósleiðara, heitt vatn og kalt. Samið var um verkið í nóvember 2024. Verklök eru áætluð í október 2028.

■ 08. Reykjanesbraut (41) Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun
Breikkun Reykjanesbrautar frá Krýsuvíkurvegi að enda fjögurra akreina brautarinnar á Hrauni vestan Straumsvíkur. Lengd vegkaflans er um 5,6 km og er þetta eini kaflinn á Reykjanesbraut, frá Ásbraut í Hafnarfirði að Njarðvík, sem ekki hefur verið breikkaður. Góður gangur er í framkvæmdunum. Gert var ráð fyrir að framkvæmdum lyki um mitt ár 2026 en líkur eru á að hægt verði að klára fyrr.

■ 09. Vestfjarðavegur (60), Fjarðarhornská og Skálmardalsá
Smíði tveggja steinsteyptra eftirspenntra 34 m plötu-brúa yfir Fjarðarhornská og Skálmardalsá, ásamt vega-gerð við hvora brú fyrir sig, samtals um 1,8 km. Brýrnar eru beggja vegna við Klettsháls. Brúin yfir Fjarðarhornská var kláruð í fyrra en unnið er að byggingu brúar yfir Skálmardalsá. Verklök eru áætluð í desember 2025.

■ 10. Arnarnesvegur (411) – framkvæmd á höfuðborgarsvæðinu
Nýbygging Arnarnesvegur á 1,9 km kafla milli Rjúpnavegar og Breiðholtsbrautar, þriðji áfangi. Auk vega-gerðarinnar verður byggð akstursbrú yfir Breiðholtsbraut með aðskildum göngu- og hjólastíg. Byggð verður göngu- og hjólabrú yfir Arnarnesveg sem tengir stofnstíga milli Reykjavíkur og Kópavogs. Undirgöng verða gerð undir Breiðholtsbraut við Suðurfell / Jaðarsel og önnur undir Arnarnesveg við Rjúpnaveg. Hringtorg verða á mótum Arnarnesvegur og Rjúpnavegar og einnig á mótum Arnarnesvegur og Vatnsendavegar. Stígur fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur verður lagður frá Rjúpnavegi yfir í Elliðaárdal og byggja á göngu- og hjólabrú yfir Dimmu.

■ 11. Göngu- og hjólabrú á Sæbraut – framkvæmd á höfuðborgarsvæðinu
Ný göngu- og hjólabrú var sett upp yfir Sæbraut í júní milli Dugguvogar og Snekkjuvogar. Brúin er um 28 metra löng og vegur um 30 tonn. Hún mun standa þar til framkvæmdir vegna Sæbrautarstokks hefjast en þá er vonast til að hægt verði að endurnýta hana á öðrum stað.

■ 12. Fossvogsbú, landfyllingar og sjóvarnir – framkvæmd á höfuðborgarsvæðinu
Unnið er að landfyllingum og sjóvörnum vegna fyrirhugaðrar byggingar Öldu, brúar yfir Fossvog. Fossvogsbú er fyrsta stóra framkvæmdin í Borgarlínuverkefninu. Um er að ræða 270 m langa brú sem verður allt að 17 m breið. Hún tengir saman vesturhluta Kópavogs og Reykjavíkur með afgerandi hætti.

Stærstu tengivegaverkefnin

■ **13. Hagabraut (286), Landvegur – Reiðholt**
Styrking, breikkun og klæðing á 7,5 km kafla Haga-
brautar í Rangárþingi ytra, frá Landvegi að Reiðholti.
Núverandi vegur er 5-6 m breiður malarvegur sem
verður breikkaður í 6,5 m með 6,3 m breiðri klæðingu
og 2×10 cm malaröxlum. Verkinu skal lokið í ágúst
2026.

■ **14. Örlýgshafnarvegur (612) Hvalsker –
Sauðlauksdalur og Hvallátrar**
Nýbygging og endurbætur á tveimur hlutum Örlýgs-
hafnarvegjar (612). Annars vegar er um að ræða endur-
bætur á hluta Örlýgshafnarvegjar (612-03/04) um
Hvallátra. Lengd útboðskafla er um 1,9 km veghluti.
Verkið felst í nýbyggingu vegarins, lagfæringu hans og
frágangi með bundnu slitlagi með áherslu á að auka
umferðaröryggi.

Hins vegar er um að ræða endurbætur á hluta Örlýgs-
hafnarvegjar (612) Hvalsker – Sauðlauksdalur. Lengd
útboðskafla er um 4,0 km. Verkið felst í endurnýjun
vegarins, lagfæringu hans og frágangi með bundnu
slitlagi. Verkinu skal lokið í ágúst 2026.

■ **15. Grafningsvegur efri (360), Írafoss –
Grafningsvegur neðri**
Uppbygging, breikkun og klæðing Grafningsvegjar
efri (360), frá norðurenda brúar við Írafossvirkjun að
vegamótum Grafningsvegjar neðri. Heildarlengd út-
boðskaflans er 1,33 km. Verkinu lauk í ágúst 2025.

■ **16. Steinadalsvegur (690), Vestfjarðavegur –
Ólafsdalur**
Endurbygging á um 6,6 km kafla á Steinadalsvegi í
Dalabyggð. Um er að ræða endurbætur á núverandi
vegi ásamt vegtengingum og frágangi. Verkinu skal
lokið í ágúst 2026.

■ **17. Hafnarhólmavegur (947), Ölduhamar – Höfn**
Endurbygging Hafnarhólmavegjar (947), á um 1,2
km kafla frá Ölduhamri að Höfn. Um er að ræða
endurbyggingu núverandi vegar á öllum vegarkafli-
anum. Gerðar eru lagfæringar á plan- og hæðarlegu
vegarins. Lögð verður klæðing á endurbyggðan veg.
Framkvæmdir hófust í lok árs 2024 og verkinu lauk
í ár.

■ **18. Jökuldalsvegur (923), Arnórsstaðir –
Langagerði**
Endurbygging Jökuldalsvegjar (923) á um 4,6 km
kafla frá Arnórsstöðum að Langagerði. Um er að ræða
endurbyggingu núverandi vegar á öllum vegkaflanum.
Gerðar eru lagfæringar á plan- og hæðarlegu vegarins
á köflum. Framkvæmdir hófust sumarið 2024 og lauk í
lok sumars 2025.

■ **19. Vatnsdalsvegur (722), Hringvegur - Kornsa**
Verkið felst í um 13 km endurbyggingu á Vatnsdalsvegi
(722) frá vestari gatnamótum Hringvegjar að Kornsa.
Vegurinn er allur endurbyggður í núverandi vegstæði,
gerðar lagfæringar á hæðarlegu og blindhæðir fjar-
lægðar, lítils háttar lagfæringar verða á planlegu.
Vegurinn verður styrktur til að mæta aukinni umferð
og breikkaður. Búast má við umtalsverðu raski þar
sem farg verður á veginum. Áætluð verklok eru haustið
2027.

■ **20. Vatnsnesvegur (711), Kárastaðir - Skarð**
Verkið felst í endurbyggingu Vatnsnesvegjar (711) á um
7,1 km löngum kafla frá núverandi slitlagsyfirborði og
norður fyrir Krossavallalæk. Núverandi vegur er um 4,5
– 5,5 m breiður malarvegur og verður hann breikkaður
í 6,0 m breiða akbraut með bundnu slitlagi með 0,5 m
breiðum öxlum. Áætluð verklok eru lok júní á þessu ári.

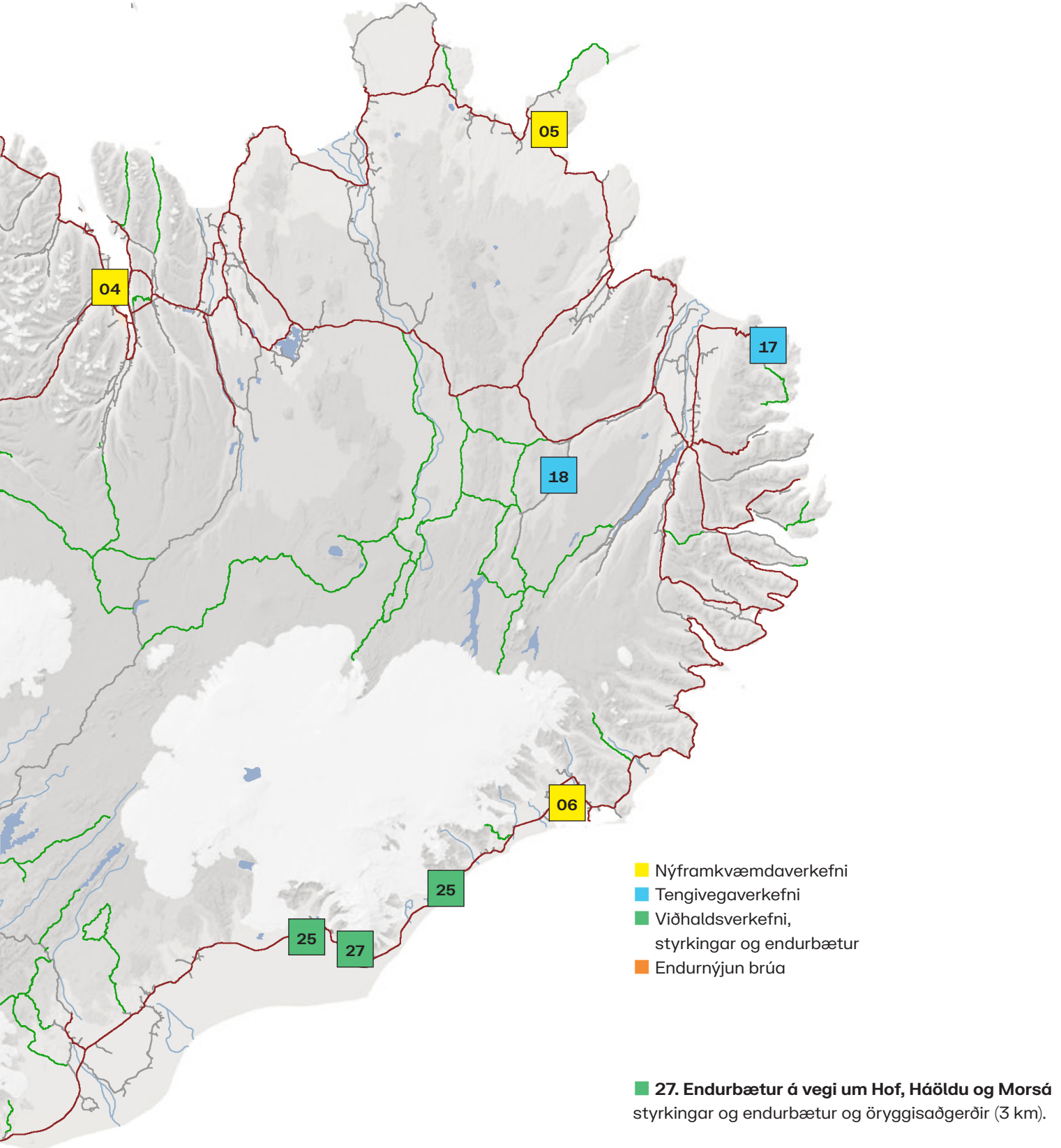
Viðhaldsverkefni, styrkingar og endurbætur

■ **21. Snæfellsnesvegur (54) vestan við
Grundarfjörð, styrking og klæðing**
Þurrfræsing, festun burðarlags með sementi, útlögn
burðarlagsefnis og tvöföldun klæðingar á völdum kafla
á Snæfellsnesvegi, vestan við Grundarfjörð. Verklok
voru sumarið 2025.

■ **22. Eyrarbaklavegur (34), Stekkar –
Tjarnarbyggð, styrking og malbik 2025**
Styrking og malbikun á 1,7 km kafla á Eyrarbakka-
vegi, frá Stekkum að Tjarnarbyggð. Verkið felst í að
fræsa upp núverandi slitlagi á vegunum, jafna því út
og breikka veg lítils háttar og keyra að jafnaði 15 cm
þykku burðarlagi yfir og leggja malbik. Einnig skal verk-
taki sjá um að fræsa hvinrendur í miðju. Verklok voru í
lok sumars 2025.

■ **23. Þorlákshafnarvegur (38), Eyrarbaklavegur –
Suðurstrandarvegur, styrking og malbik 2025**
Styrking og malbikun á 3 km kafla á Þorlákshafnarvegi
(38) frá Eyrarbakkavegi að Suðurstrandarvegi. Verklok
voru í lok sumars 2025.

■ **24. Nesvegur (425), Hafnir – Hafnarsandur,
styrking og breikkun**
Styrking, breikkun og klæðing Nesvegjar (425), frá
Höfnum að Hafnarsandi. Heildarlengd útboðskaflans er
um 4,9 km.



■ **25. Hringvegur á Skeiðarár- og
Breiðamerkursandi, styrking og breikkun og
klæðing 2025**
Fræsing, styrking, breikkun og klæðing Hringvegjar á
Skeiðarársandi (2,2 km kafla) og Breiðamerkursandi
(5,5 km kafla). Áætluð verklok voru 1. september 2025.

■ **26. Hvammstangavegur (72), sementsfestun**
Um er að ræða fræsun og lagfæringar á hæðarlegu
vegarins ásamt því að burðarlag verður styrkt með
sementi. Heildarlengd 5 km. Verklok eru sumarið 2025.

■ **28. Snorrastaðavegur (5610), brú á Kaldá við
Eldborg**
Hönnun, framleiðsla/smiði og uppsetning nýrrar 33,2
m langrar forsmíðaðrar yfirbyggingar á brú yfir Kaldá
við Snorrastaði á Snorrastaðavegi. Yfirbyggingin
skal forsmíðuð og hífast, í einu lagi eða einungum, á
fyrirliggjandi brúarstólpa og festast./tengjast þeim.
Yfirbygging brúar skiptist í 3,0 m breiða akbraut og
1,5 m breiða gönguleið auk bríka beggja vegna fyrir
H2 vegrið. Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1.
október 2025.



Hringvegur um Ölfusá – unnið að fyllingum við bráðabirgðabrá

Framkvæmdir við verkið Hringvegur (1) um Ölfusá hafa gengið vel í sumar. Í ágúst var unnið að fyllingum við undirstöður bráðabirgðabráar í Efri-Laugardælaeyju, undirbúningur fyrir mislæga vegbrú við austurenda framkvæmdanna er kominn vel á veg og verktakinn að ljúka aðstöðusköpun á svæðinu.

Í júlí var byrjað á uppsetningu 40 metra langrar bráðabirgðabráar yfir í Efri-Laugardælaeyju en brúin þjónar lykilhluverki í að hægt sé að hefjast handa við aðalundirstöður nýju brúarinnar í eyjunni. Öll nauðsynleg tæki og tól verða flutt yfir brúna. Varnargarður og vinnuvegur hefur verið gerður frá austurbakka árinna að bráðabirgðabrunni og ágúst var unnið við frágang fyllinga að brunni úti í eyjunni.

Unnið er við jarðvegsskipti í nýja vegstæðinu austan árinna frá bakka Ölfusár og að fyrirhuguðum mislægum vegamótum við Hringveg austan við Selfoss. Verkið gengur vel, búið er að ljúka uppúrtekt á þessum

kafla, sem þýðir að búið er að fjarlægja allt efni úr vegstæðinu. Fylling er komin vel af stað og vinnu við undirstöður vegbrúarinnar er að ljúka. Þá er uppláttur á stöplum vegbrúarinnar hafinn.

Vestan við ána hafa laus jarðefni verið hreinsuð af klöppinni þar sem landstöpull Ölfusárbrúarinnar verður og er vinna við undirstöður stöpsulsins hafin. Þá er búið að ljúka sprengingum á klapparhafti sem var í vegstæðinu skammt vestan við ána. Vestan við haftið er unnið við fergingu vegstæðisins yfir Hrísmýri á um 700 metra löngum kafla í átt að hringtorginu við Biskups-tungnabraut.

Aðalverktaki framkvæmdarinnar er ÞG-Verk og hefur hann samið við pólska verksmiðju um framleiðslu stálvirkis Ölfusárbrúar og er efnisútvegur þegar hafin. Verktakinn vinnur nú að aðstöðusköpun austan árinna og er hún langt komin. Unnið er að uppsetningu svefn-skála við starfsmenn.

Í dag starfa um 25 starfsmenn við framkvæmdina á vegum verktaka auk eftirlits- og mælingamanna. Einnig starfa við framkvæmdina hönnuðir, fageftirlitsmenn, ráðgjafar og umsýslarmenn framkvæmdarinnar á vegum Vegagerðarinnar. Áætlað er að um 60 til 70 manns komi að hönnun vega og brúa og eru þeir

staðsettir í að minnsta kosti fjórum löndum, Finnlandi, Danmörku, Noregi og Íslandi.

Ný Ölfusárbrú verður 330 metra löng stagbrú með 60 metra háum turni í Efri-Laugardælaeyju. Verklök eru áætluð í október 2028.

Meðfylgjandi eru myndir sem ljósmyndarinn Anton Brink tók 15. ágúst. 



↑
Varnargarður og vinnuvegur hefur verið gerður frá austurbakka árinna að bráðabirgðabrunni. Í ágúst var unnið við frágang fyllinga að brunni úti í eyjunni.

→
Í júlí var byrjað á uppsetningu 40 metra langrar bráðabirgðabráur yfir í Efri-Laugardælaeyju en brúin þjónar lykilhluverki í að hægt sé að hefjast handa við aðalundirstöður nýju brúarinnar í eyjunni. Öll nauðsynleg tæki og töl verða flutt yfir brúna.



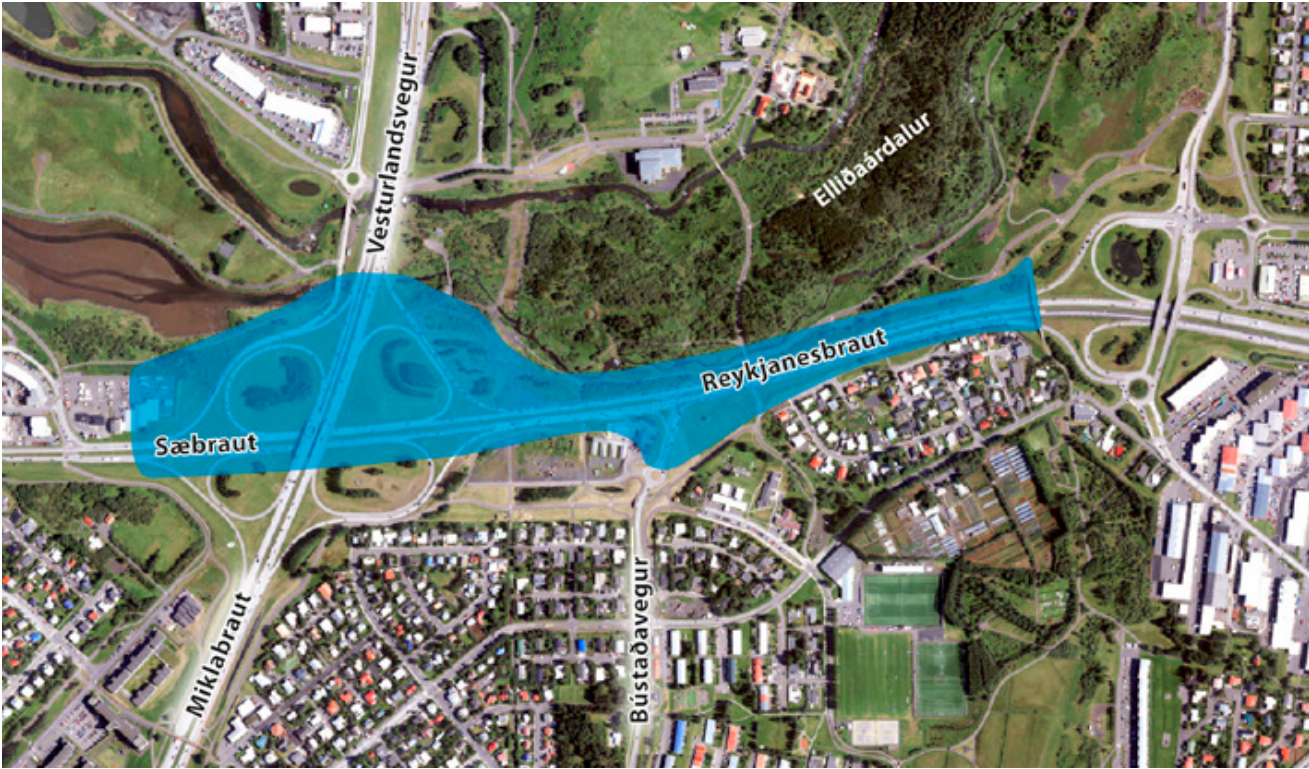
↑
Horft eftir vegstæðinu í vestur í átt að hringtorginu við Biskupstungnabraut.



↑
Unnið er við jarðvegsskipti í nýja vegstæðinu austan árinna frá bakka Ölfusár og að fyrirhuguðum mislægum vegamótum við Hringveg austan við Selfoss.



↑
Í dag starfa um 25 starfsmenn við framkvæmdina á vegum verktaka auk eftirlits- og mælingamanna.



Umhverfismats- skýrsla til kynningar

↑
Á myndinni sést áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

Kynningarfundur á umhverfismatsskýrslu vegna gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, ásamt hluta af 3. lotu Borgarlínu milli Vogabyggðar og Stekkjarbakka, fór fram mánudaginn 19. september. Upptöku af fundinum má finna á vef Vegagerðarinnar.

Á fundinum fóru Anna Rut Arnardóttir og Berglind Hallgrímsdóttir, sérfræðingar hjá EFLU, yfir helstu niðurstöður umhverfismatsins. Umhverfismatsskýrslan er til kynningar hjá Skipulagsstofnun og frestur til at-hugasemda er til 16. september 2025.

Fundurinn fór vel fram og voru góðar umræður eftir kynningar.

Aðalvalkostur framkvæmdaaðila

Nokkrir valkostir varðandi útfærslu gatnamótanna voru til skoðunar. Í umhverfismatsskýrslunni kemur fram að aðalvalkostur framkvæmdaaðila felst í að hliðra Reykjanesbraut til vesturs, afnema ljósastýringu á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, setja vinstri beygju inn á Bústaðaveg á brú og koma leið Borgarlínu fyrir í sérrými í austurkanti Reykjanesbrautar. Þessi lausn hefur lágmarksáhrif á verndar-svæði í Elliðaárdal. Nánari upplýsingar er að finna í umhverfismatsskýrslunni.

Um hvað fjallar umhverfismatsskýrslan?

Í umhverfismatsskýrslunni er fjallað um áhrif á loftslag, fornminjar, fugla, jarðmyndanir, hljóðvist, loftgæði, landslag og sjónræna þætti, náttúruvinnur, samgöngur og umferðaröryggi, útivist, vatnafar, vatnalíf og vatnshlot.

Einnig er farið yfir hvaða valkostir hafa verið til skoðunar og fjallað um aðalvalkost framkvæmdaaðila.

Markmiðið með framkvæmdum

Markmið framkvæmdar er að bæta flæði bílaumferðar á gatnamótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar, útfæra leið Borgarlínu á leggnum milli Vogabyggðar og Mjóddar, ásamt aðliggjandi göngu- og hjólastígum. Efla samgöngur fyrir alla ferðamata, minnka umferðartafir á háannatíma og auka umferðaröryggi vegfarenda.

Verkefnið er hluti af Samgöngusáttmála ríkisins og sex sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu og er unnið í samstarfi Vegagerðarinnar, Reykjavíkurborgar og Betri samgangna. ■

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
25-073	Skagavegur (745) Harrastaðir – Brunanáma
25-053	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, brýr á Djúpaþjörð við Grónes og Gufufjörð, eftirlit
25-050	Hauganes 2025 - Grjótvörn, endurbætur
25-012	Bárðardalsvegur vestri (842), Hringvegur – Öxará
25-006	Yfirlagnir á Norðursvæði 2025, malbik
24-102	Endurbætur á rofvörn við Gígju
24-052	Fossvogsbrú (BL170)
24-051	Fossvogsbrú (BL170), eftirlit og ráðgjöf
24-045	Þjórsárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði, eftirlit
24-044	Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur, eftirlit
24-043	Hvamssvegur (2791), Landvegur – Hvammur 3, endurbygging, eftirlit
24-030	Þjórsárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði
24-029	Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur.
24-014	Skátafellsvegur (434), Þingvallavegur – skíðasvæði
23-096	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)

Auglýst útboð

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
24-097	Harbour Anodes and Fasteners for IRCA 2025	28.8.25	30.9.25

Útboð á samningarborði

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
25-092	Suðureyri - Grjótgardur og dýpkun 2025	23.7.25	12.8.25
25-091	Sauðárkrókur - Útgarður, brimvörn 2025	10.7.25	22.7.25
25-087	Yfirlagnir á Austursvæði 2025, malbik og malbiksviðgerðir	10.7.25	22.7.25
25-074	Smíðjusel 1, Fellabæ – Viðhald og endurbætur.	29.7.25	12.8.25
25-075	Verðkönnun: Hringvegur (1) – Endurbætur um Hof, Háöldu og Morsá í Öræfum	16.4.25	25.4.25
25-072	Vatnsdalsvegur (722), Hringvegur - Flaga	21.7.25	14.8.25
25-047	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, brýr á Djúpaþjörð við Grónes og Gufufjörð	14.3.25	29.4.25
25-042	Vetrarþjónusta 2025-2028, Holtavörðuheiði – Hvammstangavegur	21.3.25	29.4.25
25-029	Almenningssamgöngur á landi á landsbyggðinni 2026-2027 - Verkhnutí 4	6.3.25	16.6.25

Verk í framkvæmd

Verknr.	Verk	Opnað	Samið
25-090	Malbiksframkvæmdir á Norðursvæði 2025 <i>kt. 6905982059, kt. 6207091580</i> <i>Malbikun Akureyrar ehf. og Malbikun Norðurlands</i>	31.7.25	14.8.25
25-089	Þurrfræsing á Norðursvæði 2025, Hringvegur, við Ljósavatnskarð í Þingeyrjarsýslu og Hjaltadal í Skagafirði <i>kt. 5406740279 Borgarverk ehf., Borgarnesi</i>	22.7.25	5.8.25
25-088	Þurrfræsing á Norðursvæði 2025, Hringvegur, við Blönduhlíð í Skagafirði <i>kt. 5406740279 Borgarverk ehf., Borgarnesi</i>	22.7.25	5.8.25
25-086	Yfirlagnir á höfuðborgarsvæðinu 2025, malbik <i>kt. 4201871499 Colas Ísland ehf., Hafnarfirði</i>	25.7.25	7.8.25
25-085	Endurnýjun brúarvegriða: Þjórsá, Litla-Laxá og Ytri-Rangá <i>kt. 6704042340 Rekverk ehf.,</i>	19.6.25	10.7.25
25-084	Yfirlagnir á Vestursvæði 2025 - Malbik <i>kt. 5810962919 Malbikunarstöðin Höfði hf</i>	22.7.25	22.8.25
25-082	Fljótagöng (79), Rannsóknarboranir 2025 <i>kt. 5508850429 Alvarr ehf., Reykjavík</i>	27.5.25	13.6.25
25-081	Þurrfræsing, styrking og endurbætur á Hringvegi í Öræfum <i>kt. 6308190240 VBF Mjöllnir ehf., Selfossi</i>	2.7.25	6.8.25
25-079	Húsavik þilskurður við Þvergarð 2025 <i>kt. 4603912109 Hagtak hf., Hafnarfirði</i>	20.5.25	12.6.25
25-071	Eyrarbakkavegur (34), Stekkar – Tjarnarbyggð, styrking og malbik 2025 <i>kt. 4201871499 Colas Ísland ehf., Hafnarfirði</i>	29.4.25	12.8.25
25-066	Vestmannaeyjar, endurbygging Gjábakka 2025 <i>kt. 5703891229 Kranar ehf., Egilsstöðum</i>	29.4.25	20.5.25
25-059	Þorlákshöfn – Suðurvararbryggja, raforkuvirki 2025 <i>kt. 6809211050 H&T ehf., Reykjavík</i>	1.4.25	29.4.25
25-054	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2025-2026, þjónustustöð í Vik, vegheflun austur <i>kt. 1001952839 Ármann Daði Gislason, Klaustri</i>	29.4.25	16.6.25
25-032	Snorrastaðavegur (5610), brú á Kaldá við Eldborg <i>kt. 4201780269 Trefjar ehf, Hafnarfirði</i>	18.3.25	2.5.25

Verk í framkvæmd - frh.

Verknr.	Verk	Opnað	Samið
25-029	Almenningssamgöngur á landi á landsbyggðinni 2026-2027 - Verkhnutí 1 <i>kt. 4301922059 Hópbílar ehf, Hafnarfirði</i>	16.6.25	11.7.25
25-029	Almenningssamgöngur á landi á landsbyggðinni 2026-2027 - Verkhnutí 2 <i>kt. 6310922259 Fjallasýn Rúnars Óskars-sonar efh., Reykjavík</i>	16.6.25	11.7.25
25-029	Almenningssamgöngur á landi á landsbyggðinni 2026-2027 - Verkhnutí 3 <i>kt. 5510101200 GTs ehf., Garðabæ</i>	16.6.25	11.7.25
25-029	Almenningssamgöngur á landi á landsbyggðinni 2026-2027 <i>kt. 5510101200 GTs ehf., Garðabæ</i>	16.6.25	11.7.25
25-028	Yfirlagnir á Suðursvæði 2025, klæðing <i>kt. 5009012410 Þjótandi ehf., Hellu</i>	1.4.25	30.4.25
25-027	Hvammstangi, Patreksfjörður og Skaga-strönd, viðhaldsdýpkun 2025 <i>kt. 4601697399 Björgun hf., Reykjavík</i>	1.4.25	26.6.25
25-023	Pallbifreiðar fyrir Vegagerðina 2025 <i>kt. 6302110500, kt. 5804060680, kt. 6001695139</i> <i>BL ehf., TK bílar ehf. og Hekla hf.</i>	24.6.25	25.7.25
25-021	Laugarvatnsvegur (37), Hjármsstaðir – Miðdalskot, styrking og malbik <i>kt. 5810962919 Malbikunarstöðin Höfði ehf., Hafnarfirði</i>	22.7.25	29.7.25
25-017	Hringvegur (1), Þjórsá – Selfoss. Hönnun, frumdrög <i>kt. 6210790189 Efla ehf., Reykjavík</i>	15.7.25	28.1.25
25-013	Norðausturvegur (85) um Brekknaheiði, Langanesvegur – Vatnadalur <i>kt. 5101080350 Skútaberg ehf., Akureyri</i>	4.3.25	3.4.25
25-008	Þurrfræsing á Norðursvæði, 2025 <i>kt. 5702150270 Króksverk ehf., Sauðárkróki</i>	18.6.25	9.7.25
25-007	Sementsfestun á Norðursvæði 2025 <i>kt. 5702150270 Króksverk ehf., Sauðárkróki</i>	18.6.25	9.7.25
25-005	Yfirlagnir á Norðursvæði 2025, klæðing <i>kt. 5406740279 Borgarverk ehf., Borgarnesi</i>	1.4.25	23.5.25
24-015	Hagabraut (286), Landvegur – Reiðholt <i>kt. 5009012410 Þjótandi ehf., Hellu</i>	8.4.25	6.5.25
23-015	Verðkönnun: Bláfjallavegur (417), endurbætur og breytingar, frumdrög <i>kt. 4710972099 Verkfræðistofa Bjarna Viðarssonar ehf., Kópavogi</i>	7.3.23	14.3.23

Niðurstöður útboða frh.

Yfirlagnir á Austursvæði 2025, malbik og malbiksviðgerðir

Opnun tilboða 22. júlí 2025. Vegagerðin býður hér með út yfirlagnir með malbiki og blettaviðgerðir á malbikuðum slitlögum á vegum á Austursvæði árið 2025. Verklök eru 15. september 2025.

Helstu magntölur eru áætlaðar:				
Yfirlagnir				8.900 m2
Gróffræsing (fræsing lása)				150 m2
Malbiksviðgerðir / blettaviðgerðir				200 m2

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Malbikun Akureyrar, Akureyri	84.135.000	126,4	14.637
1	Malbikun Norðurlands, Akureyri	69.498.000	104,4	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	66.580.085	100,0	2.918

Pallbifreiðar fyrir Vegagerðina 2025

Opnun tilboða 24. júní 2025. Vegagerðin býður hér með út innkaup á 3 gerðum pallbifreiða fyrir starfsemi sína. Útboðið er auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.

Um er að ræða:				
Fimm nýjar 4x4 pallbifreiðar venjulegar				
Þrjár nýjar 4x4 pallbifreiðar breyttar á 33" dekkjum				
Fjórar nýjar 4x4 pallbifreiðar með sléttum palli				

Pallbill nýr 4×4 venjulegur				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	TK Bílar ehf.	61.105.250	101,8	15
-	Áætlaður kostnaður	60.000.000	100,0	14
1	BL ehf.	45.625.000	76,0	0

Pallbill nýr 4×4 breyttur 33"				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Hekla hf.	40.274.700	67,1	1.422
-	Áætlaður kostnaður	39.000.000	65,0	147
1	TK Bílar ehf.	38.853.150	64,8	0

Pallbill nýr 4×4 með sléttum palli				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Bilaumbóðið Askja ehf.	53.112.800	88,5	7
-	Áætlaður kostnaður	52.500.000	87,5	6
1	Hekla hf.	46.204.560	77,0	0

Þurrfræsing á Norðursvæði 2025, klæðing

Opnun tilboða 23. júní 2025. Vegagerðin býður hér með út þurrfræsingu, útvegun og útlögn burðarlags, útvegun klæðingarefnis og tvöfalda klæðingu á vegum á Norðursvæði 2025. Verklök eru 15. ágúst 2025.

Áætlaðar magntölur:				
Burðarlagsefni 0/22 mm				1.500 m3
Þurrfræsing				15.100 m2
læðingarefni 8/14				470 m3
Tvöföld klæðing				15.800 m2

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	46.559.828	104,4	8.402
-	Áætlaður verktakakostnaður	44.609.139	100,0	6.451
1	Króksverk ehf., Ólafsfirði	38.157.750	85,5	0

Sementsfestun á Norðursvæði 2025

Opnun tilboða 18. júní 2025. Vegagerðin býður hér með út festun burðarlags með sementi, útlögn burðarlags og tvöfalda klæðingu á vegum á Norðursvæði 2025. Verklök eru 15. september 2025.

Áætlaðar magntölur:				
Festun með sement				33.800 m2
Tvöföld klæðing				3.800 m2
Efra burðarlag afrétting				2.400 m3

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	142.016.642	100,0	10.799
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	142.097.901	100,1	10.880
1	Klæðning ehf., Sauðárkróki	131.217.530	92,4	0

Almenningssamgöngur á landi á landsbyggðinni 2026-2027

Opnun tilboða 16. júní. Vegagerðin býður hér með út almenningssamgöngur á landi á landsbyggðinni 2026-2027.

Þjónustuverkefninu er skipt í eftirtalda fjóra hluta:				
Verkhlutí 1: Almenningssamgöngur á Vestur- og Norðurlandi				
Verkhlutí 2: Almenningssamgöngur á Norður- og Norðausturlandi				
Verkhlutí 3: Almenningssamgöngur á Suðurlandi				
Verkhlutí 4: Almenningssamgöngur á Suðurnesjum				

Heimilt er að gera tilboð í fleiri en einn verkhluta og mun Vegagerðin velja fjárhagslega hagkvæmasta tilboð á grundvelli lægsta heildartilboðsverðs í hvern verkhluta fyrir sig. Samningstími er 2 ár, frá 1. janúar 2026 til 31. desmber 2027, með möguleika á framlengingu allt að 2 sinnum, 1 ár í senn.

Útboðið er auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.

Verkhlutí 1: Almenningssamgöngur á Vestur- og Norðurlandi				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	SBA Norðurleið hf., Akureyri	1.417.407.476	113,8	251
3	Snæland Grímsson ehf., Rvk	1.258.388.410	101,0	92
-	Áætlaður verktakakostnaður	1.245.498.000	100,0	79
2	Bus4u Iceland ehf., R.nesbæ	1.179.977.600	94,7	13
1	Hópbílar hf., Hafnarfirði	1.166.883.506	93,7	0

Verkhlutí 2: Almenningssamgöngur á Norður- og Norðausturlandi				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	SBA Norðurleið hf., Akureyri	458.560.564	107,4	60
-	Áætlaður verktakakostnaður	426.768.000	100,0	28
1	Fjallasýn Rúnars Óskarssonar ehf., Húsavík	398.614.032	93,4	0

Verkhlutí 3: Almenningssamgöngur á Suðurlandi				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5	Snæland Grímsson ehf., Rvk	1.220.801.104	110,2	275
4	Bus4u Iceland ehf., R.nesbæ	1.159.095.700	104,6	214
3	Icelandbus ehf., Selfossi	1.129.634.280	102,0	184
-	Áætlaður verktakakostnaður	1.107.654.000	100,0	162
2	Hópbílar hf., Hafnarfirði	991.367.516	89,5	46
1	GTs ehf., Selfossi	945.443.696	85,4	0

Verkhlutí 4: Almenningssamgöngur á Suðurnesjum				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5	Snæland Grímsson ehf., Rvk	790.682.064	114,9	216
-	Áætlaður verktakakostnaður	688.336.000	100,0	114
4	Hópbílar hf., Hafnarfirði	651.295.344	94,6	77
3	GTs ehf., Selfossi	644.781.168	93,7	70
2	Almenningsvagnar Kynnisferða ehf., Reykjavík	639.897.288	93,0	65
1	Bus4u Iceland ehf., Reykjanesbæ	574.605.600	83,5	0

Höfnin í Stykkishólmi þá og nú

Stykkishólmur, höfnin og Súgandisey í baksýn. Eldri myndin er úr safni Thorvald Krabbe vitamálastjóra og í greiningu Þjóðminjasafnsins talin vera tekin á árabílinu 1927-37. Þar segir líka að skipið hægra megin við bryggjuna sé Grettir ÍS116 og að skipið vinstra megin sé líklega vitaskipið Hermóður. Yngri myndina tók Víktor Arnar Ingólfsson í lok ágúst 2025. Breiðafjarðarferjan Baldur er við bryggju.

Fyrir.



Eftir.

