



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

30. október 2025 — nr. 737
4. tölublað — 33. árgangur



Fyrsta steypa í sjálfri Ölfusárbrú rennur greiðlega en alls fóru um 400 rúmmetrar af steypu í undirstöðurnar

02 Síðasti malarkaflinn á Norðausturvegi (85) klæddur / 04 Enda-
punktur á langri vegferð / 05 Hólavegur (767) lagfærður í
aðdraganda Landsmóts hestamanna / 06 Fyrsta steypa Ölfusár-
brúar / 08 Nýir vitar á Miðleiðarskeri og Skarfakletti á Breiðafirði /
10 Vegaviðgerðir gengu vonum fram / 12 Áreiðanlegri áætlun og
þéttari tíðni á háannatíma / 16 Snjóflóðavarnir ræddar á alþjóð-
legri ráðstefnu á Ísafirði / 19 Birkitré á faraldsfæti / 20 Ný tækni til
vöktunar jarðhitasvæða / 22 Fjölmörg verkefni unnin fyrir
viðbótarfé / 26 Yfirlit yfir útboðsverk / 27 Niðurstöður útboða

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

Forsiðumynd
Anton Brink

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.

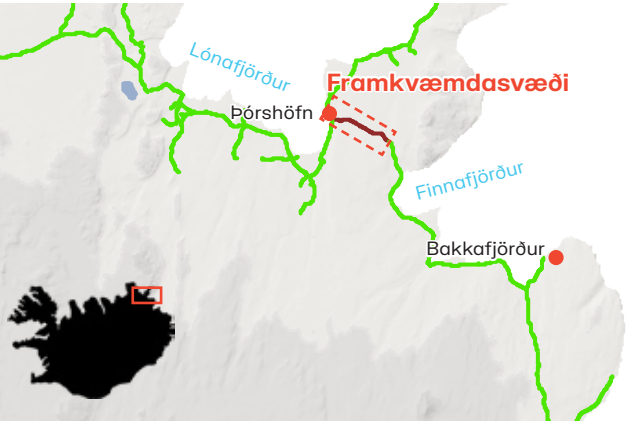


↑ Horft í átt að Þórshöfn af stað þar sem byggður verður nýr áningarstaður.

Verkið ber heitið Norðausturvegur (85) um Brekkaheiði, Langanesvegur – Vatnadalur. Samið var við Skútaberg ehf. á Akureyri en áætlaður kostnaður er um 860 milljónir króna. Framkvæmdin felst í gerð Norðausturvegar á um 7,6 km kafla á Brekkaheiði. Útboðskaflinn hefst við ný vegamót Langanesvegur og Norðausturvegar og endar í Vatnadal á Brekkaheiði. Veglinan liggur frá Lónafirði við Þórshöfn, úr um 10 metrum yfir sjávarmáli og að klæðingarenda núverandi vegar í Vatnadal í um 408,5 m hæð. Vegurinn verður að mestu byggður upp í nýju vegstæði. „Nýi vegurinn þverar þann gamla á tveimur stöðum og svo er sá gamli endurbyggður á um það bil 300 metra kafla,“ lýsir Sigvaldi en í hönnun vegarins var horft til þess að draga töluvert úr halla hans.

Ný vegamót verða gerð á mótum Langanesvegur og Norðausturvegar og gatnamótin færð fjær bænum en þau lágu áður fremur nærri Þórshöfn. Vegurinn verður af gerðinni C7 og því 7 metra breiður.

Framkvæmdir hófust í vor og ganga ágætlega. Sigvaldi segir að ekki ætti að gæta mikillar röskunar á umferð meðan á framkvæmdum stendur þar sem lítið sé átt við gamla veginn, en þó megi alltaf búast við einhverjum töfum. Gamli vegurinn verður ekki rifinn heldur fær að standa og nýttist þeim sem þjónusta vatnstank og lagnir sem eru á svæðinu.



Gert er ráð fyrir að gerð fyllinga vegna feringa í vegstæðinu verði lokið nú í haust, styrktarlag verði tilbúið næsta haust og framkvæmdinni allri verði lokið í ágúst 2027.

Sigvaldi segir íbúa á svæðinu mjög spennta fyrir því að fá nýjan og uppbyggðan veg. „Þegar framkvæmdum er lokið verður allur Norðausturvegurinn orðinn góður og þá myndast líka flott leið til dæmis fyrir ferðafólk, sem getur þá ekið frá Egilsstöðum með viðkomu á Vopnafirði, Bakkafirði og Þórshöfn á leið sinni á Húsavík. Þessir ferðamenn geta síðan áð um stund á nýjum áningarstað sem byggður verður neðarlega við Norðausturvegin og horft yfir Þórshöfn og út á sjóinn.

Helstu magntölur í verkinu eru:

→ Bergskeringar í vegstæði	1.750 m3
→ Fyllingar	136.400 m3
→ Fyllingar í farg	53.500 m3
→ Fláafleygar	27.000 m3
→ Ræsalögn	544 m
→ Stálplöturæsi	26 m
→ Styrktarlag	39.200 m3
→ Burðarlag	12.000 m3
→ Klæðing	52.500 m2
→ Girðingar	500 m ■

→ Stærstur hluti vegarins verður í nýju vegstæði. Hér er horft til vesturs eftir nýju veglinunni.





Endapunktur á langri vegferð

Lokið er við að leggja bundið slitlag á veginn í kringum Þingvallavatn. Þetta markar stóran áfanga í samgöngumálum svæðisins og var tímamótunum fagnað með hátíð við Úlfljótsvatn sunnudaginn 24. ágúst.

↑ Eyjólfur Ármannsson innviðaráðherra klippti á borða til að marka tímamótin. Honum til aðstoðar voru Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar og Fjóla St. Kristinsdóttir, sveitarstjóra í Grímsnes- og Grafningshreppi.

Hátíðin hófst þegar Kristján Atli Sævarsson, betur þekktur sem „Doppumeistarinn“ frá Sólheimum, hóf göngu frá Ljósafossstöð að skátamiðstöðinni við Úlfljótsvatn, þar sem tekið var vel á móti honum. Innviðaráðherra, Eyjólfur Ármannsson, klippti á borða og hélt ávarp, tónlistarmennirnir góðkunnu, Magnús Kjartansson og Pálmi Gunnarsson, skemmtu gestum með tónlist og fulltrúar sveitarfélaga héldu ræður. Á staðnum var einnig fjölbreytt afþreying fyrir fjölskyldur – meðal annars klifurveggur, bogfimi, bátar á vatninu, kaffi og kökur.

Forstjóri Vegagerðarinnar, Bergþóra Þorkelsdóttir, þakkaði sveitarfélögunum Bláskógabyggð og Grímsnes- og Grafningshreppi sérstaklega fyrir frumkvæðið að þessum skemmtilega viðburði. „Þegar við fórum að kanna sögu þessa vegar kom í ljós að nú er að ljúka vegferð sem hófst fyrir síðustu aldamót þegar fyrsti áfangi Grafningsvegar efri var byggður upp frá Nesjavöllum að Þingvallavegi við Heiðarbæ. Þetta voru um



12 kílómetrar sem unnið var við árin 1999 til 2000 en farið var í framkvæmdina í tengslum við kristnitökuhátíðina sem haldin var á Þingvöllum sumarið 2000. Menn vildu enda vera vel undirbúnir fyrir gestakomu í þjóðgarðinn, minnugir umferðarteppunnar sem myndaðist á Lýðveldishátíðinni sex árum fyrr,“ sagði Bergþóra í sinni ræðu.

Næsti áfangi á Grafningsvegi neðri var gerður árin 2008 til 2009. Var það um 1,4 km kaflí sem lá framhjá útílífsmiðstöð skáta á Úlfljótsvatni. Á árunum 2018 til 2019 var síðan unnið við 5 km kafla frá Nesjavöllum að Hagavík og á árunum 2019-2020 var unnið við kaflann frá Hagavík að Úlfljótsvatni.

„Framkvæmdin sem við erum að fagna í dag ber heitið; Grafningsvegur efri (360), Ýrufoss-Grafningsvegur neðri. Kaflinn er 1,33 km að lengd og er síðasti áfanginn í lagningu bundins slitlags á Grafningsveg efri sem liggur frá Þingvallavegi við Írufossvirkjun í suðri að Þingvallavegi við Heiðarbæ í norðri. Það er alltaf gleðilegt að losna við malarveg – hvað þá þegar það markar endapunkt á áratuga vegferð,“ sagði Bergþóra og óskaði öllum viðstöddum til hamingju með þennan merka áfanga.

Bláskógabyggð og Grímsnes- og Grafningshreppur stóðu að viðburðinum í samstarfi við Vegagerðina.

Um framkvæmdina sá VBF Mjólnir ehf. á Selfossi sem hefur unnið við vegagerðina frá því í maí og lauk henni í byrjun ágústmánaðar. Í framkvæmdina fóru um 6 þúsund rúmmetrar af malarefni og flatarmál klæðingar er um 9.000 fermetrar. ■

←Kristján Atli Sævarsson doppumeistari skokkaði nýja vegkaflann án þess að blása úr nös.



↑ Þrír kaflar verða lagaðir á leiðinni frá Hringvegi og upp að Hólum í Hjaltadal.

➤ Verktaki er Borgarverk.

➤ Á nokkrum stöðum þurfti að laga hæðarlegu vegarins.

Hólavegur (767) lagfærður í aðdraganda Landsmóts hestamanna

Unnið er að uppbyggingu þriggja vegkafla á Hólavegi (767) í Hjaltadal, samtals um fimm kílómetra.

Framkvæmdin er hluti af verkinu „Þurrfræsing á Norðursvæði 2025, Hringvegur (1) og Hólavegur (767)“, og er það fjármagnað með viðbótarfé sem Vegagerðin fékk úthlutað í fjárákaloðgum síðastliðið sumar. Í verkinu felst annars vegar þurrfræsing og klæðingavinna á Hringvegi við Ljósavatnsskarð og hins vegar á Hólavegi í Hjaltadal í Skagafirði sem hér verður fjallað um.

„Þessi vegur var frekar mjór og hluti hans orðinn mjög gamall. Ég held það hafi verið á níunda áratugnum sem settur var mulningur í gamla vegstæðið og klæðing yfir. Sá hluti vegarins er núna orðinn mjög siginn og ósléttur,“ segir Stefán Öxndal á umsjónardeild Vegagerðarinnar á Norðursvæði.

Í þessari framkvæmd verða lagaðir þrír kaflar á leiðinni frá Hringvegi og upp að Hólum í Hjaltadal. „Fyrsti kaflinn hefst um 300 metra frá Hringveginum og er um þrír kílómetrar. Síðan verður tekinn um kílómeterslangur kaflí aðeins innar á veginum. Sá var raunar byggður upp fyrir einhverjum árum en liggur um mýrarkafli og er orðinn mjög missiginn,“ lýsir Stefán.

Síðasti kaflinn sem verður lagður er 300 metra bútur upp að Hólum sem Stefán segir að hafi verið eldgamall

vegur sem á einhverjum tímapunkti hafi verið lögð klæðing á. Í verklýsingu kemur fram að framkvæmdin gangi út á annars vegar fræsingu á núverandi slitlagi/ burðarlagi, akstur og útlögn á burðarlagi og tvöfalda klæðingu. Samhliða fræsingu skuli jafna hæðarlegu og þverhalla vegarins.

Framkvæmdin var boðin út í ágúst og samið við Borgarverk sem var lægstbjóðandi. Verktakinn byrjaði á að laga Hringveginn í Ljósavatnsskarði en færði sig í Hjaltadalinn í september. Þar sem ekki má leggja út klæðingu þegar kólna fer í veðri þarf að klára verkið næstkomandi vor.

Alltaf verða einhverjar tafir á umferð vegna vegaframkvæmda en Stefán segir heppilegt að fólk geti ekið Ásavegin heim að Hólum en hann liggur hinum megin við Hjaltadalsána.

Landsmót hestamanna verður haldið á Hólum næsta sumar og er von á nokkur þúsund gestum. Stefán segir að brýnt hafi þótt að laga veginn fyrir þann viðburð. Erfitt sé fyrir tvo stóra bíla að mætast á veginum, sérstaklega með hestakerrur. Þá sé mjög erfitt að aka með slíka kerru um veginn þar sem hann gangi allur í bylgjum. ■



↑ Verkið var unnið um nótt til að komast hjá umferðartöfum og tryggja jafnt flæði steypunnar. Myndir: Anton Brink

Fyrsta steypa Ölfusárbrúar

Fyrsta steypa í sjálfri Ölfusárbrú fór fram aðfaranótt 16. október síðastliðinn. Steypt var undirstaða landstöps vestan megin við Ölfusá en alls fóru um 400 rúmmetrar af steypu í verkið.

„Við ákváðum í samráði við steypustöðina BM Vallá að vinna verkið yfir nótt, en stöðin útvegaði steypuna í verkið. Það var gert til að tryggja jafnt flæði steypunnar á staðinn en með því að vinna að næturlagi var hægt að komast hjá umferðartöfum. Með þessu móti var líka hægt að komast hjá því að trufla daglega þjónustu steypustöðvarinnar við aðra viðskiptavini,“ segir Skúli Sigvaldason, staðarstjóri ÞG Verks, sem er verktaki framkvæmdarinnar Hringvegur (1) um Ölfusá.

„Við hófumst handa klukkan 3 við undirbúning og byrjuðum að steypa klukkan 4. Við vorum með eina steypudælu og gátum haft tvo bíla aftan í henni í einu. Við vorum sex starfsmenn frá ÞG Verk þegar mest var og svo auðvitað allir steypubílstjórnarnir sem biðu í röðum

og rannsóknarmenn frá BM Vallá sem tóku sýni úr steypunni með reglulegu millibili til að tryggja full gæði.“

Steypuvinnan við landstöpulinn stóð til klukkan 15 daginn eftir og hafði þá verið dælt um 400 rúmmetrum af steypu í hann. Skúli útskýrir að þegar massinn sé svona mikill skipti máli að ekki myndist of hár hiti í steypunni. Kjarninn hitni um of ef ekki eru gerðar ráðstafanir. Því höfðu verið settir 1500 metrar af kæliörum í undirstöðuna sem köldu vatni var dælt í gegnum í fjóra daga.

Framkvæmdir við verkið Hringvegur (1) um Ölfusá eru í fullum gangi. Helstu verkefni síðustu vikur hafa verið að steypa þrífalag fyrir undirstöður brúarinnar á austurbakka árinna og undirbúa aðrar undirstöður.

Í Efri-Laugarðælaeyju er jarðvinnu lokið. Unnið var við klappskeringar fyrir undirstöður turnsins sem reistur verður í eyjunni og bera mun uppi brúargólf stagbrúarinnar.

Unnið er við jarðvegsskipti í vegstæðinu frá austurbakka Ölfusár og að fyrirhuguðum mislægum vegamótum Hringvegur. Á þessum kafla er uppúrtekt lokið og fylling undir styrktarlag langt komin.

Unnið er við byggingu vegbrúarinnar sem verður á mótum nýja og gamla Hringvegur austan Selfoss og járnavinna stöpla er langt komin.

Rétt vestan við ána er búið að ljúka sprengingum á klapparhafti og enn vestar er unnið við feringar vegstæðisins yfir Hellismýri á um 700 metra löngum kafla í átt að Biskupstungnabraut. Samhliða vegagerðinni er einnig unnið við jarðvinnu fyrir lagnir veitustofnana.

ÞG-Verk hefur samið við pólsku verksmiðjuna Norvik um framleiðslu stálvirkis Ölfusárbrúar og er vinnslan þegar hafin.

Í dag starfa við framkvæmdina um 40 starfsmenn á vegum verktaka auk eftirlits- og mælingamanna. Einnig starfa við framkvæmdina hönnuðir, fageftirlitsmenn, ráðgjafar og umsýslarmenn framkvæmdarinnar á vegum Vegagerðarinnar. ■

↑ Steypan rennur greiðlega en alls fóru um 400 rúmmetrar af steypu í undirstöðurnar.



↑ Fegurðin leynist víða, til dæmis í þessari speglun steypubíls í vatni.



↑ Krana steypudællunnar er fjarstýrt.



↑ Nýi Skarfaklettsvitinn er þriggja metra hár stálmastur, með sólarrafhlöðu, rafgeymum og merkjagjafa.

Nýir vitar á Miðleiðarskeri og Skarfakletti á Breiðafirði

Vitarnir á Miðleiðarskeri (1955) og Skarfakletti (1958) voru endurnýjaðir í byrjun október. Búið er að reisa nýja vita, sem eru þriggja metra stálmöstur með sólarrafhlöðu, rafgeymum og merkjagjafa.

Vitarnir á Miðleiðarskeri og Skarfakletti voru byggðir úr timbri og stáli um miðja síðustu öld en voru farnir að láta nokkuð á sjá og kominn tími til endurnýjunar. Upphaflega gekk ljósið í báðum vitunum fyrir gasi en árið 1985 voru þeir rafvæddir og hafa verið þannig síðan. Á síðasta ári var staðan orðin þannig að merkjagjafinn á báðum stöðum var bilaður en með lagni tókst að koma þeim báðum í gang aftur.

Í framhaldinu hófst vinna við að undirbúa að skipta

báðum vitunum út, enda kominn tími á að endurnýja þá í takt við nútímatækni. Eftir þá vinnu standa nú tveir nýir vitar sem eru byggðir á þriggja metra háu hvítu stálmastri, með sólarrafhlöðum, rafgeymum og merkjagjafa.

Verkefnið var unnið í góðri samvinnu tækjabúnaðadeildar og framkvæmdadeildar Vegagerðarinnar, með dyggri aðstoð áhafnar varðskipsins Þórs frá Landhelgisgæslunni. Verkið gekk mjög vel, enda var veður með eindæmum gott á svæðinu. ■



↑ Unnið að því að tengja merkið við aflgjafa við nýja Miðleiðarskersvita.



↑ Á Miðleiðarskeri.



↑ Vitarnir eru rækilega festir niður, enda allra veðra von á þessum slóðum.



↑ Verkefnið var unnið í góðri samvinnu tækjabúnaðadeildar og framkvæmdadeildar Vegagerðarinnar, með dyggri aðstoð áhafnar varðskipsins Þórs frá Landhelgisgæslunni.



↑ Gamli Skarfaklettsvitinn var kominn til ára sinna



↑ Flytja þurfti nýjan tækjabúnað á staðinn.

Vegaviðgerðir gengu vonum fram

Austursvæði Vegagerðarinnar stóð í ströngu í lok september þegar Hringveginum (1) við Jökulsá í Lóni var lokað eftir að vegurinn fór í sundur á um 150 metra kafla vegna vatnavaxta. Búið var að gera við skemmdir og opna fyrir umferð á ný rúmum sólarhring síðar.



↑ Vatnið fór yfir veginn svo hann varð ófær.



Loka þurfti Hringveginum milli Hafnar og Djúpa-vogs eftir að vegurinn við Jökulsá í Lóni fór í sundur föstudaginn 26. september síðastliðinn. Að auki urðu skemmdir á raflínustæðu og varnargarði við veginn en nýr leiðigarður var reistur fyrir nokkrum árum til að stýra vatni betur undir brúna. Varnargarðurinn ofan vegar fór í sundur þremur stöðum, á samtals um 100 metra skörðum.

Starfsmenn Vegagerðarinnar á Austursvæði voru fljótir á staðinn til að meta aðstæður og var strax leitað til verktaka til að lagfæra skemmdirnar. Aðstæður voru erfiðar þar sem mikill vatnsagi var á svæðinu. Auk þess var erfitt að ná í efni til viðgerðar af sömu ástæðu, því gríðarlega mikið vatn var í öllum ám á Suðausturlandi. Um tíma leit út fyrir að vegurinn yrði lokaður í tvo sólarhringa, enda ekki hægt að ráðast í viðgerðir við slík skilyrði.

Þegar veðrið var gengið niður gekk betur en á horfðist að lagfæra skemmdir, bæði á veginum og varnargarðinum. Vegurinn var opnaður að nýju fyrir umferð síðdegis laugardaginn 27. september.

Björgunarsveitir mönnuðu lokunarpósta við Almannaskarðsgöng og við Djúpavog og voru vegfarendum til aðstoðar.

Nú er til skoðunar hvort hægt sé að hækka varnargarða við Jökulsá í Lóni til að verja samgöngumannvirki betur, en athuga verður í því sambandi að sú framkvæmd leiði ekki til of mikils álags á undirstöður brúarinnar. Við mikla vatnavexti er mun betri kostur að rjúfa veginn en að missa brúna yfir Jökulsá í Lóni. ■

↑ Verktaki brást fljótt við og fór strax í viðgerðir.



↑ Bíll lenti í ánni.



↑ Vegagerðin var fljót á staðinn að meta aðstæður.



↑ Viðgerðir á veginum gengu vonum fram.



↑ Markmiðið er að landsbyggðarvagnar séu aðlaðandi kostur fyrir núverandi og framtíðarnotendur.

Breytingar á leiðakerfi landsbyggðarvagna:

Áreiðanlegri áætlun og þéttari tíðni á háannatíma

Breytingar á leiðakerfi landsbyggðarvagna munu taka gildi þann 1. janúar 2026. Verkefnið er hluti af heildrænni endurskoðun á leiðakerfinu, en það hefur að mestu verið óbreytt frá árinu 2012. Á sama tíma taka einnig gildi fjórir nýir útboðssamningar um akstur á Suðurnesjum, Suðurlandi, Vestur- og Norðurlandi og Norður- og Norðausturlandi.

Markmiðið með endurskoðuninni er að gera landsbyggðarvagna aðlaðandi valkost fyrir núverandi og framtíðarnotendur með því að:

- samþætta leiðakerfið við önnur innanbæjarkerfi
- tengjast áætlunarflugvöllum og ferjuhöfnum
- undirbúa leiðakerfið fyrir orkuskipti
- einfalda farmiðakaup notenda

Leiðanet landsbyggðavagna spannar alla landshluta og skiptist rekstur kerfisins niður í fimm útboðssvæði: Austurland, Norður- og Norðausturland,

Vestur- og Norðurland, Suðurnes og Suðurland. Leiðakerfi landsbyggðarvagna er mjög stórt og umfangsmikið. Í kerfinu eru í dag alls 30 akstursleiðir sem sinnt er af 35 vögnum, en frá og með áramótum mun akstursleiðunum fjölga um tvær og fjöldi vagna fer alls í 38.

Þá er notendahópur landsbyggðarvagna fjölbreyttur en í stuttu máli er hægt að flokka hann í tvennt. Annars vegar aðila sem nota kerfið daglega til að sækja vinnu og skóla og hins vegar þau sem nýta kerfið sjaldnar og þá fyrir langferðir.

Undirbúningur, úrvinnsla og útboð

Frá upphafi verkefnisins var stefnan að endurskoða núverandi kerfi en ekki að hanna nýtt frá grunni þar sem að kerfið frá 2012 er í raun vel hannað. Kerfið hefur aftur á móti ekki verið uppfært reglulega líkt og þörf er á svo almenningssamgöngur séu í takt við síbreytilega ferðahegðun íbúa.

Verkefnið hófst formlega á vordögum 2024 með samráðsfundum sem haldnir voru víða um land með hagaðilum. Á þeim fundum fékkst gríðarlega mikilvæg innsýn í þau samfélög sem landsbyggðarvagnar þjónusta í dag. Úrvinnsla verkefnisins samanstóð af niðurstöðum samráðsfundanna, tölfræði úr gagnasafni Vegagerðarinnar á rekstri landsbyggðarvagna, og sérfræðiþekkingu starfsfólks Vegagerðarinnar. Þá var Verkfræðistofan VSÓ fengin til aðstoðar við uppstillingu tímataflna, akstursleiða og vagnaferla sem byggðist á niðurstöðum gagnaúrvinnslunar. Þegar lokadrög verkefnisins lágu fyrir í janúar 2025 voru haldnir fimm kynningarfundir fyrir samtök sveitarfélaga og sveitarfélög þar sem niðurstöður hvers útboðshluta voru kynntar. Að lokum voru fjögur af fimm útboðssvæðum landsbyggðarvagna auglýst í mars. Opnun tilboða fóru fram í júní. Lægstbjóðendur voru GTs ehf. á Suðurlandi, Bus4u ehf. á Suðurnesjum, Hóp-bílar efh. á Vestur- og Norðurland, og Fjallasýn Rúnars Óskarssonar ehf. á Norður- og Norðausturland.

Helstu breytingar

Aðgreining akstursleiða

Stærsta breytingin á leiðakerfinu er aðgreining akstursleiða sem sinna annars vegar vinnu- og skóla-sókn, og hins vegar langferðum. Tímaáætlun akstursleiða sem sinna vinnu- og skólasóknarsvæðum verður áreiðanlegri, en seinkanir sem verða í dag á lengri akstursleiðum vegna færðar eða annara atvika, hafa veruleg áhrif á ferðir þeirra sem nota sömu vagna til að ferðast heim eftir vinnu og skóla.

Þéttari tíðni á álagstímum

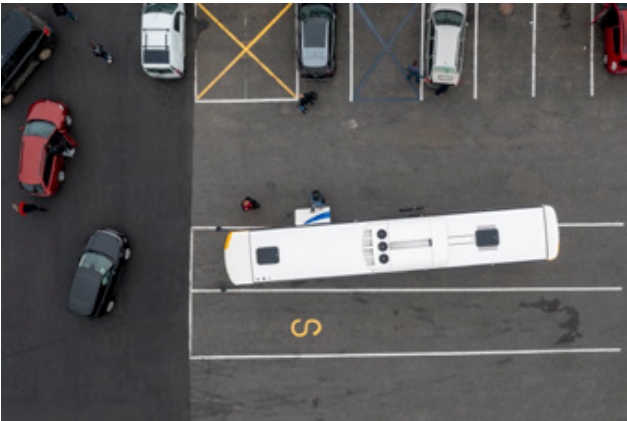
- Tíðni ferða verður þéttari á morgnana og síðdegis, aðallega á leiðum sem aka inn á höfuðborgar-svæðið.
- Tími milli ferða á álagstímum verður að jafnaði 1 klukkustund í stað 1,5 til 2 klst. eins og það er í dag.

Áreiðanlegri samgöngur

- Tímasetningar og tíðni akstursleiða sem sinna vinnu- og skólasóknarsvæðum á landsbyggðinni verður betrubætt. Ferðum milli Þorlákshafnar og Hveragerðis verður fjölgað úr þremur í fimm; og morgunferð kl.05:12 verður í boði á leið 89 í takt við morgunvaktir Ísavia á Keflavíkurflugvelli.



↑ Stærsta breytingin er aðgreining akstursleiða sem sinna annars vegar vinnu- og skólasókn, og hins vegar langferðum.



↑ Notendahópurinn samanstendur aðallega af farþegum sem sækja vinnu og skóla eða nýta sér vagnana fyrir langferðir.

- Áætlun akstursleiða verður í takti við vetrarþjónustu Vegagerðarinnar.
- Vagnafloti verður staðsettur á atvinnu- og skóla-sóknarsvæðum á landsbyggðinni til að ferðir falli síður niður vegna ófærðar á heiðum, ofanflóða og vindhraða.
- Jöfnunarstöðvar verða staðsettar með tilliti til veðurfarslegra- og landfræðilegra aðstæðna. Jöfnunarstöð leiðar 57 í Borgarnesi færir yfir í Staðarskála m.t.t. Holtavörðuheiðar, Vatnsskarðs og Öxnadalsheiðar. Stopp í Staðarskála styttest verulega.



Betri tímasetning langleiða

- Áætlun langleiða verður á þann veg að hægt sé að ferðast með vögnunum síðdegis.
- Nemendur á heimavistum geta tekið vagna eftir að skóla lýkur á föstudögum og til baka síðdegis á sunnudögum.
- Aðilar sem þurfa að sækja heilbrigðisþjónustu lengra að, dvelja ekki lengur en eina nótt áður en hægt er að halda heim með næsta vagni.
- Akstur í þéttbýliskjörnum verður stytur með fækkun stoppistöðva. Stoppistöðvar í Reykjanesbæ fara úr átta í tvær og á Akranesi úr átta í fjórar.
- Akstri verður hætt á svæðum sem sinnt er af öðrum landsbyggðarvögnum. Leið 57 hættir að aka inn á Akranes.

Tengingar við önnur leiðanet

Önnur breyting er að samþætta leiðanet landsbyggðarvagna og annarra innanbæjarvagna. Hlutverk landsbyggðarvagna samkvæmt stjórnvöldum er að tengja þéttbýliskjarna og sveitarfélög, og það er verkefni sveitarfélaga að sinna innbæjarakstri. Með samþættingu leiðaneta verður upplifun notenda jákvæðari, ferðin verður samfelldari og óþarfa biðtími þegar skipt er um vagna lágmarkaður.

Tenging við leiðanet höfuðborgarsvæðisins

- Landsbyggðarvagnar hafa aðgang að jöfnunarstöðvum (skiptistöðvum) höfuðborgarvagna, bæði í dag og í framtíðinni með tilkomu Borgarlínu.

Tenging við innanbæjarkerfi á landsbyggðinni

- Landsbyggðarvagnar hafa aðgang að jöfnunarstöðvum í þéttbýliskjörnum sveitarfélaga og þeim sem munu rísa í framtíðinni.
- Unnið er að samstarfi við sveitarfélög um að aðlaga tímaáætlanir beggja leiðakerfanna svo notendur njóti ávinningsins.

Tenging við áætlunarflugvelli

Tengingar við áætlunarflugvelli stórbætast frá og með áramótum þegar landsbyggðavagnar hefja akstur til og frá Akureyrarflugvelli, en Vegagerðin á í samstarfi við Isavia um uppbyggingu stoppistöðvar á plani við nýju flugvallarbygginguna. Valdar tímasetningar í áætlun akstursleiða verða tímasettar á þann veg að þær passi við flugferðir sem eru stöðugastar í flug-

áætlun Icelandair. Munu landsbyggðarvagnar bæði nýtast þeim sem búa utan Akureyrar sem og íbúum á Akureyri.

Aðgengi almenningsvagna að Keflavíkurflugvelli er í þróun í samstarfi við Isavia og opinbera aðila á öðrum vettvangi og því ekki hluti af endurskoðuninni nú.

Orkuskipti

Lagður hefur verið grunnur að því að færa landsbyggðarvagna yfir í hreinorku með því að aðskilja þær leiðir sem aka inn á höfuðborgarsvæðið frá langleiðum. Það var gert til að auka þjónustu beggja kerfanna eins og komið var áður inn á, en einnig til að mynda svigrúm í akstursferlum vagna til að hlaða þá á milli ferða. Vegna skorts á hleðsluinnviðum fyrir stærri ökutæki í dag var þó tekin ákvörðun að gera ekki kröfu um hreinorkuvagna í þessu útboði, heldur seinka því til næsta útboðs útboð sem tekur gildi eftir 2-4 ár.

GTs ehf. sem var lægstbjóðandi á Suðurlandi, mun engu að síður leggja til rafmagnsvagna á nær öllum akstursleiðum á samningstímabilinu. Vagnar sem aka milli Selfoss og Reykjavíkur, Þorlákshafnar og Hveragerðis, frá Reykjavík austur að Vík og um uppsveitir Suðurlands, verða allir knúnir hreinorku.

- Þar með verða almenningssamgöngur milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur alfarið með hreinorku: tvinn-ferjunni Herjólfví IV og rafmagnsvögnum á leiðum 51 og 53.

Einföldun farmiðakaupa

Hluti verkefnisins var einnig að endurskoða gjaldsvæði (e. zone) landsbyggðarvagna, að gera farmiðakaup einfaldari. Innleiðing nýrra gjaldsvæða er ekki hluti þessa verkefnis en verður partur af nýju fargjaldakerfi, en Vegagerðin stefnir á að innleiða miðasölukerfi frá FARA AS, því sama og hannaði Klappið fyrir Strætó bs.

Næstu skref eru endurskoðun á þeim leiðum og útboðssvæðum sem eftir standa, innleiðing hreinorku í leiðakerfi landsbyggðarvagna, og uppbygging stoppistöðva og jöfnunarstöðva. Stærsta áskorun næstu ára verður að haga rekstri landsbyggðarvagna á þann hátt að leiðakerfið sé jafnt og þétt uppfært til að það sé ávallt í takt við þjónustuþarfir íbúa landsins.



↑ Hópurinn fyrir framan varnargarðana á Flateyri.

Snjóflóðavarnir ræddar á alþjóðlegri ráðstefnu á Ísafirði

Í ár eru þrjátíu ár liðin frá snjóflóðunum mannskæðu í Súðavík og á Flateyri. Alþjóðlega ráðstefnan, SNOW 2025, var tileinkuð þessum atburðum en hún var haldin á Ísafirði dagana 30. september til 3. október.



↑ Valgeir er hér lengst til hægri, Geir Sigurðsson, verkefnastjóri vetrarþjónustu, fyrir miðju og Guðmundur R. Björgvinsson eftirlitsmaður til vinstri.

Á ráðstefnunni komu saman sérfræðingar frá fjölmörgum löndum til að ræða ofanflóðavarnir og náttúruvár. Þátttakendur á ráðstefnunni voru um 120 talsins og þar af yfir 40 erlendir sérfræðingar sem komu til dæmis frá Sviss, Noregi, Kanada og Japan. Þá kynntu fjölmörg fyrirtæki búnað til snjóflóðavarna á ráðstefnunni.

Vegagerðin kom að skipulagningu ráðstefnunnar ásamt öðrum á borð við Verkfræðingafélag Íslands, Skipulagsstofnun, Framkvæmdasýsluna - Ríkiseignir, Háskóla Íslands, NTNU í Þrándheimi, Norges Geotekniske Institutt (NGI), SLF Davos í Sviss og ORION Consulting slf.

Helstu viðfangsefnin sem rædd voru á ráðstefnunni voru:

- Áhættustjórnun – hvernig samfélög og stjórnvöld geta dregið úr áhættu vegna snjóflóða og annarra ofanflóða.
- Umhverfi og samfélag – áhrif náttúruvár á byggðir og hvernig samfélög aðlagast.
- Skipulag, hönnun og viðhald varnarmannvirkja – með áherslu á nýjustu lausnir og reynslu.
- Virkni varnargarða – byggt á mælingum, tilraunum og tölulegum hermunum.

Traust íbúa á varnaraðgerðum er lykilatriði

Valgeir Ægir Ingólfsson, sérfræðingur á Austursvæði Vegagerðarinnar, var einn af fulltrúum Vegagerðarinnar á SNOW 2025. Hann segir ráðstefnuna hafa verið mjög mikilvægan vettvangur fyrir faglegt samtal um ofanflóðavarnir og samfélagslega aðlögun.

„Helstu markmiðin með ráðstefnunni voru að miðla nýjustu rannsóknnum og reynslu, efla samstarf milli innlendra og erlendra aðila, styrkja vitund og viðbúnað sveitarfélaga og stofnana gagnvart náttúruvæði og að auka aðlögun samfélagsins og samspil mannvirkja við náttúruna,“ lýsir Valgeir.

„Þarna var sýnt fram á að tækninýjungar, alþjóðlegt samstarf og samþætting við skipulag eru lykilatriði í framtíðarsýn um öruggari byggðir,“ segir Valgeir, og bendir á að mikil áhersla hafi verið lögð á að styrkja traust íbúa, nýta nýjustu tækni og tryggja að samfélagsleg sjónarmið séu hluti af allri áhættustýringu.

En hverjar voru helstu niðurstöður ráðstefnunnar að hans mati?

„Þær voru allmargar. Til dæmis að traust íbúa á varnaraðgerðum sé algert lykilatriði. Að ekki megi bara einblína á tæknilega virkni heldur þurfi einnig að fá félagslegt samþykki,“ segir Valgeir og nefnir einnig að samþætt áhættumat og skipulag byggðar sé mikilvægt til að tryggja öryggi og sjálfbærni.

Töluvert var rætt um tækninýjungar á ráðstefnunni. „Þarna voru kynntar nýjar aðferðir í priváðarlíkönun og hermun snjóflóða. Líka notkun á gervigreind og radarvöktun sem er að ryðja sér til rúms í vöktun og forvörnum,“ segir Valgeir og bendir á verkefni á Flateyri og Patreksfirði þar sem ný tækni er notuð í íslenskum aðstæðum. „Einnig var fjallað um nýjungina HELIOPLANT sem snýst um samspil sólarorku og snjóflóðavarna.“

Varnarmannvirki og hönnun voru talsvert til umræðu. „Í erindunum var til dæmis fjallað um nýjungar í hönnun og viðhaldi varnargarða, meðal annars með tilliti til loftslagsbreytinga. Þá var rætt hvort skoða þyrfti hvort eldri kröfur í hönnun ættu enn við í dag.“

Mikil áhersla var lögð á alþjóðlegan samanburð en sérfræðingar frá fjölmörgum löndum deildu reynslu sinni af áhættustýringu, varnaraðgerðum og samfélagslegum áskorunum.



Vettvangsferð um snjóflóðasvæði

Ráðstefnan var tileinkuð minningu snjóflóðanna í Súðavík og Flateyri sem féllu fyrir þrjátíu árum. Á ráðstefnunni var töluvert fjallað um snjóflóð sem fallið hafa hér á landi á síðustu áratugum og hvernig þau hafa mótað stefnu og viðbúnað á Íslandi. Farið var með þátttakendur í vettvangsferð til Súðavíkur, Flateyrar, Bolungarvíkur og um Skutulsfjörð þar sem skoðuð voru varnarmannvirki sem verja bæði byggðir og vegi. „Starfsmaður Vegagerðarinnar, Guðmundur R. Björgvinsson, var leiðsögumaður í ferðinni en hann býr sjálfur á Flateyri og þekkir söguna vel,“ segir Valgeir.

Á Flateyri gafst þátttakendum góður tími til að kynna sér yfirstandandi framkvæmdir við endurbætur á snjóflóðavörnum. „Guðmundur sagði hópnum söguna af snjóflóðunum 1995 en líka flóðunum í janúar 2020 sem fengu vísindamenn til að endurskoða það sem gert hafði verið fram að því. Flóðin 2020 komu nefnilega á óvart, bæði hraði þeirra og lengd framskriðsins. Það olli stórtjóni á höfninni á Flateyri, bátum og einu húsi. Sem betur fer tókst giftusamlega að bjarga ungrí stúlku sem lenti í flóðinu,“ lýsir Valgeir en snjóflóðin fóru yfir varnargarða sem vakti marga til umhugsunar.

Framtíðarsýn Vegagerðarinnar

Vegagerðin kemur að snjóflóðavörnum sem snúa að öryggi vega. Valgeir segir margt á ráðstefnunni hafa verið áhugavert fyrir starfsfólk Vegagerðarinnar sem vinnur að málaflokknum. En hverjar eru áherslur Vegagerðarinnar til framtíðar?

„Fyrst og síðast er það öryggi vegfarenda sem er og verður í forgrunni í allri hönnun, viðhaldi og rekstri vega. Þá er sérstök áhersla lögð á hættu- og áhættumat á ofanflóðasvæðum, með nýjustu gögnum og hermilíkönun,“ segir Valgeir. Hann telur mikilvægt að auka notkun radar- og gervigreindartækni til að greina snjóflóðahættu og styðja þannig við ákvarðanatöku, til dæmis um lokun vega. „Við viljum einnig skoða hvaða búnaður til losunar á snjó geti hentað á þekktum snjóflóðasvæðum fyrir ofan vegi, og þróa snjólíkön og rauntímagögn sem snúa að vöktun og viðbrögðum,“ segir Valgeir. Hann bendir á að Vegagerðin sé í góðu samstarfi við Veðurstofu Íslands og Lögreglu um snjóflóðamál. ■

↑ Þátttakendur á ráðstefnunni voru um 120, þar af um 40 erlendir sérfræðingar

↑ Yfirstandandi framkvæmdir við endurbætur á snjóflóðavörnum við Flateyri.



↑ Höskuldur og Haraldur skoða birkitrén sem á að færa yfir á land Laugardæla

Birkitré á faraldsfæti

Í nýju myndbandi um verkefnið Hringvegur (1) um Ölfusá er fjallað um fyrstu framkvæmdir í Efri-Laugardælaeyju. Þar er verið að undirbúa byggingu 60 metra háa turns sem bera mun uppi nýja 330 metra langa stagbrú sem leysir af hólmi gömlu brúnna yfir Ölfusá við Selfoss.

Í myndbandinu er rætt við Harald Þórarinsson, ábúanda í Laugardælum, en Efri- og Neðri- Laugardælaeyjur tilheyra honum. Haraldur sagði frá félagi góðborgara á Selfossi sem fyrir mörgum árum stundaði skógrækt í Laugardælaeyjum. Þar er því að finna stór og gróskumikil birkitré sem mörg hver þarf að fjarlægja vegna framkvæmdanna. Synd hefði verið að farga trjánum og því var ákveðið að færa trén yfir á landareign Haraldar þar sem þau munu standa keik næstu áratugi.

Í myndbandinu er einnig rætt við Höskuld Tryggvason, verkefnastjóra hjá Vegagerðinni. Hann sagði sjálfsagt að verða við beiðni Haraldar um flutning á trjánum, enda væri það einnig atriði sem minnkaði kolefnisspor framkvæmdanna.

Haraldur sagði einnig frá því að við upphaf framkvæmdanna hefði komið maður ofan úr sveitum og sagt að draugur byggji í eyjunni. Þegar farið var að kanna málið nánar með aðstoð þar til bærra sérfræðinga var talið að þarna væri enginn draugur en hins vegar væri álfabyggð í eyjunni. Verktakinn ÞG Verk hafði samband við álfasérfræðing sem skoðaði málið og taldi álfana hafa fullan skilning á mikilvægi framkvæmdarinnar. Höskuldur sagði mikilvægt að hafa góða áru yfir framkvæmdunum og því sjálfsagt að taka tillit til allra hluta, enda væri það markmið að vinna verkið í sátt og samlyndi við náttúruna. ■



↑ Haraldur greindi frá því að áltár byggju í eyjunni en þeir hefðu skilning á framkvæmdunum.



↑ Trén í Efri-Laugardælaeyju voru stór og gróskumikil. Þau munu sóma sér vel á nýjum stað.

→ QR kóði á myndbandið

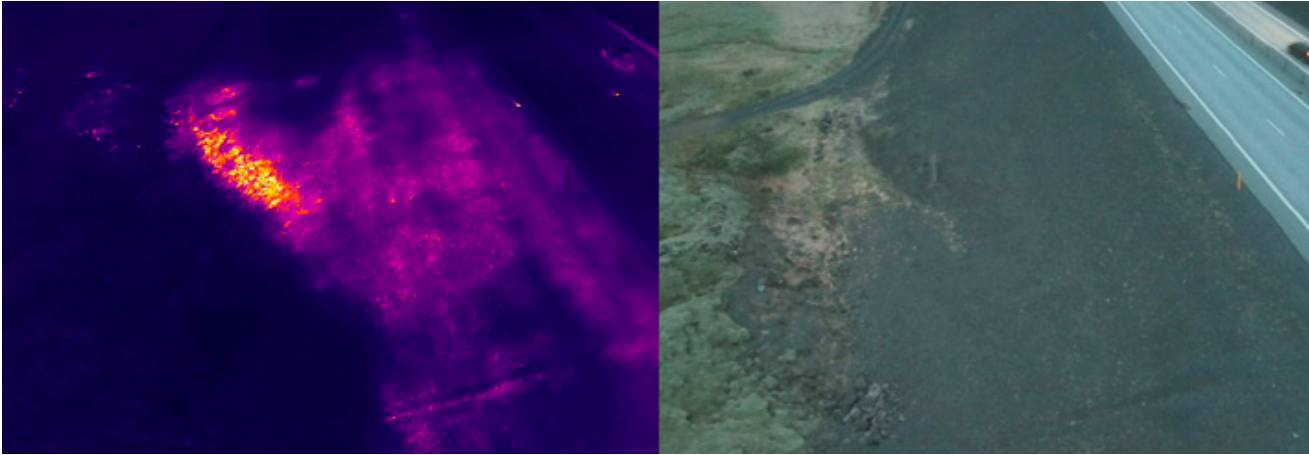




Ný tækni til vöktunar jarðhitasvæða

ReSource International ehf. leiðir
rannsóknarverkefni fyrir hönd
Vegagerðarinnar

↑ Verkefnið fór fram við Hveradali á Hellisheiði þar sem aukin jarðhitavirkni hefur komið fram á síðustu misserum.



↑ Á Hringvegi við Hveradali mældist stöðugur hiti í vegöxlum, þó ekki væri um að ræða hitaflæði upp á yfirborð vegarins sjálfs. Þetta bendir til að jarðhitinn nái aðeins upp að ákveðinni hæð og hafi hingað til ekki haft áhrif á malbiksyfirborðið.

ReSource International ehf. hefur í samstarfi við Vegagerðina lokið tilraunaverkefni þar sem háþrúð hitamyndavélataækni á dróna var nýtt til að vakta jarðhitasvæði. Verkefnið fór fram við Hveradali á Hellisheiði þar sem aukin jarðhitavirkni hefur komið fram á síðustu misserum. Markmiðið var að þróa öruggar og hagkvæmar aðferðir til að fylgjast með hitabreytingum í jarðvegi og undirlagi, sem getur haft afgerandi þýðingu fyrir framkvæmdir og viðhald vegakerfisins.

Jarðhiti við veginn kortlagður

Í verkefninu var dróna með hitamyndavél flogið yfir afmarkaðan vegarkafla þrisvar sinnum á fjögurra mánaða tímabili. Niðurstöðurnar sýna greinilega jarðhita í nágrenni vegarins, einkum nálægt skátahúsinu í Hveradölum. Þar mældist stöðugur hiti í vegöxlum, þó ekki væri um að ræða hitaflæði upp á yfirborð vegarins sjálfs. Þetta bendir til að jarðhitinn nái aðeins upp að ákveðinni hæð og hafi hingað til ekki haft áhrif á malbiksyfirborðið.

Samanburður á hitamælingum úr drónanum og hefðbundnum hitamæli sýndi að þrátt fyrir ákveðnar skekkjur, eru mælingarnar áreiðanlegar og gefa góða mynd af hitadreifingu á svæðinu. Verkefnið sýndi jafnframt fram á að með endurteknu flugi er hægt að bera saman gögn yfir tíma og greina þróun jarðhitans. Þó er ljóst að margir þættir, eins og lofthiti, vindur og sólarljós, geta haft áhrif á niðurstöður og því þarf að þróa aðferðir sem draga úr slíkum ytri áhrifum.

Mikilvægi reglubundinnar vöktunar

Jarðhitasvæði geta skapað áskoranir í vegagerð og viðhaldi. Hitabreytingar geta haft áhrif á burðarþol og varanleika vega, auk þess sem jarðhitagufa getur valdið ófyrirséðum skemmdum. Með reglubundinni vöktun má greina þróun fyrr og þannig fyrirbyggja óvæntar tafir og aukinn kostnað í framkvæmdum.

„Við sjáum mikla möguleika í þessari tækni, bæði fyrir verktaka og opinbera aðila. Með nákvæmri hitagreiningu getum við stuðlað að öruggari framkvæmdum og betri nýtingu fjármuna,“ segir Nicolas Proietti, framkvæmdarstjóri ReSource International ehf.

Framtíðarsýn

Þó verkefnið hafi verið afmarkað í tíma, gefur það sterkar vísbendingar um að drónar með hitamyndavél geti orðið mikilvæg viðbót í verkfærakistu þeirra sem vinna að vegagerð og jarðvinnu á jarðhitasvæðum. Næstu skref felast í því að:

- Framkvæma fleiri mælingar með styttra millibili til að fá skýrari mynd af hitasveiflum
- Þróa nákvæmari aðferðir til að leiðrétta mæligögn og gera þau samanburðarhæf
- Kanna möguleika á notkun gervigreindar til að greina mynstur í hitabreytingum og spá fyrir um þróun jarðhita.

Að sögn ReSource International ehf. mun þessi tækni ekki aðeins nýtast í rannsóknum heldur einnig í hagnýtri verkfræði, t.d. við hönnun nýrra vega, mat á áhættu og langtíma vöktun innviða á jarðhitasvæðum.

Nýsköpun í þágu öryggis og hagkvæmni

Verkefnið við Hveradali sýnir að með tiltölulega einfaldri drónatækni er hægt að fá heildstæða yfirsýn yfir jarðhita á stórum svæðum á stuttum tíma. Með því að halda áfram þróun á þessari aðferðafræði getur Vega-gerðin og aðrir framkvæmdaaðilar tryggt betri undirbúning, aukið öryggi vegfarenda og sparað verulegan kostnað í framtíðinni.

Með þessu verkefni undirstrikar ReSource International ehf. og Vegagerðin sameiginlega áherslu á nýsköpun og tæknilausnir sem styðja við öruggari, hagkvæmari og umhverfisvænni framkvæmdir á Íslandi. ■



↑ Vestfjarðavegur (60) um Bröttu-
brekku var mal-
bikuð í sumar.
Mynd: Malbikunar-
stöðin Höfði

↓ Efni unnið í
malarnámu.
Mynd: Anton Brink

Fjölmörg verkefni unnin fyrir viðbótarfé

Vegagerðin fékk 3ja milljarða króna viðbótarfjárveitingu á fjáraukalögum í sumar vegna slæms ástands þjóðvega landsins. Tekið var til óspilltra málanna og fénu varið til uppbyggingar vega um allt land.



Slæmt ástand vegakerfisins var mikið til umræðu í samfélaginu og í fjölmiðlum í byrjun árs. Miklar vetrar-
blæðingar, sér í lagi á Vestursvæði, urðu til þess að
setja þurfti nokkra vegi á hættustig, lækka hámarks-
hraða og setja á þungatakmarkanir.

Bikblæðingar eru ekki óþekktar á Íslandi þar sem
veðrabrigði eru tíð, og frost og þýða skiptast á. Hins
vegar er mun líklegra að þær myndist á vegum með
léleg burðarlög. Slíkir vegir eru einnig viðkvæmari fyrir
sumarblæðingum þó þær séu af öðrum toga.

Vegagerðin fylgist vel með ástandi vega á landsvísu og
flokkar ástand þeirra frá góðu og niður í mjög slæmt
ástand. Við ákjósanlegar aðstæður myndi Vegagerðin
miða viðhaldsáætlanir sínar við viðhald á vegum í
flokknum „sæmilegt ástand“ og forðast þannig frekara
niðurbrot þeirra. Veruleikinn er hins vegar sá að 46%
vega flokkast í slæmu eða í mjög slæmu ástandi Við-

hald vega hefur verið undirfjármagnað um langa hríð
og því hefur myndast vítahringur þar sem einungis er
hægt að gera við allra verstu vegina og þeir sem eru í
sæmilegu ástandi fá ekki nauðsynlegt viðhald og detta
niður í verra ástand. Kostnaður við holuviðgerðir hefur
stigmagnast undanfarin ár og mun kostnaðarsamara
er að laga illa farinn veg en sæmilegan. Það fer því illa
með fé að leyfa viðhaldi að drabbast niður.

Vegagerðin hefur lengi kallað eftir auknum fjár-
veitingum til viðhalds þjóðvega. Nú kveður við nýjan
tón og í nýrri fjármálaáætlun ríkisstjórnarinnar sem
samþykkt var síðastliðið sumar á Alþingi var gerð grein
fyrir áformum um auknar fjárheimildir til viðhalds vega
til næstu ára. Þá var í byrjun júlí samþykkt viðbótarfjár-
veiting á fjáraukalögum upp á þrjá milljarða króna sem
nýtt var til góðra verka í sumar.

Þar sem nokkuð var liðið á sumarið var ekki gefið að
Vegagerðinni tækist að bjóða út öll verk sem búið var
að undirbúa. Svæði Vegagerðarinnar voru í starthol-
unum og hófust strax handa og útboðin gengu framár
vonum og góð tilboð bárust í þau flest.

Hér kemur listi yfir þau verkefni sem unnin voru í sumar
fyrir viðbótarfjárveitinguna.

Austursvæði

Viðhald bundinna slitlaga - klæðing:

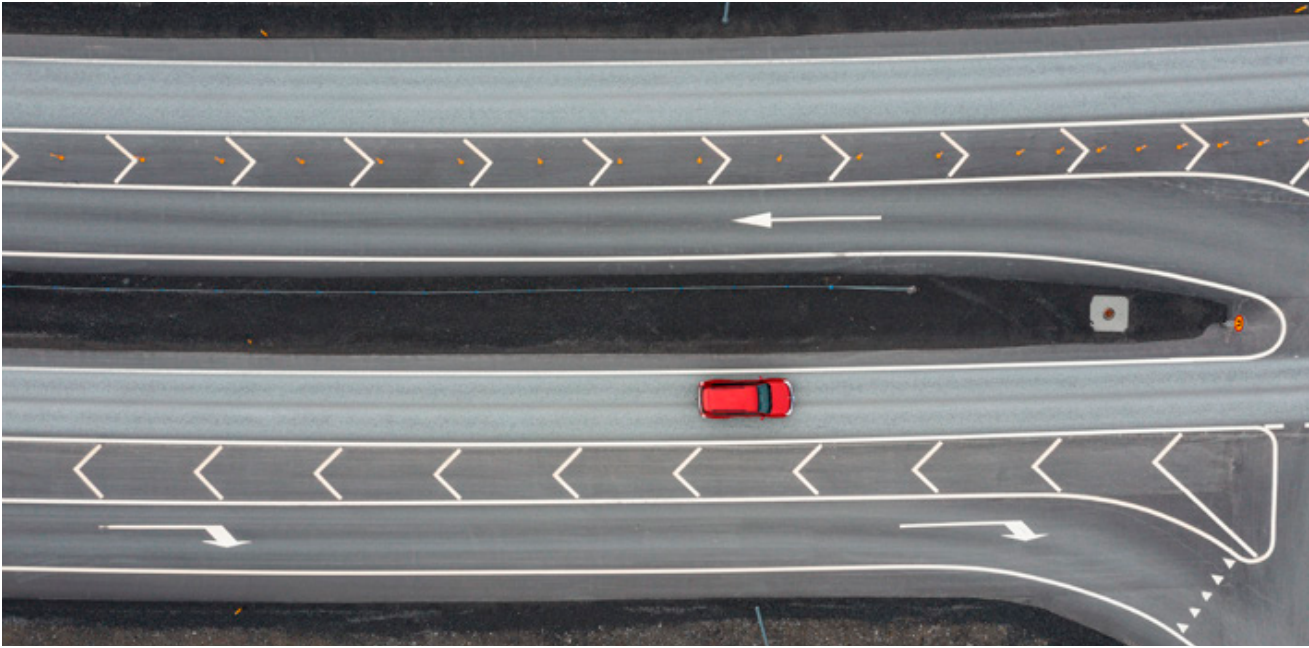
- 1-V5 Hringvegur, Berufirði 1,1 km
- 1-V7 Hringvegur í Hamarsfirði 2,35 km
- 1-Zo Hringvegur á Skeiðarársandi 0,68 km
- 931-02 Upphéraðsvegur innan við Fellabæ 1,13 km

Viðhald bundinna slitlaga - malbik

- 93-03 Seyðisfjarðarvegur, Seyðisfirði 0,88 km
- 955-06 Vattarnesvegur, Fáskrúðsfirði 0,3 km
- 92-06 Norðfjarðarvegur, Reyðarfirði 0,06 km

Styrkingar og endurbætur

- 1-Y4 Hringvegur á Breiðmerkursandi 5,55 km, við-
bótin er 3,5 km
- 1-Z1 Hringvegur á Skeiðarársandi 1,5 km
- 1-Y7 Hringvegur í Öræfum 0,3 km
- 1-Zo Hringvegur á Skeiðarársandi 0,35 km



↑ Hægt var að malbika mun meira í sumar en talið var í fyrstu. Mynd: Vilhelm Gunnarsson



↑ Vegir á Vesturlandi og Vestfjörðum komu einna verst undan vetri og því var lögð áhersla á að vita viðbótarfjármagni í viðhald vega í landshlutanum. Fyrir viðbótarfjárveitingar tókst að yfirleggja samtals um 38 km með klæðingu til viðbótar því sem áætlað var í upphafi sumars, sem var um 52 km. Alls var hægt að malbika um 7 km á Vestursvæði til viðbótar við það sem gert var ráð fyrir í upphafi sumars, sem var 2,8 km.

Vestursvæði

Fyrir viðbótarfjárveitingar tókst að yfirleggja samtals um 38 km með klæðingu til viðbótar því sem áætlað var í upphafi sumars, sem var um 52 km. Alls voru því yfirlagnir á Vestursvæði um 90 km á árinu. Alls var hægt að malbika um 7 km á Vestursvæði til viðbótar við það sem gert var ráð fyrir í upphafi sumars, sem var 2,8 km.

Viðhald bundinna slitlaga – klæðing:

- Djúpvegur (61) Nokkrir kaflar, um 13 km
- Vestfjarðavegur (60) um Hálf dán, um 13 km
- Bíldudalsvegur (63) í Tálknafjarðarbotni, um 2 km
- Klæðing á styrkingarköflum (listi hér að neðan), um 10 km

Viðhald bundinna slitlaga – malbikun:

- Hringvegur (1) í Borgarnesi, um 600 m.
- Hringvegur (198) frá Borgarnesi í norðurátt, 900 m
- Vestfjarðavegur (60) um Bröttubrekku, um 1,5 km
- Malbikun á styrkingarköflum (listi hér að neðan), um 4 km

Styrkingar og endurbætur

- 574 Útnesvegur. Styrking og malbik (Ólafsvík), um 1 km
- 505-01 Melasveitarvegur. Styrking og malbik, um 1,5 km
- 54-12 Grundarfjörður. Hjólfarafylling og yfirlögn, um 750 m
- 60-02 Vestfjarðavegur um Gröf. Styrking og klæðing, um 1 km
- 60-04 Vestfjarðavegur: Haukadalsá-Brautarholt. Styrking og klæðing, um 1,4 km
- 60-04 Vestfjarðavegur (innkoma í Búðardal báðum megin). Styrking og malbik um 1,5 km
- 606-11 Karlseyjarvegur. Burðarlag og klæðing. Vegur styrktur og endurbættur með tvöföldu lagi af klæðingu, um 2,2 km
- 62-04 Kleifarheiði. Þurrfræsing, styrking og klæðing á verstu slitlagsskemmdum, um 4 km
- 63-02 Miklidalur. Styrking og klæðing á skemmdum í veginum, um 750 m
- 63-02 Tálknafjarðarbotn. Hjólfarafylling og klæðing, um 1,9 km
- 60-23 Vestfjarðavegur um Kamb. Þurrfræsing, styrking og klæðing, um 800 m

Önnur minni fræsingarverkefni og lagfæringar á Vestursvæði: Má þar nefna kafla við Flókalund, Varma-landsveg, Borgarfjarðarbraut gegnum Kleppjárnsreyki og kafla á Patreksfjarðarsvæðinu.

Suðursvæði

Viðhald bundinna slitlaga – klæðing:

- Hringvegur (1) í Mýrdal, hjólfarafylling og yfirlögn um 3,1 km
- Hringvegur (1), hjólfarafylling um Kolavatnsmýri, um 2,9 km og brekka við Sléttaland, um 2,7 km
- Biskupstungnabraut (35) vestan Svinavatns, yfirlögn um 2,2 km
- Þingvallavegur (36), vestan malbiksenda, yfirlögn um 2,4 km

Viðhald bundinna slitlaga – malbikun:

- Reykjanesbraut (41) tveir kaflar í Reykjavík, um 1,3 km
- Arnarnesvegur (411), 1,1 km
- Breiðholtsbraut (Nýbýlavegur í Kópavogi) (413), nokkrir kaflar, um 0,8 km
- Hringvegur (1), Vesturlandsvegur, nokkrir kaflar, Grafarholt, Korputorg og um Mosfellsbæ um 4 km
- Reykjanesbraut (41) við Álverið í Straumsvík, um 2 km
- Hringvegur (1) við Hellisheiðarvirkjun, 0,5 km
- Hringvegur (1) við Skeiðagatnamót, um 1 km
- Biskupstungnabraut (35) við vegamót Þingvallavegar, um 1,2 km

Styrkingar og endurbætur

- Laugarvatnsvegur (37), Hjalmsstaðir – Miðdalskot, styrking breikkun og malbikun, um 2,7 km
- Skálholtsvegur (31) og Þingvallavegur (36), lagfæringar á nokkrum stöðum (ósléttir kaflar), um 500 m

→ Fjölmörg verkefni voru unnin fyrir þá viðbótarfjárveitingu sem Vegagerðin fékk á fjáraukalögum í sumar. Mynd: Anton Brink



Norðursvæði

Viðhald bundinna slitlaga - malbik

- Hringvegur (1) um Bakkaselsbrekku á Öxnadalsheiði, um 3,8 km.

Viðhald bundinna slitlaga - klæðing

- Aðaldalsvegur (845-01) yfirlögn, um 1,9 km
- Þverárfjallsvegur (73-03) yfirlögn um 2,3 km
- Norðausturvegur (85-07 og 85-08) yfirlögn á þremur köflum um 3,5 km
- Dagverðareyrarvegur 816-01 yfirlögn um 1,6 km
- Blettanir víðsvegar, samanlagt um 50 þús. m2

Styrkingar og endurbætur:

- Hringvegur (1) í Skagafirði við Miklabæ. Þurrfræsing og klæðing, um 3,4 km.
- Hringvegur (1) í Ljósavatnsskarði. Þurrfræsing og klæðing, um 3,1 km.
- Hólavegur (767) í Hjaltadal. Þurrfræsing, afrétting og klæðing, um 4,4 km. ■



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	Skálafellssvegur (434), Þingvallavegur – skíðasvæði
23-096	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)

Auglýst útboð

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
25-102	Vatnsleysuströnd, sjóvarnir 2025	7.10.25	21.10.25
25-101	Hvalfjarðarsveit – Belgsholt, sjövörn 2025	7.10.25	21.10.25
25-100	Sandgerðishöfn – Suðurgarður, styrking 2025	1.10.25	21.10.25
25-094	Lýsing, Hvalfjarðargöng	26.9.25	28.10.25

Útboð á samningarborði

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
25-099	Akranes, sjóvarnir 25	30.9.25	14.10.25
24-097	Harbour Anodes and Fasteners for IRCA 25	29.8.25	30.9.25
25-095	Flóttamannavegur (410), gatnamót við Urriðaholtsstræti	24.9.25	7.10.25
25-091	Sauðárkrókur – Útgarður, brimvörn 25	23.7.25	12.8.25
25-072	Vatnsdalsvegur (722), Hringvegur – Flaga	28.7.25	14.8.25
25-042	Vetrarþjónusta 25-2028, Holtavörðuheidi – Hvammstangavegur	21.3.25	29.4.25

Verk í framkvæmd

Verknr.	Verk	Opnað	Samið
25-047	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, brýr á Djúpaþjörð við Grónes og Gufufjörð <i>Leonhard Nilsen & Sønner as, Noregi</i>	29.4.25	2.10.25
25-023	Pallbifreiðar fyrir Vegagerðina 2025 <i>kt. 630211-0500, kt. 580406-0680</i> <i>kt. 600169-5139, BL ehf., í lið 1, Tk bílar ehf. í lið 2, Hekla hf., í lið 3</i>	24.6.25	14.7.25
25-074	Smiðjusel 1, Fellabæ – Viðhald og endurbætur <i>640616-1050 Úlffsstaði ehf.</i>	19.8.25	28.8.25
25-087	Yfirlagnir á Austursvæði 2025, malbik og malbiksviðgerðir <i>620709-1580 Malbikun Norðurlands ehf.</i>	22.7.25	22.9.25
25-092	Suðureyri – Grjótgarður og dýpkun 2025 <i>531014-0140 Grjótverk ehf.</i>	12.8.25	5.9.25

Niðurstöður útboða

Akranes, sjóvarnir 2025

25-099

Opnun tilboða 14. október 2025. Vegagerðin býður hér með út verkið „Akranes, sjóvarnir 2025.“ Um er að ræða sjóvarnir á tveimur stöðum á Akranesi: 30 m lenging sjóvarnar við dæluhúsið á Ægisbraut og hækkun og styrking sjóvarnar á 200 m löngum kafla á sjövörn við Krókalón.

Heildarlengd sjóvarna er um 230 m, flokkað grjót og kjarni, samtals um 2.300 m³.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. mars 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
3	Ístak hf., Mosfellsbær	75.572.410	347,0	48.360
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	28.317.400	130,0	1.105
1	Þróttur ehf., Akranes	27.212.268	125,0	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	21.776.600	100,0	5.436

Flóttamannavegur (410), gatnamót við Urriðaholtsstræti

25-095

Opnun tilboða 7. október 2025. Vegagerðin og sveitarfélagið Garðabær bjóða hér með út gerð hringtorgs við gatnamót Flóttamannavegar og Urriðaholtsstrætis. Verkið felst í gerð hringtorgs á mótum Flóttamannavegar og Urriðaholtsstrætis í Garðabæ og tenginga við það ásamt gerð göngustíga. Verkinu skal að fullu lokið 15. júní 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	200.450.100	100,0	85.059
11	Stéttafélagið ehf., Hafnarfirði	193.259.200	96,4	77.868
10	Urð og grjót ehf., Reykjavík	152.748.000	76,2	37.357
9	Membra ehf., Mosfellsbæ	147.876.119	73,8	32.486
8	Gleipnir verktakar ehf., Reykjavík145.000.000	145.000.000	72,3	29.609
7	Háfell ehf., Reykjavík	136.846.700	68,3	21.455
6	Grafa og grjót ehf., Hafnarfirði	135.809.290	67,8	20.418
5	D.Íng - verk ehf., Garðabær	134.767.200	67,2	19.376
4	Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík133.790.214	133.790.214	66,7	18.399
3	Fagurverk ehf., Reykjavík	128.577.900	64,1	13.187
2	Gott verk ehf., Reykjavík	117.427.600	58,6	2.036
1	Óskatak ehf., Kópavogi	115.391.400	57,6	0

Harbour Anodes and Fasteners for IRCA 2025

24-097

Opnun tilboða 30. september 2025. Vegagerðin fyrir hönd hafna Múlaþings, Ísafjarðarhafnar, Reykhólahrepps, Hafnarsjóðs Skagafjarðar, Fjallabyggðar og Súðavíkurhafnar býður hér með út innkaup á fórnarskautum og festingum fyrir ofangreindar hafnir.

Fórnarskautin skulu vera ál-fórnarskaut með lágmarks rafefnafræðilegri afkastagetu 2.500 Ah/kg.

The Icelandic Road and Coastal Administration (IRCA) on behalf of the harbours of Múlaþing, Ísafjörður, Reykholahreppur, Hafnarsjodur Skagafjarðar, Fjallabyggd and Súðavík, hereby requests bids for harbours Sacrificial anodes and Fasteners for the above mentioned harbours.

The Sacrificial anodes shall be aluminum Sacrificial anodes with a minimum electrochemical capacity of 2500 Ah/kg.

Útboðið er auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávík (þús.kr.)
5	RJR Stál ehf., Kópavogi	419.419	124,1	158
4	Sjótækni ehf., Tálknafirði	416.767	123,3	155
3	Norvion ehf., Selfossi	398.866	118,0	137
-	Áætlaður verktakakostnaður	338.000	100,0	76
2	BAC Impalloy, Danmörk	303.168	89,7	42
1	OES Group LTD, England	261.734	77,4	0



Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar 2025

Hilton Reykjavík Nordica, 7. nóvember



	Ráðstefnustjóri: Hólmfríður Bjarnadóttir, forstöðukona umhverfis- og sjálfbærnideildar		
09:00	Setning ráðstefnu <i>Guðmundur Valur Guðmundsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs, Vegagerðin</i>	13:30	Búsetuóskir og val á ferðamáta – ákvörðun um flutning til þéttbýlisstaða í jaðri vinnusóknarsvæðis höfuðborgarsvæðisins í tilviki Selfoss <i>Margrét Þóra Sæmundsdóttir, Landbúnaðarháskóli Íslands</i>
09:05	Markviss uppbygging á rannsóknarumhverfi mannvirkjagerðar <i>Þórunn Sigurðardóttir, framkvæmdastjóri sviðs mannvirkja og sjálfbærni, Húsnæðis- og mannvirkjastofnun</i>	13:45	Nýting nýrrar tækni í vetrarþjónustu - samnorrænt rannsóknarverkefni <i>Einar Pálsson og Katrín Pálsdóttir, Vegagerðin</i>
09:30	Sementsefjustyrkt malbiksslitlag <i>Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir, EFLA</i>	14:00	Samanburður á hávaðavísum og reikniaðferðum fyrir umferðarhávaða <i>Kristín Ómarsdóttir, Brekke & Strand Akustikk</i>
09:45	Þróun þjálbiks með viðnámi gegn sumarblæðingum <i>Björk Úlfarsdóttir, Colas Ísland</i>	14:15	Fyrirspurnir
10:00	Umhverfissvæn brúarsteypa <i>Gísli Guðmundsson, Tæknisetur</i>	14:30	Kaffihlé
10:15	Kaffihlé og veggspjaldasýning	15:00	Áhrif loftslags á vegakerfið - helstu áhættur og áskoranir <i>Anna Margrét Sigurbergsdóttir og Andrea Bergþórsdóttir, Vegagerðin</i>
10:45	Tilraun á brú yfir Steinavötn <i>Dórótea Sigurðardóttir, Umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóla Íslands</i>	15:15	Jarðlagaskipan höfuðborgarsvæðisins - þrívítt líkan <i>Helga Margrét Helgadóttir, ÍSOR</i>
11:00	Hermanir á vindafari - dæmi af Kjalarnesi <i>Örn Dúi Kristjánsson, EFLA</i>	15:30	Strandlínubreytingar á Suðurlandi <i>Ingibjörg Jónsdóttir, Jarðvísindadeild Háskóla Íslands</i>
11:15	Vegveðurlíkan fyrir Ísland <i>Ólafur Rögnvaldsson, Belgingur</i>	15:45	Áhrif brúa- og ræsagerðar á búsvæði ferskvatns-lífvera og ferðir ferskvatnsfiska - best practice og leiðbeiningar <i>Bjarni Jónsson, Lifandi Náttúra</i>
11:30	Fyrirspurnir	16:00	Fyrirspurnir
11:45	Hádegismatur	16:15	Ráðstefnuslit <i>Ólafur Sveinn Haraldsson, forstöðumaður rannsóknadeildar Vegagerðarinnar</i>
13:00	Framúrakstursreinar á Hringveginum milli Reykjavíkur og Akureyrar <i>Agnes Inga Eyjólfsdóttir og Bjarni Viðarsson, Verkfræðistofa Bjarna Viðarssonar</i>		Léttar veitingar
13:15	Ferðatími á höfuðborgarsvæðinu - mæling á ferðatíma með Google Maps <i>Sigríður Lilja Skúladóttir, Vegagerðin</i>		

Glærur, ágrip fyrirlestra og veggspjöld verður að finna á vef Vegagerðarinnar að ráðstefnu lokinni.

Skráning hér

