



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

9. febrúar 2026 — nr. 738
1. tölublað — 34. árgangur



Tunglið skín skært á björtum og stilltum vetrardegi á framkvæmdasvæði við Arnarnesveg.

02 Mannvirki taka á sig mynd / 04 Verktakar læra um fallvarnir og hættur í Grindavík / 06 Reykjanesbrautin öll orðin tvöföld frá Hafnarfirði til Reykjanesbæjar / 11 Aldrei of oft hrósað / 12 Trefjaplast notað í nýja brú / 15 Framkvæmdir við Vestfjarðaveg á Dynjandisheiði / 04 Hús klætt með endurnýttum vegriðum / 18 Vetrarþjónustan í ljósi sögunnar / 28 Grunnur steypur að undirstöðum Ölfusárbrúar / 30 Yfirlit yfir útboðsverk / 32 Niðurstöður útboða / 36 Samhentir bræður á verkstæðinu

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. ISSN 2772-154X



↑ Fjöldi manns kom að steypuvinnunni.

Mannvirki taka á sig mynd

Framkvæmdum við nýjan Arnarnesveg, milli Breiðholtsbrautar og Rjúpnavegar, miðar vel áfram.

Búið er að steypa nýja brú yfir Breiðholtsbraut, sem er stærsta einstaka mannvirkid í verkinu. Ný göngu-brú yfir Arnarnesveg er í smíðum og unnið er við ný undirgöng við Rjúpnaveg. Ný göngu- og hjólabrú yfir Dimmu er tilbúin og opin fyrir umferð og nokkrir kaflar á Breiðholtsbraut hafa verið malbikaðir.

Á nýju brúnni yfir Breiðholtsbraut verða tvær ak-reinar í báðar áttir, auk göngu- og hjólastíga. Hún var steypd í nóvember síðastliðnum, en alls fóru 1.650 rúmmetrar af steypu í mannvirkid, eða sem samsvarar 205 steypubilum. Verkefnið var skipulagt niður í smæstu atriði til að allt gengi hnökralaust fyrir sig en um er að ræða eitt stærsta steypuverkefni ársins. Breiðholtsbraut, milli Jaðarsels og Vatnsendahvarfs, var lokað fyrir allri umferð meðan steypuvinnan stóð yfir og umferð var takmörkuð næstu dagana á eftir.

Að sögn Höskuldar Tryggvasonar, verkefnastjóra hjá Vegagerðinni, er nú unnið við frágang á brúnni. „Hún er eftirspennt en kaplakerfið liggur í gegnum brúna. Það þurfti að strekja á kaplakerfinu og síðan

tók við yfirborðsfrágangur á brúardekkinu sjálfu,“ segir hann, en vonast er til að hægt verði að taka brúna í notkun snemma næsta sumar. „Nú er búið að fjarlægja undirslátt af akbraut til norðurs, sem hefur verið lokað frá því í sumar. Um mánaðarmótin var umferðin færð yfir á akbrautina og jafnframt var hæðartakmörkunum aflétt. Í kjölfarið hófst vinna við að fjarlægja undirsláttinn sunnanmegin,“ upplýsir Höskuldur.

Unnið að nýrri göngubrú og undirgöngum

Þá stendur yfir vinna við undirslátt nýrrar göngubrúar yfir Arnarnesveg, sem er á móts við Turnahvarf. Áætlað er að steypa brúna fyrir páska.

Ný undirgöng, sem eru í byggingu undir Arnarnesveg við Rjúpnaveg, eru að hluta til gerð úr forsteyptum einingum. Þær eru komnar á sinn stað og er nú unnið við frágang þeirra og uppslátt fyrir stoðveggi sem munu koma við enda undirganganna.



↑ Hér sést vegstæði Arnarnesveg, séð frá Rjúpnavegi í áttina að Breiðholtsbraut. Myndir: Vilhelm Gunnarsson

Í vegstæði Arnarnesveg, milli Breiðholtsbrautar og Rjúpnavegar, er unnið við fyllingar og frágang ofan-vatnslagna. Við göngu- og hjólastig, sem verið er að leggja austan við veginn, er unnið við uppsetningu ljósastaura og frágang á burðarlagi undir malbik.

Að sögn Höskuldar hafa laus jarðefni sem til falla vegna framkvæmdanna verið flutt í Vetrargarð Reykjavíkurborgar. „Vetrargarðurinn er í uppbyggingu þar sem skíðabrekkan er við Jafnasel. Einnig hefur verið sáð í stærstan hluta svæðisins,“ segir hann.

Verklok áætluð í nóvember

Verklegar framkvæmdir við Arnarnesveg, 3. áfanga, hófust í september 2023 og áætlað er að þeim ljúki í nóvember 2026. Verkið er hluti af stofnvegaverkefnum Samgöngusáttmálans og er samstarfsverkefni Vega-gerðarinnar, Betri samgangna, Reykjavíkurborgar, Kópavogsbæjar, Veitna og Mílu. Verktakar eru Suður-verk hf. og Loftorka. BM Vallá framleiddi steypuna í nýju brúna, niðurlögn annaðist Verkþing sem er undir-verktaki við brúargerðina. ■



↑ Alls fóru 1.650 rúmmetrar af steypu í brúna, sem samsvarar 205 steypubilum.



↑ Undirgöng sem eru í byggingu undir Arnarnesveg eru að hluta til úr forsteyptum einingum.



↑ Vel var mætt á fundinn í Vegagerðinni þar sem verktakar fræddust meðal annars um fallvarnir.

Verktakar læra um fallvarnir og hættur í Grindavík

Vegagerðin stóð fyrir fræðslufundi fyrir þá verktaka sem munu sinna sprungu- og lagnaviðgerðum innan lokaðra hættusvæða í Grindavík. Á fundinum var farið yfir fallvarnir og jarðtækni-legal aðstæður á vinnusvæðum í bænum.

Vegagerðin er verkkaupi í sprungu- og lagnaviðgerðum í Grindavíkurbæ samkvæmt samningi á milli Grindavíkurnefndar og Vegagerðarinnar. Unnið verður á skilgreindu hættusvæði Grindavíkur við að loka jarðsprungum á opnum svæðum, innan lóða og undir mannvirkjum sem stendur til að fjarlægja. Svæðin hafa verið skilgreind eftir áhættu en á fræðslufundinum var farið yfir þær reglur sem gilda við vinnu á slíkum hættusvæðum.

Miklar kröfur um öryggi eru gerðar við vinnu í bænum. Vinnusvæðið þarf t.d. ávallt að vera afgirt með mannheldum girðingum og enginn má fara inn á svæðið nema í fallvarnarbelti. Mikilvægt er að tryggja að allir notendur slíks búnaðar hafi fengið kennslu í að nota hann. Þá þarf vinnuflokkabíll ávallt að vera tiltækur fyrir starfsmenn á verkstað ef kemur til rýmingar Grindavíkur.

Samið við 11 verktaka

Vegagerðin bauð út rammasamning um sprungu- og lagnaviðgerðir í Grindavík í október á síðasta ári og tilboð voru opnuð í nóvember. Samið var við 11 verktaka.

- Berg Verktakar ehf., Reykjavík
- Borgarverk ehf., Borgarnesi
- Ellert Skúlason ehf., Reykjanesbæ
- G.G. Sigurðsson ehf., Grindavík
- Guðlaugsson ehf., Grindavík
- Íslenskir aðalverktakar hf.,
- Ístak hf., Mosfellsbær
- Jón og Margeir ehf., Grindavík
- Sveins verk ehf., Reykjanesbæ
- Þróttur ehf., Akranes
- Víkurfrakt ehf., Grindavík

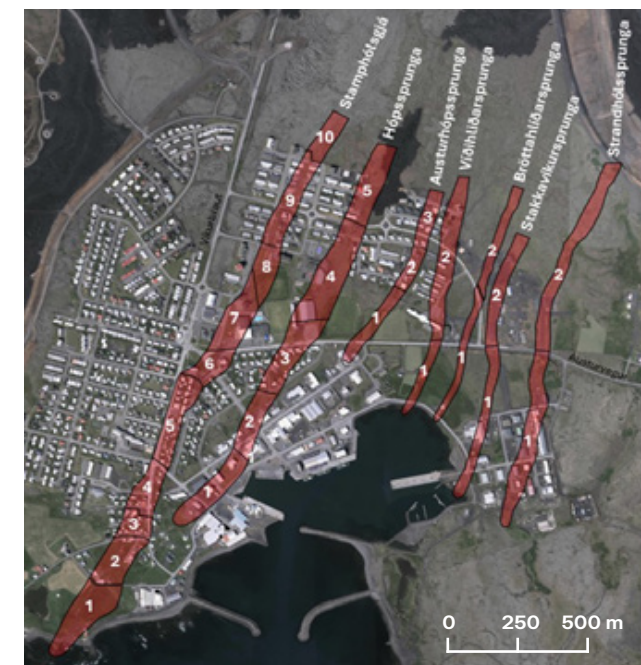


↑ Sprunguviðgerð sem stendur yfir við Víkurbraut, við húsið Kvennó.

Þeir verktakar sem voru hlutskarpastir í útboði rammasamnings á sprungu- og lagnaviðgerðum í Grindavík hafa tækifæri til að taka þátt í örútbodum á einstökum verkefnum sem unnin verða í Grindavík. Miklar hæfniskröfur voru gerðar til verktaka hvað varðar rammasamning. Til dæmis þurfti yfirverkstjóri verktaka hafa stjórnað a.m.k einu verki í sprungu- og lagnaviðgerðum í jörðu undanfarin 3 ár og allir tækjamenn þurfa að vera með að minnsta kosti 2 ára reynslu á vinnuvélum. Þá hafa þessir verktakar allir reynslu af fallvörnum.

Gert við Hópssprungu

Fyrsta verkið sem boðið var út með örútbóði var Hópsskóli. Tilboð í verkið voru opnuð 14. janúar og samið við G.G. Sigurðsson ehf. Gert er ráð fyrir að verkið verði unnið í janúar og febrúar. Verkið snýst um að fylla í Hópssprungu, 210 metra svæði sem nær frá Hópsskóla og norður að Hópsbraut. Svæðið er metið mjög hættulegt. ■



↑ Myndin sýnir sprungurnar sem liggja gegnum Grindavík.

Reykjanesbrautin öll orðin tvöföld frá Hafnarfirði til Reykjanesbæjar

Innviðaráðherra og forstjóri Vegagerðarinnar opnuðu formlega nýja tvöföldun á Reykjanesbraut milli Krýsuvíkurvegar og Hvassahrauns, fimmtudaginn 11. desember. Var þetta eini kaflinn á Reykjanesbraut, frá Ásbraut í Hafnarfirði að Reykjanesbæ, sem átti eftir að breikka.



↑ Bergþóra Þorkelsdóttir, Eyjólfur Ármannsson og Valdimar Víðisson klipptu á borða til að marka formlega opnun tvöföldunar Reykjanesbrautar. Hér eru þau með skæraberanum Nóa Ingvaldssyni og heiðursmönnum Jóhannesi Ólafssyni og Sigurði Bergo Vignissyni



↑ Íslenskir aðalverktakar steypa Reykjanesbraut í Hafnarfirði haustið 1962.

Um 80 manns mættu til að fylgjast með Eyjólfri Ármannssyni innviðaráðherra, Bergþóru Þorkelsdóttur, forstjóra Vegagerðarinnar, og Valdimari Víðissyni, bæjarstjóra í Hafnarfirði, klippa á borða til að marka formlega opnun vegarins. Mikil ánægja er með þennan áfanga enda ákveðinn endapunktur á breikkun brautarinnar sem hófst árið 2003.

Umferðin á Reykjanesbraut hefur aukist jafnt og þétt undanfarna áratugi og því mikilvægt að aðskilja akstursstefnur á veginum til að auka öryggi vegfarenda. Meðaltalsumferð (árdagsumferð) á Reykjanesbrautinni árið 2024 var 21.500 bílar á dag.

Framkvæmdaverkið Reykjanesbraut (41) Krýsuvíkurgvegur – Hvassahraun fólst í breikkun Reykjanesbrautar á 5,6 km kafla frá Krýsuvíkurgvegi að enda fjögurra akreina brautarinnar á Hrauni vestan Straumsvíkur.

Vegurinn var breikkaður í 2+2 aðskildar akreinar, mislægum vegamótum við álverið í Straumsvík var breytt og útbúnar vegtengingar að Straumi og Álhelli. Byggð voru mislæg vegamót við Rauðamel og útbúnar vegtengingar að Straumsvíkurhöfn og dælu- og hreinsistöð austan Straumsvíkur með undirgöngum. Einnig voru gerð undirgöng fyrir gangandi og hjólandi rétt austan við álverið sem og eftirlitsstaðir fyrir umferðar-eftirlit beggja megin Reykjanesbrautar, austan við Straumsvík.

Tilboð í verkið voru opnuð í apríl 2023 og gengið til samninga við Íslenska aðalverktaka hf. í maí 2023.

Í verkinu fólust eftirfarandi vegaframkvæmdir:

- Tvöföldun Reykjanesbrautar.
- Eftirlitsstaðir við Reykjanesbraut.
- Aðreinar, fráreinar, rampar og hringtorg.
- Vegtengingar frá Reykjanesbraut að Hraunavík og Straumi.
- Álhella
- Vegtengingar frá Álhelli að Gerði, Kapellu og dúfnakofum.
- Göngu- og hjólastígar.
- Regnvatnslagnir, brunnar, götulýsing, vegrið, umferðarmerki, yfirborðsmerkingar, lokunarbúnaður o.fl.

Í verkinu fólst einnig bygging fjögurra undirganga, tveggja brúa og einna undirganga úr stáli.

Eftirfarandi brýr og undirgöng voru innifalin í verkinu:

- Akstursundirgöng við Hraunavíkurgveg á móts við skólþdælustöð.
- Undirgöng við Hraunavík fyrir gangandi og hjólandi.
- Undirgöng við Straumsvík (lengd um 13 m og breikkuð fyrir nýja gönguleið).
- Undirgöng við Straum fyrir gangandi og hjólandi.
- Tvær brýr á tvöföldun Reykjanesbrautar við Rauðamel.

Einnig voru um að ræða breytingar á lagnakerfum veitufyrirtækja

- Hafnarfjörður (vatnsveita, fráveita).
- HS Veitur (raflagnir).
- Míla (fjarskiptalagnir).
- Orkufjarskipti og Ljósleiðarinn (fjarskiptalagnir).
- Carbfix (ídráttarrör).
- ÍSAL (endurnýjun lagna).

Verklök eru áætluð í júní 2026. Framkvæmdir gengu framar vonum og því hægt að opna brautina fyrir umferð í desember 2025. Einhver frágangur verður unninn fram á vor.

Löng saga Reykjanesbrautar*

Reykjanesbraut hefur löngum gegnt mikilvægu hlutverki í samgöngum á Íslandi. Vegurinn mótaðist sem gömul þjóðleið í gegnum hraunið út á nesið í árþúsund. Vegurinn frá Hvaleyrri í Hafnarfirði til Kúagerðis var nefndur Alfara leið, vegurinn áfram til Voga var nefndur Almenningsvegur eða Menningavegur og síðan tók við Stapagata til Njarðvíkur. Vörður vísuðu fólki veginn.

Árið 1899 urðu þau tímamót að lagt var fram frumvarp um að leggja vagnfæran veg milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur og ákvörðun um veginn var tekin árið 1903.



↑ Keflavíkurgvegur við Straumsvík í upphafi tuttustu aldar. Myndin er tekin af Geir G. Zoega.



↑ Gjaldsskýli sem notað var við innheimtu veggjalds á Reykjanesbraut.

Framkvæmdir hófust árið 1904. Vegagerðin hófst við sýslumannshúsið í Hafnarfirði. Árið 1907 náði vegurinn að Hvassahrauni og ári síðar að Stóru Vatnsleysu. Vorið 1909 var ákveðið að vegurinn skyldi ná alla leið til Keflavíkur og lauk þeirri vinnu árið 1912. Þar með var hægt að aka hestvögnum frá Reykjavík til Keflavíkur en fyrsta bifreiðin ók um veginn árið 1913.

Vegurinn hélst að mestu óbreyttur næstu áratugi og voru nokkur vandræði með viðhald hans. Árið 1942 var vegurinn breikkaður og lagfærður af setuliði Bandaríkjamanna sem þá hafði aðsetur á Suðurnesjum. Árið 1958 var mjög þrýst á að leggja nýjan veg með bundnu slitlagi. Tilkoma sementsverksmiðjunnar á Akranesi varð til þess að vegamálastjóri lagði til að vegurinn yrði fyrsti steypiti vegurinn hér á landi. Framkvæmdir hófust í lok árs 1960 við nýjan Suðurnesjaveg og lauk í október 1965. Þar með var Reykjanesbrautin fyrsti steypiti vegurinn í þjóðvegakerfi landsins. Eftir að vegurinn var tilbúinn var öllu millilandaflugi beint til Keflavíkurgflugvallar.



↑ Vígsla Reykjanesbrautar árið 1986. Snæbjörn Jónasson vegamálastjóri ávarpar viðstadda en með honum á myndinni eru Matthías Bjarnason samgönguráðherra og Rögnvaldur Jónasson. Framkvæmdinni var flýtt vegna leiðtogafundarins.



↑ Frá opnun Reykjanesbrautar árið 2004. Sturla Böðvarsson samgönguráðherra opnar veginn formlega.



↑ Vígsla á tvöföldun Reykjanesbrautar frá Hafnarfirði að Njarðvík árið 2008. Kristján Möller samgönguráðherra, Hreinn Haraldsson vegamálastjóri og Steinþór Jónsson frá áhugahópi um örugga Reykjanesbraut.

Ákveðið var að taka veggjald til að fjármagna framkvæmdina og var settur upp tollskúr þar sem gjaldið var greitt til ársins 1972, en í lok þess árs var gjaldtökunni hætt.

Með aukinni umferð jókst þrýstingur á að breikka Reykjanesbraut og aðskilja akstursstefnur til að auka öryggi vegfarenda. Á árunum 1987–1992 voru þingsályktunartillögur, um tvöföldun Reykjanesbrautar, fluttar sex sinnum á Alþingi.

Það var þó ekki fyrr en árið 2003 að framkvæmdir hófust við tvöföldun vegarins. Fyrri hluti tvöföldunar, frá Hvassahrauni að Strandarheiði, hófst í janúar 2003 og lauk í október 2004. Þetta voru um 12,1 km. Í framkvæmdinni fólst gerð nýrrar tveggja akreina akbrautar, gerð tvennra mislægra gatnamóta, færsla á Vatnsleysustrandavegi, gerð um 1 km malarvegur í átt að Höskuldarvöllum og lagfæring á öryggissvæði með núverandi akbraut.

Seinni hluti tvöföldunarinnar var frá Strandarheiði að Njarðvík. Verkið var boðið út í september 2005, framkvæmdir hófust árið 2006 og lauk síðla árs 2008. Lagðir voru 12,8 km frá enda fyrsta áfanga og að Fitjum í Njarðvík. Í verkinu fólst lagning vegar og bygging tveggja brúa.

Vígslan fór fram 19. október 2008 en þáverandi samgönguráðherra, Kristján L. Möller, opnaði síðasta kaflann við Stapahverfi í Reykjanesbæ og vígði þar með tvöfalda Reykjanesbraut frá Hvassahrauni til Njarðvíkur.

Þá stóð enn eftir að tvöfalda brautina alla leið að Hafnarfirði. Vinnan hófst árið 2019 við breikkun milli Kaldárselsvegur og Krýsuvíkurvegar, um 3,2 km kafla. Auk þess tilheyrði verkinu gerð nýrrar vegbrúar yfir Strandgötu og undirganga á þessum stað, gerð tveggja göngubrúa yfir Reykjanesbraut við Ásland og Þorlákstún ásamt gerð umfangsmikilla hljóðvarna við Reykjanesbraut. Framkvæmdin var merkileg fyrir þær sakir að þessi vegkaflí var sá fyrsti sem kláraðist af þeim sem tilheyra Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins, auk þess sem gert var ráð fyrir legu Borgarlínu undir Reykjanesbrautina við Strandgötu í framtíðinni. Umferð var hleypt á þennan kafla í lok árs 2020 og verkinu formlega lokið 2021.

Þá stóð eftir vegurinn framhjá álverinu frá Krýsuvíkurvegi að Hvassahrauni sem nú er verið að ljúka. Þar með er lokið breikkun Reykjanesbrautar frá Hafnarfirði til Reykjanesbæjar. ■

*Heimild um sögulegar staðreyndir:
<https://ferlir.is/saga-reykjanesbrautarinnar/>

Aldrei of oft hrósað

Pálmi Þór Sævarsson, svæðisstjóri Vestursvæðis Vegagerðarinnar, fékk þá skemmtilegu hugmynd að láta smíða svokallaðan Hrósara sem fólk gæti notað til að hrósa sér sjálft fyrir vel unnin störf.

„Þetta hefur vakið heilmikla kátínu meðal starfsfólks,“ segir Pálmi glaðlega en hugmyndin vaknaði í aðdraganda árshátíðar Vegagerðarinnar á síðasta ári. „Hvert svæði mætir með eigið skemmtiatriði á árshátíðina og okkur langaði að gera eitthvað öðruvísi. Við ræddum að í niðurstöðum á könnuninni Stofnun ársins komi alltaf fram að starfsfólki finnst því ekki hrósað nóg, hvorki af fólki utan stofnunarinnar eða af samstarfsfólki og yfirmönnum,“ útskýrir Pálmi sem hafði séð frumgerð af Hrósara hjá Birgi vini sínum hjá Steypustöðinni í Borgarnesi. Pálmi útskýrir að hrósarinn sé tæki sem fólk geti stigið inni, ýtt á stöng, og þá virkjast hendi sem klappar viðkomandi á öxlina.

„Svo ræddi ég við pabba sem er gamall smíður, kominn á eftirlaun. Hann tók vel í að aðstoða mig við að smíða svona Hrósara. Við fengum frumgerðina lánaða til að smíða eftir, ég keypti efni og hann vann við að setja hann saman,“ lýsir Pálmi. Hrósarinn var síðan afhentur forstjóra Vegagerðarinnar á árshátíðinni við mikinn fögnuð viðstaddra.

„Þetta átti ekkert að fara neitt lengra, en svo færðist fjör í leikinn og við ákváðum að fara í fjöldaframleiðslu og út-búa 18 hrósara, einn fyrir hverja starfsstöð Vegagerðarinnar,“ segir Pálmi og brosir. „Pabbi var til í þetta, ég fyllti hjá honum bílskúrin og svo dundaði hann sér við þetta allt síðasta sumar meðfram tveimur hnéaðgerðum.“

Eins og stendur standa flestir hrósararnir ennþá á verkstaði Vegagerðarinnar í Borgarnesi. „Pabbi var orðinn þreyttur á að hafa þá í bílskúrnum svo við færðum þá hingað. Reyndar eru nokkrir komnir til síns heima en verkefnið á næstunni verður að koma Hrósurunum um allt land,“ segir Pálmi en starfsfólk á hverjum stað er hvatt til að skreyta eða persónugera sína Hrósara eftir eigin höfðu. „Hér í Borgarnesi er til dæmis mynd af mér á Hrósaranum og ég grínast stundum við mitt fólk þegar það stendur sig vel að það megi fara í Hrósarann og gefa sér klapp á bakið,“ segir Pálmi glettinn.

Pálmi segir Hrósarann fyrst og fremst ætlaðan til að vekja gleði og brjóta upp daginn. En vissulega sé hann líka góð áminning til fólks um að aldrei sé of oft hrósað og sé hvatning til fólks um að hrósa öðrum. ■



↑ Feðgarnir Pálmi Þór Sævarsson og Sævar Þór Þórisson.



↑ Starfsmenn í Búðardal fengu Hrósara í janúar og voru að vonum ánægðir. Á myndinni má sjá þá Guðmund Lindal Pálsson, Viðar Jónsson og Brynjólf Gunnarsson.



↑ Nýja brúin
yfir Kaldá

Trefjaplast notað í nýja brú

Við endurnýjun brúarinnar yfir Kaldá hjá Snorrastöðum á Mýr-
um var notuð ný byggingaraðferð, þar sem öll yfirbyggingin er
gerð úr trefjaplasti. Gamla brúin var rifin um miðjan septem-
ber 2025 og í kjölfarið hófst kapphlaup við tímann svo ný brú
yrði tilbúin fyrir veturinn. Það tókst vel því nýja brúin var tekin í
notkun í byrjun desember.

Brúin yfir Kaldá var byggð árið 1958 og hönnuð fyrir
hámarksvagnþunga upp á 18 tonn. Hún var 30 m
að lengd en aðeins 2,8 m á breidd, stálbitabrá með
timburdekki og -handriði. Brúin stóð á fjórum stöplum,
þ.e. tveimur steiptum millistöplum og tveimur enda-
stöplum úr timburokum (símastaurum). Hún þjónaði
sem heimreið að Snorrastöðum en þar er rekið burðugt
kúabú með hátækniþjósi. Á brúnni blandast umferð
frá starfseminni og gangandi vegfarenda á leið inn í
Eldborg, sem þúsundir ferðamanna heimsækja árlega.
Komin var tími á endurnýjun þar sem brúin var úr sér
gengin og orðin hrörleg, enda barn síns tíma.

Varanleg og hagkvæm lausn

Undirbúningur framkvæmda tók rúm tvö ár. Vegagerðin
setti það markmið að útfæra varanlega lausn sem
uppfyllti nútímakröfur um burð og öryggi vegfaranda
en tæki jafnframt stuttan tíma í uppsetningu á verk-
stað. Það var m.a. gert til að hvetja verktaka til að finna
nýjar og hagkvæmari lausnir í brúargerð og um leið
lágmarka hættuna á að samgöngur rofnuðu heim að
Snorrastöðum á framkvæmdartíma. Þar sem þetta er
eina leiðin að og frá bænum hefði það getað haft slæm
áhrif á rekstur búsins.



↑ Gamla brúin var komin til ára sinna



↑ Vinnuflokkur Vegagerðarinnar sá um að koma brúnni á sinn stað en yfirbyggingin var smíðuð og flutt í heilu lagi frá Rotterdam í Hollandi.



↑ Vinnuflokkur Vegagerðarinnar, ásamt verkefnisstjóra.

Verkið var boðið út undir heitinu Snorrastaðavegur (5610), brú á Kaldá við Eldborg. Boðin var út verk-hönnun, framleiðsla og uppsetning á nýrri yfirbyggingu. Hluti af skilmálum útboðsins var knappur verktími en verktakar fengu tvær vikur til að setja upp yfirbyggingu brúarinnar á verkstað.

Tvö tilboð bárust og urðu Trefjar ehf. í samstarfi við hol-lenska fyrirtækið Fibercore hlutskörpust. Fibercore sér-hæfir sig í framleiðslu brúa úr trefjaplasi. Í framhaldinu voru undirritaðir samningar milli Vegagerðarinnar og Trefja þann 5. maí 2025. Verkhönnun lauk í byrjun ágúst en samhliða hannaði verkfræðistofan Efla nýja endastöpla undir brúna.

Brúarvinnuflokkur Vegagerðarinnar sá um að reisa nýja steypa endastöpla. Undir þá voru reknir átta 12 m langir, steypir staurar en stöplarnir eru um 3 metra háir með jarðvegsvængjum. Millistöplar eldri brúarinnar voru endurnýttir.

Yfirbyggingin var smíðuð og flutt í heilu lagi frá Rotterdam í Hollandi. Uppskipun fór fram í Þorláks-höfn. Þaðan var hún flutt á verkstað og hífð og fest á stöplana á einum degi, þann 19. nóvember 2025.

Dekkið úr trefjaplasi

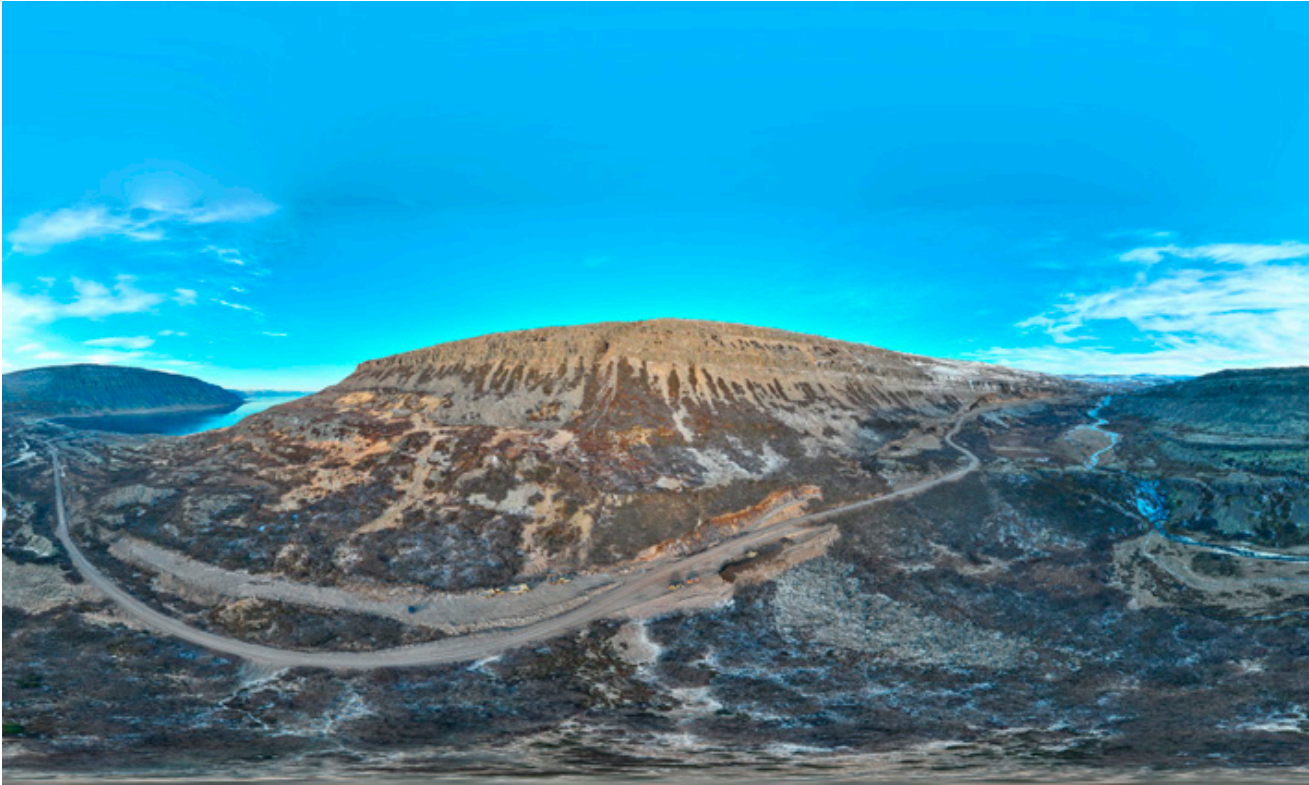
Dekkið á nýju brúnni er smíðað úr trefjaplasi. Um er að ræða nýja aðferð sem í vaxandi mæli hefur verið notuð í brúargerð á meginlandi Evrópu og í Noregi. Yfirbygg-ingin vegur aðeins um 23 tonn þrátt fyrir að hún sé 22 m löng, 5,3 m breið og skiptist í 3 m breiða akrein og 1,5 m breiðan göngustíg fyrir gangandi vegfarendur.

Nýja brúin var tekin í notkun þann 3. desember sl. eða aðeins tæplega þremur mánuðum eftir að fram-kvæmdir hófust.

Vegagerðin sér ýmis tækifæri í þessari byggingaraðferð og stefnir á áframhaldandi þróun með einkaaðilum á nýjum og hagkvæmum lausnum í brúargerð á næstu árum, sérstaklega í uppfærslu og endurnýjun á eldri brúarmannvirkjum sem mörg hver eru komin á aldur og uppfylla ekki nútímakröfur.

Velverk ehf. jarðvinnuverktaki sá um jarðvinnu fyrir Vegagerðina og færslu á lögnum fyrir landeiganda, Rarik og Mílu.

Verklok voru áætluð 15. nóvember 2025 og kostnað-aráætlun framkvæmdarinnar 136,5 milljónir króna. Lokakostnaður liggur ekki fyrir en gert er ráð fyrir að hann verði innan marka kostnaðaráætlunar. ■



↑ Yfirlitsmynd frá Dynjandisheiði.

Framkvæmdir við Vestfjarðaveg á Dynjandisheiði

Framkvæmdir við þriðja og síðasta áfanga Vestfjarðavegar á Dynjandisheiði fóru vel af stað eftir áramótin. Einnig er góður gangur í framkvæmdum við Vestfjarðaveg í Gufudalssveit.

Verkið felur í sér nýbyggingu Vestfjarðavegar á um 7,2 km kafla, að mestu í nýju vegstæði, auk 1 km kafla á Dynjandisvegi inn að fossinum Dynjanda. Einnig verður gert keðjunarplan nálægt veginum að Dynjanda og áningastaður verður uppi á heiðinni við Dynjandisá. Veðrið hefur verið afar gott miðað við árstíma sem gerir það mögulegt að nýta tímann vel við vegagerð.

Vinna við veginn inn að Dynjanda er langt kominn. Búið er að setja niður tvö stór ræsi í ánni Svínu, sem fellur í Dynjandisvog og áætlað er að klæða veginn í sumar.

Við nýtt vegstæði Vestfjarðavegar sem liggur upp á Dynjandisheiði er nú unnið við sprengingar og sker-ingar. Unnið er á um 2 km kafla frá Afréttarvatni niður að Búðarvík. Að mestu er um að ræða lausar skeringar á þessum kafla eða um 240 þúsund rúmmetrar.

Unnið er að því að móta nýja veginn frá Búðarvík upp að Afréttarvatni, en þá verður almenn umferð ekki á sama stað og vinnuumferð.

Búið er að sprengja um 75 þúsund rúmmetra í veg-stæði. Hluti af efninu fer í burðarlag og styrktarlag en að mestu fer efnið í fyllingar. Þá er búið að sprengja um 6.000 rúmmetra í námu sem er notað í klæðingu.

Næstu vikurnar er gert ráð fyrir að halda áfram með skeringar og fyllingar frá Afréttarvatni niður að Búðar-vík en heildarfyllingarmagn á þessum stað er um 180 þúsund rúmmetrar.

Starfsmönnum og tækjum hefur fjölgað jafnt og þétt undanfarnar vikur og eru nú um 30 starfsmenn að vinna í verkinu.



↑ Nýr vegur er að mestu í nýju vegstæði.



↑ Framkvæmdir fóru vel af stað eftir áramótin.



↑ Um 30 manns vinna nú að verkinu.

Eftirfarandi tækjakostur er nýttur við framkvæmdirnar:

- 6 beltavélar
- 4 jarðýtur
- 2 trukkur
- 5 búkollur
- 2 borvagnar
- 2 valtarar
- 1 hefill
- 1 hjólaskófla

Framkvæmdir við Vestfjarðaveg í Gufudalssveit

Í Gufufirði og Djúpafirði hefur Borgarverk unnið að fyllingum og rofvörn. Því verki er lokið, fyrir utan frágang námu og námuvegjar og er unnið í viðbótarverkum og lokafrágangi.

Vegna frosts í jarðvegi verður beðið með frágang námu og námuvegjar þar til í apríl.

Gert er ráð fyrir forúttekt í byrjun febrúar.

Í Gufufirði er verktakinn Leonhard Nilsen & Sønner as ásamt undirverktaka kominn á svæðið og er vinna hafin við byggingu á 130 m langri brú með greftri fyrir stöplum brúarinnar. Í Djúpafirði verður einnig fljótlega byrjað á byggingu 58 m langrar brúar en verklok fyrir báðar brýrnar eru áætluð í lok árs 2026. ■



↑ Áfram verður unnið að skeringum og sprengingum.



↑ Í Djúpafirði hefst fljótlega bygging 58 m langrar brúar.



↑ Í Gufufirði er verktakinn kominn á svæðið og er vinna hafin við byggingu á 130 m langri brú með greftri fyrir stöplum brúarinnar.

Hús klætt með endurnýttum vegriðum

Vegagerðin tekur virkan þátt í hringrásarhagkerfinu og er reiðubúin að leggja sitt af mörkum til að endurnýta allt nothæft byggingarefni. Slík efni hafa fyrst og fremst verið endurnýtt í vega- og brúargerð en nú nýlega voru gömul vegrið notuð í nýbyggingu við Frakkastíg 1 í Reykjavík, þar sem lögð var áhersla á lágt kolefnisspor og endurnotkun.



↑ Hér sést hvar byrjað er að raða vegriðunum utan á húsið að Klapparstíg 1.



↑ Þjórásárbrú með nýjum og öruggari vegriðum.



↑ Þjórásárbrú. Gömlu vegriðin voru nýtt í klæðningu á Klapparstíg 1.

Fasteigna- og þróunarfélagið IDA fasteignir ásamt arkitekt hússins, Arnhildi Pálmadóttir hjá Lendager á Íslandi, leitaðu til Vegagerðarinnar með þá ósk að fá að nýta gömul vegrið í klæðningar á húsinu. Vegagerðin tók vel í þá bön þar sem stofnunin hefur síðastliðin ár staðið í ströngu við útskipti á eldri brúarvegriðum fyrir nýja vottaða tegund sem uppfyllir gildandi öryggis-kröfur og staðla. Síðastliðið ár hefur Vegagerðin skipt út tæplega 700 lengdarmetrum af brúarvegriðum á þremur brúm, þ.e. yfir Þjórásá, Fnjóská og Fífuhvamsveg. Um 87% af því efni sem til féll var endurnýtt í húsbygginguna við Frakkastíg eða 143 vegriðsplötur sem annars hefðu ekki átt möguleika á framhaldslífi nema með orkufrekri endurbæðslu erlendis.

Vegriðin þóttu ekki hæf til frekari notkunar í vegakerfi landsins, en efniviðurinn er engu að síður fyrsta flokks byggingarefni. Um er að ræða galvaniserað járn sem áður gegndi því hlutverki að vernda líf og limi vegfarenda, en hefur nú fengið nýtt hlutverk sem hluti af ytra byrði hússins við Frakkastíg 1.

Klæðning byggingarinnar er að fullu samsett úr endurnýttum efnum. Vegriðin mynda um 20% af heildar-klæðningunni, á meðan steinar úr grunni hússins, sem umbreytt var í skífur, eru um 30%. Þá er um 50% klæðningarinnar úr álplötum sem annars hefði verið fargað vegna mistaka í vörupöntun fyrir annan kaupanda.

Áður en vegriðin voru sett upp voru þau þrifu og yfirfarin af verktaka og síðan sett upp samkvæmt burðarþolskerfi sem hannað var af verkfræðingi hússins, Hrund Einarsdóttur hjá Hannaverk.

Verkefnið er talið skýrt dæmi um hvernig endurnýting og skapandi hugsun geta dregið úr sóun verðmætra hráefna og stuðlað að sjálfbærari mannvirkjagerð. ■



↑ Snjómokstur við Kleifarvatn árið 1954. Hér er Diamond truckur Vegagerðarinnar útbúinn norskum spíssplógi.

Vetrarþjónustan í ljósi sögunnar

Mikil þróun hefur orðið í vetrarþjónustu Vegagerðarinnar síðustu áratugi. Áður þótti snjómokstur um hávetur á heiðum óþarfa bruðl og heiðarnar jafnvel opnar í aðeins nokkra klukkutíma í senn. Í dag er vetrarþjónusta forsenda atvinnulífs, byggðapróunar og atvinnuöryggis og sífellt ákall eftir meiri þjónustu. Í þessari grein er farið yfir þróunina í stórum dráttum.



← Einar Pálsson
forstöðumaður
vegþjónustudeildar



↑ Snjóruðningstæki að störfum á Hellisheiði veturinn 2022. Mynd: Heimir Hoffritz

Allt frá því að bílaöld rann í garð á Íslandi hefur verið rætt um þörf á snjómokstri í íslenskum fjölmiðlum. Í þéttbýli var fárast yfir að snjómokstur væri bruðl sem kostaði of mikið og jafnvel lagt til að hver og einn mokaði götur við sína lóð. Utan þéttbýlis voru skiptar skoðanir um ágæti þess að leggja peninga í snjómokstur upp til fjalla um hávetur í umhleypinga- og byljatið þar sem vegurinn héldist einungis bílfær í fáeinar klukkustundir. Þá var það mál sumra að snjómokstur spillti veginum vegna hárra traða sem hann myndaði og hugmyndir komu fram um að þjappa snjónum saman með valtara fremur en að nota snjóplóg.

Í dagblaðinu **Degi** þann 17. apríl 1952 birtist grein um málefni af búnaðarþingi þar sem kom fram að „happ myndi það vera fyrir vegamálastjórnina ef unnt reyndist að finna ódýrari aðferð við snjóruðning en þá sem nú væri notuð, eða hægt reyndist að koma flutningatækjunum yfir snjóinn í stað þess að aka þeim í gegnum hann.“

Matvælaflutningur til bæja kallar á meiri snjómokstur

Fram yfir miðja síðustu öld snérist þörfin fyrir snjómokstur mest um samgöngur innan þéttbýlis og um mjólkurflutninga til þéttbýlisins. Í mikilli ótíð þegar ekki var bílfært var mjólk til að mynda flutt á sleðum frá Mosfellssveit, Kjálarnesi, Álftanesi og víðar. Samgöngur við Suðurland voru einnig mikilvægar fyrir mjólkuraðföng. Vegurinn austur, sem þá kallaðist Suðurlandsbraut og lá um Lögberg að Kolviðarhóli og þaðan austur um Hellisheiði, þótti erfiður farartálmi. Í janúar 1937 unnu til dæmis 28 manns að því að moka snjó af veginum frá Lögbergi að Kolviðarhóli í þrjá daga þar sem snjóbífreiðar tóku við flutningi þaðan og að Kambabrún. Heiðin var ófær öðrum bífreiðum.



↑ Citroën snjóbíll á beltum og skíðum á Hellisheiði. Bíllinn var keyptur til landsins árið 1927. Mynd: Geir G. Zoëga



↑ Snjómokstur á Hellisheiði í byrjun tuttugustu aldarinnar. Slíkur mokstur var oft atvinnubótavinna en hér má sjá ellefu manns að handmoka snjó. Mynd: Geir G. Zoëga



↑ Snjómokstur í Oddsskarði árið 1975.



↑ Snjómokstur í Hveradalabrekku þar sem plógur er festur aftan við bíl og minni plógur að framan. Þrjá menn þurfti að stýra tækinu. Einn ók bílnum, annar stýrði plógnum að aftan og sá þriðji sat á fremri plógnum til að þyngja hann. Mynd: Geir G. Zoëga

Í **Morgunblaðinu** 26. janúar 1949, var rætt um snjó-mokstur í tengslum við pólitískt rífrildi um mokstur austur. Styrinn stóð um hvort ætti að leggja áherslu á Þingvallaleiðina, Krísuvíkurleiðina eða Hellisheiði. Lagt var til að vegamálastjórnin og starfsmenn hennar fengju að ráða því algerlega hvaða leiðir væru mok-aðar til að halda uppi sem öruggustu samgöngum milli höfuðborgarinnar og sveitanna sem sæju henni fyrir nauðsynlegum matvælum. „Hún hefur besta aðstöðu til að vita hver þeirra sé léttfærust og er í bestu sam-bandinu við bílstjórana sem aka flutningabílunum.“

Í **Tímanum** þann 10. maí 1949 var rætt við fram-kvæmdastjóra Kaupfélags Árnesinga í ljósi þess að flutningar fóru um Krísuvíkurleiðina í að minnsta kosti 80 daga um veturinn þar sem aðrar leiðir austur fyrir fjall voru ófærar. Þar tók hann undir nauðsyn þess að halda samgönguleiðum opnum en vildi leiðrétta þann misskilning að talað væri um kostnað við að halda leiðum opnum. „Því meira sem í það er lagt að halda leiðum opnum og vegunum nothæfum, því meiri verður raunverulegur sparnaður.“



Mikill kostnaður fyrir sveitarfélög

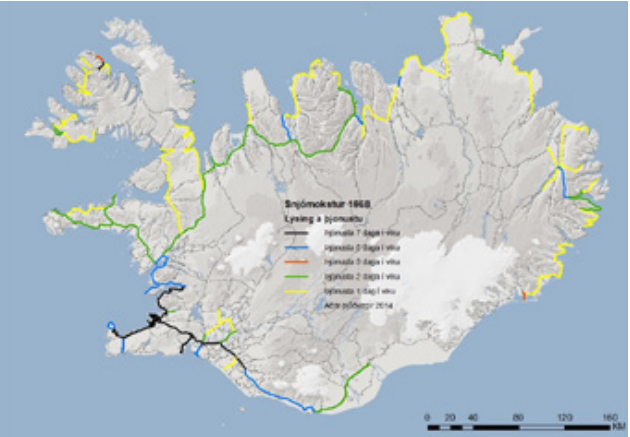
Sigurður Jóhannsson vegamálastjóri ritaði grein í **Nýja Tímann** 28. febrúar 1957 um að Vegagerð ríkisins reyndi að halda opnum nokkrum fjölförnustu aðal-vegum landsins að vetrarlagi, eftir því sem föng væru á og aðstæður leyfðu. Þar kom einnig fram að sam-kvæmt vegalögum væri heimilt að binda snjóruðning af vegum því skilyrði að hann væri allur eða að nokkrum hluta endurgreiddur úr héraði (sé vegurinn þjóðvegur). Þessu ákvæði laganna væri framfylgt á öllum þjóð-vegum nema þeim allra fjölförnustu.

Þetta ákvæði vegalaga er enn í fullu gildi og hefur síðustu áratugi endurspeglast í svokallaðri helminga-mokstursreglu fyrir þjóðvegi sem flokkast sem tengi-vegir og ná að þriðja innsta býli með vetursetu.

Ljóst er að hlutur sveitarfélaga, og alla vega fyrst í stað framleiðenda mjólkur, var þó nokkur á móti skattfé ríkisins sem lagt var í snjómokstur. Um og eftir miðja öldina voru opinberir vegir flokkaðir í þjóðvegi, sýsluvegi og vegi í kaupstöðum eða kaupúnum. Sveitarfélög sáu alveg um þá síðastnefndu og sýslunefndir um sýslu-vegina. Sýsluvegirnir fengu fjármagn úr sýsluvegasjóði sem sérhver hreppur greiddi í eftir fjölda íbúa og eins var vegaskattur lagður á fasteignir og lendur. Ríkið lagði loks til aðra eins upphæð á móti. Í erfiðu árferði sáu menn ofsjónum yfir þeim peningum sem fóru í snjó-mokstur og því var næstu áratugi lagt kapp í að byggja upp vegi þannig að snjó festi síður á þeim.



↑ Snjómokstur á Breiðadalshéiði á Vestfjörðum 1944. Mynd: Jón J. Víðis



↑ Snjómokstur 1968



↑ Snjómokstur 1977



↑ Snjómokstur 1985



↑ Snjómokstur 1994

Þróun í snjómokstri 1968 til 2025

1968 - Mokað alla daga til Keflavíkur

Árið 1968 var snjómokstur alla daga vikunnar á þjóðvegum frá höfuðborginni til Keflavíkur, upp í Hvalfjörð og austur á Hvolsvöllum. Þaðan til Víkur var 5 daga mokstur sem og frá Hvalfirði upp í Borgarnes. Frá Vík að Klaustri var 2ja daga mokstur og eins frá Borgarnesi til Akureyrar og Ólafsfjarðar. Ólafsvík og Stykkishólmur voru einnig í tveggja daga mokstri.

Á Austurlandi var 5 daga mokstur milli Egilsstaða og Reyðarfjarðar, tveir dagar til Fáskrúðsfjarðar og einn dagur í Borgarfjörð-eystri og frá Fáskrúðsfirði til Breiðdalsvíkur.

Aðrir vegir að þéttbýli fengu mokstur 1 dag í viku s.s. úr Norðurárdal til Búðardals, Króksfjarðarness og Hólmavíkur. Vegurinn milli Varmahlíðar og Sauðárkróks var mokaður 5 sinnum í viku og frá Sauðárkróki var mokstur einu sinni í viku til Siglufjarðar.

Leiðin frá Akureyri til Húsavíkur fyrir Tjörnnes allt til Raufarhafnar var einnig mokað einu sinni í viku.

Hringvegurinn var ekki orðinn að veruleika og hluti landsins landluktur að vetrarlagi. Þannig var eins dags mokstur milli Þórshafnar og Vopnafjarðar. Eins milli Hafnar og Djúpavogs. Á Vestfjörðum var mokstur einu sinni í viku milli Ísafjarðar og Súðavíkur sem og vegurinn milli Þingeyrar og Flateyrar. Bíldudalur, Tálknafjörður og Patreksfjörður tengdust með mokstri 1 dag í viku og eins var mokað yfir Kleifaheiði um Barðaströnd í Vatnsfjörð.

Þannig má segja að meginhluti þéttbýlis var tengdur með að minnsta kosti eins dags mokstri um láglendisleið að hafnarsvæði.



↑ Snjómokstur 1999

Litlar breytingar til 1977

Næstu áratuginn urðu ekki stórar breytingar á snjómokstursreglunum. Nokkrar leiðir fóru úr eins dags mokstursreglu í tvo daga í viku t.d. Siglufjarðarvegur og leiðin milli Akureyrar og Húsavíkur. Einnig komst á eins dags mokstur á Norðausturveg milli Húsavíkur og Vopnafjarðar. Á Vestfjörðum komst á mokstur milli Króksfjarðarness, Reykhóla og vestur um allt að Klettshálsi.

Aukin þjónusta á níunda áratugnum

Stórar breytingar urðu á snjómokstri á landsbyggðinni á níunda áratugnum. Tenging við Suðausturlandið komst á með Skeiðarárbrúnni 1974 og árið 1985 var 2ja daga mokstur í viku kominn á leiðina frá Kirkjubæjarklaustri allt austur til Reyðarfjarðar.

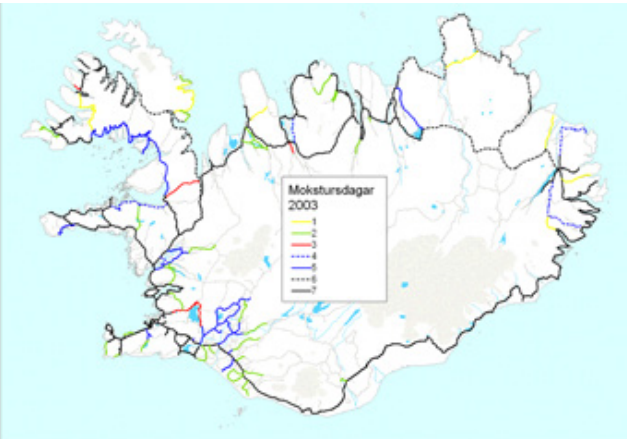
Brúargerð yfir Borgarfjörð lauk árið 1981 og 7 daga mokstur komst á í Borgarnes. Á Vestfjörðum var lokið við veginn yfir Steingrímsfjarðarheiði 1984 og eins dags mokstur komst á veginn frá Hólmavík um Djúp til Ísafjarðar. Fram að því og allt fram til 1999 voru ferju-siglingar á Ísafjarðardjúpi allt að tvisvar í viku allt árið um kring.

Vegurinn um Mikladal og Hálfðán milli Patreksfjarðar og Bíldudals komst í 2ja daga mokstur árið 1985.

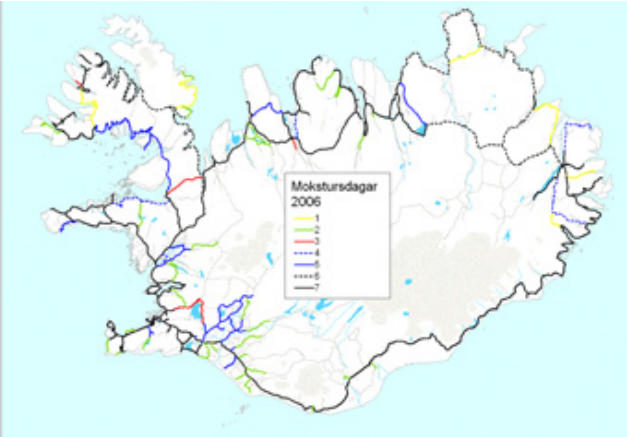
Allur hringurinn mokaður 1994

Árið 1994 var Hringvegurinn allur í 1 til 7 daga mokstursreglu. Síðustu vegakaflarnir voru milli Mývatns og Egilsstaða með 2ja daga mokstur og vegurinn um Breiðdalsheiði með eins dags mokstur. Um leið komst á 2ja til 5 daga mokstur á Norðausturvegi frá Hringvegi um Köldukinn, fyrir Tjörnnes, Melrakkasléttu, um Langanes, Vopnafjarðarleið og að Hringvegi aftur.

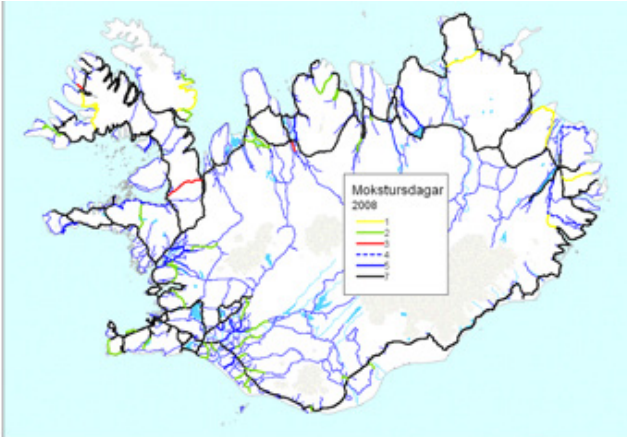
Hringvegurinn frá Vík og allt austur að Breiðdalsvík komst í 4ra daga mokstur og 7 daga mokstur komst á þaðan til Reyðarfjarðar.



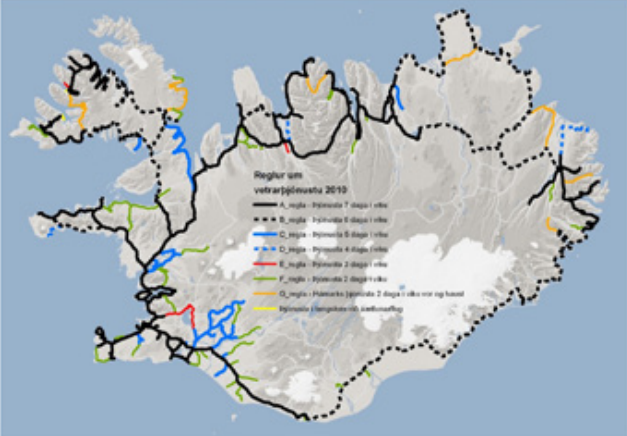
↑ Snjómokstur 2003



↑ Snjómokstur 2005



↑ Snjómokstur 2008



↑ Snjómokstur 2010



↑ Snjómokstur 2013



A regla - Þjónusta 7 daga í viku.

B regla - Þjónusta 6 daga í viku.

C regla - Þjónusta 5 daga í viku.

D regla - Þjónusta 4 daga í viku.

E regla - Þjónusta 3 daga í viku.

F regla - Þjónusta 2 daga í viku.

G regla - Þjónusta 2 daga í viku. Vor og haust

Þjónusta í tengslum við áætlunarflug

* Lítilsháttar breytingar eru á litum á milli ára, en 7 daga þjónustan er alltaf svört

↑ Snjómokstur 2014-2015

↑ Snjómokstur 2018

Leiðin frá Borgarnesi til Akureyrar og raunar allt til Húsavíkur komst í 5 daga þjónustu. Sama gerðist með Siglufjarðarveg og Grenivíkurveg. Vestfirðir fengu einnig aukna mokurstíðni, það er 4 daga mokstur til Hólmavíkur og 3ja daga mokstur um Ísafjarðardjúp. 5 daga mokstur komst á milli Patreksfjarðar og Bíldudals og frá Patreksfirði að Brjánslæk var mokað 4 daga í viku.

Snæfellsnes norðanvert komst í 7 daga mokstur milli Stykkishólms, Ólafsvíkur og Rífs. Leiðirnar frá Borgarnesi um Kerlingarskarð annars vegar og um Fróðárheiði hins vegar komust í 4ra daga mokstur.

Innsveitarmokstur fékk einnig aukna tíðni t.d. upp-sveitir Árnessýslu og Borgarfjarðar.

Sjö daga þjónusta á stórum hluta Hringveggar um aldamót

Rétt fyrir aldamótin var komin sjö daga þjónusta um Suðurland frá Reykjavík til Egilsstaða og eins frá Reykjavík um Norðurland allt til Siglufjarðar og Húsa-víkur. Sjö daga þjónusta komst á til þéttbýlisstaða á Snæfellsnesi frá Borgarnesi. Á Vestfjörðum var þjónustan aukin innan atvinnusvæða milli þéttbýlis-staða í úr 3-4 dögum upp í 7 daga. Djúpvegurinn til Ísafjarðar komst í 5 daga þjónustu og Norðaustur-vegur einnig. Þjónusta á Hringvegi milli Mývatns og Egilsstaða var aukin úr 2 dögum í 4.

Landflutningar aukast upp úr aldamótum

Árið 2003 var enn bætt í. Fleiri langleiðir komust í 6-7 daga þjónustu. Í fyrsta sinn fékk Vestfjarðavegur, það er leiðin frá Kollafirði vestur í Vatnsfjörð, vetrarþjónustu og það 5 daga.

Þegar þarna er komið eru landflutningar búnir að aukast mikið í kjölfar einkavæðingar Ríkisskipa 1992. Kröfur markaðarins voru um styttri flutningstíma, aukna þjónustu og minnkun birgða á neysluvörum. Mikil uppbygging vegakerfis og aukin vetrarþjónusta endurspegluðu þær þarfir. Strandsiglingum stóru skipafélaganna var hætt í árslok 2004. Síðan þá hefur innanlandsflutningum aðallega verið sinnt með land-flutningum.

Á næstu árum 2006 og 2008 komust fleiri leiðir í 7 daga þjónustu og endurspegla að miklu leyti þær reglur sem enn eru í gildi í dag.

Dregið úr þjónustu í hruninu

Í kjölfar hrunsins árið 2010 var dregið verulega úr vetrarþjónustureglum til að mæta skuldbindingum þjóðarbúsins og reyndist samfélagið tilbúið til þess. Margar langleiðir voru færðar úr 7 daga þjónustu í 6 daga og enn aðrar leiðir úr 7 dögum í 5 og 3 daga. Þingvallavegur um Mosfellsheiði var til dæmis færður úr 7 dögum í 3.

Minni háttar breytingar urðu á reglunum árið 2013 en árið 2014 voru áhrif hrunsins að mestu horfin.

Núverandi staða

Núgildandi reglur eru frá 2018. Þær endurspegla að miklu leyti samfélagskröfur sem þá voru uppi en ná ekki að koma til móts við þær breytingar sem hafa átt sér stað síðustu 8 árin. Ef fátt er talið má nefna aukin umsvif, umferðaraukningu, vöxt ferðaþjónustunnar, breytingar á búsetuháttum, sameiningu sveitarfélaga og skóla og aukna flutninga á vegum. Þjónustan glímir einnig við sveiflur og áskoranir í veðurfari sem kalla á aukna getu til að hálfkuverja sífellt lengri vegarkafla til að auka umferðaröryggi.

Til að vetrarþjónustureglurnar endurspegli óskir og vilja samfélagsins þarf einkum fernt að koma til

- Lenging þjónustutíma að morgni til að tryggja ásættanlegar aðstæður við skólaakstur.
- Lenging þjónustutíma á langleiðum fram á kvöld fyrir flutninga.
- Auknar hálfkuvarnir á vegum.
- Breyting á helmingamokstursreglu í fastari reglu, tímasetningar og hálfkuvarnir.

Samantektin sýnir að í gegnum tíðina hafi nú sem fyrr ríkt skilningur samfélagsins á nauðsyn og ágæti þess að setja fjármagn í snjómokstur og hálfkuvarnir til að halda þjóðvegum opnum og öruggum.



↑ Horft yfir Efri-Laugardælaeyju til vesturs. Unnið að steypu grunnlags fyrir undirstöður Ölfusárbrúar.

Grunnur steypdur að undirstöðum Ölfusárbrúar

ÞG Verk nýtti einmuna veðurbliðu í desember til að steypa undirstöður fyrir turn nýrrar Ölfusárbrúar sem rísa mun í Efri-Laugardælaeyju. Í desember var akkúrat ár síðan fyrsta skóflustungan var tekin að framkvæmdinni en allir verkþættir eru á áætlun.

Steypan var í sjálfu sér ekki umfangsmikilmiðað við önnur steypuverkefni en markar nokkur tímamót þar sem þetta er fyrsta steypan í Efri-Laugardælaeyju. Mikill og krefjandi undirbúningur liggur að baki því að hefja framkvæmdir í eyjunni, enda þarf m.a. að koma þangað stórvirkum vinnuvélum.

Með þessari steypu úti í eyju er þeim áfanga náð að byrjað er að steypa allar undirstöður fyrir Ölfusárbrú. Í janúar hófst vinna við uppslátt stöpla ofan á þær.

Framleiðsla á stálvirki brúarinnar í verksmiðju Norvik í Póllandi gengur vel. Verktaki hefur samið um flutning stálvirkisins til landsins og er áætlað að fyrsta skip komi til Þorlákshafnar fyrir lok mars. Í þeirri sendingu verður um helmingur brúarbitanna.

Fyrir austan Selfoss er unnið við byggingu brúar sem reist er yfir nýja hluta Hringvegarins og verður

vegtengin þaðan að hringtorginu sem er austan við Selfoss og hins vegar að golfvöllinum og Laugar-dælum norðan við Hringveginn. Lokið er uppsteypu stöpla brúarinnar og vinna við undirslátt brúardekks er langt komin. Frá Laugardælavegi austur fyrir brúna að núverandi Hringvegi er áfram unnið við jarðvegskipti.

Vestan við ána er unnið við feringar vegstæðisins yfir Hellismýri á um 700 metra löngum kafla í átt að Biskupstungnabraut. Nú er feringin komin í um hálf meters hæð yfir endanlegt vegyfirborð. Einnig er unnið við tilfærslu lagna og gröft lagnaskurða í vegstæðinu.

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



↑ Mislæg vegamót í mótun austan við Selfoss. Nýi Hringvegurinn mun liggja undir brúna.



↑ Steypuvinna í Efri-Laugardælaeyju séð úr lofti.

Með því að skanna QR kóðann er hægt að horfa á myndband af steypu-framkvæmdum í Efri-Laugardælaeyju. Þar er rætt við Skúla Sigvaldason, staðarstjóra ÞG Verks, sem heldur utan um framkvæmdirnar við verkið Hringvegur (1) um Ölfusá.



↑ Skúli Sigvaldason, staðarstjóri ÞG Verks.

Niðurstöður útboða

Álftanes, sjóvarnir 2025

25-121

Opnun tilboða 13. janúar 2026. Vegagerðin óskar eftir tilboðum í verkið „Álftanes, sjóvarnir 2025“. Um er að ræða:

- U.þ.b. 50 m framhald á núverandi sjövörn á Hliðsnesi ásamt nýjum 300 m hluta austan við núverandi vörn. Flokkað grjót og kjarni samtals um 3.100 m³.
- Upptekt og endurröðun ásamt hækkun á um 537 m kafla við Kasthúsatjörn. Endurröðun um 1.732 m³. Nýtt flokkað grjót og kjarni samtals um 3.160 m³. Grjót úr grjótlager um 1.500 m³.
- Upptekt og endurröðun ásamt hækkun á um 115 m kafla við Blikastíg. Endurröðun um 720 m³. Nýtt flokkað grjót og kjarni samtals um 960 m³.
- Upptekt og endurröðun ásamt hækkun á um 140 m kafla við Höfðabraut. Endurröðun um 247 m³. Nýtt flokkað grjót og kjarni samtals um 624 m³.

Framkvæmdaleyfi hefur ekki verið gefið út og áskilur verkkaupi sér rétt til að falla frá framkvæmd eða breyta verkþíma.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 15. maí 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
6	Grafa og grjót ehf., Hafnarfirði	112.447.965	130,9	34.605
5	Ellert Skúlason ehf., R.nesbæ	108.888.888	126,8	31.046
4	Stórverk ehf., Þorlákshöfn	108.743.400	126,6	30.900
3	Urð og grjót ehf., Reykjavík	95.172.110	110,8	17.329
2	Suðurverk hf., Kópavogur	93.754.200	109,1	15.911
-	Áætlaður verktakakostnaður	85.906.280	100,0	8.063
1	D.Íng - verk ehf., Garðabær	77.843.070	90,6	0

Sauðárkrókur –

25-116

endurbygging Efri garðs, raforkuvirki 2025

Opnun tilboða 16. desember 2025. Sveitarfélagið Skagafjörður óskar eftir tilboðum í verkið „Sauðárkrókur – endurbygging Efri garðs, raforkuvirki 2025“

Helstu verkþættir eru:

- Ídráttur strengja
- Uppsetning og tenging rafbúnaðar í tenglaskápum
- Uppsetning og tenging aðaltöflu í rafbúnaðarhúsi
- Uppsetning og tenging masturs- og stigaljósa
- Ídráttur strengja og tenging rafbúnaðar
- Smíði og uppsetning á töflum
- Rafbúnaður í töflur/tenglaskápa.
- Tenging og uppsetning lampa í ljósamöstur
- Tenging og uppsetning stigaljósa
- Lagningu raflagna í masturshús

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. mars 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	13.946.486	100,0	3.956
4	Árvirkinn ehf., Árborg	14.042.958	100,7	4.052
3	Rafmáni, Reyðarfirði	12.434.187	89,2	2.444
2	Tengill ehf., Sauðárkróki	12.377.386	88,7	2.387
1	Sv1 verk ehf., Akureyri	9.990.522	71,6	0

Kjalarnes, sjóvörn 2026

25-113

Opnun tilboða 16. desember 2025. Vegagerðin býður hér með út verkið „Kjalarnes, sjóvörn 2026.“ Um er að ræða endurbyggingu og styrkingu sjóvarnar meðfram Hringvegi (1) þar sem hann liggur við Hofsvík á Kjalarnesi.

Helstu magntölur:

Lengd sjóvarnar,	570 m
Flokkað grjót og sprengdur kjarni,	um 10.500 m3
Upptekt og endurröðun grjóts,	um 3.000 m3

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. júní 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Grafa og grjót ehf., Hafnarfirði	246.877.000	168,4	157.799
-	Áætlaður verktakakostnaður	146.634.001	100,0	57.556.
3	Borgarverk ehf., Borgarnesi	142.644.800	97,3	53.567
2	Steypudrangur ehf., Vík	115.021.000	78,4	25.943
1	Suðurverk hf., Kópavogi	89.077.849	60,7	0

Hvalfjarðargöng,

25-106

bílabjörgun 2026-2028

Opnun tilboða 16. desember 2025. Vegagerðin býður hér með út bílabjörgun í Hvalfjarðargöngum árin 2026-2028.

Helstu magntölur fyrir hvert ár eru:	
Bílabjörgun, bílaflutningabifreið (minni bifreiðar)	300 stk.
Bílabjörgun, bílaflutningabifreið (stærri bifreiðar)	60 klst.
Bílabjörgun, dráttarbifreið	20 klst.
Bílabjörgun, krababifreið	20 klst.
Útboðið er auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.	

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Gísli Stefán Jónsson ehf., Akranes	179.400.000	166,1	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	108.000.000	100,0	71.400

Fljótagöng (76) og

25-103

aðliggjandi vegir, hönnun

og mat á umhverfisáhrifum

Opnun tilboða 16. desember 2025. Vegagerðin býður hér með út for- og verkhönnun Fljótaganga, aðliggjandi vega og gerð mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Innifalið í verkefninu er m.a. hönnun jarðganga, vega, tveggja brúa, hringtorgs, eins áningarstaðar, einna undirganga fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur, gerð verklýsingar fyrir útboðsgögn verkframkvæmdar og gerð skýrslu fyrir mat á umhverfisáhrifum. Aðlögun núverandi tenginga og heimreida að nýjum vegi er hluti af verkinu. Framkvæmdin er matsskyld og felur verkefnið í sér gerð umhverfismats og skýrslu.

Val ráðgjafa fer fram á grundvelli hæfnisvals og verðs og ber bjóðanda að leggja fram tilboð sitt í tveimur hlutum, þ.e. upplýsingar um hæfni bjóðanda og verðtilboð.

Verkinu skal að fullu lokið í nóvember 2026.

Tilboð bárust frá eftirtöldum aðilum:	
Efla hf., Reykjavík	
COWI Íslandi, Kópavogi	
Norconsult ehf., Kópavogi	

Val ráðgjafa fer fram á grundvelli hæfnisvals og verðs. Í janúar voru bjóðendum tilkynntar niðurstöður stigagjafar og verðtilboð hæfra bjóðenda.

Njarðvíkurhöfn,

25-107

suðursvæði –

brimvarnargarður 2025

Opnun tilboða 2. desember 2025. Reykjaneshöfn óskar eftir tilboðum í að gera nýjan 470 m langan brimvarnargarð á suðursvæði Njarðvíkurhafnar.

Helstu magntölur:	
Kjarnafylling,	65.000 m3
Grjótvörn,	34.000 m3
Grjót og kjarnaframleiðsla,	37.000 m3

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
9	Borgarverk ehf., Borgarnesi	735.303.660	156,2	380.470
8	Sveins verk ehf.	634.405.113	134,7	279.572
7	G.V. Gröfur ehf., Akureyri	590.150.600	125,3	235.317
6	Ístak hf., Mosfellsbæ	528.315.240	112,2	173.482
5	Suðurverk hf., Kópavogi	487.190.283	103,5	132.357
-	Áætlaður verktakakostnaður	470.849.100	100,0	116.016
4	Sjótækni ehf., Tálknafirði	469.991.300	99,8	115.158
3	Ellert Skúlason ehf., R.nesbæ	459.888.888	97,7	105.055
2	Þjótandi ehf., Hellu	390.923.152	83,0	36.090
1	Ísl. aðalverktakar hf., R.vík	354.833.589	75,4	0

Suðureyri, flotbryggjur

25-109

2025

Opnun tilboða 2. desember 2025. Hafnir Ísafjarðarbæjar óska eftir tilboðum í verkið "Suðureyri, flotbryggjur 2025". Verkið felst í smíði og uppsetningu á tveimur nýjum flotbryggjum, 20 m x 3 m, með viðlegufingrum og landgangi.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. maí 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Köfunarþjónustan ehf., R.vík	37.781.662	113,1	9.798
-	Áætlaður verktakakostnaður	33.410.000	100,0	5.426
1	Bryggjuverk ehf., R.nesbæ	27.983.710	83,8	0

Niðurstöður útboða

Skagaströnd – Ásgarður og Miðgarður, rafbúnaður

Opnun tilboða 2. desember 2025. Skagastrandarhöfn óskar eftir tilboðum í verkið „Skagaströnd – Ásgarður og Miðgarður, rafbúnaður“.

→	Ídráttur strengja og tenging rafbúnaðar.
→	Uppsetning og tenging rafbúnaðar í tenglaskápum.
→	Uppsetning og tenging aðaltöflu í rafbúnaðarhúsi.
→	Uppsetning og tenging masturs- og stigaljósa.
→	Smiði og uppsetning á töflum.
→	Rafbúnaður í töflur/tenglaskápa.
→	Tenging og uppsetning ljósa í ljósamöstur.
→	Tenging og uppsetning stigaljósa.
→	Lagningu raflagna í masturshús.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. apríl 2025.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
6	TG raf ehf., Grindavík	32.850.140	104,5	9.525
-	Áætlaður verktakakostnaður	31.448.529	100,0	8.124
5	Árvirkinn ehf., Árborg	29.504.261	93,8	6.179
4	H&T ehf., Reykjavík	28.897.950	91,9	5.573.
3	Rafmáni, Reyðarfirði	26.478.299	84,2	3.154
2	Sv1 verk ehf., Akureyri	24.581.605	78,2	1.257
1	Tengill ehf., Sauðárkróki	23.324.792	74,2	0

Sprungu- og lagna- viðgerðir í Grindavík – Rammasamningur

Opnun tilboða 26. nóvember 2025. Vegagerðin býður út í rammasamningi sprungu- og lagnaviðgerðir í Grindavík, aðgerðaráætlun 2.

Rammasamningurinn mun gilda í eitt ár með möguleika á framlengingu um eitt ár í senn tvisvar sinnum. Samningurinn getur því ekki orðið lengri en samtals 3 ár.

Bjóðandi
Vikurfrakt ehf.
Urð og grjót ehf., Reykjavík
Þróttur ehf., Akranes
Sveins verk ehf.
Snilldarverk ehf., Hella
Jón og Margeir ehf., Grindavík
Ístak hf., Mosfellsbæ
Íslenskir aðalverktakar hf., Reykjavík
Guðlaugsson ehf.
G.G. Sigurðsson ehf.
Ellert Skúlason ehf., Reykjanesbæ
D.Ing - verk ehf., Garðabær
Borgarverk ehf., Borgarnesi
Berg verktakar ehf., Reykjavík

Lýsing, Hvalfjarðargöng

Opnun tilboða 11. nóvember 2025. Vegagerðin býður hér með út endurnýjun lýsingar í Hvalfjarðargöngum á Hringvegi 1. Um er að ræða niðurrif núverandi veglýsingu, neyðarlýsingarlampa, leiðarljós á vegg ásamt lampa yfir neyðarsímaskáp og strengja ásamt uppsetningu nýrra lampa, rafstrengja og stýribúnaðar fyrir veglýsingu og uppsetning strengstiga í útskot og endurnýjun dreifiskápa +S103 í tæknirýmum.

Verkinu skal að fullu og öllu lokið eigi síðar en 20. maí 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
6	VHE ehf., Hafnarfirði	742.679.464	189,6	431.259
5	Tengill ehf., Sauðárkróki	734.628.399	187,6	423.208
4	Orkuvirki ehf., Reykjavík	699.576.143	178,6	388.155
3	Rafmiðlun, Kópavogi	589.553.489	150,5	278.138
2	Rafal ehf., Hafnarfirði	563.940.479	144,0	252.520
-	Áætlaður verktakakostnaður	391.627.123	100,0	80.206
1	Rafmenn ehf. verktakar, Akureyri	311.420.698	79,5	0

Borgarfjörður eystri, endurbygging Löndunarbryggju 2025

Opnun tilboða 11. nóvember 2025. Hafnir Múlaþings óska eftir tilboðum í verkið „Borgarfjörður eystri, endurbygging Löndunarbryggju 2025“.

→	Brjóta og fjarlægja gamla þekju um 330 m2.
→	Jarðvinna fyrir undirstöðu og þekju.
→	Steypa 34 m landvegg, 8 undirstöður og 95 m² þekju
→	Reka niður 27 bryggjustaura úr harðviði.
→	Smiði á um 300 m² af bryggju úr harðviði.
→	Uppsetning á 50 stk. DD250 þybbum á bryggju.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. september 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	132.485.700	100,0	35.511
2	Eðalmenn, Egilsstaðir	118.112.053	89,2	21.137
1	Úlfsstaðir ehf., Reykjavík	96.975.069	73,2	0

Hvalfjarðarsveit – Belgsholt, sjóvörn 2025

Opnun tilboða 21. október 2025. Vegagerðin óskar eftir tilboðum í verkið „Hvalfjarðarsveit – Belgsholt, sjóvörn 2025.“

Um er að ræða u.þ.b. 150 m sjóvörn við Belgsholt í Hvalfjarðarsveit. Heildarlengd sjóvarna er um 150 m, flokkað grjót og kjarni samtals um 2.600 m³.

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. mars 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Sjótækni ehf., Tálknafirði	37.159.600	166,7	11.768
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	26.921.000	120,8	1.527
1	Þróttur ehf., Akranes	25.393.820	113,9	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	22.287.800	100,0	3.106

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



↑ Wojciech og Waldemar eru bræður og vinnufélagar á vélaverkstæðinu á Ísafirði. Mynd: Lára Sigrún Steinþórsdóttir

Samhentir bræður á verkstæðinu

Bræðurnir Waldemar og Wojciech Wielgosz starfa saman á vélaverkstæði Vegagerðarinnar á Ísafirði. Wojciech sem verkstæðisformaður og Waldemar sem vélvirki.

Þeir Waldemar og Wojciech eru frá smábænum Brzeziny í Póllandi en fluttu til Íslands fyrir um tuttugu árum þegar systir þeirra, sem bjó þá þegar á Íslandi, hvatti þá til að koma og vinna í frystihúsi.

„Eftir skóla vann ég við ýmislegt eins og blikksmiði og á verkstæði. Síðan var ég kallaður í herinn í eitt ár og eftir það var erfitt að komast aftur út á vinnumarkaðinn,“ útskýrir Wojciech, sem tók því fegins hendi að fara til Íslands að vinna en upphaflega var ætlunin að dvelja hérlendis í eitt ár. Waldemar var í sömu stöðu, vinnustað hans í Póllandi var lokað og því gott að komast í vinnu á Íslandi.

„Eftir sex mánuði flutti kærastan til mín og hér erum við enn og eigum tvö börn, þau Adrian 16 ára og Oliwiu 11 ára,“ segir Wojciech, en fjölskyldan kann vel við sig á Ísafirði

Þeir bræður hafa starfað við eitt og annað í gegnum tíðina. Meðal annars í frystihúsi og sem bifvélavirkjar og bílstjórar hjá

rútufyrirtæki. „Ég var búinn að aka mjög mikið og fara nokkrum sinnum í kringum landið. Mig langaði því að vinna á stað þar sem ég þyrfti ekki að ferðast jafn mikið og gæti hitt alltaf sama fólkið á hverjum degi,“ segir Wojciech en hann byrjaði sem vélvirki hjá Vegagerðinni í september 2020. Þegar verkstæðisformaðurinn hætti fyrir rúmu ári tók hann við starfinu og Waldemar var ráðinn inn sem vélvirki.

„Starfið er mjög skemmtilegt og ég er búinn að læra mikið enda stærri og allt öðruvísi vélar hér en hjá rútufyrirtækinu. Samstarfsfólkið er gott og tíminn hefur liðið ótrúlega hratt,“ segir Wojciech og Waldemar tekur undir. „Hér er mjög gott andrúmsloft og það er gaman að upplifa eitthvað nýtt.“

Þeir eru ekki alls óvanir því að vinna saman, hafa gert það oft í gegnum tíðina alveg frá því þeir hjálpuðu foreldrum sínum í sveitinni í gamla daga. „Okkur kemur mjög vel saman,“ segir Waldemar og Wojciech er sammála. „En það er nú alltaf þannig að eldri bróðurinn ræður,“ segir Wojciech glettinn. ■