



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

12. maí 2026 — nr. 739
2. tölublað — 34. árgangur



Gamli og nýi tíminn. Gamla göngubrúin yfir Elliðaár var hífð af stöplum sínum og rifin. Í baksýn má sjá nýja göngu- og hjólabrú.

02 Gríðarleg breyting fyrir vegfarendur / 04 Gamla brúin við Dimmu rifin /
05 For- og verkhönnun Fljótaganga / 06 Samið við Icelandair um flug til
Ísafjarðar / 07 Samið um dýpkun á Grynslum og í Landeyjahöfn /
08 Helstu útboðsverk ársins / 12 Vegagerðin stýrir umfangsmikilli greiningu
á nýorkuinnviðum fyrir samgöngur / 13 Skýrsla um hleðsluinnviði fyrir
trukka / 14 Sjálfbærni með í för / 15 Á grænni vegferð / 16 Álagsprófanir
á brúnni yfir Þjórsá / 18 Stífnieiginleikar íslenskra jarðsniða mældir með
yfirborðsbylgjumælingum / 22 Fjölbreytt starf sem skiptir máli fyrir samfélagið /
25 Vefsíða um umferðarstýringu vegna almyrkva / 26 Yfirlit yfir útboðsverk /
28 Niðurstöður útboða / 36 Tekur áskorunum fagnandi

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift
www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir
Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrót
Sæmundur Freyr Árnason

Forsíðumynd
Vilhelm 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.

2772-154X



↑ Ketill Þór Thorstensen, verkstjóri hjá Rafmönnum, við vinnu í Hvalfjarðargöngum.
Myndir: Anton Brink

Gríðarleg breyting fyrir vegfarendur

Ketill Þór Thorstensen, rafvirkjameistari og verkstjóri hjá Rafmönnum ehf., vakir á nóttunni og sefur á daginn. Ástæðan er sú að hann fer fyrir hópnum sem vinnur að því að endurnýja allan lýsingarbúnað Hvalfjarðarganga. Meðan á verkinu stendur eru göngin lokuð á kvöldin kl. 21:30 til kl. 06:00, frá sunnudagskvöldum til föstudagsmorgna, allt til loka maí.

Mörgum þykir lokunartíminn langur og lokunin hefur í för með sér veruleg óþægindi fyrir vegfarendur. Raunin er hins vegar sú að aðeins nokkrir tímar á nóttu nýtast Rafmönnum til hinnar raunverulegu vinnu, annar tími fer í uppsetningu og frágang.

„Vinnudagurinn hefst töluvert áður en göngin lokast. Um klukkan átta á kvöldin erum við komin að gangamunnum norðan megin til að undirbúa lokunina. Við mætum með margra tugi skilta sem við komum fyrir beggja megin ganganna og þegar klukkan slær hálf tíu stillum við þeim upp bæði fyrir utan og inni í göngunum,“ útskýrir Ketill.

Þegar búið er að loka göngunum tekur við kapphlaup við tímann. „Þá fyrst komumst við inn í göngin og förum

að stilla upp fyrir nóttina. Við sækjum vinnulyfturnar og komum þeim fyrir á réttum stöðum, drögum að allan tækjabúnað, efni og verkfæri sem þarf í vinnuna. Þetta getur tekið klukkutíma til einn og hálfan og þá fyrst getum við byrjað að vinna við lýsinguna sjálfa,“ lýsir Ketill og bendir á að sama tíma þurfi í frágang áður en göngin eru opnuð aftur klukkan sex. „Þetta þýðir að vinnutími við sjálfa endurnýjun ljósanna er kringum fimm til sex tímar á nóttu. Það er ótrúlega stuttur tími til að koma einhverju í verk.“

Hefði kannski verið betra að loka göngunum alveg meðan á verkinu stóð? „Við hefðum alveg verið til í það,“ svarar Ketill en hins vegar þygi göngin of mikilvæg fyrir samgöngur á svæðinu og því reynt að raska umferðinni eins lítið og hægt er.



↑ Unnið er á miðri akrein og í sex metra hæð.

Núverandi lýsing frá opnun ganganna

Verkið felst í heildarendurnýjun á lýsingarbúnaði ganganna sem hefur verið í notkun í um þrjú áratugi, eða frá því að göngin voru opnuð árið 1998. Um er að ræða daglýsingu við gangamunna, almenna veglýsingu og tengd kerfi. Allur eldri búnaður, þar á meðal lampar, strengir og stýringar, er fjarlægður og nýr, dimmanlegur búnaður settur upp sem uppfyllir kröfur samtímans.

Framkvæmdir í jarðgöngum eru flóknar og fara fram í mjög þröngu rými. Unnið er í allt að sex metra hæð með notkun vinnulyfta sem taka verulegt pláss á akbrautum og þarf auk þess að færa reglulega til.

Rif á eldri búnaði er stór hluti af verkefninu. „En við getum ekki rífið meira niður en við setjum upp á einni nóttu, enda þarf að vera full lýsing í göngunum á daginn þegar umferð er um göngin,“ útskýrir Ketill. Öryggi vegfarenda er mikilvægt og því krafa um að engin ummerki sjáist um framkvæmdina að lokinni vinnunóttu. „Þetta gerir verkið aðeins flóknara enda þurfum við að morgni vera komnir út með allt – tæki, lyftur, bíla og búnað – svo göngin séu tilbúin fyrir umferð þannig að hún gangi eins og ekkert hafi í skorist.

Reynslumiklir Rafmenn

Rafmenn hafa áralanga reynslu af uppsetningu samþærilegs búnaðar, bæði í nýjum göngum og í göngum þar sem verið er að endurnýja lýsinguna. „Við þekkjum því mjög vel til verkefnisins og kvíðum því alls ekki, bara þess stutta tíma sem við höfum til að vinna það.“ En mun fólk sjá mun við nýju lýsinguna? „Þetta verður gríðarleg breyting fyrir vegfarendur,“ fullyrðir Ketill og bendir á að það verði til dæmis tækni í dagljósabúnaðinum við enda ganganna sem stýri styrk ljósanna miðað við birtustig útivið til að gera öikumönnum auðveldara fyrir að venjast myrkrinu í göngunum.

Rafmenn ehf. er fyrirtæki frá Akureyri. Ketill segir meirihluta starfsfólksins koma að norðan en nokkrir úr bænum og frá starfsmannaleigu. „Við gistum á Hótel Laxárþakka sem hentar vel enda erum við með birgðastöðina okkar við Grundartanga,“ segir Ketill en á föstudagsmorgnum heldur hópurinn heim á leið í hvíld fyrir næstu vinnuviku. Innur eftir því hvort ekki sé erfitt að vinna á nóttunni svarar hann með stóískri ró: „Þetta venst.“ ■



↑ Brúin var hífð af stöplum sínum. Nýja brúin sést í bakgrunni.

Gamla brúin við Dimmu rifin

Gamla göngubrúin yfir Elliðaár við Dimmu hefur verið rifin og ný brú tekið við því mikilvæga hlutverki sem hún gegndi um árabil.

Byrjað var á niðurrifi brúarinnar þann 17. mars og lauk verkinu fyrir páska. Brúin var hífð af stöplunum af tveimur krönum og komið fyrir á árbakkanum austan megin. Þar var efnið úr henni flokkað og komið í endurvinnslu og loks voru stöplarnir fjarlægðir.

Byggð sem lagnabré

Umrædd brú var upphaflega byggð sem lagnabré fyrir vatns- og hitaveitu en var einnig nýtt sem göngubrú. Tröppur voru upp á brúna til að fólk kæmist auðveldlega yfir hana en þær voru orðnar laskaðar og varasamar fyrir vegfarendur. Fyrir nokkrum misserum voru settir rampar sitt hvoru megin við brúna til að bæta aðgengi en það var aðeins bráðabirgðalausn.

Yfir vetrartímann var orðið erfitt að fara þarna yfir, ekki síst með vagna, kerrur eða hjól og því var löngu orðið tímabært að byggja nýja brú sem uppfyllir nútíma-kröfur.



↑ Gamla brúin hafði þjónað hlutverki sínu vel.

Nýja brúin er staðsett um 100 metrum fyrir neðan þá gömlu og er hönnuð bæði fyrir gangandi- og hjólandi vegfarendur.

Nýja brúin er hluti af framkvæmdum sem heyra undir nýjan Arnarnesveg. ■

For- og verkhönnun Fljótaganga

Vegagerðin samdi við COWI Ísland

Vegagerðin og COWI Ísland undirrituðu í janúarlok samning um for- og verkhönnun Fljótaganga, vegagerðar á Siglufjarðarvegi milli Stafár í Fljótum og tengingu við núverandi Siglufjarðarveg í botni Siglufjarðar. For- og verkhönnun skal lokið í nóvember 2026.

Verkið felur m.a. í sér for- og verkhönnun jarðganga, vega, tveggja brúa, hringtorgs, áningarstaðar og undirganga fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi vegfarendur. Jafnframt mun COWI annast gerð verklýsinga fyrir útboð verkframkvæmda og vinna skýrslu fyrir mat á umhverfisáhrifum. Aðlögun núverandi tenginga og heimreiða að nýjum vegi er einnig hluti af verkefninu.

Í kílómetrum talið er um að ræða um 5,3 km löng jarðgöng og samtals um 19 km vegagerð utan ganga.

Upplýsingar um Fljótagöng:

Fljótagöng eiga að liggja milli Nautadals í Fljótum og Hólsdals. Með framkvæmdinni styttest leiðin milli Fljóta og Ólafsfjarðar um u.þ.b. 14 km og leiðin milli Fljóta og Siglufjarðar um 10 km. Jarðgöngin og vegurinn koma í stað Strákaganga og vegar um Almenna.

Árið 2019 var unnin frumkönnun á jarðgangakostum. Jarðgrunnsrannsóknir við munnasvæði fóru fram árin 2024 og 2025. Fleiri rannsóknir voru gerðar á árinu 2025.

Útboðið var auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu og bærust tilboð frá þremur ráðgjafafyrirtækjum: Eflu hf., COWI Íslandi og Norconsult ehf.

Að loknu mati á hæfni og verðtilboðum var COWI valið til verksins. Áætlaður kostnaður Vegagerðarinnar var 272.000.000 kr. og var tilboð COWI það eina undir kostnaðaráætlun, eða 215.615.000 kr.



Helstu verkefni í for- og verkhönnun:

- Ný jarðgöng um 5,3 km löng milli Nautadals í Fljótum og Hólsdals í Siglufirði.
- Nýr vegur frá gangamunna í Hólsdal að núverandi Siglufjarðarvegi, um 2,7 km langur.
- Nýr 3,0 km langur vegur frá Ketilási að Fljótagöngum.
- Nýr vegur um Fljót frá Stafá að Ketilási, um 13 km.
- Ný brú yfir Flókadalsá, u.þ.b. 45 m löng.
- Tvenn ný vegamót við Ketilás. Annars vegar við núverandi Siglufjarðarveg (76) sem liggur norður eftir Miklavatni og hins vegar við Ólafsfjarðarveg (82) sem verður færður austur fyrir Ketilás á um 700 m löngum kafla.
- Ný brú yfir Brúnastaðaá.
- Undirgöng í Hólsdal fyrir gangandi, hjólandi og ríðandi umferð.
- Hringtorg við Siglufjörð og aðlögun að aðliggjandi vegum.

Hönnunarverkið hefur farið vel af stað og Vegagerðin hlakkar til áframhaldandi samvinnu við COWI í þessu stóra verkefni. Áframhaldandi jarðfræðirannsóknir á veg- og brúarstæðum verða framkvæmdar í vor og sumar. ■



↑ Svona gæti gangamunninn lítið út.

← Fljótagöng eiga að liggja milli Nautadals í Fljótum og Hólsdals



↑ Notast verður við flugvélar af gerðinni DHC-8-200 (Dash-8) sem eru 37 sæta.

Samið við Icelandair um flug til Ísafjarðar

Vegagerðin og Icelandair náðu í apríl samkomulagi um flug til Ísafjarðar. Samningurinn gildir til fjögurra ára. Lágmarksfjöldi ferða er 452 hringferðir á ári.

Flug til Ísafjarðar var boðið út í byrjun árs. Kostnaðarátætlun Vegagerðarinnar hljóðaði upp á 1,3 ma. kr. fyrir heildarverkið. Aðeins eitt tilboð barst í verkið frá Icelandair upp á rúma 3,5 ma.kr. Vegagerðin hafnaði tilboðinu en bauð Icelandair til samningsviðræðna.

Á grundvelli útboðs og samningsviðræðna var ritað undir samning 15. apríl. Heildarsamningsfjárhæð er kr. 1.690.480.000,- fyrir fjögur ár.

Samkvæmt honum verður lágmarksfjöldi flugferða 452 hringferðir á ári á samningstímabilinu frá 1. september 2026 til og með 31. ágúst 2030. Þetta er um 28,5% fækkun ferða miðað við það sem gert var ráð fyrir í upphaflegu útboði. Þetta er í samræmi við heimild um magnbreytingar samkvæmt útboðsgögnum.

Samningstími er 4 ár, frá og með 1. september 2026 og til og með 31. ágúst 2030 með heimild til framlengingar um eitt ár ef forsendur þykja fyrir því.

Fjöldi flugferða (hringferða) á viku er breytilegur eftir árstíma. Þannig er miðað við minnst 7 ferðir á viku í janúar, febrúar, nóvember og desember, minnst 9 ferðir í mars, apríl, september og október en yfir sumartímann frá maí og fram í ágúst verða farnar að minnsta kosti 10 ferðir á viku. Notast verður við DHC- 8-200 (Dash-8) sem eru 37 sæta og þykja henta vel í Ísafjarðarflugði.

Næstu skref eru að útfæra flugáætlun í samráði við hagsmunaaðila eftir þeim forsendum sem eru í samningnum og er gert ráð fyrir að sú vinna hefjist strax svo flugin geti verið komin í sölu innan skamms. ■

Samið um dýpkun á Grynnslum og í Landeyjahöfn

Skrifað var undir tvo stóra samninga vegna dýpkunarframkvæmda nýverið. Annars vegar samdi Hornafjarðarhöfn við Boskalis Westminister Ltd. vegna dýpkunar á Grynnslum til næstu þriggja ára og hins vegar samdi Vegagerðin við Jan de Nul vegna vetrardýpkunar í Landeyjahöfn til fjögurra ára.

Hinn 11. febrúar var skrifað undir samninginn við Boskalis Westminister Ltd. sem er hollenskt dýpkunarfyrirtæki sem starfar í yfir 90 löndum með um 11 þúsund starfsmenn og ríflega 500 skip. Útboðið var auglýst í lok síðasta árs og óskað eftir tilboðum í viðhaldsdýpkun á innsiglingarennu að Hornafjarðarhöfn. Til verksins fara 300 milljónir króna á ári og í tilboðunum var tilgreint hversu marga rúmmetra fyrirtækin gætu dýpkað fyrir þá fjárhæð. Boskalis Westminister Ltd. bauðst til að dýpka um 1.955.000 rúmmetra á þessum þremur árum. Sveigjanleiki í útboðinu er nokkur því fyrirtækið getur valið hvenær það dýpkar á tímabilinu maí til október.

Þann 1. apríl samdi Vegagerðin við belgíska dýpkunarfyrirtækið Jan De Nul um dýpkun Landeyjahafnar árin 2026 til 2029. Jan De Nul sérhæfir sig meðal annars í dýpkunarframkvæmdum og er meðal stærstu fyrirtækja heims á sínu sviði, með starfsemi um allan heim.

Verkefnið „Landeyjahöfn Maintenance Dredging 2026 – 2029“ var boðið út í lok desember og tilboð opnuð 10. febrúar 2026. Fjögur tilboð bárust í verkið og réðst niðurstaða útboðsins af samræmdu mati á verði og tæknilegum þáttum.

Útboðið felur í sér reglubundna dýpkun á hafnarsvæði og í nágrenni hafnarinnar, með það að markmiði að tryggja nægjanlegt dýpi og öruggar siglingaaðstæður til og frá höfninni. Verkið er skipulagt í þremur tímabilum, frá september til apríl ár hvert, og er áætlað að árlegt dýpkunarmagn sé á bilinu 250.000 til 500.000 rúmmetrar.

Fyrirtækið Jan De Nul hefur reynslu af aðstæðum við Landeyjahöfn enda vann fyrirtækið að dýpkun hafnarinnar árin 2015 til 2018. ■



↑ Sambærilegt skip og þetta verður notað við dýpkun Grynnslanna.



↑ Dýpkunarskipið sem verður notað í Landeyjahöfn heitir Sebastiano Cabato.

Helstu útboðsverk ársins

Vegagerðin býður út fjölmörg verkefni á árinu.

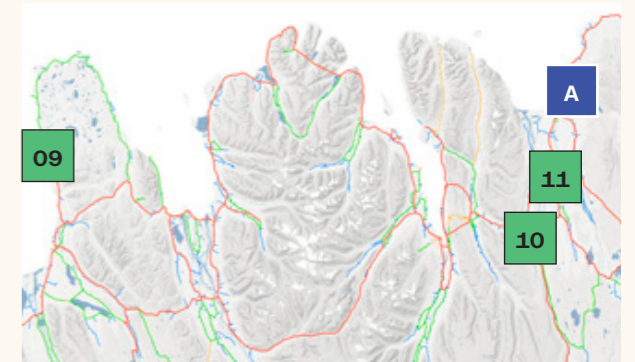
Verkin eru af ýmsum stærðargráðum, bæði viðhaldsverkefni og stærri nýframkvæmdaverkefni. Hér að neðan verða talin upp stærstu verkefni sem boðin verða út á hverju svæði Vegagerðarinnar auk nokkurra verkefna í höfnum landsins. Listinn er alls ekki tæmandi en hægt er að skoða öll útboð Vegagerðarinnar á vefsíðu stofnunarinnar.



Norðursvæði

09 Skagavegur (754), Harrastaðir – Brunanáma. Verkið felst í endurbyggingu Skagavegar á um 7 km kafla auk nýbyggingar á um 0,7 km kafla á Brekknavegi. Um er að ræða endurbyggingu núverandi vegar að mestu leyti fyrir utan færslu á veglínu, um 500 m norðan við bæinn Hof. Einnig felst í verkinu færsla tengingar Brekknavegar (7425) og nýbygging hans á um 700 m kafla. Útboð var auglýst í febrúar en lægstbjóðandi var VBF Mjólnir ehf. Selfossi. Verklök eru áætluð haustið 2027.

10 Bárðardalsvegur vestri (842), Hringvegur – Öxará. Verkið felst í ný- og endurbyggingu Bárðardalsvegar vestri á um 3,1 km vegkafla auk byggingar 8,5 m langrar brúar yfir Öxará. Innifalið í verkinu er uppbygging Öxarárvegar sem námuvegur á um 1,2 km kafla auk breytinga á vegamótum við Hringveg og lengingar vegriða á brú yfir Hruteyjarkvísl. Verkið var boðið út í apríl 2026 og verklök eru áætluð júlí 2027.



11 Norðausturvegur (85) í Pingeyjarsveit, um Skjálfafljót í Kinn. Verkið felst í ný- og endurbyggingu Norðausturvegar á um 10 km kafla. Framkvæmdin er í umhverfismati en fyrirhugað er að byggja allt að þrjár nýjar brýr, yfir Rangá og Skjálfafljót. Fyrirhugað er að bjóða verkið út í lok árs 2026 verklök eru áætluð 2028.

Vestursvæði

01 Vestfjarðavegur (60) um Gufudalsveit. Verkið snýst um þverun Gufufjarðar og Djúpafjarðar með 210 metra langri brú í Djúpafirði svo og frágangur og klæðing á vegi yfir Djúpafjörð og Gufufjörð. Áætlað útboð er í maí en gert er ráð fyrir verklökum áramótin 2027-2028.

02 Snæfellsnesvegur (54), Stykkishólmsvegur – Svelgsá. Verkið felst í nýbyggingu og endurbótum á rúmlega 4 km kafla á Snæfellsnesvegi. Útboð er áætlað vorið 2026 en verklök eru áætluð vorið 2027.

03 Stykkishólmsvegur (58), Þingvallavegur – Stykkishólmur. Verkið snýst um lagfæringar á gatnamótum Snæfellsnesvegar og Stykkishólmsvegar ásamt endurbótum á tæplega 4 km kafla Stykkishólmsvegar. Útboð var opnað í febrúar en lægstbjóðandi var Borgarverk ehf. Verklök verða í haust á þessu ári.

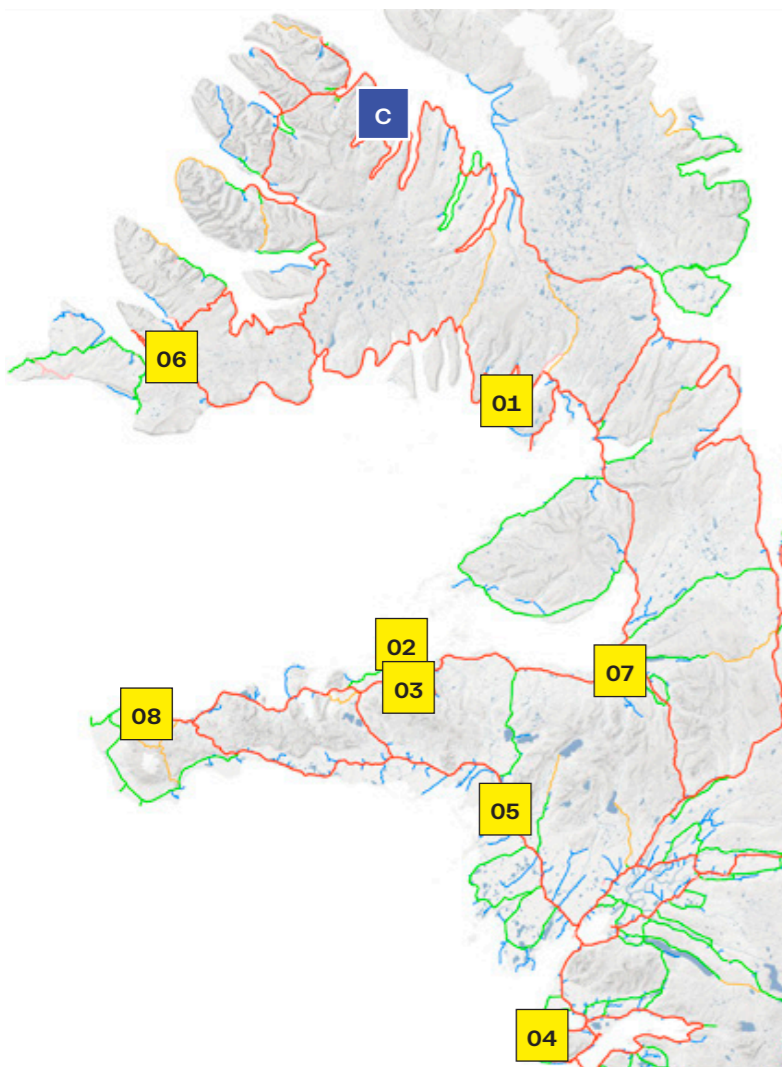
04 Akrafjallsvegur (51), hringtorg og undirgöng. Verkið felst í að gera hringtorg, steypa undirgöng, gera göngustíga, setja lýsingu og setja upp vegbúnað við nýtt hringtorg. Um er að ræða samstarfsverkefni Vegagerðarinnar, Veitna, Landsnets og Akraneskaupstaðar. Útboð fer fram í maí, en verklök eru áætluð haustið 2027.

05 Snæfellsnesvegur (54), Brúarhraun – Hraunsmúli. Um er að ræða endurbætur á um 6 km kafla á Snæfellsnesvegi. Innifalið í endurbyggingunni er gerð fyllinga, útlögn styrktar- og burðarlags, útlögn tvöfaldrar klæðingar ásamt lögn ræsa, vinnslu og útvegum efnis í burðar- og styrktarlög. Útboðið var auglýst í byrjun febrúar, eitt tilboð barst í verkið frá Borgarverki ehf. Verklök verða í september á þessu ári.

06 Bildudalsvegur (63), um Mikladal, áfangi 2. Verkið snýst um endurbætur á rúmlega 3 km vegkafla. Útboðið fer fram í maí en verklök verða vorið 2027.

07 Vestfjarðavegur (60), Erpsstaðir – Haukadalsá. Verkið snýst um endurbætur á 6 km vegkafla. Útboðið verður haustið 2026, verklök eru áætluð haustið 2027.

08 Útnesvegur (574) við Enni, rofvarnir og fyllingar. Verkið felst í gerð sjóvarnar meðfram Útnesvegi, vestan við Ólafsvík. 50 metrar af núverandi grjótfliða verða endurbyggðir en sjóvarnargarðurinn verður lengdur um 330 metra. Útboðið var auglýst í febrúar. Lægstbjóðandi var Stafnafell ehf. Snæfellsbæ. Verklök eru áætluð haustið 2026.



Suðursvæði

12 Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur - Landvegur. Lagður verður nýr 7,5 km vegur milli Þjórsárdalsvegur og Landvegi. Einnig verður gert nýtt hringtorg við Árnes og lagðir nýir hliðarvegir. Þá verður byggð 202 m löng brú yfir Þjórsá við Búðafoss. Áætlað er að bjóða verkið út í júní 2026 og verklok eru áætluð áramótin 2029-2030.

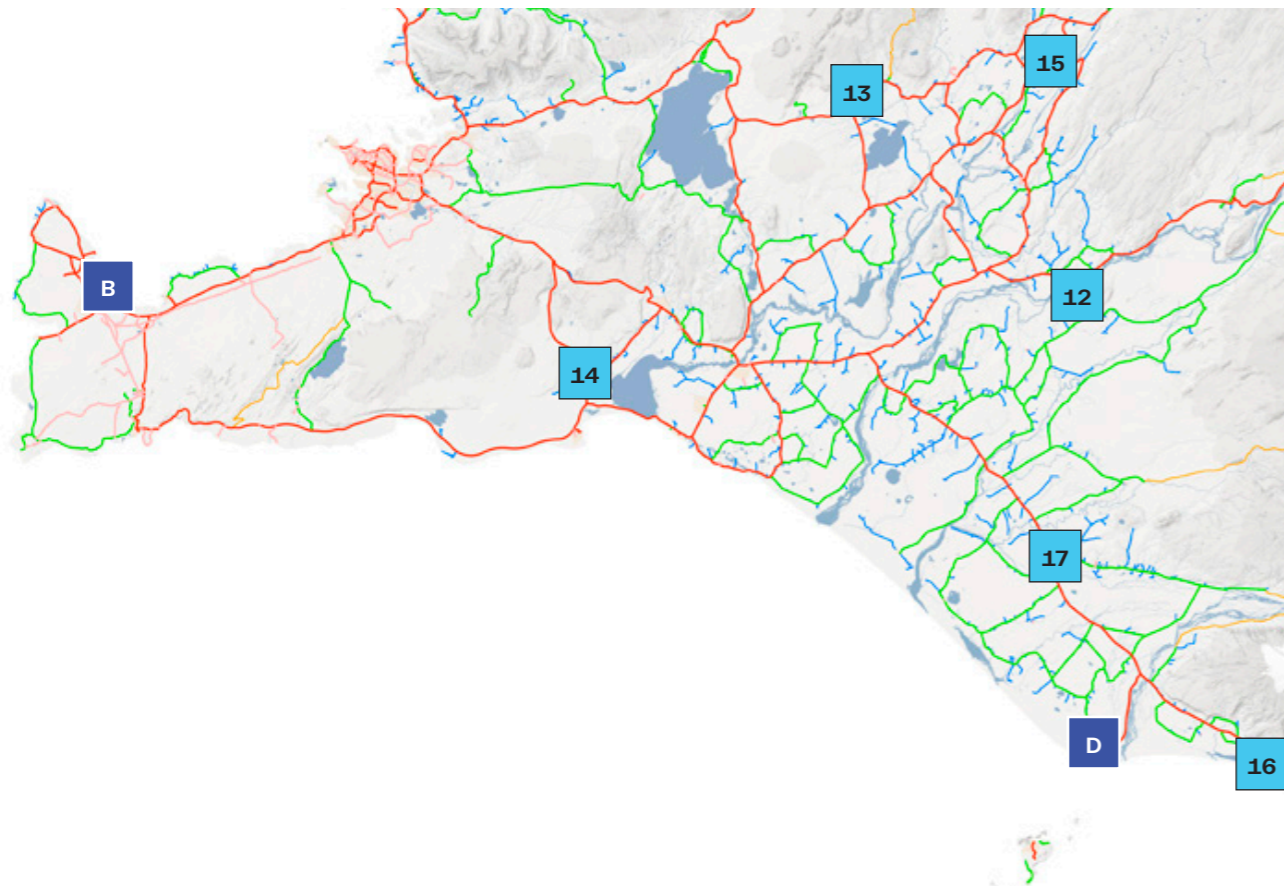
13 Laugarvatnsvegur (37), Laugarvatn – Hjámsstaðir. Verkið snýst um styrkingu, breikkun og malbikun á 3 km kafla Laugarvatnsvegur. Verkið felst í að jarðvegsskipta fyrir breikkun í köntum, fræsa upp núverandi slitlagi á veginum, jafna því út og breikka veg lítilsháttar og keyra að jafnaði 20 cm þykku burðarlagi yfir, endurnýjun ræsa og malbika svo yfir. Útboð var auglýst í febrúar. Lægstbjóðandi var Óskatak ehf. Verklok eru áætluð í ágúst 2026.

14 Þorlákshafnarvegur (38), Lækur – Þrengslavegur. Verkið felst í styrkingu, breikkun og lagningu bundins slitlags vegar sem er nú að jafnaði um 7 m breiður, í 8,0 m breiðan veg með 7,8 m breiðu bundnu slitlagi og 2 x 10 cm breiðum malar öxlum. Framkvæmdakaflinn sem um ræðir er um 3,0 km að lengd. Verkið var boðið út í febrúar en lægstbjóðandi var Þjótandi ehf. Verklok eru áætluð í haust.

15 Einholtsvegur (358), Drumboddsstaðir – Hrunamannavegur. Verkið snýst um styrkingu, breikkun og klæðingu á 7,4 km vegkafla Einholtsvegur í Bláskógabyggð, frá Drumboddsstaðavegi að Hrunamannavegi. Verkið var boðið út í janúar, lægstbjóðandi var Þróttur ehf., Akranesi. Verklok eru áætluð í ágúst 2027.

16 Hringvegur (1) um Holtsnúp, hrunvarnir 2026, Verkefnið felst í gerð hrunvarna meðfram Hringveginum við Holtsnúp undir Eyjafjöllum. Skorið er inn í hliðina á um 360 m kafla og efni notað í lagfæringu vegfláa á um 1000 m kafla. Hrunvarnir úr svokölluðum gabion grindum verða reistar á um 300 m kafla. Verkið var boðið út í mars og lægstbjóðandi var Framrás ehf í Vík. Verklok eru áætluð í ágúst 2026.

17 Hringvegur (1) um Hvolsvöll. Verkefnið felst í endurbyggingu vegar, bættari umferðarstýringu, lagfæringu og fækkun vegtenginga og aðskilnaði akstursstefna með eyjum og afreinum á um 800 m löngum kafla Hringvegur um Hvolsvöll. Kaflinn nær frá afleggjara að tengivirki Landsnets austur fyrir Dufþaksbraut. Ennfremur eru gönguþveranir bættar og stígatengingar að þeim. Stefnt er að því að bjóða verkið út í júní og að jarðvinnu og lagnavinnu verði lokið í ár en yfirborðsfrágangi verði lokið sumarið 2027.

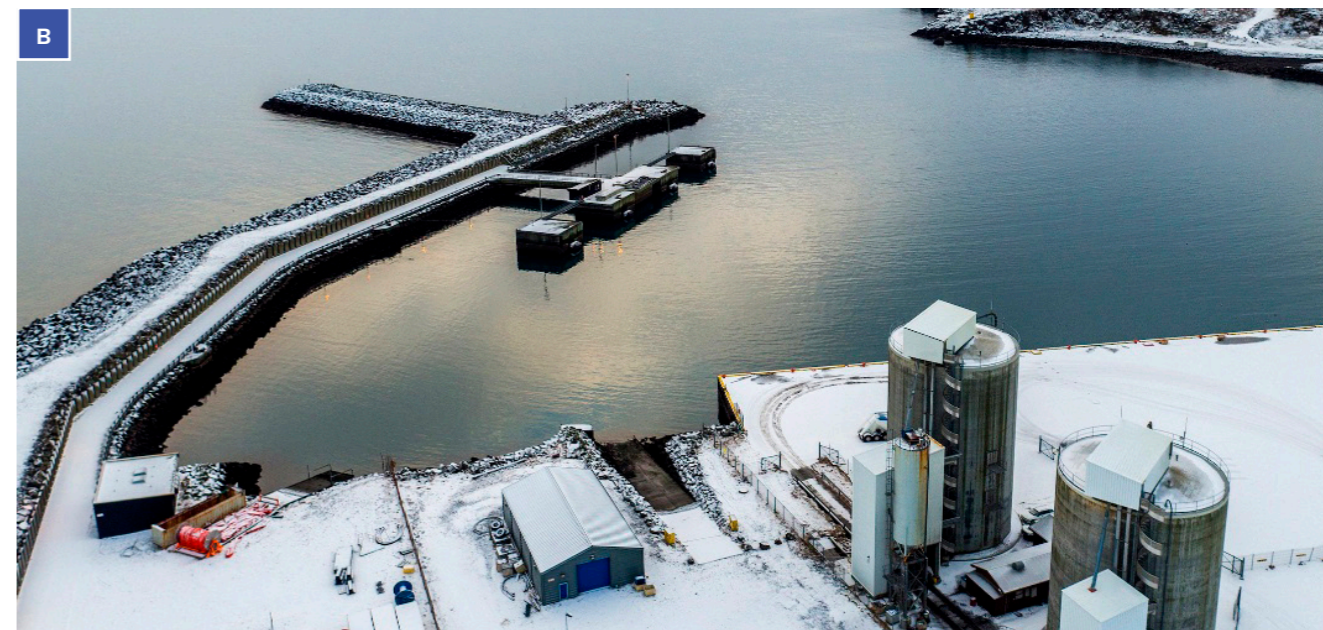
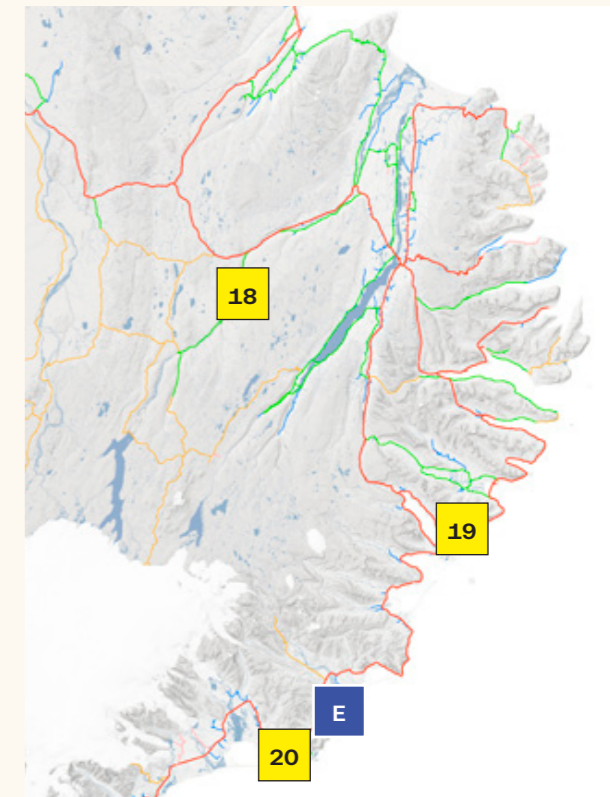


Austursvæði

18 Jökuldalsvegur (923), Langagerði – Hákonarstaðir. Verkið felst í endurbyggingu Jökuldalsvegur á rúmlega fjögurra km kafla frá Langagerði að Hákonarstöðum. Útboð verður auglýst maí og verklok áætluð haustið 2027.

19 Hringvegur (1) um Krossá í Berufirði. Verkið snýst um lögn ræsis í stað 12 metra langrar einbreiðrar brúar yfir Krossá auk styrkingar, breikkun og endurbótum á tæplega 5 km löngum vegkafla Hringvegur á Berufjarðarströnd. Útboð verður auglýst maí og áætluð verklok haustið 2026.

20 Stokksnesvegur (9720). Ætlunin er að endurbyggja Stokksnesveg á riflega 4 km kafla frá ristarliði nálægt Hringvegi að Horni. Útboð verður auglýst í sumar og verklok áætluð haustið 2027.



Hafnargerð

A Húsavík. Stálþilsframkvæmd. 300 metra endurbygging og lenging á Þvergarði. Verkið verður boðið út í sumar.

B Helguvík. Gerð 390 m stálþils- og staurabryggju. Verkefni unnið fyrir NATO. Hönnunarútboð er í gangi. Verkefnið er ekki fjármagnað af hafnabótasjóði.

C Súðavík. Steyping um 1.500 m² þekju við Langeyri. Útboðið var auglýst í lok mars og útboð opnuð 21. apríl. Áætluð verklok eru í nóvember 2026.

D Landeyjahöfn. Viðhaldsdýpkun 2026-2029. Útboð hefur þegar farið fram. Samið var við belgíska dýpkunar fyrirtækið Jan de Nul í apríl.

E Höfn í Hornafirði. Dýpkun Grynslanna til þriggja ára. Útboð hefur þegar farið fram. Skrifað var undir verksamning milli Hornafjarðarhafnar og Boskalis Westminister Ltd. í febrúar. ■



↑ Húsbílar aka um Hvalneskriður sumarið 2025.
Mynd: Vilhelm Gunnarsson

Vegagerðin stýrir umfangsmikilli greiningu á nýorkuinnviðum fyrir samgöngur

Vegagerðin vinnur nú að greiningu á þörf á skipulagi og uppbyggingu skilvirks og samræmds nets nýorkuinnviða fyrir samgöngur um allt land, með sérstakri áherslu á þarfir þyngri ökutækja. Verkefnið er unnið að beiðni innviðaráðuneytisins og er mikilvægt skref í orkuskiptum í samgöngum.

Með verkefninu er fylgt kröfum AFIR reglugerðar ESB nr. 2023/1804 og tekið mið af TEN T samgöngunetinu, sem kveður á um að hleðsluinnviðir séu aðgengilegir á helstu meginvegum. Jafnframt er horft til reynslu nágrennaríkjanna á Norðurlöndum, þar sem vegagerðir hafa gegnt lykilhlutverki í greiningu á þörfum notenda og í að leiða uppbyggingu slíkra innviða.

Í fyrsta áfanga verkefnisins er lögð áhersla á að greina og meta stöðu hleðsluinnviða á Íslandi. Í því felst meðal annars ítarleg kortlagning á núverandi hleðslustöðvum á landsvísu og mat á því hvort núverandi net hleðslustöðva uppfylli þjónustu og aðgengiskröfur, sérstaklega þegar litið er til stærri og þyngri ökutækja. Þá eru skoðaðar tæknilegar forsendur eins og afkastageta stöðva, aðgangur að orku og tengingar þeirra við stofnvegakerfið.

Samhliða þessari greiningu er unnið að mótun framtíðarskipulags hleðsluinnviða. Unnið er að því að skilgreina hvernig hleðslustöðvar skulu hannaðar og hvaða þjónustukröfur þær þurfa að uppfylla, auk þess sem settar eru forsendur um mögulega staðsetningu þeirra á landsvísu. Mikilvægt er að allt skipulag samræmist samgönguáætlun og helstu áherslum í þróun vegakerfis, hafna og flugvalla.

Jafnframt eru gerðar áætlanir um fjárhagslegar og framkvæmdalegar forsendur verkefnisins, þar á meðal mat á kostnaði, mögulegum rekstrarformum og framlagðar verk- og tímaáætlanir til að tryggja hagkvæma og markvissa uppbyggingu.

Markmið verkefnisins er að skapa þétt, öruggt

og skilvirkt net hleðsluinnviða sem þjónar bæði flutningabílum, rútum, almenningssamgöngum og fólksbílum. Við skipulagningu er lögð sérstök áhersla á umferðaröryggi og að tryggja að hleðslustöðvar séu rétt tengdar vegakerfinu án þess að vera innan veghelgunar- eða öryggissvæða. Þá er tekið mið af þörf fyrir áningarstaði og hvíldarsvæði í samræmi við reglur um vinnuvernd og notendavænni nálgun.

Uppbygging nýorkuinnviða hefur hingað til verið að mestu leyti markaðsdrifin og aðallega beinst að fólksbílum. Stuðningur úr Loftslags- og orkusjóði hefur reynst mikilvægur í þessari þróun, en áfram þarf að tryggja fjárfestingu og stuðning sérstaklega við innviði fyrir þungaflutningatæki. Meta þarf hvort opinber þátttaka sé nauðsynleg á ákveðnum svæðum til að tryggja jafnt aðgengi að nýorkuinnviðum.

Verkefnið er hluti af stærra samhengi orkuskipta í samgöngum og byggir meðal annars á nýrri greiningu Íslenskrar Nýorku um hleðsluinnviði fyrir trukka.

Verkefnisstjóri er Hólmfríður Bjarnadóttir, forstöðumaður deildar umhverfis og sjálfbærni hjá Vega-gerðinni. ■

Skýrsla um hleðsluinnviði fyrir trukka

Íslensk Nýorka hefur birt nýja skýrslu um uppbyggingu hleðsluinnviða fyrir losunarfría trukka við þjóðvegakerfið. Skýrslan var unnin með stuðningi Rannsóknarsjóðs Vegagerðarinnar og RARIK og varpar ljósi á tæknilegar og fjárhagslegar forsendur uppbyggingar.

Í umræðu um orkuskipti í þungaflutningum hefur oft verið bent á umfang og kostnað við innviðauppbyggingu, en niðurstöður skýrslunnar gefa tilefni til aukinnar bjartsýni. Niðurstöðurnar benda til þess að tæknilegar og fjárhagslegar forsendur séu til staðar, þó að áfram þurfi markvissa uppbyggingu.

EKKI er tekin afstaða til endanlegs staðarvals í skýrslunni, heldur stuðst við viðmiðunarsvæði. Þættir á borð við skipulag, landnotkun og tengingar við vegakerfið verða því til umfjöllunar í næstu skrefum.

Niðurstöðurnar nýtast sem mikilvægt innlegg í áframhaldandi vinnu við uppbyggingu innviða á landsvísu, sem nú er í höndum Vegagerðarinnar. ■



← Skýrsluna má nálgast hér:
<https://newenergy.is/2026/03/19/innleiding-losunarfrira-trukka/>



Sjálfbærni með í för

– leiðarljós Vegagerðarinnar

Á síðustu árum hafa sjálfbærni og umhverfismál tekið sífelld stærrí sess í starfsemi Vegagerðarinnar. Stofnun deildar umhverfis og sjálfbærni í apríl 2024 og samþykkt sjálfbærnistefnu árið 2025 marka tímamót í nálgun Vegagerðarinnar í málaflokkunum. Stefna stofnunarinnar er skýr: sjálfbærni á að vera leiðarljós í öllum þáttum starfseminnar, allt frá undirbúningi og hönnun til framkvæmdar, reksturs og viðhalds samgöngumannvirkja.

Hlutverk nýrrar sjálfbærniðeildar

Deild umhverfis og sjálfbærni hefur það hlutverk að móta, innleiða og fylgja eftir sjálfbærnistefnu Vegagerðarinnar og vinna að því að sjálfbærni verði sjálf-sagður hluti allrar starfsemi stofnunarinnar. Starfsmenn deildarinnar sinna stefnumótun, veita ráðgjöf og stuðning, auk þess sem þeir hafa eftirlit með umhverfismálum og sjálfbærni innan stofnunarinnar. Verkefni deildarinnar ná meðal annars til umhverfisstjórnunar í verkefnum Vegagerðarinnar, reikna kolefnisspor framkvæmda og rekstrar, innleiða umhverfiskröfur í útboðum, endurnýtingar hráefna við framkvæmdir og flokkun úrgangs, sem og fræðslu til starfsfólks um sjálfbærni, loftslagsmál og umhverfisáhrif.

Grunnstoðir sjálfbærnistefnu Vegagerðarinnar

Sjálfbærnistefnan byggir á þremur meginstoðum sjálfbærrar þróunar:

- Umhverfisleg sjálfbærni – lágmarkun neikvæðra umhverfisáhrifa framkvæmda og reksturs, vernd líffræðilegs fjölbreytileika, loftslagsaðgerðir og aukin seigla samgöngumannvirkja gagnvart loftslagsbreytingum.
- Samfélagsleg ábyrgð – örugg, aðgengileg og fjölbreytt samgöngukerfi, aukin vellíðan notenda og starfsfólks, jafnrétti og virkir samgöngumátar.
- Hagsæld og sjálfbærir stjórnarhættir – skilvirk og ábyrg stjórnun, efnahagsleg hagkvæmni, samþætting samgöngumátar og aukin þjónusta fyrir notendur.

Sjálfbærnistefnan er því ekki aðeins yfirlýsing heldur rammur sem tryggir að aðgerðir, ábyrgð og framfylgd séu skýr.



←
Hólmfríður
Bjarnadóttir,
forstöðukona
sjálfbærniðeildar,
Vegagerðin

Aðgerðaáætlun og framkvæmd

Sjálfbærnistefnunni fylgir aðgerðaáætlun með 20 tímasettum aðgerðum sem ná til allrar starfsemi Vegagerðarinnar. Mælikvarðar sjálfbærniáætla eru uppfærðir reglulega, árangur skráður og framfylgd tryggð í samræmi við stefnu.

Dæmi um aðgerðir eru:

- Notkun kolefnisreiknisins Loka við hönnun og útreikninga á kolefnisspori framkvæmda
- Auknar kröfur um eldsneytisnotkun vinnuvéla og skýrslugjöf á verktíma
- Lífsferilgreiningar, endurheimt votlendis, notkun staðargróðurs til endurheimtar, meðhöndlun vatns frá vegum og greining á útbreiðslu ágengra tegunda meðfram stofnvegum
- Innleiðing umhverfisstjórnunarkerfa og hringrásarhugsunar í daglegri starfsemi

Leiðarljós og framtíðarsýn

Sjálfbærni er ekki verkefni með upphaf og endi heldur viðhorf sem á að vera innbyggt í alla starfsemi. Vegagerðin leitast við að vera leiðandi í sjálfbærni, stuðla að öruggum, hagkvæmum og umhverfisvænum samgöngum um allt land og tryggja að framtíðarinnviðir standist loftslagsmarkmið og væntingar samfélagsins.

Samstarf, samtal og miðlun þekkingar eru lykilþættir til að ná þessum markmiðum, þar sem starfsfólk og deildir víðs vegar um landið vinna saman að stöðugum umbótum og innleiðingu sjálfbærnihugsunar. ■

Á grænni vegferð

Það hefur verið mikið um að vera í umhverfismálum í rekstri Vegagerðarinnar undanfarið ár. Á starfsstöðvum um allt land hafa starfsmenn unnið markvisst að því að gera reksturinn umhverfisvænni sem hluta af Grænu skrefunum, en yfirverkstjórar á hverri þjónustustöð leiða vinnuna með stuðningi frá deild umhverfis og sjálfbærni.



←
Anna Margrét
Sigurbergsdóttir,
sérfræðingur á
sjálfbærniðeild
Vegagerðarinnar

Græn skref í ríkisrekstri eru aðgerðarammi stjórnvalda sem styður opinberar stofnanir við að draga úr umhverfisáhrifum sinnar starfsemi. Verkefnið byggir á fimm skrefum sem leiðbeina stofnunum við að innleiða sjálfbærni í rekstri, allt frá einföldum aðgerðum á borð við bætt flokkun og vistvæn innkaup yfir í samræmda umhverfisstjórnun og stöðugar umbætur.

Síðasta ár hafa verið stigin fjölmörg skref í umhverfisúrbótum. Þar má nefna bætt flokkun úrgangs, aukna áherslu á vistvæn innkaup og markvissari nýtingu aðfanga. Á Patreksfirði, Hvammstanga, Reyðarfirði og Höfn var ný og endurbætt flokkunaraðstaða tekin í notkun á nýju ári og Borgarnes fylgir þar fast á eftir.

Einnig hefur verið unnið að því að koma vegstikum í endurvinnslu í auknum mæli í samstarfi við Pure North í Hveragerði. Þar eru meðal annars nýttar tómar flutningsferðir víða af landinu, sem dregur úr kostnaði og kolefnisspori. Með þessari einföldu en hagkvæmu lausn er nýting núverandi innviða bætt og stuðlað að skilvirkari rekstri samhliða auknum umhverfisávinningi.

Vistvæn innkaup hafa jafnframt verið tekin upp á starfsstöðvum um allt land. Innleiðingin hefur gengið vel þrátt fyrir takmarkað framboð á sumum svæðum,

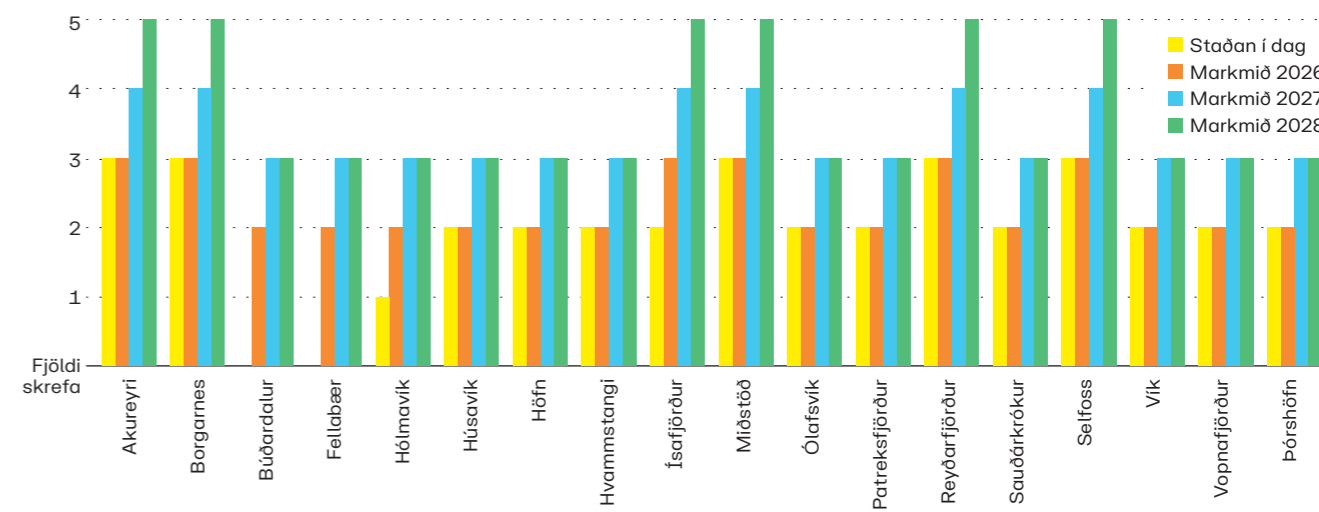
ekki síst vegna jákvæðs og lausnamiðaðs viðhorfs yfirverkstjóra og starfsfólks.

Fram undan er vinna við að styrkja grunninn og hrinda næstu skrefum í framkvæmd. Fyrir árslok 2026 ljúka stærri starfsstöðvar fyrstu þremur skrefunum og minni starfsstöðvar fyrstu tveimur. Til lengri tíma er markmiðið að stærri starfsstöðvar ljúki öllum fimm skrefunum fyrir árslok 2028 en minni starfsstöðvar þeim skrefafjölda sem hæfir starfsemi þeirra. Súluritið sýnir stöðu grænu skrefanna innan Vegagerðarinnar.

Verkefnið hefur notið víðtæks stuðnings og flestar starfsstöðvar hafa þegar náð þeim markmiðum sem sett voru fyrir árið 2026. Sá árangur endurspeglar aukna áherslu á sjálfbærni í starfsemi Vegagerðarinnar og er sérstaklega ánægjulegur í ljósi þess að innleiðing skrefanna felur í sér breytingar á verklagi og aukna vitund í daglegum rekstri.

Á þessum grunni verður haldið áfram að byggja upp og þróa þann árangur sem þegar hefur náðst. Núverandi staða markar því ekki endapunkt heldur mikilvægan áfanga í langri vegferð. ■

Framvinda grænna skrefa á starfssöðvum Vegagerðarinnar





↑ Ekið var með þungan farm yfir brúna.

Myndir: Anton Brink

Álagsprófanir á brúnni yfir Þjórsá

Vegagerðin hefur átt samstarf við Landsvirkjun vegna fyrirhugaðra flutninga á efni og tækjum í tengslum við uppbyggingu vindorkuvers við Vaðöldu. Liður í þeim undirbúningi voru álagsprófanir á brúnni yfir Þjórsá sem fóru fram í febrúar síðastliðnum.

Prófanirnar voru gerðar til að staðfesta forsendur og niðurstöður reiknilíkana við mat á burðarþoli brúarinnar og öryggi gagnvart þyngstu fyrirhuguðu flutningunum. Um er að ræða umfangsmikið verk efni og stóð undirbúningur yfir í langan tíma. Vegagerðin hefur unnið að undirbúningi mælinganna frá því seint á síðasta ári og hefur fjölmargt starfsfólk komið að þeirri vinnu.

Niðurstöður mælinganna munu nýtast til að ákveða hvort veita megi heimildir til efnisflutninga um brúna með þyngri farm en fordæmi eru fyrir, eða allt að 270 tonna heildarþyngd, án þess að ráðast þurfi í frekari aðgerðir. Einnig kemur til greina að styrkja

brúna á völdum stöðum ef niðurstöður álagsprófana benda til þess að brúin hafi ekki þann burð sem þarf.

Eftir álagsprófanirnar voru niðurstöður mælinganna bornar saman við væntar niðurstöður úr reiknilíkaninu. Í framhaldinu voru gerðar finstillingar á ákveðnum inntaksstærðum í líkaninu til að fá sem besta svörun við raunmælingunum.

Í kjölfarið voru útreikningar á burðargetu brúarinnar gagnvart þyngstu þungaflutningum endurteknir með niðurstöðum úr uppærðu líkani. Niðurstöðurnar sýna að brúin ber þennan farm með fullnægjandi öryggi.



Tæknimenn frá dönsku verkfræðistofunni Rambøll og mælingamenn frá Verkís, í samstarfi við brúarvinnuflokk Vegagerðarinnar, settu upp mælibúnað á brúna en það var liður í undirbúningi álagsprófananna. Meðal annars voru settir upp hröðunarmælur, streitunemar og hallamælur á undirstöður auk þess sem niðurbeygur voru mældar með alstöðvum. ■

↑ Mælingamenn frá Verkís komu að verkefninu, auk tæknimanna frá Rambøll.

↑ Meðal annars voru settir upp hröðunarmælur, streitunemar og hallamælur.

↪ Billinn lestaður.

↪ Fjölmargir hjá Vegagerðinni komu að verkefninu.

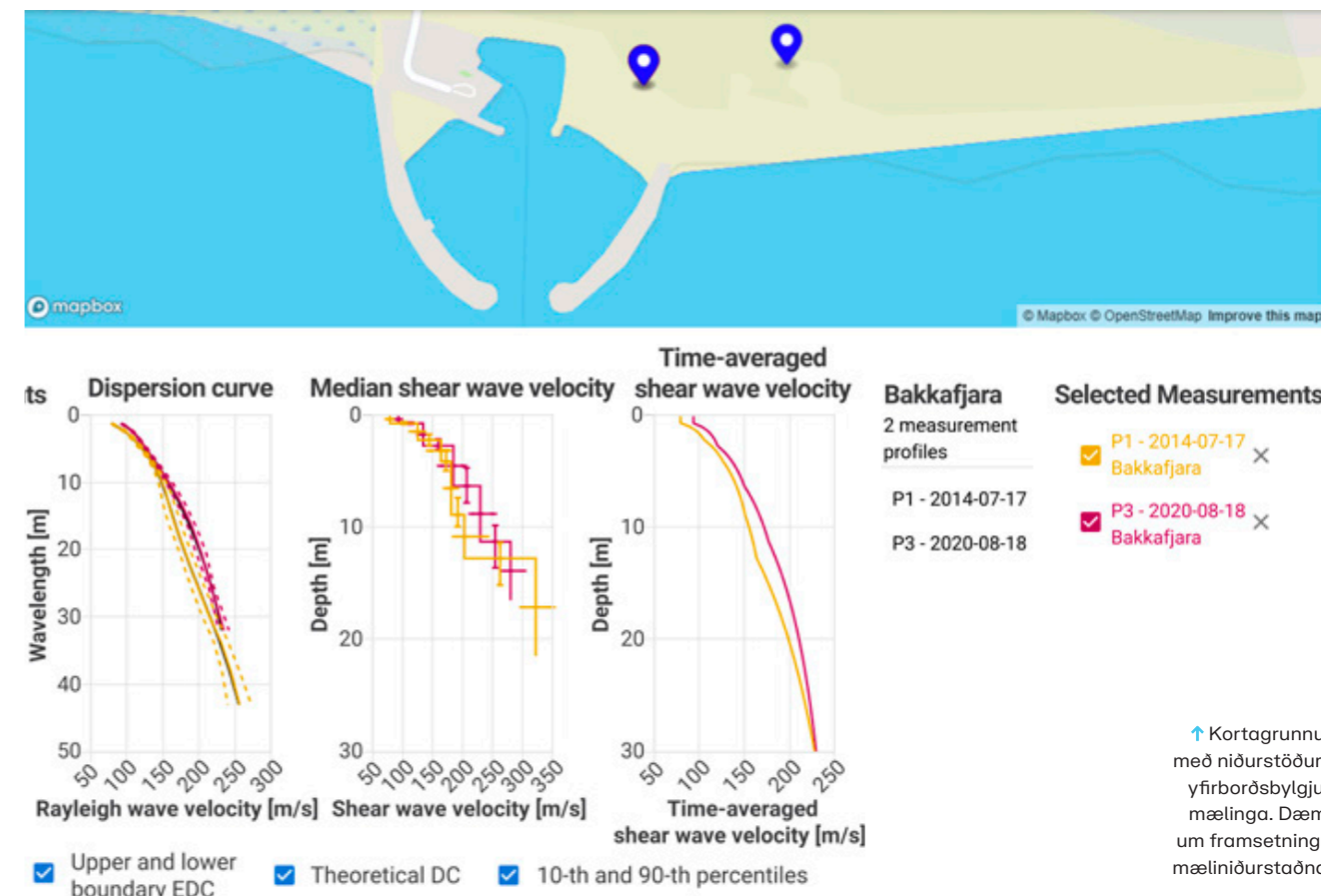


↑ Frá framkvæmd MASW-yfirborðsbylgjumælinga við bakka Markarfljóts.

Stífnieiginleikar íslenskra jarðsniða mældir með yfirborðsbylgjumælingum

Rannsóknasjóður Vegagerðarinnar styður verkefni við Umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóli Íslands sem skoðar notkun yfirborðsbylgjumælinga í jarðtæknirannsóknum á Íslandi. Einnig er verið að búa til opinn gagnagrunn til að bera saman mælingar frá ólíkum svæðum.

Höfundar: Elín Ásta Ólafsdóttir, Bjarni Bessason og Sigurður Erlingsson frá Umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóla Íslands



Upplýsingar um jarðvegsaðstæður eru mikilvægar við hönnun mannvirkja. Jarðtæknilegar aðstæður á Íslandi eru um margt sérstakar í alþjóðlegu samhengi; setlög eru jarðfræðilega ung, oft mynduð í hamfaraatburðum og því lausþjöppuð. Upplýsinga um aflfræðilega eiginleika þeirra verður því að afla með staðbundnum hætti. Rannsóknasjóður Vegagerðarinnar hefur stutt við verkefni við Umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóla Íslands sem miðar að því að kanna hagnýtingu yfirborðsbylgjumælinga til jarðtæknilegra rannsókna við íslenskar aðstæður. Samhliða því felur verkefnið í sér gerð opins gagnagrunns þar sem nálgast má og bera saman niðurstöður mælinga frá mismunandi svæðum.

Yfirborðsbylgjumælingar (surface wave analysis) eru skilvirk og hagkvæm leið til að ákvarða stífnieiginleika jarðvegs í folti, þ.e. skúfbylgjuhraða (VS) og skúfstuðul (Gmax). Að auki geta slíkar mælingar veitt upplýsingar um náttúrulega tíðni jarðlagastafla, lagskiptingar og dýpi niður á föst jarðlög.

Þekking á stífnieiginleikum og lagskiptingu jarðsniða er nauðsynleg við hönnun og mat á áhrifum jarðskjálfta á mannvirki. Á flatlendi, þar sem ekki gættir áhrifa frá óreglulegu landslagi, orsakast mögnunaráhrif í jarðskjálftum einkum af skúfbylgjuhreyfingu sem berst frá föstum berglögum í gegnum laus jarðlög í átt að yfirborði. Upplýsingar um stífni jarðlaga eru einnig mikil-

vægar við greiningu á sveifluvíxlverkun milli jarðvegs og mannvirkja og sem inntaksstærðir fyrir sveiflufræðilega greiningu á manngerðum fyllingum og stíflugörðum. Þá eru upplýsingar um skúfbylgjuhraða nauðsynlegar við flokkun jarðsniða og ákvörðun á jarðskjálftaálagi samkvæmt Evrópustaðli (Eurocode 8). Núgildandi staðall byggir aðallega á mati á meðalskúfbylgjuhraða niður á 30 m dýpi (VS,30). Unnið er að endurskoðun staðalsins og mun ný útgáfa leggja enn frekari áherslu á staðbundin mögnunaráhrif. Þá verða fleiri stíkar innleiddir til að skilgreina staðbundið jarðskjálftaálag, þ.e. meðalskúfbylgjuhraði niður á annað dýpi en 30 m og dýpi niður á stíf jarðlög (þ.e. þar sem VS > 800 m/s).

Aktífar yfirborðsbylgjumælingar (MASW-mælingar) byggja á tvístunareiginleikum Rayleigh-yfirborðsbylgna og tengslum milli útbreiðsluhraða þeirra og fjaður-eiginleika jarðvegs. Yfirborðsbylgjur eru framkallaðar með höggi á yfirborð, útbreiðsla þeirra mæld með röð hraðanema og mæligögnin notuð til að ákvarða skúfbylgjuhraða og skúfstuðul sem fall af dýpi. MASW-mælingar hafa reynst vel við íslenskar aðstæður, þ.m.t. á stöðum sem einkennast af grófum eða samlimdum jarðvegi. Hins vegar skila slíkar mælingar að jafnaði aðeins upplýsingum um stífnieiginleika jarðvegs niður á 10-30 m dýpi. Enn fremur henta þær illa þar sem stíf jarðlög liggja ofan á lausum jarðlögum. Því eru MASW-mælingar ekki alltaf fullnægjandi einar og sér til að rannsaka jarðvegsaðstæður hér á landi.



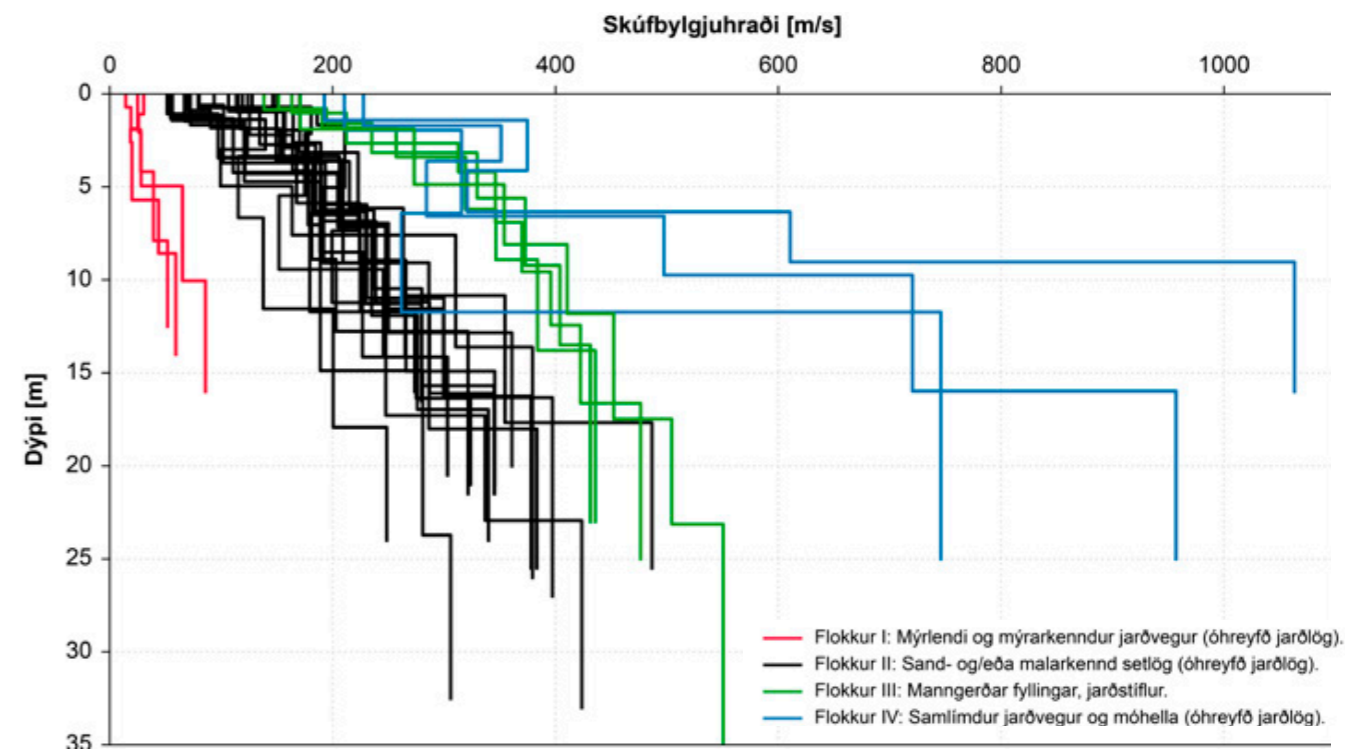
↑ Frá framkvæmd passífar yfirborðsbylgjumælingar í Bakkafjöru.

Til að bregðast við þessu má samnýta MASW-mælingar og aðrar skyldar mæliaðferðir, sér í lagi svokallaðar passífar yfirborðsbylgjumælingar. Passífar yfirborðsbylgjumælingar byggja á greiningu umhverfistitrings sem skráður er með tvívíðu neti hraðanema sem komið er fyrir á yfirborði. Samanborið við aktífar yfirborðsbylgjumælingar skila passífar mælingar auknu könnunardýpi, þó á kostnað nákvæmni næst yfirborði. Að auki geta passífar mælingar gefið upplýsingar um náttúrulega tíðni jarðsniða. Með samþættri greiningu á gögnum frá aktívum og passífum mælingum má nýta kosti beggja aðferðanna, þ.e. auka könnunardýpið án þess að skerða nákvæmni næst yfirborði. Þannig hefur náðst að tvö- til fimmfalda könnunardýpi mælinganna. Við rannsóknir á Suðurlandsundirlendinu hefur slík greining til að mynda gert það kleift að ákvarða skúfbylgjuhraða niður á allt að 100-170 m dýpi.

Enn fremur hefur samþætt greining aktífra og passífra yfirborðsbylgna gert það mögulegt að meta skúfbylgjuhraða og mörk jarðlaga á stöðum þar sem stíft lag (t.d. hraunlag eða kargalag) er klemmt á milli mýkri setlaga. Á Íslandi er slík jarðlagagerð nokkuð algeng, t.d. þar sem hraun hefur runnið yfir svæði sem þakið var setlögum. Þá hefur slík samþætt greining reynst vel þar sem stíft jarðlag (t.d. vel þjappað jarðvegslag) er við yfirborð en mun mýkra jarðvegslag (t.d. lífrænt efni eða silti) þar undir. Auka þessar niðurstöður því notagildi yfirborðsbylgjuaðferða til muna hérlendis.

Ólíkt mörgum algengum aðferðum við jarðvegsrannsóknir valda yfirborðsbylgjumælingar ekki raski á jarðveginum sem mældur er. Umhverfisáhrif af völdum slíkra mælinga eru því óveruleg ef nokkur. Ólíkt borholumælingum og kónískum mælingum eru yfirborðsbylgjumælingar ekki punktmælingar, heldur gefa þær mat á meðaltalsstífni þess svæðis þar sem mælingarnar eru framkvæmdar. Við greiningu mæligagna er gert ráð fyrir lagskiptu líkani með láréttum jarðlögum. Aðferðin hentar því síður á stöðum þar sem breytileiki innan jarðlagastafans er mikill og vikur verulega frá láréttri lagskiptingu. Þá er 15–50 m löng röð hraðanema að jafnaði notuð við öflun mæligagna í folti. Framkvæmd mælinga á þröngum stöðum er því erfið.

Markmiðið með gerð gagnagrunns með niðurstöðum íslenskra yfirborðsbylgjumælinga var að auka aðgengi að upplýsingum um stífneiginleika jarðsniða hérlendis, bæði með akademískt og hagnýtt notagildi í huga. Sem stendur inniheldur gagnagrunnurinn niðurstöður mælinga frá 19 svæðum, flestum á Suður- og Suðvesturlandi. Unnið er að því að færa inn niðurstöður fleiri mælinga. Auk mældra skúfbylgjuhraðasniða eru niðurstöður mælinga settar fram á formi meðalskúfbylgjuhraðaferla (VS,z ferla) í samræmi við framsetningu í Eurocode 8. Gagnagrunninn má nálgast á slóðinni <http://serice.hi.is/#/velocity-profiles>. ■



↑ Mældir skúfbylgjuhraðaferlar fyrir þá mælistaði sem gagnagrunnurinn inniheldur. Mælistöðunum er skipt í fjóra flokka eftir jarðvegsgerð.

Í einföldu máli

Grunnforsenda vandaðrar mannvirkjahönnunar er að þekkja eiginleika jarðvegsins sem byggt er á. Jarðvegsaðstæður er hægt að kanna með mismunandi aðferðum, sem allar hafa kosti og galla. Á Íslandi hefur t.d. reynst vel að nota svokallaðar yfirborðsbylgjumælingar til að kanna jarðvegsaðstæður.

Yfirborðsbylgjumælingar ganga út á að hlusta eftir titringi sem berst í gegnum jarðveginn, annað hvort titringi sem framkallaður er með því að slá á yfirborðið („aktífar“ mælingar) eða titringi sem verður til vegna náttúrulegra atburða, veðurs, vinda og annars þess háttar („passífar“ mælingar).

Yfirborðsbylgjumælingar veita upplýsingar um stífni jarðvegs, lagskiptingu hans og dýpi niður á fast berg. Þessar upplýsingar eru sérstaklega mikilvægar við hönnun mannvirkja á jarðskjálfta-svæðum, því ef jarðvegur undir mannvirki er mjúkur getur álag á það orðið meira í jarðskjálfta en ef undirlagið er fast.

Yfirborðsbylgjumælingar hafa þann kost að raska ekki jarðveginum og gefa yfirsýn yfir stærra svæði í einu en hefðbundnar punktmælingar. Niðurstöðum slíkra mælinga á Íslandi hefur verið safnað saman í gagnagrunn sem nýtist bæði í rannsóknum og við hönnun mannvirkja hér á landi.



↑ Dæmi um uppstillingu mælikapals og 24 hraðanema við framkvæmd MASW-mælinga við Akureyrarflugvöll. Höggálag er framkallað með því að slá með sleggju á yfirborð jarðar við enda nemaraðarinnar.



↑ Fagurt á Austurlandi. Hér má sjá veginn Austurleið (910) hlykkjast niður í Fljótsdal.

Mynd: Bjarki Jóhannsson

Fjölbreytt starf sem skiptir máli fyrir samfélagið

Þegar Páll Birgir Jónsson sá auglýst starf hjá Vegagerðinni hjá Austursvæði síðastliðið haust ákvað hann að slá til. Eftir fjölmörg gefandi ár hjá Alcoa var hann tilbúinn fyrir nýjar áskoranir og starf þar sem verkefni hafa raunverulegt gildi fyrir samfélagið í heild.

„Það sem mér fannst hvað áhugaverðast við starfið er að verkefni mín hafa bein áhrif á daglegt líf fólks enda skipta samgöngur gríðarlegu máli fyrir samfélagið,“ segir Páll Birgir sem tók við starfi deildarstjóra þjónustudeildar á Austursvæði Vegagerðarinnar í desember síðastliðnum.

Helstu verkefni hans felast í því að hafa umsjón með starfsemi þeirra þriggja þjónustustöðva sem tilheyra Austursvæði, á Höfn, Reyðarfirði og í Fellabæ auk vélaverkstæðis á Reyðarfirði. Starfsmannamál, skipulagning, áætlanagerð og kostnaðareftirlit eru viðamikil en auk þess heldur Páll Birgir utan um fjölmörg verkefni. En hvernig er hefðbundinn vinnudagur? „Dagarnir eru mjög oft ófyrirsjáanlegir. Maður byrjar kannski með ákveðna áætlun en svo tekur dagurinn bara einhverja allt aðra stefnu. Slæm veðurspá kallar á undirbúning vetrarþjónustu og jafnvel lokun vega, þá geta bilanir í búnaði og fleiri óvænt atvik krafist tafarlausrar athygli manns,“ lýsir Páll Birgir brosandi. „Verkefni eru því mjög fjölbreytt og skemmtileg.“

Tölvunar heilluðu

Páll Birgir er fæddur og upp alinn á Höfn í Hornafirði og föðurættin á rætur að rekja austur á land. Hann minnst þess með hlýju að hafa alist upp í litlu og frjálslugu samfélagi á Höfn en átján ára fluttist hann til Reykjavíkur til að klára stúdentspróf við Menntaskólann í Hamrahlíð. Þá lá leiðin í Háskólann í Reykjavík að læra tölvunarfræði. „Á þessum tíma var mikil uppsveifla í tölvumálum og ég hafði mikinn áhuga á þeim. Svo voru nokkrir félagar sem voru líka í þessu námi þannig að þetta lá beint við,“ segir hann glaðlega en námið í HR átti mjög vel við hann. „Þetta var mjög praktískt nám og félagslífið líflégt.“

Úr bankageiranum í alið fyrir austan

Eftir námið fékk hann vinnu hjá Fakta, litlu hugbúnaðar-fyrirtæki, þar sem hann starfaði sem forritari og sinnti þjónustu við viðskiptavinum. „Árið 2006, í góðærinu, fór ég eins og svo margir í bankageirann og var að vinna hjá KB banka í eitt ár,“ segir Páll Birgir sem kynntist á þessum tíma eiginkonu sinni Ingunni Eir Andrésdóttur.



↑ Páll kemur til Vegagerðarinnar frá álveri Alcoa á Reyðarfirði. Hann hóf störf í desember og hefur þurft að takast á við mjög krefjandi en lærdómsríkan vettur.

„Við kynntumst nú eins og margir á skemmtanalífinu en svo skemmtilega vildi til að við þjuggum nánast í næstu götu hvort við annað í Breiðholtinu,“ segir Páll en Ingunn er frá Eskifirði. Ingunn gekk með fyrsta barn þeirra árið 2007 og þá fór parið að velta fyrir sér framtíðarheimili. „Við skoðuðum ýmsa kosti. Íbúðaverð í Reykjavík var mjög hátt og þá vaknaði þessi hugmynd, af hverju ekki að flytja austur? Þar var ódýrara húsnæði og gott stuðningsnet frá fjölskyldu Ingunnar. Á þessum tíma var líka mikill uppgangur fyrir austan enda verið að klára byggingu álversins og framleiðsla að fara í gang,“ segir Páll sem fékk vinnu í álverinu og flutti með fjölskylduna á Eskifjörð þar sem þau hafa búið síðan.

Frá tölvum yfir í alþjóðlegt samstarf

Þó Páll hafi unnið hjá álverinu í rúm átján ár hefur hann sinnt mismunandi störfum. „Ég byrjaði í tölvudeildinni og var þar í tíu ár við rekstur og þróun framleiðslu-kerfa verksmiðjunnar. Síðan bauðst mér að færa mig yfir til móðurfyrirtækis Alcoa og í nokkur ár starfaði ég í alþjóðlegu teymi við þróun framleiðslu-kerfa fyrir

steypuskála álvera fyrirtækisins víða um heim.“ Páll var einn frá Íslandi en aðrir í teyminu voru í Bandaríkjunum, Kanada og víðar. Starfið kallaði á nokkur ferðalög en þau urðu töluvert minni en ætlunin var vegna COVID-19.

„Eftir nokkur ár færði ég mig aftur til Fjarðaráls þar sem ég vann við verkefnastjórn fjárfestingaverkefna næstu þrjú árin.“

Mikilvægt samfélagslegt gildi

„Eftir svo langan tíma hjá Alcoa fann ég að ég þurfti að breyta til og spreyta mig á einhverju öðru,“ svarar Páll þegar hann er spurður af hverju hann hafi sótt um hjá Vegagerðinni. „Síðan sá ég að Vegagerðin auglýsti þessa deildarstjórastöðu og ég hugsaði með mér, af hverju ekki?“ Hann segir að starfið hafi heillað hann helst vegna þess að verkefni snertu samfélagslega mikilvæga innviði. „Samgöngur skipta fólki svo miklu máli, ekki síst hér á Austurlandi,“ lýsir Páll sem byrjaði í starfinu 1. desember síðastliðinn.



↑ Páll Birgir fyrir miðju með fjölskyldu sinni. Frá vinstri eru það börnin Orri Páll, Róbert Darrí og Svana Nótt og lengst til hægri eiginkonan Ingunn Eir Andrésdóttir

Ýmsar áskoranir á Austursvæði

Páll segir að verkefni á Austursvæði Vegagerðarinnar geti verið krefjandi fyrir þjónustudeildina, sérstaklega yfir vetrartímann. „Við erum með fjallvegi og heiðar sem getur verið krefjandi að þjónusta á veturna, til dæmis Fagradal, Fjarðarheiði, Möðrudalsöræfi og Vatnsskarð eystra.“ Hann bætir við að á sunnanverðu svæðinu geti orðið mjög vindasamt sem valdi bæði skemmdum á vegum og búnaði auk þess sem stundum þurfi að grípa til lokana á vegum. Þá sjái Vegagerðin um rekstur þriggja vegganga á svæðinu.

Takmarkað fjármagn er líka áskorun. „Við viljum þjónusta vegakerfið eins vel og hægt er en okkur er settur viss rammi sem við þurfum að halda okkur innan. Við getum því ekki alltaf gert eins mikið og okkur langar. En við gerum eins vel og hægt er.“

Páll hrósar samstarfsfólki sínu. „Ég er mjög ánægður með samstarfsfólkið mitt. Allir hér hafa hag samfélagsins að leiðarljósi og leggja sig fram um að tryggja að samgöngur gangi sem greiðast.“

Gott að búa á Eskifirði

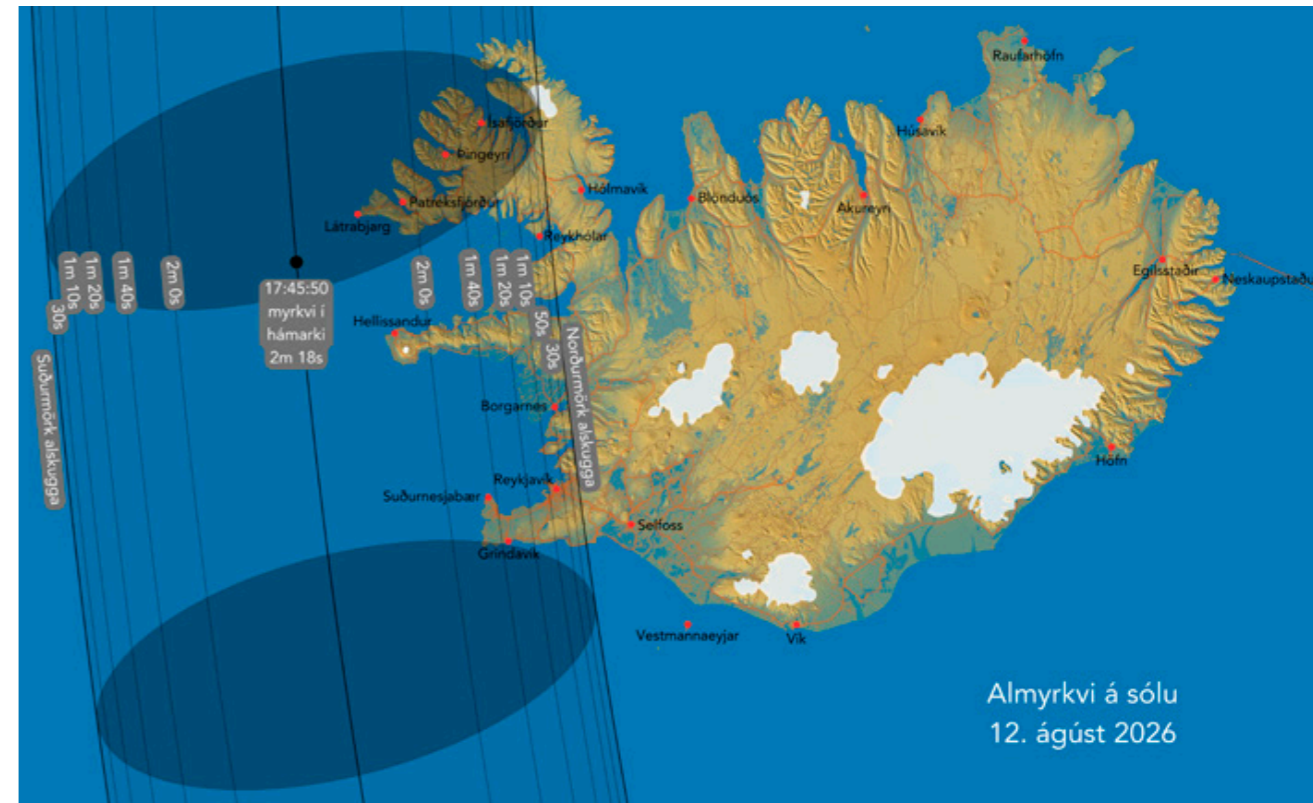
Páll og Ingunn eiga þrjú börn, tvo syni og eina dóttur. Páll segir mjög gott fyrir fjölskyldufólk að búa á Eskifirði. „Þetta er lítið og barnvænt samfélag. Hér búa um þúsund manns og stutt í skóla og umferð lítil,“ lýsir Páll sem sjálfur nýtir sér almenningsamgöngur til að komast til og frá vinnu. „Það tekur mig ekki nema

korter að fara í vinnuna á Reyðarfirði, það er ótrúlega þægilegt að hoppa bara upp í rútu og láta aka sér í vinnuna,“ segir hann brosandi.

Eðlilegt að fólk hafi skoðanir á samgöngumálum

Samgöngumál snerta daglegt líf fólks og margir hafa á þeim sterkar skoðanir. Páll segir það einfaldlega hluta af starfinu að hlusta og meðtaka þær skoðanir og ekki sist tilfinningar fólks í þessum málum. „Allir treysta á samgöngur og hér fyrir austan eru ýmis stór mál í umræðunni þessa dagana eins og t.d. Fjarðarheiðin, Fagradalurinn, ófærð og veggöng.“

Hann hlakkar til að takast á við þá áskorun sem felst í að þjónusta vegakerfi landsins. „Þetta er mjög fjölbreyttur og lifandi vinnustaður,“ segir Páll. „Það er góð tilfinning að vita að vinnan manns snýst um eitthvað sem skiptir raunverulega máli fyrir daglegt líf fólks.“ ■



↑ Á þessu korti sést hvar á landinu sólmyrkvinn sést og hversu lengi.

Vefsíða um umferðarstýringu vegna almyrkva

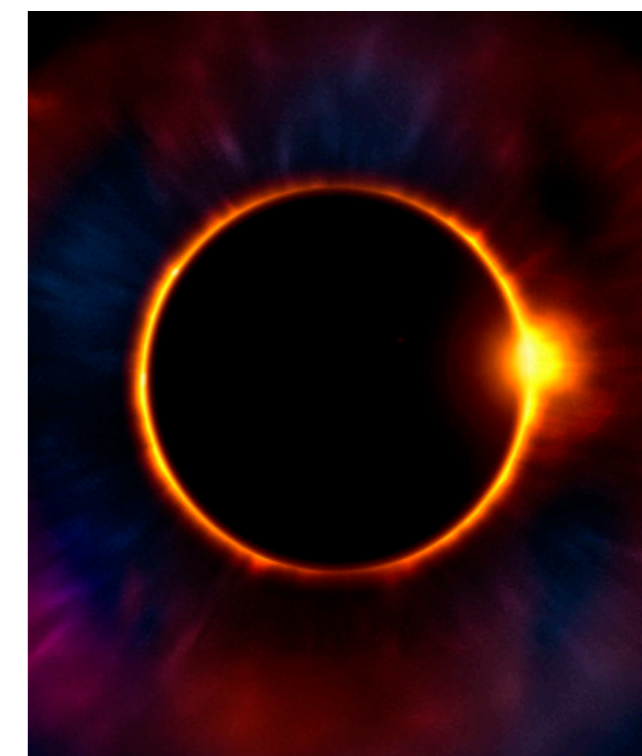
Vegna almyrkvans sem verður sýnilegur á Íslandi 12. ágúst 2026 er búist við mikilli umferð á ákveðnum svæðum landsins. Til að tryggja öryggi vegfarenda og greiða fyrir umferð verður gripið til tímabundinnar umferðarstýringar á nokkrum leiðum. Vegagerðin hefur sett upp sérstaka vefsíðu með upplýsingum um fyrirhugaðar umferðarstýringar undir heitinu **Almyrkvi á sólu** til að gera þær sem aðgengilegastar fyrir almenn-ing.

Umferðarstýringin hefst klukkan 12:00 þann 12. ágúst og mun standa fram yfir atburðinn, eftir því sem þörf krefur. Gera má ráð fyrir að hámarkshraði verði lækk-aður þennan dag.

Megintilgangur þessara ráðstafana er að tryggja greiða leið viðbragðsaðila ef neyðartilvik koma upp, þar sem búast má við mjög mikilli umferð. Með skipu-lagðri umferðarstýringu er einnig leitast við að draga úr hættu á umferðarteppum og bæta öryggi allra veg-farenda.

Samstarf við viðbragðsaðila

Skipulagning og framkvæmd umferðarstýringarinnar er unnin í nánu samstarfi við lögreglu og aðra við-bragðsaðila á viðkomandi svæðum. Vegfarendur eru hvattir til að fylgja leiðbeiningum lögreglu og umferðar-stjórnenda og sýna aðgát á svæðunum þegar þar að kemur. ■



↑ Almyrkvi á sólu verður 12. ágúst 2026.



← Vefsíða Vegagerðarinnar vegna almyrkvans

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
26-084	Önundarholtsvegur (311), Gaulverjabæjarvegur -Villingaholtsvegur
26-081	Ólafsvík – Norðurbakki, þekja og lagnir 2026
26-077	Hringvegur (1) um Reyðarfjarðarbotn, hönnun
26-072	Almenningssamgöngur á landi á Austurlandi 2027-2028
26-071	Rekstur almenningssamgangna að Bíldudals- og Ísafjarðarflugvelli 2026-2028
26-068	Vegrið á Vestursvæði 2026
26-067	Landeyjarvegur (252), Þúfa/ Einungismýri – Ártúnsvegur
26-055	Yfirlagnir á Suðursvæði 2026, Höfuðborgarsvæðið
26-054	Grounding fundamentals for road posts for IRCA 2026
26-053	Luminaires for street lighting for IRCA 2026
26-052	Bridge guard rails for IRCA 2026
26-044	Snæfellsnesvegur (54) um Skógarströnd, Svelgsá – Heydalsvegur, rannsóknir
26-034	Efnisvinnsla á Vestfjörðum 2026 og 2027, malarslíttlag
26-033	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2026 og 2027, malarslíttlag
26-032	Efnisvinnsla á Austurlandi 2026 (Mið-Austurland II)
26-028	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina. Akureyri – Grimsey – Akureyri og Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn - Akureyri 2027-2030
26-022	Purrfræsing á Norðursvæði
26-017	Vestfjarðarvegur (60), Erpsstaðir – Haukadalsá, endurbætur
26-016	Bíldudalsvegur (63), um Mikladal, endurbætur áfangi 2
26-007	Verkhönnun á breikku brúar á Krossá á Berufjarðarströnd
26-002	Akrafallsvegur (51), hringtorg við Akranesveg
26-001	Snæfellsnesvegur (54), Stykkishólmsvegur – Svelgsá
25-050	Hauganes 2025 - Grjótvörn, endurbætur
24-045	Þjórsárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði, eftirlit
24-044	Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur, eftirlit
24-043	Hvammsvegur (2791), Landvegur – Hvammur 3, endurbygging, eftirlit
24-030	Þjórsárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði
24-029	Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur.
24-014	Skálafellsvegur (434), Þingvallavegur – skíðasvæði
23-096	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)
24-014	Skálafellsvegur (434), Þingvallavegur – skíðasvæði
23-096	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)

Auglýst útboð

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
26-070	GiÍsárteigur (948) - Endurgerð á brú yfir Gilsá	28.4.26	19.5.26
25-009	Reykjanesbraut (41), gatnamót við Bústaðaveg og hluti 3. lotu Borgarlinu, hönnun	20.4.26	19.5.26
26-080	Aggregates for East Iceland 2026 (Fljótisdalshérað Region)	15.4.26	19.5.26
26-069	Vetrarþjónusta 2026-2029, Steinar - Kirkjubæjarklaustur	1.4.26	12.5.26
26-079	Efnisvinnsla á Austursvæði 2026, klæðingarefn (Hraðútboð)	20.4.26	5.5.26
26-078	Efnisvinnsla á Austursvæði 2026, malarslíttlag, Svartagilslæk	22.4.26	5.5.26
26-076	Yfirlagnir á Vestursvæði 2026, Ísafjörður, Bolungarvík, Súðavík og Kalkþörungarverksmiðjan, malbik og malbiksviðgerðir	20.5.26	5.5.26
26-075	Yfirlagnir á Vestursvæði 2026, Vesturbyggð, malbik og malbiksviðgerðir	20.5.26	5.5.26
26-065	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2026-2028, þjónustustöð Selfossi vegheflun, Rangárvallasýsla	2.4.26	5.5.26
26-064	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2026-2028, þjónustustöð Selfossi vegheflun, Uppsveitir Árnessýslu	2.4.26	5.5.26
26-063	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2026-2028, þjónustustöð í Vík vegheflun, vestur	2.4.26	5.5.26
26-031	Efnisvinnsla á Austursvæði 2026, malarslíttlag, Fjarðará Mjóafirði	22.4.26	5.5.26

Útboð á samningaborði

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
26-082	Dalvík - Norðurgarður, raforkuvirki 2026	14.4.26	28.4.26
26-066	Malbiksviðgerðir Suðursvæði 2026	30.3.26	21.4.26
26-049	Reykjanesbraut (41), Sæbraut í stokk. Undirbúningsframkvæmdir, verkhönnun	11.3.26	21.4.26
25-096	Súðavík – Þekja og lagnir 2026	30.3.26	21.4.26
26-018	Bárðardalsvegur vestri (842), Hringvegur – Óxará	30.3.26	21.4.26
26-057	Yfirlagnir á Suðursvæði 2026, Reykjanes	17.3.26	15.4.26

Útboð á samningaborði

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
26-056	Yfirlagnir á Suðursvæði 2026, Höfuðborgarsvæðið	17.3.26	14.4.26
26-006	Yfirlagnir á Vestursvæði 2026, malbik og malbiksviðgerðir	30.3.26	14.4.26
26-045	Holuviðgerðarbill fyrir Vegagerðina	13.3.26	14.4.26
26-058	Yfirlagnir á Suðursvæði 2026, Suðurland	17.3.26	13.4.26
26-005	Hjólfarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði 2026	20.3.26	7.4.26
26-004	Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2026, blettanir með klæðingu	30.3.26	7.4.26
26-047	Steinefni fyrir Austursvæði 2026, (Miðausturland II)	27.2.26	31.3.26
26-046	Steinefni fyrir Austursvæði 2026, (Miðausturland I)	27.2.26	31.3.26
26-014	Malbiksyfirlagnir og yfirborðsmerkingar á Suðurlandi og Vesturlandi 2026 og 2027, ráðgjöf og eftirlit	24.2.26	31.3.26
26-026	Hrunvarnir við Hringveg (1) um Holtsnúp	2.3.26	17.3.26
25-120	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina, Reykjavík – Vestmannaeyjar – Reykjavík 2026-2029	13.2.26	17.3.26
26-048	Vestmannaeyjar - Gjábakki þekja og lagnir 2026	23.2.26	10.3.26
25-010	Skagaströnd – Miðgarður, endurbygging milli Ásgarðs	16.2.26	3.3.26
26-027	Grundarfjörður – Krika við Norðurgarð	6.2.26	24.2.26
26-021	Sementsfestun á Norðursvæði	9.3.26	24.3.26
26-020	Yfirlagnir á Norðursvæði með klæðingu	9.3.26	24.3.26
26-011	Snæfellsbær, sjónvörn við Útnesveg	6.2.26	24.2.26
26-029	Suðurnesjabær, sjóvarnir 2026	3.2.26	17.2.26
25-122	Landeyjahöfn Maintenance Dredging 2026 – 2029	22.12.25	10.2.26
25-118	Skagavegur (745), Harrastaðir – Brunanáma	27.1.26	10.2.26
25-121	Álftanes, sjóvarnir 2025	17.12.25	13.1.26
25-116	Sauðárkrókur – endurbygging Efri garðs, raforkuvirki 2025	3.12.25	16.12.25
25-113	Kjalarnes, sjónvörn 2026	2.12.25	16.12.25

Verk í framkvæmd

Verknr.	Verk	Opnað	Samið
26-015	Snæfellsnesvegur (54), Brúarhraun-Hraunsmúli, endurbætur 540674-0279 Borgarverk ehf.	12.3.26	17.2.26
26-013	Laugarvatnsvegur (37), Laugarvatn - Hjálmsstaðir 440107-0600 Óskatak ehf.	1.4.26	17.3.26
26-012	Þortákhafnarvegur (38), Lækur – Þrengslavegur 500901-2410 Þjótanda ehf.	27.3.26	10.3.26
26-003	Yfirlagnir á Vestursvæði 2026, klæðing 540674-0279 Borgarverk ehf.	28.4.26	24.3.26
25-053	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, brýr á Djúpaþjórd við Grónes og Gufufjörð, eftirlit og ráðgjöf 611276-0289 Verkis hf.	3.3.26	27.1.26
25-110	Hornafjörður dýpkun á Grynslunum 2026-2028 00745328 Boskalis Westminister Ltd, Bretland	11.2.26	13.1.26
25-093	Sprungu- og gatnaviðgerðir, Grindavík - Rammasamningur Vikurfrakt ehf, Borgarverk ehf, Ellert Skúlason ehf, Þróttur ehf, Íslenskir aðalverktakar hf, Guðlaugsson ehf, Berg verktakar ehf, Jón og Margeir ehf, G.G. Sigurðsson ehf, Ístak hf, Sveins verk ehf.	29.1.26	26.11.25
25-117	Einholtsvegur (358), Drumboddsstaðavegur - Hrunamannavegur 420369-3879 Þróttur ehf.	13.2.26	27.1.26
25-107	Njarðvíkurhöfn, suðursvæði - brimvarnargarður 2025 660169-2379 Íslenskir aðalverktakar	8.1.26	2.12.25
25-094	Lýsing, Hvalfjarðargöng 411297-2419 Rafmenn ehf.	16.12.25	11.11.25
26-008	Hardwood for Icelandic harbours 2026 Hupkes Wijma BV, Hollandi	20.4.26	3.3.26
26-019	Stykkishólmsvegur (58), Þingvallavegur – Stykkishólmur, endurbætur 540674-0279 Borgarverk ehf.	23.3.26	24.2.26

Öllum tilboðum hafnað

Verknr.	Verk
25-105	Áætlunarflug á Íslandi – Sérleyfi fyrir Vegagerðina Reykjavík – Ísafjörður – Reykjavík 2026-2030

Vegagerðin í nærmynd

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



↑ Kolbrún Stella kom úr fjármálageiranum til Vegagerðarinnar.

Tekur áskorunum fagnandi

Kolbrún Stella Indriðadóttir hóf nýlega störf sem yfirverkstjóri á þjónustustöðinni á Hvammstanga. Hún er á heimaslóðum því hún er fædd og uppalin í Húnaþingi vestra og er frá bænum Grafarkoti. Kolbrún vann áður sem fjármálaráðgjafi og segir skemmtilegt að takast á við ný og spennandi verkefni.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?

Ég byrjaði núna í byrjun mars á þessu ári, svo ég er bara nýbyrjuð.

Í hverju felst starfið og hvernig er dæmigerður vinnudagur?

Verkefni þjónustustöðvarinnar eru árstíðabundin en felast í rekstri, viðhaldi og þjónustu við samgöngukerfi svæðisins en stór hluti vega á svæðinu er malarvegir. Þau verkefni sem ég hef komið að fyrstu vikurnar í starfi eru helst daglegt eftirlit með ástandi vega, viðhald slitlaga eins og holufyllingar og svo hefur einnig verið mikið um leysingar og vatn flætt yfir vegi. Stærstu verkefni þessi misserin eru snjómokstur, hálkuvarnir, vöktun veðurs og færðar og viðbrögð við ófærð eins og lokun Holtavörðuheiðar. Ég hef átt í samskiptum við marga verktaka sem vinna að þessu á svæðinu, sem og samvinnu við vaktstöð Vegagerðarinnar og auðvitað starfsmenn þjónustustöðvarinnar á Hvammstanga. Ég verð að viðurkenna að Holtavörðuheidið átti hug minn allan í nýliðnum mars, enda veðrið og færðin með þeim hætti. Annars er ég mjög heppin með starfsmennina á Hvammstanga sem kunna vel á hlutina og koma mér inn í þetta í rólegheitum.

Hvað gerðir þú áður en þú komst til starfa hjá Vegagerðinni?

Ég vann í Landsbankanum sem fjármálaráðgjafi.

Hvað er skemmtilegast við starfið?

Þar sem mig langaði til að breyta til og skipta um starfsvettvang er ótrúlega gaman að fá tækifæri til að takast á við ný og spennandi verkefni hjá Vegagerðinni og læra heilmargt nýtt í leiðinni.

Hvað er mest krefjandi við starfið?

Það er í raun það sama og er skemmtilegast við starfið, ný viðfangsefni og hugtök sem ég hef ekki áður sýslað með.

Hver eru þín helstu áhugamál?

Ég hef mikinn áhuga á allri hestamennsku, ræktun, útreiðum og keppni. Við maðurinn minn eigum 35 hross og 125 vetrarfóðraðar kindur en við búum á jörðinni Lindarbergi sem er 2 km norðan við Hvammstanga eða við hinn fræga Vatnsnesveg 711. Svo sveitin er lífið fyrir utan vinnuna. ■