



Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

20. júlí 2026 — nr. 740

3. tölublað — 34. árgangur



Starfsmenn Vegagerðarinnar gera við brú yfir Þjórsá við Sultartangavirkjun sem skemmdist þegar steypubíll fór út af brúnni í júlí.

02 Nýr Hringvegur um Hornafjörð markar tímamót / 06 Ný bók um Hringveginn / 08 Húsfyllir á íbúafundi um Landeyjahöfn / 10 Að verja verðmætustu eign þjóðarinnar / 15 Af hverju tekur allt svona langan tíma? / 18 Faglegir ferlar og áreiðanleg ákvarðanataka / 20 Viðgerð á brú yfir Þjórsá lauk á einum degi / 21 Áfram unnið við Vestfjarðaveg / 24 Vegirnir eru lífæð samfélaganna / 27 Rafmagnsvagnar aka um Suðurland / 28 Eitt sumar varð að fjörutíu árum / 34 Sæbrautarstokkur í brennidepli / 35 Yfirlit yfir útboðsverk / 37 Niðurstöður útboða / 44 Krefjandi starf en þess virði

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
Jón Heiðar Gestsson

Prentun
Prentmet Oddi

Leturgerð
Vegagerðin FK Grotesk

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verkötum. 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



Nýr Hringvegur um Hornafjörð markar tímamót

Fjölmenni var saman komið á brúnni yfir Hornafjarðarfljót þegar nýr Hringvegur (1) um Hornafjörð var opnaður fyrir umferð við hátíðlega athöfn 24. júní síðastliðinn.

↑ Fyrsti bíllinn til að aka yfir brúna yfir Hornafjarðarfljót eftir vígslu vegarins var af gerðinni Ford Köln árgerð 1956. Sá bíll er í eigu Hauks Gíslasonar í Svínafelli en faðir hans Gísli Sigurbergsson í Svínafelli flutti hann inn nýjan með miklu tilstandi enda þurfti að fleyta honum yfir Jökulsá á Breiðamerkursandi á tunnufleka. Þessi bíll var síðar notaður við gerð gamla Fljótavegarins þegar Hornafjarðarfljót var brúað fyrir 65 árum. Ökumaður bílsins í vígsludaginn var Reynir Gunnarsson, fyrrverandi þjónustustjóri Vegagerðarinnar en Ragnar Þór Ingólfsson fékk einnig far í bílnum.

Opnun nýs Hringvegar um Hornafjörð markar tímamót í samgöngusögu Austurlands. Með framkvæmdinni hefur Hringvegurinn styst um 12 kílómetra, þrjár einbreiðar brýr hafa vikið fyrir nýjum brúarmannvirkjum og umferðaröryggi aukist til muna. Verkefnið er jafnframt fyrsta samvinnuverkefni Vegagerðarinnar þar sem fjármögnun byggir að hluta á veggjaldi.



↑ Kvinnakór Hornafjarðar söng við vígsluna en kórinn hefur sungið á öllum einbreiðum brúm sýslunnar í baráttunni fyrir nýjum tvíbreiðum brúm.

Þótt framkvæmdir hafi staðið yfir síðustu ár nær saga verkefnisins mun lengra aftur. Fyrstu hugmyndir að nýrri legu Hringvegar um Hornafjörð voru kynntar árið 2004. Í kjölfarið tók við langt undirbúningsferli þar sem unnið var að hönnun, umhverfismati, samráði við sveitarfélagið og frekari þróun verkefnisins áður en framkvæmdaleyfi var veitt árið 2017.

Verkið var frá upphafi flókið. Lega nýja vegarins þurfti að samræmast náttúru svæðisins, taka tillit til umhverfis og byggðar og skapa öruggari og skilvirkari samgöngur til framtíðar. Fyrri áfangi framkvæmdarinnar hófst árið 2017 þegar Jökulfell hóf gerð fyllinga á vesturhluta framkvæmdarinnar. Síðari áfanginn var boðinn út árið 2021 en öllum tilboðum var hafnað. Eftir endurútboð var samið við Ístak árið 2022 og þá hófst meginhluti framkvæmdarinnar sem lauk með opnun vegarins árið 2026.



Einbreiðum brúm á Hringvegi fækkar úr 29 í 26

Brýrnar yfir Hoffellsá, Hornafjarðarfljót og Djúpá voru byggðar á sjöunda áratug síðustu aldar og voru á sínum tíma mikil samgöngubót. Þær voru hins vegar hannaðar samkvæmt kröfum sem þá giltu og höfðu með tímanum orðið flöskuháls á Hringveginum.

Einbreiðar brýr, takmarkaðar sjónlengdir og aukin umferð kölluðu á nýjar lausnir. Með opnun nýja vegarins hverfa þessar þrjár brýr úr Hringvegi 1, þótt þær verði áfram hluti af staðbundnu vegakerfi. Í þeirra stað koma fjórar nýjar tvíbreiðar brýr yfir Djúpá, Hornafjarðarfljót, Hoffellsá og Bergá.

Með þessu er stigið mikilvægt skref í fækkun á einbreiðum brúm á Hringveginum sem verða nú 26 talsins í stað 29.

Meira en ný brú

Þótt oft sé talað um „nýju brúna yfir Hornafjarðarfljót“ er framkvæmdin mun umfangsmeiri en svo.

Í henni felst gerð 19 kílómetra af nýjum þjóðvegi, níu kílómetra af hliðarvegum, fjögurra tvíbreiðra brúa, nýs hringtorgs og áningarstaðar við Brunnhól. Á lokastigi verkefnisins var upphaflegri hönnun breytt þannig að tvö T-gatnamót viku fyrir hringtorgi sem tengir saman Hringveginn, Höfn, Nesjahverfi og nýja tengingu að Hafnarnesi. Sú breyting eykur bæði umferðaröryggi og greiðfærni á svæðinu.

↑ Ragnar Þór Ingólfsson, starfandi innviðaráðherra, Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar og Gauti Árnason, forseti bæjarráðs Hornafjarðar, klipptu á borða á brúnni yfir Hornafjarðarfljót við vígslu nýja vegarins 24. júní 2026. Skærin sem ráðherra notaði eiga sér langa sögu. Þegar brúin yfir Hornafjörð var vígð árið 1961 kom babb í bátinn því gleymst hafði að taka með skæri til að klippa á borða. Þá leitaði Þrúðmar Sigurðsson í Hoffelli til viðstaddra um hvort einhver væri með skæri á sér. Það vildi svo til að þá eins og í dag sáu kvenfélagskonur í sveitinni um veitingarnar og ein félagskona, Sigurborg Gísladóttir frá Brunnum, var með saumaskærin sín meðferðis sem síðan fengu þetta mikilvæga verkefni. Skærin hafa síðan varðveist í fjölskyldu hennar og þessi saga fylgt þeim alla tíð.



↑ Heiðursmennirnir Þorleifur Olsen og Jón Kristófer Guðbjörnsson með skæraverðinu Klöru Björt Þorsteindóttur.



↑ Mikið fjölmenni var mætt til vígslunnar.

Helstu verkhlutar

- Þjóðvegir (C8), alls um 18,5 km
- Tengivegir (C7), alls um 4,4 km
- Hliðarvegir (D), alls um 4,4 km
- Brú yfir Djúpa, 52 m
- Brú yfir Hornafjarðarfljót, 250 m
- Brú yfir Hoffellsá, 114 m
- Brú yfir Bergá, 52 m
- Hringtorg sem tengir Hringveg við Hafnarveg og Nesjahverfi
- Áningarstaður við Brunnhól.

Byggt fyrir framtíðina

Helstu markmið framkvæmdarinnar voru skýr: að bæta umferðaröryggi, stytta Hringveginn og fækka einbreiðum brúm.

Ákvörðunin byggðist meðal annars á greiningum sem sýndu að umferðaröryggi á eldri vegkaflanum var óviðunandi. Á svæðinu höfðu orðið alvarleg umferðarslys og árekstrar við búfé voru tíðir. Jafnframt hafði umferð aukist jafnt og þétt frá árinu 2010 og spár bentu til áframhaldandi vaxtar, ekki síst vegna aukinnar ferðaþjónustu. Því var ljóst að þörf var á nýjum og afkastameiri samgöngum.

Nýr vegur uppfyllir nútímakröfur um vegagerð, með breiðari akbrautum, betri sjónlengdum og meiri afkastagetu. Ávinningurinn felst þó ekki aðeins í styttri ferðatíma heldur einnig í auknu öryggi fyrir íbúa, atvinnulíf og ferðamenn.

Steypumagnið dugað í 70 einbýlishús

Framkvæmdin var umfangsmikil. Í brúarmannvirkin fjögur fóru um 6.000 rúmmetrar af steypu, sem samsvavar steypumagni í um 70 meðalstór einbýlishús. Alls voru reknir niður nær tíu kílómetrar af forsteypnum staurum sem víða ná allt að 30 metra niður í sandinn. Djúparbrú hvílir að mestu á þessum staurum og má því segja að hún „fljóti“ á sandinum.

Við framkvæmdina voru jafnframt fluttir og nýttir tæplega ein milljón rúmmetra af jarðefnum. Til samanburðar mætti dreifa því magni yfir um 125 knattspyrnuvelli í eins metra þykku lagi. Slíkar stærðir gefa góða mynd af umfangi verkefnisins, þó þær segi aðeins hluta sögunnar. Hinn hlutinn felst í nákvæmni, skipulagningu og samvinnu þeirra fjölmörgu sérfræðinga sem komu að verkinu.

Gott samstarf margra aðila

Að baki framkvæmdinni liggur áralangt samstarf fjölmargra aðila. Starfsfólk Vegagerðarinnar vann verkefnið í nánú samstarfi við sveitarfélagið, landeigendur, ráðgjafa, hönnuði, verktaka og eftirlitsaðila.

Jökulfell annaðist fyrsta áfanga framkvæmdarinnar en Ístak meginhluta verksins. Með þeim störfuðu fjölmargir undirverktakar sem komu að brúargerð, malbikun, steypuframleiðslu, vegriðum, yfirborðsmerkningum og öðrum sérhæfðum verkþáttum. Eftirlit með framkvæmdinni var í höndum Verkís og Verkþöfs.

Veggjald frá 1. september 2026

Tekið verður veggjald til að standa undir fjármögnun framkvæmdarinnar í samræmi við lög um samvinnuverkefni en Hringvegur (1) um Hornafjörð er fyrsta samvinnuverkefnið sem Vegagerðin stendur að.

Heildarkostnaður vegna framkvæmdarinnar í Hornafirði er áætlaður rúmlega 10 milljarðar króna. Lögin gera ráð fyrir að innheimta veggjalda geti staðið straum af að lágmarki 50% af byggingarkostnaði, viðhaldi, rekstri og þróun samgöngumannvirkisins.

Ákveðið hefur verið að hefja ekki gjaldtöku fyrr en 1. september í ár.

Fyrirkomulag gjaldtöku

Markmiðið er að gera gjaldtökuna eins einfalda fyrir notendur og mögulegt er. Gjaldtakan verður fullkomlega sjálfvirk og vegfarendur þurfa ekki að skrá sig eða borga á þeim tíma sem ekið er um veginn. Sjálfvirk myndavélagreining verður á bílnúmerum sem flettir upp í ökutækjaskrá. Reikningur er síðan sendur í heimabanka um hver mánaðamót. Sett verður upp vefsíðan [spolur.is](#) þar sem hægt verður að nálgast yfirlit yfir notkun og svör við algengustu spurningum. Síðan er í vinnslu og verður tilbúin í sumar.

Ferðatími styttist um 15 til 20 mínútur

Veggjaldið var meðal annars ákveðið út frá því hversu mikið fólk er tilbúið að greiða fyrir þann ávinning sem fæst með til dæmis styttri ferðatíma, lægri eldsneytis- og rekstrarkostnaði og betri akstursaðstæðum.

Hringvegurinn styttist um 12 km en vegarkaflinn frá Mýrum að hringtorgi við Hafnarveg styttist enn meir. Sá kaflur er í dag 28,3 km en verður um 13,7 km með nýjum vegi og styttist því um 14,6 km. Því má gera ráð fyrir að vegfarendur verði um 15 til 20 mínútum fljótari að aka þessa leið.

Stakt gjald fyrir ökutæki undir 3,5 tonnum verður 1.500 krónur, 2.100 krónur fyrir millistóra bíla frá 3,5 til 7,5 tonnum og 4.500 krónur fyrir bíla yfir 7,5 tonnum. Gjaldið miðast við heildarþyngd ökutækja. Afsláttarkjör verða fyrir litla og millistóra bíla og þak sett á mánaðarlegar greiðslur. Þannig er ekki greitt meira en 18.750 krónur á mánuði fyrir minnstu bílana og ekki meira en 26.250 krónur fyrir millistóra bílar. Hámarksgjaldinu er náð við 22 ferðir á mánuði. Ekki er þak á greiðslum stærstu bílanna.

Gert er ráð fyrir að gjaldskráin verði endurskoðuð reglulega. ■

Gjaldskrá

→ Ökutæki undir 3,5 tonn

Stök ferð	kr. á ferð	1.500
2-5 ferðir í mánuði	kr. á ferð	950
6-15 ferðir í mánuði	kr. á ferð	750
Hámarksgjald á ökutæki	kr. á mánuði	18.750

→ Ökutæki 3,5 til 7,5 tonn

Stök ferð	kr. á ferð	2.100
2-5 ferðir í mánuði	kr. á ferð	1.330
6-15 ferðir í mánuði	kr. á ferð	1.050
Hámarksgjald á ökutæki	kr. á mánuði	26.250

→ Ökutæki yfir 7,5 tonn

Stök ferð	kr. á ferð	4.500
-----------	------------	-------



↑ Frá framkvæmdum við nýtt Hringtorg.



↑ Brúin yfir Hoffellsá á framkvæmdatíma.



↑ Skeiðarárbrúin var opnuð fyrir umferð árið 1974 og markaði þar með upphaf hringvegur um Ísland.

Ný bók um Hringveginn

Sería Sögufélags er ný ritröð um sögu Íslands þar sem vandaðar rannsóknir eru settar fram í lifandi frásögn. Fyrirmyndin er 100 Danmarkshistorier sem Danir hafa nýlengið við að gefa út. Hver bók í íslensku seríunni verður 100 blaðsíður að lengd og þær verða ríkulega myndskreyttar. Fyrstu tvær bækurnar eru komnar út og er önnur þeirra Hringvegurinn eftir Arnþór Gunnarsson.



→ Bókin Hringvegurinn eftir Arnþór Gunnarsson.

„Hugmyndin er að gefa út stuttar og skemmtilegar bækur sem ólíkir lesendur geta lært eitthvað nýtt af. Tiltækin atburður leiðir umfjöllunina í hverri bók inn í víðara samhengi, eins og opnun Hringvegarins árið 1974 leiðir lesendur inn í íslenska samgöngusögu á landi, í lofti og á sjó á aðgengilegan og áhugaverðan hátt. Í lok bókarinnar er aftur komið að Hringveginum og fjallað um hann frá ýmsum hliðum,“ segir Kristín Svava Tómasdóttir, ritstjóri Seríu Sögufélags.

Pilgrímareisur hringinn kringum landið

Arnþór Gunnarsson er sjálfstætt starfandi sagnfræðingur með BA-próf í sagnfræði og MA-próf í ferðamálafræði. Hann hefur meðal annars skrifað bækur á sviði byggða-, stofnana- og félagssögu.

Arnþór segir að opnun Hringvegarins hafi verið stór

viðburður í sögu þjóðarinnar og fólk hafi almennt tekið honum fagnandi. „Það virðist hafa verið metnaðarmál hjá mörgum að keyra hringinn, jafnvel mætti tala um eins konar pílgrímsreisu í því sambandi. Það segir sína sögu um traffíkina að á sunnudeginum um verslunar-mannahelgina 1974 seldust 1300 pulsar í kaupfélags-útibúinu í Skaftafelli, tæplega tvær á hverri mínútu að meðaltali, sagði mér þáverandi verslunarstjóri þar, Borgþór Arngrímsson. Strax árið 1974 fjórfaldaðist bílaumferðin í Skaftafelli miðað við næstu tvö ár á undan og í nágrenni Hafnar í Hornafirði tvöfaldaðist umferðin.“

Væri hægt að tala um 14. júlí 1974, daginn þegar Hringvegurinn var formlega tekinn í notkun, sem ákveðin kaflaskil í íslenskrí sögu?

„Þetta voru klárlega kaflaskil í íslenskrí samgöngusögu og já, jafnvel í sögu þjóðarinnar. Magnús Torfi Ólafsson samgönguráðherra sagði við opnun Hringvegarins að um væri að ræða merkasta viðburðinn í samgöngusögu þjóðarinnar og að Ísland væri nú annað land og enn betra en áður, „allt hægara til búsetu og hvers konar nytja“. Þessi orð eru lýsandi fyrir andann sem sveif yfir vötnum sumarið 1974 og það er mikið til í þessu hjá ráðherranum. Auðvitað hafa ýmsar aðrar breytur áhrif líka og þess vegna getur verið svolítið erfitt að meta til fulls áhrifin af einstökum samgöngubótum en almennt séð geta þær opnað alls kyns möguleika fyrir atvinnu-lífið og mannlífið yfirleitt. Hvalfjarðargöng og fleiri jarðgöng eru dæmi um það.“

Finnst þér að Hringvegurinn hafi átt þátt í að gera íslenskt samfélag einsleitara að einhverju leyti?

„Ég býst við að þetta geti virkað í báðar áttir. Áður fyrr voru mörg byggðarlög afskekkt og höfðu sín sérkenni. Höfn í Hornafirði, þar sem ég er fæddur og uppal-inn, var til dæmis slíkur staður og sama má segja um sýsluna í heild sinni, Austur-Skaftafellssýslu. Það kom meðal annars til af erfiðum samgöngum, ekki bara við aðra landshluta heldur líka innan héraðsins. Jökulárnar voru miklir farartálmar. Fólk sem flutti til Hornafjarðar eða kynntist Hornfirðingum um miðja síðustu öld hefur til dæmis talað um ýmis sérkenni sem samfélagið þar hafði á þeim tíma. Þetta birtist meðal annars í því hvernig heimamenn töluðu og líka í félags- og menn-ingarlífinu á svæðinu. Sumir Hornfirðingar og Austur-Skaftafellingar höfðu lítið farið út fyrir héraðið og jafnvel aldrei til Reykjavíkur. Þannig var þetta víða um land en núna eru þessi sérkenni hverfandi, meðal annars vegna miklu betri samgangna.

Á hinn bóginn hefur lítróf mannlífsins líka aukist vegna innflutnings fólks af öðru þjóðerni og menningaráhrifa utan úr heimi, til dæmis í gegnum sjónvarp, kvikmyndir og netið, en líka vegna þess að Íslendingar ferðast miklu meira til útlanda en áður fyrr. Síðan hefur vaxandi ferðamannastraumur til landsins, sem er ein birtingar-



↑ Arnþór Gunnarsson: Arnþór er sjálfstætt starfandi fræðimaður og hefur meðal annars ritað bækur á sviði byggða-, stofnana- og félags sögu.

mynd breyttra samgangna, sett mark sitt á íslenskt samfélag og gert það alþjóðlegra að ýmsu leyti. Við sjáum þetta þegar við ferðumst eftir Hringveginum. Um veginn er endalaus straumur fólks frá öllum heims-hornum og þessi mikla umferð á sinn þátt í að móta veginn og nærumhverfi hans. Meiri umferð kallar á vegabætur og svo þarf að gera nýja áningarstaði við veginn eða lagfæra afleggjara og gera bílastæði vegna þess að ferðamennirnir uppgötva lítinn fallegan foss. Þannig er Hringvegurinn í sífelldri mótun, ekki bara sem samgönguleið heldur líka sem viðskipta- og afþreyingarhringurinn eins og ég leyfi mér að lýsa honum í bókinni.“

Hversu mikilvægt telur þú að Íslendingar þekki sögu samgöngukerfisins?

„Almennt séð finnst mér mikilvægt að Íslendingar þekki vel sögu lands og þjóðar. Saga samgangna er samofin sögu byggðar í landinu og byggðasagan ætti að skipta fólki máli, þó ekki væri nema til að þekkja bakgrunn sinn. Maður öðlast varla góðan skilning á sögu byggðanna nema að hafa sæmilega innsýn í sögu samgangna líka. Þar hafa hlutirnir gerst hratt. Fyrir 150 árum var ekkert vegakerfi í landinu, strandsiglingar ekki byrjaðar og flugið í besta falli fjarlægur draumur. Samgöngukerfið sem við búum við núna byggist á sameiginlegu átaki og stjórnkerfi sem við höfum komið okkur upp. Þótt eflaust hefði mátt gera ýmislegt betur – og það er mikilvægt að vera meðvitaður um það – þá megum við í sögulegu ljós vera þakklát fyrir þessa mikilvægu innviði.“

Hægt er að nálgast bókina Hringvegurinn eftir Arnþór á vefsíðunni sogufelag.is. ■



↑ Vestmanna-
eyingar hafa
áhyggjur af
því hvernig
samgöngur munu
gangna næsta
vetur.

Húsfyllir á íbúafundi um Landeyjahöfn

Vestmannaeyingar fjölmenntu á íbúafund um stöðu Landeyjahafnar sem Vegagerðin hélt í Vestmannaeyjum þann 2. júní sl.

Á fundinum var farið yfir stöðu hafnarinnar og áskoranir síðasta vetrar, hvernig dýpkun hafnarinnar hefur gengið undanfarin ár í samanburði við nýliðinn vetur. Þá voru kynntar frumniðurstöður rannsókna dönsku straumfræðistofunnar DHI A/S og rætt um mögulegar lausnir til að bæta nýtingu hafnarinnar til framtíðar.

Eyjólfur Ármannsson innviðaráðherra hélt fyrsta erindið og sagði að stjórnvöld væru staðráðin í að leysa þær áskoranir sem skapast hafa í samgöngum milli lands og Eyja undanfarna mánuði. Hann rifjaði upp hversu mikil samgöngubót opnun Landeyjahafnar hefði verið og benti á að um 440 þúsund farþegar færu árlega milli hafnarinnar og Eyja. Ráðherra lagði áherslu á að móta þyrfti heildstæða framtíðarsýn um ferjusamgöngur, þar á meðal endurnýjun ferjuflotans, samnýtingu skipa og orkuskipti. Þá væri mikilvægt að læra af reynslunni frá síðasta vetri og tryggja að viðbrögð við rofi á samgöngum yrðu markvissari í framtíðinni.

Einnig kom fram í hans máli að frá og með haustinu muni nýr og öflugur dýpkunarverktaki frá Belgíu, Jan de Nul, taka við verkefnum í Landeyjahöfn og eru miklar vonir bundnar við hann. „Mestu skiptir að fyrirtækið rekur fjölda öflugra skipa og getur kallað til skip ef á þarf að halda,“ sagði Eyjólfur. Hann nefndi einnig hugmyndir um að eiga tiltækar vélar í Herjólf ef upp koma vélabilanir, til að hægt sé að skipta þeim út með hraði.

Þá upplýsti ráðherra að ferjurnar Herjólfur og Baldur munu báðar sigla til og frá Vestmannaeyjum frá og með mánudeginum 8. júní og að það fyrirkomulag yrði við lýði meðan unnið væri að viðgerð á annarri vél Herjólf, sem bilaði í apríl sl.

Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, rakti sögu Landeyjahafnar og lagði áherslu á að viðhaldsdýpkun væri lykilforsenda rekstrar hennar. Hún sagði

ljóst að endurnýja þyrfti ferjuflotann með skipulegum hætti og að Vegagerðin hefði lengi bent á þörfina fyrir nýtt skip sambærilegt Herjólfu IV til að tryggja örugga þjónustu og varaleiðir milli lands og Eyja. Bergþóra tók undir orð ráðherra og sagði miklar væntingar bundnar við Jan de Nul. Þá sagði hún að samhliða áframhaldandi rannsóknum á höfninni væri mögulegt að ráðast í svokallaðar „buffer-dýpkanir“, þar sem mikið magn sands umhverfis höfnina er fjarlæggt að hausti til að skapa svigrúm þegar sandburður eykst.

Veðurfarslegar áskoranir

Fannar Gíslason, forstöðumaður hafnadeildar Vegagerðarinnar, fór yfir veðurfarslegar áskoranir við Landeyjahöfn og leiðrétti jafnframt nokkrar algengar staðreyndavillur sem oft hafa komið fram í umræðunni. Hann útskýrði að ríkjandi suðvestlægar öldur hefðu afgerandi áhrif á sandburð við höfnina og að breytingar á legu eða lögun hafnargarða gætu jafnvel aukið sandsöfnun verulega. Þá benti hann á að óvenjufáir dýpkunargluggar hefðu gefist í mars og apríl síðastliðnum.

Frumniðurstöður rannsókna kynntar

Kjartan Elíasson, verkfræðingur á hafnadeild Vegagerðarinnar, kynnti frumniðurstöður rannsókna DHI A/S. Vinna straumfræðistofunnar hófst haustið 2024 og markmiðið með vinnunni var að finna leiðir til að auka nýtingu Landeyjahafnar. Fyrsta skrefið var að setja upp sandburðarlíkan og var unnið með 15 ára gagnasafn til að kvarða líkanið sem er tilbúið. Líkanið hefur síðan verið nýtt til þess að skoða mögulegar breytingar á höfninni og umhverfinu í kringum hana. DHI A/S hefur unnið í samstarfi við Vegagerðina að rannsóknum á ýmsum stöðum á Íslandi, bæði í Landeyjahöfn og annars staðar. Stofan hefur viðtæka reynslu og þekkingu á þessu fræðasviði.

Kjartan sagði að unnið hafi verið í að prófa ýmsar breytingar á höfninni í sandburðarlíkaninu, meðal annars lengingu hafnargarða og mismunandi útfærslur á dýpkunarsvæðum. Prófanir á 200 og 300 metra lengingu garða sýna að lengri garðar geta skilað árangri til skamms tíma, en til lengri tíma þurfi að skoða áhrif þeirra nánar þar sem botninn aðlagist breyttum aðstæðum.

Kjartan sagði þó ljóst að möguleikar væru á að hanna lengingar sem auðvelduðu dýpkun og bættu rekstrar-skilyrði hafnarinnar. Næstu skref væru frekari rannsóknir og prófanir á mismunandi lausnum. Lokaskýrsla þessa rannsóknaráfanga er væntanleg í haust og verður hún síðan send í óháða rýni.

Hann sagði að buffer-dýpkanir gætu hafist haustið 2026 ef fjármögnun fengist til þess, en stærri framkvæmdir vegna breytinga á höfninni þyrftu frekari skoðun og gætu orðið að veruleika um árið 2030.



↑ Frá fundinum



↑ Landeyjahöfn

Eyjamenn áhyggjufullir vegna næsta vetrar

Að erindum loknum opnaði fundarstjóri, G. Pétur Matthíasson, forstöðumaður samskiptadeildar Vegagerðarinnar, fyrir spurningar og umræður. Þar kom fram að fundargestir hefðu miklar áhyggjur af því hver staðan yrði næsta vetur og voru ekki sáttir við að biða til 2030 eftir varanlegum lausnum.

Á meðal þess sem var spurt var hvernig tryggja ætti flutningsgetu til Eyja ef Landeyjahöfn lokast á ný. Í svörum kom fram að vonir væru bundnar við nýjan dýpkunarverktaka og að unnið væri að lausnum varðandi varaskip. Ráðherra sagði jafnframt að hann hygðist beita sér fyrir auknu fjármagni til dýpkunarframkvæmda.

Einnig var rætt um stöðu Herjólfu III og framtíðarhlutverk hans sem varaskips. Eyjólfur sagði að ekki hefði tekist að halda skipinu í því ástandi sem þyrfti til reglulegrar þjónustu, en að áfram væri verið að skoða framtíðar-möguleika þess.

Fundinum lauk með frekari umræðum um fjármögnun, umhverfismat, mögulega lengingu hafnargarða og framtíðarsýn fyrir samgöngur við Vestmannaeyjar. ■

Horfum fram á veginn

Vegagerðin stóð fyrir ráðstefnunni Horfum fram á veginn þann 15. apríl 2026. Þar var fjallað um eina stærstu áskorun í innviðauppbýggingu á Íslandi, hvernig Vegagerðin tekst á við innviðaskuld, skipulagningu, stýringu og forgangsröðun framkvæmda og viðhalds á skilvirkan og sjálfbæran hátt.

Hér á eftir koma þrjár greinar sem unnar eru upp úr þremur fyrirlestrum ráðstefnunnar og gefa góða innsýn inn í áskoranir Vegagerðarinnar í viðhaldi og nýframkvæmdum.

Að verja verðmætustu eign þjóðarinnar

Vegakerfið er ein verðmætasta eign íslensku þjóðarinnar. Það tengir byggðir landsins, tryggir flutninga fólks og vöru og er forsenda atvinnulífs, ferðaþjónustu og öryggis. Forsenda þess að vegakerfið haldi verðgildi sínu er að viðhalda því. Ef viðhaldi er ekki sinnt safnast upp innviðaskuld sem verður sífellt stærri og erfiðari að eiga við.

Stórt land og umfangsmikið vegakerfi

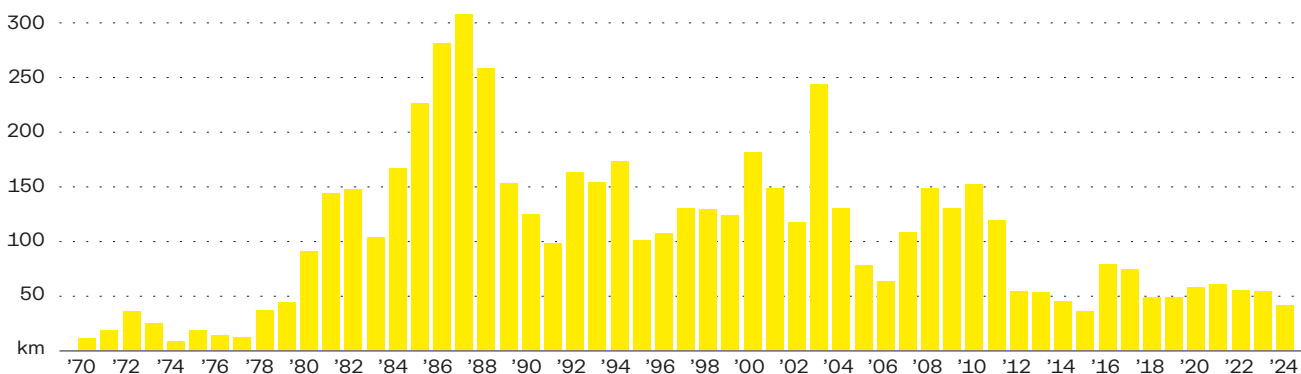
Ísland er víðfeðmt land og þjóðvegakerfið telur nærri 13 þúsund kílómetra af vegum, 1.200 brýr og 11 veggöng í notkun. Íbúar eru þó aðeins um 390 þúsund sem gera um 33 metrar á hvern íbúa. Til samanburðar má nefna að í Færeyjum eru aðeins um 9 metrar af þjóðvegum á hvern íbúa.



←
Arndís Ósk
Ólafsdóttir Arnalds,
framkvæmdastjóri
mannvirkjasviðs

Þjóðvegakerfið hefur vaxið hægt en örugglega í gegnum árin og enn er verið að byggja upp og stækka það samhliða viðhaldi á eldri hlutum þess. Grafið hér að neðan sýnir hversu margir kílómetrar af nýju slitlagi hafa verið lagðir árlega frá árinu 1970. Eins og sést átti sér stað mikil uppbygging á níunda og tíunda áratugnum þegar hundruð kílómetra malarvega voru lagðir bundnu slitlagi á hverju ári. Þessi mikla uppbygging skilaði verulegum framförum í samgöngum

Bundið slitlag - árleg aukning 1970-2024





↑ Fundarstjórinn G. Pétur Matthíasson stýrði pallborðsumræðum. Myndir: Ernir Eyjólfsson



↑ Eyjólfur Ármannsson innviðaráðherra.



↑ Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar.



↑ Dan Gardner, annar höfunda metsölubókarinnar How Big Things Get Done, var aðalfyrirlesari á ráðstefnunni. Í erindi sínu, Getting Big Things Done On Budget And On Time, fjallaði Gardner um það sem skiptir hvað mestu máli í stórum verkefnum; hvernig hægt er að skila þeim á réttum tíma og innan fjárhagsramma.



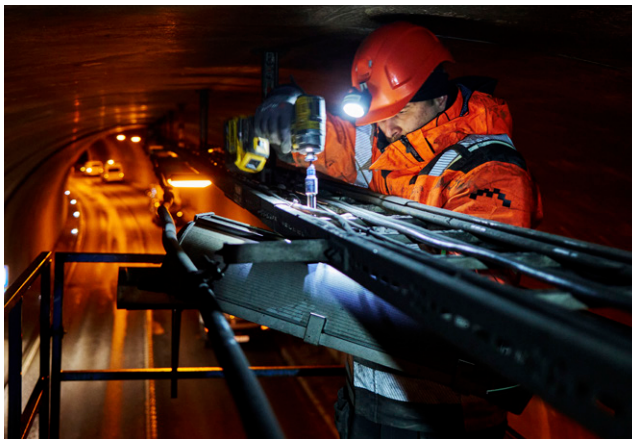
↑ Á þriðja hundað manns mættu á ráðstefnuna sem haldin var á Hótel Reykjavík Grand.



↑ Michael Ebbesen, framkvæmdastjóri mannvirkjasviðs hjá Vejdirektoratet, greindi frá því hvernig danska Vegagerðin vann á mikilli uppsafnaðri innviðaskuld með áhrifaríkum hætti.

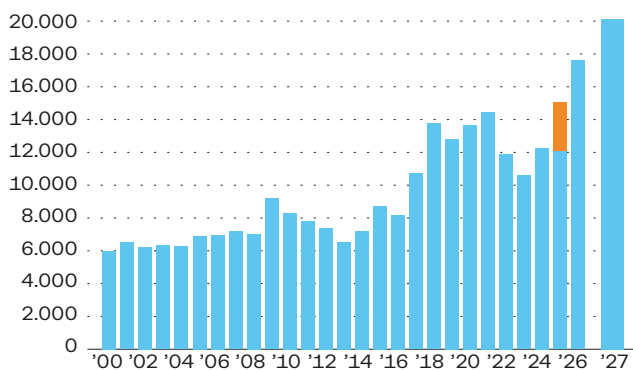


↑ Á Hringveginum eru 229 brýr og enn eru 26 þeirra einbreiðar. Hér er ný brú yfir Núpsvötn sem opnuð var árið 2023 og við hlið hennar eldri einbreið brú.

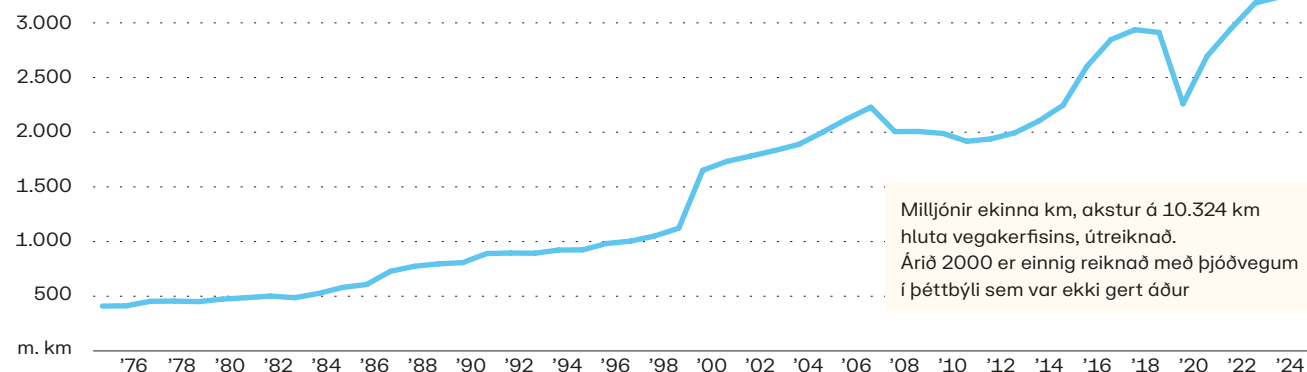


↑ Veggöng eru meðal flóknustu mannvirka þjóðvega kerfisins. Viðhald þeirra nær langt út fyrir sjálfan veginn.

Framlög til Vegagerðarinnar



Akstur 1975 – 2024



landsins, en hefur einnig í för með sér að stór hluti vegakerfisins er nú kominn á þann aldur að viðhald er orðið brýnt. Veginir sem voru lagðir á þessum árum þurfa nú endurnýjun á slitlagi, styrkingu burðarlaga og í mörgum tilfellum umfangsmiklar endurbætur.

Aukið álag vegna umferðar og ferðaþjónustu

Umferð á þjóðvegum hefur aukist gríðarlega undanfarna áratugi. Á sumum svæðum hefur hún vaxið um 70–100% á síðustu 10–15 árum.

Ferðaþjónustan hefur þar nokkur áhrif. Margir vegir voru byggðir áður en ferðamannastraumurinn jókst og voru ekki hannaðir fyrir þann umferðarpunga sem nú er orðinn. Suðurlandið er skýrt dæmi um þetta, en þar er umferð ferðamanna hvað mest.

Önnur áskorun er að nýir áfangastaðir geta orðið vinsælir á örfáum árum. Stuðlagil er dæmi um stað þar sem samfélagsmiðlar og aukinn sýnileiki leiddu til mikillar aukningar í umferð á vegum sem voru ekki byggðir fyrir slíkt álag. Stundum nægir áhrifamikil Instagram-mynd til að breyta umferðarmynstri á skömmum tíma. Á grafinu hér að neðan má sjá þróun umferðar frá áttunda áratugnum.

Innviðaskuldin vex hratt

Innviðaskuldin hefur vaxið afar hratt síðustu ár eins og til dæmis má sjá í skýrslum Samtaka iðnaðarins. Þar er metið að viðhaldsskuld samgönguinnviða hafi verið 70 milljarðar króna árið 2017, 110 milljarðar króna árið 2021 og 200 milljarðar króna árið 2025. Þessi stigvaxandi þróun sýnir skýrt hversu dýrt það er að fresta nauðsynlegu viðhaldi.

Vegagerðin metur að um 23 milljarða króna þurfi árlega til að koma í veg fyrir að ástand vegakerfisins versni enn frekar. Á síðasta ári var veitt 3 milljarða króna viðbótarfjárveiting í júlí, í ár nemur viðhaldsfjárveiting 17,5 milljörðum króna. Gert er ráð fyrir að hún hækki í 20 milljarða á næsta ári, en það er enn undir þeirri fjárhæð sem þarf til að stöðva frekari uppsöfnun skuldarinnar.



↑ Malbikun í Bröttubrekku sumarið 2025. Hægt var að ráðast í verkefnið vegna aukafjárveitingar.

Ástand vegakerfisins

Vegagerðin skilgreinir viðhaldsskuld í tólf flokka sem dreifast á svæði Vegagerðarinnar. Stærstu og fjárfrekustu flokkarnir eru:

- slitlög
- burðarlög
- brýr
- veggöng

Þessir flokkar taka til sín stærstan hluta þess fjár sem varið er til viðhalds.

Bundin slitlög

Slitlag vegakerfisins skiptist í malbik, klæðingu og malarslitlag. Bundið slitlag er samheiti yfir malbik og klæðingu en um 6 þúsund af 13 þúsund kílómetrum þjóðvegakerfisins er með bundnu slitlagi. Nærri 60% af bundnu slitlagi þarf viðhald á næstu fimm árum til að koma í veg fyrir frekari hnignun.

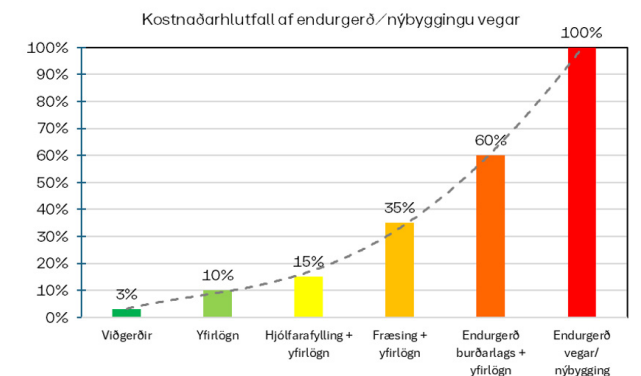
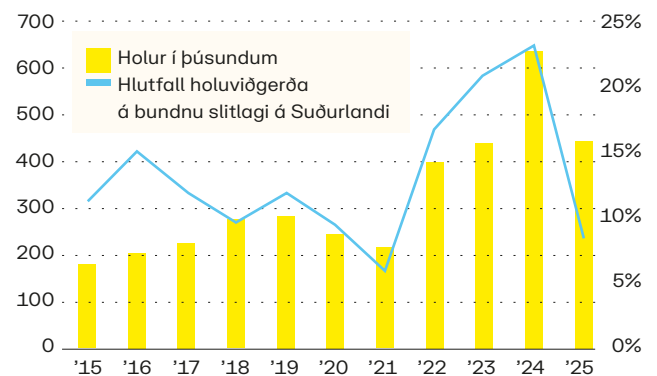
Eitt skýrasta merki um viðhaldsskuldina er aukið hlutfall fjármuna sem fer í holufyllingar. Árið 2024 fór yfir 20% viðhaldsfjár slitlaga í að fylla holur eins og sjá má á myndinni hér að neðan. Holufyllingar eru þó aðeins skammtímalausn sem endist oft ekki nema eitt ár og telst því ekki hagkvæm leið til lengri tíma. Þegar sífellt stærri hluti fjármagnsins fer í bráðaaðgerðir verður minna eftir til varanlegra endurbóta. Á myndinni sést að hlutfall holuviðgerða minnkaði umtalsvert árið 2025 og skýrist það af því að Vegagerðin fékk aukafjárveitingu í júlí til að takast á við innviðaskuldina.

Burðarlög

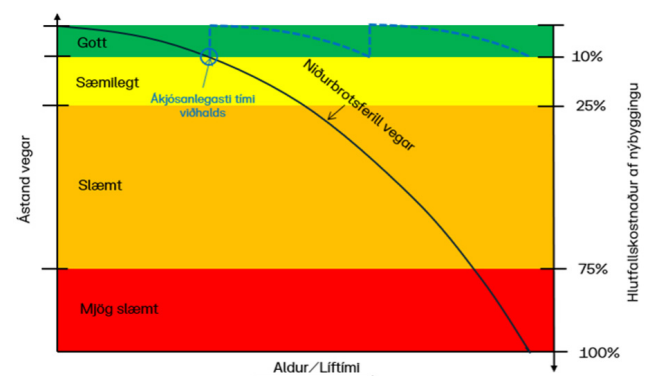
Burðarlagið er undirstaða vegarins og viðhald þess er mun kostnaðarsamara en endurnýjun slitlags.

Mælingar sýna að 1.252 kílómetrar vega, eða um 27% þjóðvegakerfisins, hefur takmarkaða burðargetu. Til að setja hlutina í samhengi má benda á að aðeins tókst

Hlutfall holuviðgerða



↑ Kostnaðarhlutfall af endurgerð vegar miðað við nýbyggingu hans.



↑ Ef viðhaldi er sinnt áður en ástand versnar verulega getur kostnaður verið aðeins lítið brot af því sem þarf síðar. Því lengur sem beðið er þeim mun meiri verður kostnaðurinn.



↑ Ef slitlag er endurnýjað áður en ástand versnar verulega getur kostnaður verið aðeins lítið brot af því sem þarf síðar.

að endurbæta 54 kílómetra á síðasta ári, þrátt fyrir aukafjárveitingu. Þetta sýnir hversu umfangsmikið og kostnaðarsamt verkefnið er.

Brýr

Á þjóðvegakerfinu eru 1.188 brýr auk 61 göngu- og reiðbrúar. Af þessum brúm eru 636 einbreiðar með meðalaldur um 60 ár. Tvíbreiðar brýr eru 522 og meðalaldur þeirra er um 33 ár. Hönnunarlíftími brúa er yfirleitt um 80 ár, en meðalaldur allra brúa á Íslandi er nú um 47 ár.

Áætlað er að um 350 brýr þarfnist umfangsmikils viðhalds. Vegagerðin nær að jafnaði að gera við um 60 brýr á ári, en fjöldinn fer eftir ástandi og umfangi skemmda.

Veggöng

Í vegakerfinu eru 11 veggöng í notkun. Samanlögð lengd þeirra er 65 km. Á tímabilinu 1990 til 2020 voru að meðaltali byggðir um 2 km af veggöngum árlega en engin ný göng hafa verið byggð frá árinu 2020.

Veggöng eru meðal flóknustu mannvirkja þjóðvegakerfisins. Viðhald þeirra nær langt út fyrir sjálfan veginn. Það felur meðal annars í sér:

- Uppfærslur vegna aukinna alþjóðlegra krafna
- Vöktun og öryggi (myndavélakerfi, eftirlitsbúnaður, stjórnþúfa og vöktunarkerfi)
- Endurnýjun vélþúfa (blásara, dælur og annar tengdur búnaður)
- Fjarskipti (Tetra-kerfi, gsm-kerfi og FM-útvarp.)
- Veglýsing, daglýsing, neyðarlýsing og upplýsingaskilti
- Styrking og viðhald á klæðningu, viðhald og lagfæring á steypuhulu, klæðningu og styrkingum. Viðhaldsskuld í veggöngum fer vaxandi og krefst sífellt meiri fjárfestingar.

Viðhald á réttum tíma sparar mikla fjármuni

Eitt mikilvægasta atriðið í innviðastjórnun er að framkvæma viðhald á réttum tíma.

Ef slitlag er endurnýjað áður en ástand versnar verulega getur kostnaður verið aðeins lítið brot af því sem þarf síðar. Sé viðhaldi frestað getur þurft að endurbyggja veginn frá grunni með margföldum kostnaði.

Þessi þróun er ekki línuleg. Því lengur sem beðið er, þeim mun hraðar eykst kostnaðurinn. Á myndunum hér að neðan má sjá annars vegar hlutfall kostnaðar við mismunandi tegundir viðhalds og hins vegar á hvaða tímamarki er best að sinna viðhaldi vegar.

Að mati Vegagerðarinnar þarf að nálgast viðhald með heildstæðum hætti og taka ákvarðanir sem byggjast á gögnum.

Áherslan þarf að vera á gagnadrifna ákvarðanatöku, mat á öllu eignasafninu í heild, forgangsroðun verkefna þvert á flokka, aukna spágerð og betri skýrslugjöf og síðast en ekki síst á framkvæmd viðhalds „á réttum stað og á réttum tíma“.

Markmiðið er að nýta fjármuni sem best og hámarka líftíma mannvirkja.

Mikilvægasta verkefnið fram undan

Vegakerfið er ein stærsta og verðmætasta eign þjóðarinnar. Með reglulegu og markvissu viðhaldi er hægt að vernda verðmæti þess, tryggja öryggi vegfarenda og draga úr heildarkostnaði samfélagsins.

Lykillinn að árangri er að taka ákvarðanir á grundvelli gagna, forgangsraða af skynsemi og framkvæma viðhald áður en ástand mannvirkja versnar um of. ■

Af hverju tekur allt svona langan tíma?

Stór samgönguverkefni eru oft í umræðunni árum saman áður en framkvæmdir hefjast. Margir velta því fyrir sér hvers vegna undirbúningurinn taki svo langan tíma. Svarið felst í því að áður en fyrsta skóflustungan er tekin þarf að fara í gegnum umfangsmikið ferli þar sem þarf að samræma hönnun, skipulag, umhverfismál, framkvæmdaáætlanir og samstarf fjölmargra aðila. Markmiðið er ekki að lengja ferlið heldur að skapa sem bestar forsendur fyrir farsælli framkvæmd. Það gleymist oft í umræðunni að undirbúningur er ekki biðtími. Hann er ferlið þar sem verkefnið verður til.

Góð verkefni byrja á góðum undirbúningi

Undirbúningur nýrra samgönguverkefna hjá Vegagerðinni skiptist í nokkur skýr stig sem hvert um sig hefur ákveðinn tilgang. Verkefnið þróast áfram og óvissuþáttum fækkar eftir því sem undirbúningi vindur fram.

Fyrsta skrefið er að skilgreina þörfina sem verkefnið á að leysa. Hvert er vandamálið? Hvað á framkvæmdin að bæta? Er markmiðið að auka umferðaröryggi, bæta tengingar milli svæða, stytta ferðatíma og/eða skapa betri aðstæður fyrir fleiri ferðamáta?

Þegar þörfin hefur verið skilgreind tekur við vinna við frumdrög. Á því stigi eru mismunandi valkostir bornir saman og metnir út frá samfélagslegum ávinningi, kostnaði, umferðaröryggi, umhverfisáhrifum og tækni-



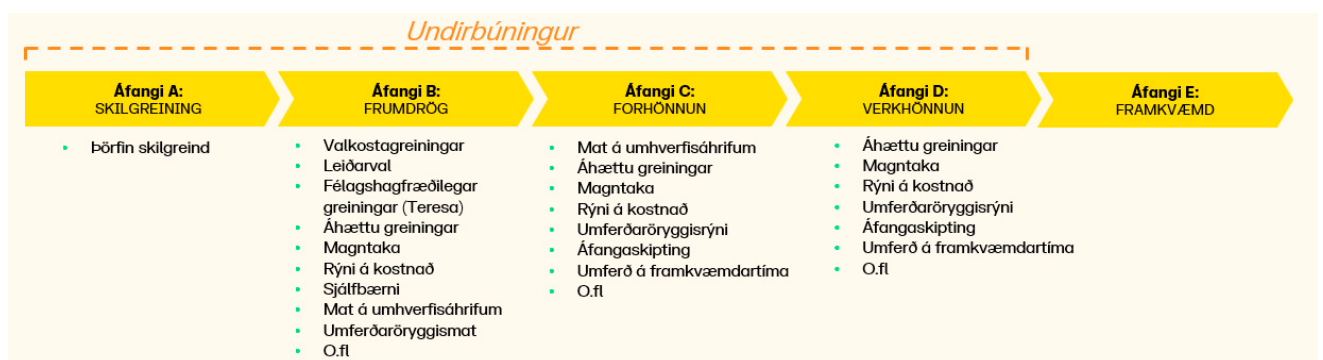
←
Bryndís Friðriksdóttir,
svæðisstjóri
Höfuðborgarsvæðis

legri framkvæmd. Jafnframt eru unnar fyrstu kostnaðaráætlanir, áhættugreiningar og félagshagfræðilegt mat sem leggja grunn að vali á bestu lausninni.

Þegar valkostur hefur verið ákveðinn tekur við forhönnun. Þá fer verkefnið að taka á sig skýrari mynd. Framkvæmdaáfangar eru mótaðir, skipulag umferðar á framkvæmdartíma er þróað og farið að undirbúa hvernig framkvæmdinni sjálfri verður best háttað. Á þessu hönnunarstigi verða kostnaðaráætlanir nákvæmari.

Að lokum tekur verkhönnun við og henni lýkur með útboðsgögnum sem gera kleift að hefja framkvæmdir.

Á hverju stigi þroskast verkefnið. Forsendur verða skýrari, óvissuþáttum fækkar og bæði kostnaðaráætlanir og tímaáætlanir verða áreiðanlegri. Þótt þessi vinna taki oft mörg ár er hún ein mikilvægasta forsenda þess að hægt sé að ráðast í framkvæmd byggða á traustum undirbúningi.



↑ Undirbúningur nýrra samgönguverkefna hjá Vegagerðinni skiptist í nokkur skýr stig.



↑ Arnarnesvegur er dæmi um verkefni þar sem snemma náðist samstaða um lausn, skipulagsvinna gekk vel og framkvæmdir gátu hafist eftir snarpan undirbúning.



↑ Verkefnið Reykjanesbraut við Bústaðaveg sýnir hvernig samþætting við Borgarlínu, stígakerfi, íbúðabyggð og skipulagsmál getur aukið flækjustigið verulega.

Samstarf skiptir sköpum

Undirbúningur samgönguverkefna snýst um miklu meira en að hanna veg, brú eða stökk. Hann byggir á nánú samstarfi við fjölmarga aðila sem hver um sig hefur lögbundið hlutverk, sérþekkingu eða hagsmuna að gæta. Sveitarfélög, skipulagsyfirvöld, veitufyrirtæki, ráðgjafar, verktakar og aðrir hagaðilar þurfa að vinna saman að sameiginlegri niðurstöðu. Samhliða þarf að tryggja að framkvæmdin falli að skipulagi sveitarfélaga, annarri innviðauppgjöngu og framtíðarsýn viðkomandi svæðis.

Þetta á sérstaklega við í verkefnum á þéttbýlissvæðum þar sem margar framkvæmdir fara fram samtímis. Í verkefnum Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins þarf til dæmis að samþætta framkvæmdir á stofnvegum, Borgarlínu, göngu- og hjólaleiðum, veitukerfum og annarri uppbyggingu. Ákvörðun sem tekin er í einu verkefni getur haft áhrif á önnur verkefni og því þarf að horfa á samgöngukerfið sem eina heild en ekki safn einstakra framkvæmda.

Þessi samþætting tekur tíma og krefst mikils samráðs. Ávinningurinn er hins vegar sá að verkefni styðja hvert annað, framkvæmdir verða skilvirkari og líkur á kostnaðarsömum breytingum síðar í ferlinu minnka.

Engin tvö verkefni eru eins

Pótt undirbúningsferli samgönguverkefna fylgi í grunninn sömu meginskrefum eru engin tvö verkefni eins. Tímalengd undirbúnings ræðst ekki aðeins af stærð framkvæmdarinnar heldur einnig af flækjustigi hennar, fjölda hagaðila og þeim ytri forsendum sem verkefnið þarf að taka mið af. Í sumum verkefnum liggja helstu forsendur fyrir snemma í ferlinu. Samstaða næst um val á lausn, skipulagsmál eru komin vel á veg og framkvæmdir passa vel inn í núverandi innviðakerfi. Við slíkar aðstæður getur undirbúningur gengið hratt og framkvæmdir hafist á tiltölulega skömmum tíma. Í öðrum verkefnum er staðan allt önnur. Þar þarf að samræma ólíka samgöngumáta, taka tillit til íbúðabygðar, verndarsvæða, umfangsmikilla veitukerfa og annarra framkvæmda sem eru fyrirhugaðar á sama svæði. Þá bætast við breytingar á skipulagi, umhverfismat og fjölbætt samráð við fjölmarga hagaðila. Slíkar aðstæður gera undirbúninginn bæði flóknari og tímafrekari.

Þetta sést vel þegar borin eru saman ólík verkefni Vegagerðarinnar á höfuðborgarsvæðinu. Arnarnesvegur er dæmi um verkefni þar sem snemma náðist samstaða um lausn, skipulagsvinna gekk vel og framkvæmdir gátu hafist eftir snarpan undirbúning. Reykjanesbraut við Bústaðaveg sýnir hins vegar hvernig samþætting við Borgarlínu, stígakerfi, íbúðabygð og skipulagsmál getur aukið flækjustigið verulega. Sæbrautarstokkur bætir svo við enn annarri áskorun, þar sem stærsta áskorunin felst ekki aðeins í mannvirkinu sjálfu heldur einnig í því hvernig hægt er að halda einni fjölförnustu samgönguæð landsins opinni meðan framkvæmdir standa yfir. Skipuleggja þarf hjáleidir, tryggja vöruflutninga, færa umfangsmikil veitukerfi og lágmarka rask á daglegu lífi þúsunda vegfarenda.

Þessi dæmi undirstrika að undirbúningstími ræðst sjaldnast eingöngu af stærð verkefnisins. Það er samspil tæknilegra, skipulagslegra og samfélagslegra þátta sem ræður því hversu langan tíma tekur að skapa traustan grunn fyrir framkvæmdina.

Undirbúningur snýst um að draga úr óvissu

Þegar stór samgönguverkefni eru rædd beinist umræðan gjarnan að hönnun, kostnaði eða tímalínunum. Í raun er undirbúningurinn þó fyrst og fremst ferli þar sem markvisst er unnið að því að draga úr óvissu áður en teknar eru ákvarðanir um framkvæmdir sem geta bundið opinbert fé til áratuga.

Í upphafi verkefnis liggja margar mikilvægar forsendur ekki fyrir. Hvaða lausn skilar mestum samfélagslegum ávinningi? Hvernig verður hægt að framkvæma verkið með sem minnstum áhrifum á samgöngur og daglegt líf? Hvernig mun kostnaðurinn þróast? Hvaða áhættur



↑ Verkefnið Sæbrautarstokkur hefur mörg flækjustig. Þar felst stærsta áskorunin ekki aðeins í mannvirkinu sjálfu heldur einnig í því hvernig hægt er að halda einni fjölförnustu samgönguæð landsins opinni meðan framkvæmdir standa yfir. Skipuleggja þarf hjáleidir, tryggja vöruflutninga, færa umfangsmikil veitukerfi og lágmarka rask á daglegu lífi þúsunda vegfarenda.

kunna að leynast í jarðvegi, veitukerfum, skipulagsmálum eða umhverfi?

Svörin við þessum spurningum verða til smám saman eftir því sem verkefnið þróast. Nýjar rannsóknir eru unnar, hönnun verður nákvæmari, kostnaðaráætlanir traustari og áhætta betur greind og mótvægisáðgerðir ákveðnar.

Með hverju undirbúningsstigi fækkar óvissuþáttum og ákvarðanir byggjast á sífellt traustari upplýsingum. Það er í raun kjarninn í góðri verkefnastjórnun. Undirbúningurinn snýst um að byggja upp þekkingu á verkefninu og skapa traustari forsendur fyrir ákvarðanatöku. Með hverju undirbúningsstigi verður myndin skýrari, kostnaðaráætlanir verða áreiðanlegri og framkvæmdin verður fyrirsjáanlegri. Þess vegna er undirbúningur ekki biðtími. Hann er ferli þar sem mikilvægustu ákvarðanir verkefnisins eru teknar og grunnurinn lagður að því hvort framkvæmdin verði farsæl.

Það borgar sig að gefa sér tíma

Það er eitt lögmál sem á við um nær öll stór framkvæmdaverkefni. Í upphafi verkefnis er óvissan mest en minnkar jafnt og þétt eftir því sem undirbúningi og hönnun vindur fram. Á sama tíma verður sífellt kostnaðarsamara að gera breytingar. Þess vegna skiptir mestu máli að verja tíma í að svara stóru spurningunum áður en framkvæmdir hefjast. Á fyrstu stigum verkefnis er tiltölulega einfalt að skoða nýjar útfærslur, bera saman mismunandi valkosti eða breyta legu og

útfærslu mannvirkja. Þegar komið er í framkvæmdir verða sömu breytingar hins vegar bæði tímafrekar og kostnaðarsamar. Í verstu tilfellum geta þær leitt til endurhönnunar, tafið framkvæmdir og hækkað kostnað verulega.

Þessi hugsun er ekki ný. Í bókinni *How Big Things Get Done* sýna Bent Flyvbjerg og Dan Gardner fram á að vel heppnuð innviðaverkefni eiga það sameiginlegt að verja meiri tíma í undirbúning en margir gera ráð fyrir. Markmiðið er ekki að tefja ákvarðanir heldur að tryggja að þær byggist á sem bestum upplýsingum. Dan Gardner dregur þessa hugsun saman í einfaldri en áhrifaríkri setningu: Fast decisions make slow projects.

Setningin kann að hljóma þversagnakennd en reynslan sýnir að hún á vel við um stór innviðaverkefni. Ef stórar ákvarðanir eru teknar áður en nægileg greining hefur farið fram aukast líkur á endurhönnun, töfum og kostnaðaraukningu síðar í verkefninu. Sá tími sem virðist sparast í upphafi tapast þá oft margfalt þegar framkvæmdir eru hafnar.

Ein áhrifaríkasta leiðin til að flýta framkvæmdum er því oft að gefa sér meiri tíma í undirbúninginn. Með vönduðum undirbúningi skapast betri forsendur fyrir framkvæmd sem stendur betur undir bæði tíma- og kostnaðaráætlunum og ná þeim samfélagslegaávinningi sem lagt er upp með.

Agi er forsenda árangurs

Góður undirbúningur verður ekki til af sjálfu sér. Hann krefst skýrs verklags, markvissrar verkefnastjórnunar og aga til að fara ekki í næsta áfanga fyrr en allar forsendur liggja fyrir. Á undanförunum árum hefur Vegagerðin lagt aukna áherslu á að efla verkefnastjórnsýslu með skýrri áfangaskiptingu, samræmdu verklagi og markvissri kostnaðar- og áhættustýringu. Markmiðið er að verkefni séu nægilega vel undirbúin áður en farið er í næsta áfanga.

Þetta krefst þolinmæði og aga. Það getur verið freistandi að flýta verkefnum áfram þegar þörfin fyrir framkvæmdir er brýn, en reynslan sýnir að góður undirbúningur skilar sér yfirleitt margfalt til baka. Hann eykur fyrirjáanleika, dregur úr líkum á óvæntum breytingum og stuðlar að betri nýtingu opinbers fjár.

Það er auðvelt að spyrja af hverju undirbúningur stórra samgönguverkefna taki svona langan tíma. En þegar horft er til alls þess sem þarf að greina, samræma og taka afstöðu til, eins og hönnunar, skipulags, umhverfismála, umferðar, veitukerfa, framkvæmda-aðferða og samstarfs fjölmargra hagaðila, er ljóst að undirbúningurinn er ekki biðtími. Hann er fjárfesting í betri framkvæmd.

Þegar fyrsta skóflustungan er tekin hafa mikilvægustu ákvarðanir verkefnisins þegar verið teknar. Þær byggja á þeirri þekkingu sem hefur orðið til í undirbúningnum og leggja grunn að því hvort verkefnið verði afhent á réttum tíma, innan fjárhagsramma og með þeim samfélagslega ávinningi sem stefnt var að. Stór verkefni verða ekki til með hraði. Þau verða til með öguðum vinnubrögðum, vönduðum undirbúningi og sameiginlegri sýn allra þeirra sem að þeim koma. ■

Faglegir ferlar og áreiðanleg ákvarðanataka

Undanfarin ár hefur Vegagerðin stórukið áherslu á bættu verkefnastjórnsýslu. Upphaf vegferðarinnar má rekja til skýrslu innanríkisráðuneytisins um málaflokkinn frá árinu 2016 þar sem lögð var áhersla á markvissa notkun fjármuna til samgönguframkvæmda. Verkefnastjórnsýsla (e. project governance) fjallar um ramma verkefna frá fyrstu hugmynd að framkvæmd, ferli ákvarðana og upplýsingagjafar með það að markmiði að verkefni skili tilætluðum ávinningi.

Vaxandi eftirspurn var, bæði innan Vegagerðarinnar og frá hagaðilum utan hennar, eftir markvissari og samræmdari verkefnastjórnsýslu. Ytra umhverfi samgönguverkefna er mjög kvíkt og geta forsendur verkefna hæglega breyst á löngum undirbúningstíma þeirra. Það skiptir auk þess sífellt meira máli að færa „bestu venjur“ á blað til þess að tryggja yfirfærslu þekkingar í nútímasamfélagi. Í dag eru manna-breytingar örari en áður og stórar kynslóðir með langan starfsaldur í faginu eru að hverfa af vinnumarkaði.

Betri kostnaðaráætlanir

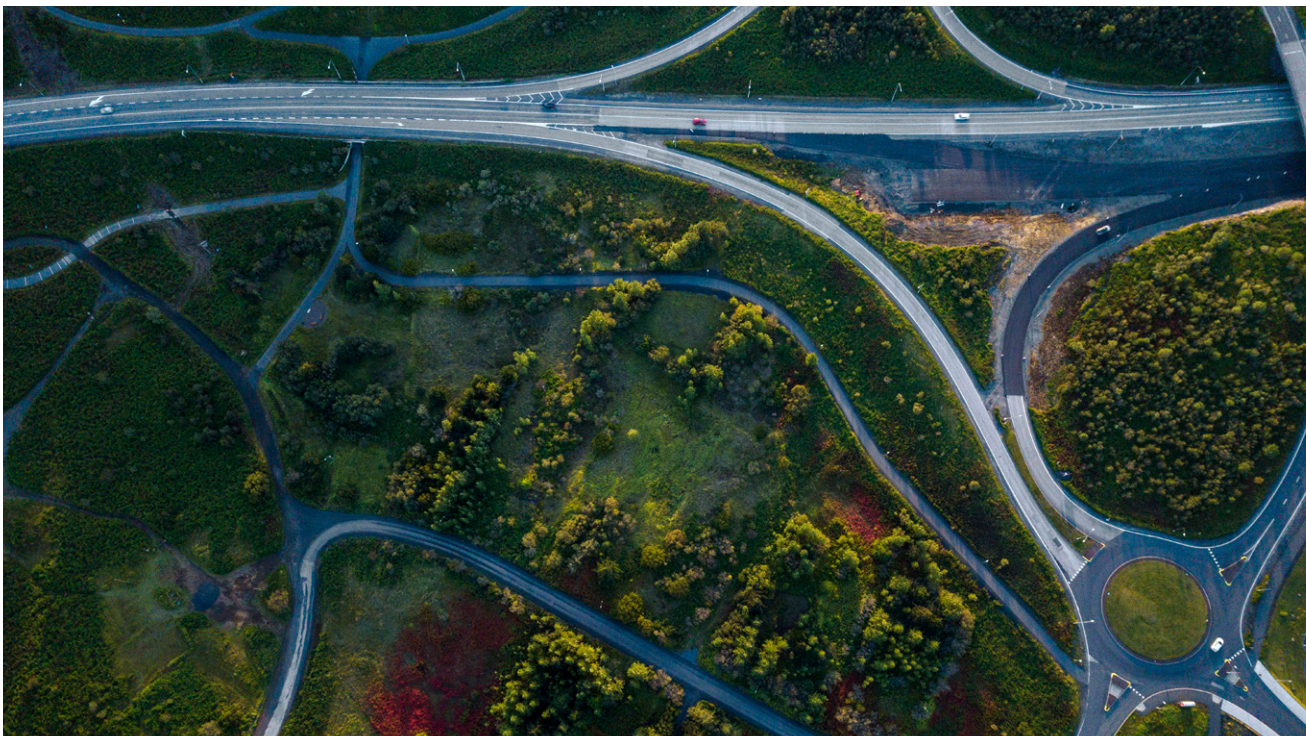
Eitt af lykilverkefnum umbótavinnunnar var að skerpa á gerð kostnaðaráætlana, sér í lagi á fyrri stigum áætlanagerðar. Vegagerðin hefur náð mjög góðum árangri í áætlanagerð frá lokastigum hönnunar til framkvæmdastigsins. Markmiðið í gerð bættra kostnaðaráætlana var einfalt: að endanlegur kostnaður



← Margrét Silja
Þorkelsdóttir,
svæðisstjóri
Norðursvæðis

framkvæmda verði sem næst því sem spáð er fyrir um á upphafsstigum áætlanagerðar og þróist innan fyrirfram skilgreindra vikmarka á hverju hönnunarstigi. Vikmörkin þrengjast eftir því sem hönnun vindur fram og verður ítarlegri, en það er afar mikilvægt að gera vikmörkum hærra undir höfði á snemmstigum áætlanagerðar þegar óvissa er enn mikil. Í umbótavinnunni var einnig lögð rík áhersla á að auka rekjanleika í þróun kostnaðar og að kostnaðarfrávik væru skýrð í forsenduskýrslu með hverri kostnaðaráætlun.

Samhliða var lögð áhersla á skýr ferli og vel skilgreind hlutverk og ábyrgðir í verkefnateymum. Flóknu ferli ný- framkvæmda hefur verið stillt upp í flæðiriti sem sýnir helstu hlutverk verkefnateymis á hverju stigi verkefnis. Flæðiritið sýnir nauðsynlegar boðleiðir, mikilvæga upplýsingagjöf, heimildaöflun og ákvarðanatöku á hverjum tíma eins og henni er lýst í gæðakerfi.



↑ Ytra umhverfi samgönguverkefna er mjög kvíkt og geta forsendur verkefna hæglega breyst á löngum undirbúningstíma þeirra. Vaxandi eftirspurn var eftir markvissari og samræmdari verkefnastjórnarsýslu.

Áfangahlið nýframkvæmda

Í ferli nýframkvæmda var áfangahliðum bætt við á milli hönnunarstiga og áður en verk fer í framkvæmd. Markmið þeirra er að tryggja að réttir aðilar hafi aðkomu að verkefnum á réttum tíma og byggji ákvarðanatöku á upplýstum, faglegum og rekjanlegum grunni. Slíkt er gríðarlega mikilvægt þegar verkefni þróast yfir langan tíma og eru næm fyrir ytri breytingum s.s. samfélags- og skipulagslegum.

Áfangahliðin hafa ekki síst reynst afar gagnleg við eftirfylgni innri gæðakrafna Vegagerðarinnar. Gæðakerfi Vegagerðarinnar hefur verið ISO-9001 vottað frá árinu 2023, eftir markvissa vinnu við endurskoðun þess, virkjun ferla og samræmingu vinnulags. Í dag er unnið eftir sameiginlegum kröfum og verklagi um allt land, sem auðveldar ekki aðeins samstarf innan stofnunar heldur styrkir einnig samstarf við verktaka og aðra hagaðila. Lögð er sérstök áhersla á það að gæðakerfið sé lifandi og sífellt uppfært í takti við örar breytingar - styðji þannig við þróun í stað stöðnunar.

Samræmd verkefnastýring

Til að styðja bættu verkefnastjórnarsýslu frekar réðst Vegagerðin í innleiðingu verkefnastjórnunarkerfis sem nær yfir sem flest verksvið stofnunarinnar. Kerfið auðveldar yfirsýn, eykur samræmi og styður við gagnsæi. Stofnunin er langt komin með innleiðingu í verkefnasafni nýframkvæmda og stærri viðhalds- og öryggisaðgerða, en safnið samanstendur

af rúmlega 70 virkum verkefnum af mjög fjölbreyttri stærðargráðu um allt land.

Þótt megináherslan hafi hingað til verið á nýframkvæmdir er stefnan að útvíkka þessa nálgun til annarra verksviða. Með því er lagður grunnur að áframhaldandi umbótavegferð þar sem markmiðið er skýrt: að byggja upp, reka og þjónusta samgöngukerfi landsins á skilvirkan, hagkvæman og öruggan hátt fyrir samfélagið allt.

Næstu skref

Í lok árs 2025 lét Vegagerðin framkvæma óháð mat á þeim verkefnum sem hefur verið ráðist í undanfarin ár undir hatti verkefnastjórnarsýslu. Niðurstaða matsins var að sú vinna sem hefur verið unnin sé mjög líkleg til þess að leiða til árangurs, en einnig bent á nokkur áhersluatriði sem myndu leiða stofnunina enn lengra í sinni vinnu. Í kjölfarið hafa þegar verið sett á fót umbótaverkefni tengd áhættustjórnun og skilgreiningu verkefnastofna og hlutverki þeirra í verkefnastjórnarsýslunni, ásamt því að skerpa á því verklagi sem er þegar búið að festa sig í sessi.

Það er mat stjórnenda að áherslur liðinna ára hafi þegar skilað árangri á sviði gæðamála, bættra upplýsinga um þróun kostnaðar, auknu gagnsæi og rekjanleika ákvarðana. Síðast en ekki síst leiðir vinna eins og sú sem Vegagerðin hefur farið í til þess að þær bestu venjur sem byggst hafa upp af langri og sérhæfðri reynslu stofnunarinnar skili sér í enn markvissari notkun fjármuna hins opinbera. ■



↑ Viðgerðir á brúnni hófust morguninn eftir slysið og lauk fyrir miðnætti sama dag.

Viðgerð á brú yfir Þjórsá lauk á einum degi

Brúin yfir Þjórsá á Þjórsárdalsvegi (32) við Sultartangavirkjun skemmdist töluvert þann 6. júlí sl. þegar steypubíll fór út af og lenti í ánni. Starfsfólk Vegagerðarinnar brást skjótt við og eftir viðgerðir tókst að opna brúna fyrir umferð að kvöldi 7. júlí.

Betur fór en á horfðist þegar steypubíll fór út af brúnni yfir Þjórsá og endaði í ánni. Þýrla Landhelgisgæslunnar var kölluð út og öikumanni bílsins var bjargað upp í þýrluna af hlið bílsins og hann fluttur á spítala til að-hlynningar.

Vegriðið á brúnni skemmdist töluvert og hluti þess rifnaði af, auk þess sem timbur úr brúargólfinu rifnaði upp. Loka þurfti fyrir umferð um brúna og ferðalöngum bent á aðrar leiðir. Strax var ljóst að bregðast þurfti hratt við, enda brúin mikilvægur hlekkur í samgöngum inn í Landmannalaugar og Sprengisandsleiðina.

Þeir Grétar Einarsson, verkstjóri á þjónustustöðinni á Selfossi, og Sveinn Þórðarson, verkefnastjóri með brúareftirliti á mannvirkjasviði, fóru strax á staðinn

til að meta skemmdir á brúnni og næstu skref. Í bítið næsta dag hófust viðgerðir og lauk þeim rétt fyrir miðnætti sama dag.

„Verkið gekk svona vel af því allir sem að því komu voru tilbúnir að leggja mikið á sig og voru samstíga í því að klára þetta verk. Þeir sem komu að viðgerðunum voru starfsmenn á þjónustustöðinni á Selfossi og í brúarflokknum á Hvammstanga með verkstjórana Grétar Einarsson og Vilhjálm Arnórsson í broddi fylkingar. Einnig fengum við kranabíl og traktorsgröfu frá Nesey ehf. og starfsmenn frá Nortek sáu um að ganga frá vegriði utan brúar,“ segir Sveinn Þórðarson.

Viðgerðum lauk rétt fyrir miðnætti 7. júlí og var þá brúin opnuð á ný fyrir umferð. ■



↑ Tölvugerð mynd
af nýrri bogabru
yfir Djúpafjörð.

Áfram unnið við Vestfjarðaveg

Framkvæmdir við Vestfjarðaveg eru í fullum gangi. Unnið er að brúargerð í Gufufirði og Djúpafirði auk framkvæmda við þriðja áfanga á Dynjandisheiði. Tafir og breytingar á hönnun hafa haft áhrif á framvinduna en nokkrir mikilvægir áfangar eru fram undan.



↑ Framkvæmdir við brú yfir Gufufjörð.
Í baksýn má sjá 119 m langa bráðabirgðabru.

Í Gufudalssveit vinnur verktakinn Leonhard Nilsen & Sønner as að byggingu tveggja brúa. Annars vegar 58 m langrar brúar á Djúpafjörð við Grónes og hins vegar um 130 m langrar brúar á Gufufjörð. Innifalið í verkinu er rif á núverandi 119 m bráðabirgðabru á Gufufirði ásamt efnisflutningum úr núverandi vinnu- plönum og gerð grjótvvarnar/rofvarnar.

Vinnan við brúna í Gufufirði fór hægt af stað en mannskap hefur fjölgað og stefnt er að því að vinna upp tafir á verkinu.



↑ Hér sést gamli vegurinn hlykkjast samhliða nýja vegstæðinu.



↑ Vegaframkvæmdir við Dynjandisveg.



↑ Framkvæmd við brúarmannvirki í Gufudalssveit

Í Gufufirði er búið að steypa tvo millistöpla og eystri landstöpullinn. Unnið er við fleygun á klöpp í vestari landstöpli og uppslátt á brúardekki. Búið er að forsmíða mót undir brúardekk og forbinda járn í dekkið og standa vonir til að hægt verði að steypa það í september.

Í Djúpafirði kom í ljós að mun lengra var niður á klöpp en gert var ráð fyrir og því var hönnun breytt og boraðir niður staurar undir eystri landstöpul og millistöpul. Búið er að bora niður staurana og hægt að hefjast handa við uppsteypu. Vinna við vestari landstöpull er óbreytt og verður steyppt á klöpp eins og hönnun gerði ráð fyrir. Unnið er að greftri fyrir vestari landstöpul. Stefnt er að því að uppsteypu verði lokið í október.

Unnið er að uppsetningu annarrar steypustöðvar og verður þá afkastageta orðin viðunandi.

Síðasta brúin boðin út í júní

Í byrjun júní var boðin út 210 metra löng bogabrá yfir Gufufjörð sem er hluti af nýbyggingu Vestfjarðavegar á 4,6 km kafla. Þegar Framkvæmdafréttir fóru í prentun var ekki búið að opna tilboðin.

Brúin verður af sambærilegri gerð og brýrnar yfir Mjóafjörð í Ísafjarðardjúpi og Eldvatn í Skaftártungu,



↑ Horft yfir Arnarfjörð yfir nýja vegstæðið.

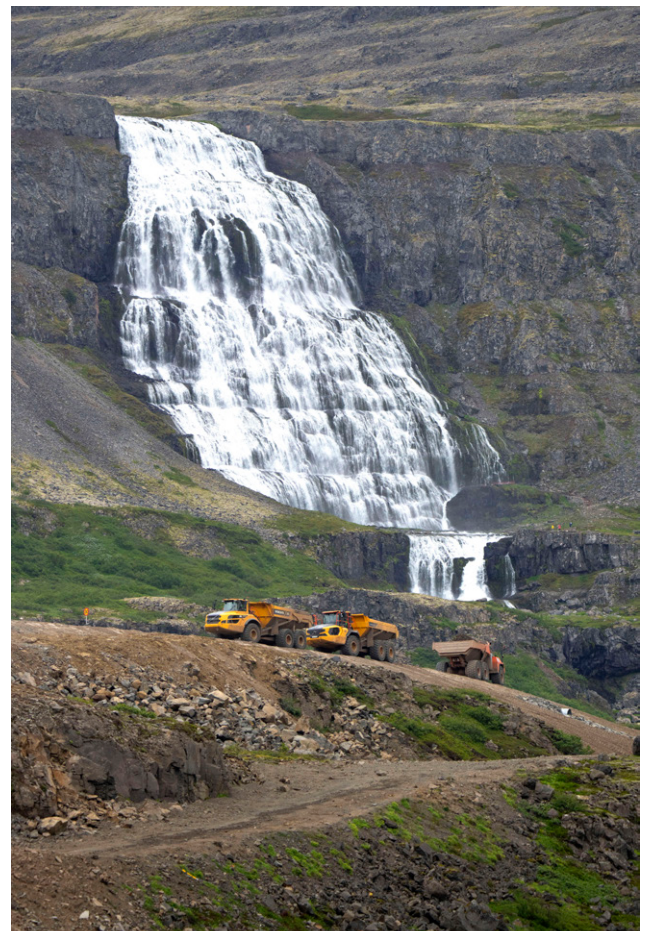
nema hún verður bæði lengri og hærri en þær, eða 210 m löng og 25 m á hæð. Brúin verður 8 metrum yfir sjávarmáli og því verður hægt að sigla undir hana.

Sérstaða brúarinnar felst í því að hún verður í einu hafi, án millistöpla, yfir sjó þar sem mikill munur er á flóði og fjöru og sterkir sjávarstraumar algengir. Tölvugerða mynd af brúnni má sjá hér á opnunni.

Þriðji og síðasti kafli Dynjandisheiðar

Framkvæmdir við Dynjandisheiði hafa gengið hægar en áætlanir gerðu ráð fyrir. Þetta er þriðji og síðasti áfangi nýs Vestfjarðavegar um Dynjandisheiði, samtals um 7,2 km í nýju vegstæði, auk endurbóta á 1 km kafla Dynjandavegar sem liggur að fossinum Dynjandi. Þá felur verkið einnig í sér nýtt keðjunarplan og áningarstað.

Staða framkvæmda í byrjun júlí var sú að unnið var við útlagningu styrktarlags á 2,6 km kafla, þar af um 800 m á Dynjandavegi og um 1.800 m á Vestfjarðavegi um Búðarvík. Unnið var að undirbúningi stálplöturæsis sem sett verður í Dynjandisá neðan við Kálfeyrartjörn. Jafnframt var unnið við borun, sprengingar og fyllingar. Búið er að sprengja um 200 þúsund rúmmetra, mala um 8.000 rúmmetra af burðarlagi og um 4.000 rúmmetra af styrktarlagi. Stefnt var á að klæða 2,6 km kafla um miðjan júlí. ■



↑ Vegurinn inn að fossinum Dynjanda verður byggður upp.
Myndir: Haukur Sigurðsson



↑ „Vegagerðin fær líka mikla endurgjöf frá almenningi. Fólk hefur mjög sterkar skoðaðir á vegakerfinu, bæði því sem við gerum og því sem við gerum ekki, en það fylgir bara starfinu,“ segir Loftur.

Vegirnir eru lífæð samfélaganna

Loftur Þór Jónsson kom til starfa hjá Vegagerðinni fyrir um 18 mánuðum sem svæðisstjóri Austursvæðis eftir að hafa búið um árabil í Noregi. Hann segist vanalega vera með marga bolta á lofti og verkefnin séu fjölbreytt.

Loftur er skógræðingur að mennt og var lengi vel lektor og aðstoðardeildarstjóri við Institutt for Bygg-fag við Høgskolen på Vestlandet. Þar leiddi hann námsbraut í verkefnastjórnun í mannvirkjagerð, auk þess að kenna námskeið um framkvæmdatækni í samgöngumannvirkjum og landmælingar. Áður hafði hann unnið að verkefnum sem tengjast landnýtingu, skógrækt og skipulagsmálum. En hvað var það sem dró hann heim aftur eftir öll þessi ár í Noregi?

„Við fjölskyldan bjuggum í Bergen þegar ég sá starf svæðisstjóra auglýst. Á þeim tímapunkti vorum við farin að hugsa okkur til hreyfings og höfðum hug á að flytja aftur heim. Ég þekkti aðeins til Vega-

gerðarinnar en las mér betur til um starfsemina þegar ég var að velta því fyrir mér að sækja um. Ég á rætur að rekja til Austurlands því ég ólst að hluta til upp á Hallormsstað og því vissi ég ýmislegt um Vegagerðina úr nærumhverfinu, eins og hverjir hafa starfað þar í gegnum tíðina og hvaða helstu verkefni hafa verið í gangi. Við hjónin bjuggum á Egilsstöðum áður en leið okkar lá til Noregs á sínum tíma svo við erum vel kunnug staðhættum hérna fyrir austan. Úr varð að ég sótti um og hlaut starfið. Verkefnin hjá Vegagerðinni eru fjölbreytt og vegakerfið á Austursvæði er víðfeðmt, þannig að það er í mörg horn að líta,“ segir Loftur um tildrög þess að hann hóf störf hjá Vegagerðinni.

Hann flutti til Íslands á undan fjölskyldunni en eigin-kona hans, Edda Óttarsdóttir, og börnin þeirra þrjú urðu eftir í Noregi. „Edda og synir okkar eru nú flutt til landsins en dóttir okkar er við nám í Brándaheimi. Eldri sonur okkar vinnur á bráðamóttöku Lands-spítalans en sá yngri stundar nám við Menntaskólann á Egilsstöðum. Edda, sem er með doktorsgráðu í talmeinafræðum, er byrjuð að vinna hjá Heilbrigðisstofnun Austurlands,“ segir Loftur og bætir við að það henti fjölskyldunni vel að búa á Austurlandi, ekki síst vegna þess hve nálægðin við náttúruna er mikil.

„Sem dæmi finnst okkur mikill kostur að geta stundað útivist að vinnudegi loknum. Í vetur sem leið fórum við stundum á gönguskiði eftir vinnu og tókum nokkra hringi í Selskóginum. Það eru mikil lífsgæði að hafa slíka aðstöðu svona nálægt. Skógræktin togar líka í mig og á sumrin finnst mér gaman að grisja í skóginum hjá pabba, Jóni Loftssyni, skógarbónda í Skriðdal og fyrrum skógræktarstjóra. Okkur hjónunum fannst í raun ekki svo stórt stökk að flytja aftur til Íslands en það er líka kostur að flytja á stað sem maður hefur tengingu við og aðlögunin verður auðveldari,“ bætir hann við.

Fimm svæði og 18 starfsstöðvar

Vegagerðin skiptist í miðstöð í Garðabæ og fimm svæði; Suðursvæði, Höfuðborgarsvæði, Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði. Hvert svæði um sig annast framkvæmdir, viðhald og rekstur vegakerfisins og sér um að veita vegfarendum þjónustu innan svæðisins. Svæðismiðstöðvar eru á Selfossi, í Garðabæ, í Borgarnesi, á Akureyri og á Reyðarfirði. Úti um landið eru 18 starfsstöðvar.

Eitt af því fyrsta sem Loftur þurfti að setja sig inn í varðandi Vegagerðina var skipulag starfseminnar. „Á svæðunum eru þrjár deildir sem skipta með sér verkum en framkvæmdir eru að mestu í höndum verktaka því flestöll verk eru boðin út. Stundum leysum við sjálf minni verkefni. Við erum með tæknideild, umsjónardeild og þjónustudeild og auk þess þjónustustöðvar og verkstæði. Tæknideildin hefur umsjón með hönnun og undirbúningi vegagerðarverkefna. Umsjónardeildin sér um að stýra og reka samninga. Þar er líka haldið utan um stærri verkefni, svo sem nýframkvæmdir og viðhald, en í því felast aðallega styrkingar, endurbætur og klæðingar. Deildin kemur einnig að verkefnislýsingum og útboðum í samstarfi við tæknideildina.

Þjónustudeildin sinnir daglegu eftirliti og þjónustu á vegakerfinu. Á veturna er stærsta verkefnið að reka samninga um vetrarþjónustu, þ.e.a.s. snjómokstur og hálkuvörnir. Á sumrin er almenn vegapjónusta í aðalhlutverki, og má þar helst nefna holufyllingar og ýmislegt viðhald. Sumum verkum þarf að sinna allt árið um kring. Þar ber einna hæst viðhald og endurnýjun á



↑ Starfsins vegna er Loftur oft með marga bolta á lofti í einu.

vegstikum. Að auki stýrir þjónustudeildin smærri framkvæmdum, til dæmis ef skipta þarf um lítil ræsi eða bregðast við vatnaskemmdum, en í slíkum tilfellum eru verktakar kallaðir til.

Vegagerðin á ýmis tæki og búnað, þar á meðal tæki til að fjarlægja trjágróður við vegi og búnað fyrir vetrarþjónustu. Verkstæðið sér að stórum hluta um þjónustu og viðhald á öllum þessum búnaði svo allt gangi snuðrulaust fyrir sig,“ útskýrir Loftur.

Hátt í 30 manns vinna hjá Vegagerðinni á Austursvæði. „Þar sem stærri verk eru boðin út koma mun fleiri að verkefnunum en starfsfólk Vegagerðarinnar, bæði verktakar, ráðgjafar og fleiri. Í raun kom mér mest á óvart að þetta sé ekki stærra batterí en raun ber vitni,“ bætir hann við.

Með marga bolta á lofti

Aðspurður segir Loftur að dæmigerður vinnudagur hjá sér sé mjög fjölbreyttur. „Ég er oftast með marga bolta á lofti í einu. Stór hluti starfsins felst í að hafa yfirsýn yfir verkefnin sem eru í gangi hverju sinni, deila út verkum og fylgja þeim eftir. Þetta felur í sér samskipti við samstarfsfólk, verktaka og aðra samstarfsaðila. Svo koma reglulega upp mál sem þarf að leysa strax, þannig að dagarnir eru sjaldan alveg eins,“ segir hann.



↑ Myndatexti: Loftur ólst að hluta til upp á Hallormsstað. Mynd: Vilhelms Gunnarsson



↑ Loftur bjó um árabíl í Noregi en fannst ekki mikið stökk að flytja aftur heim.

Þegar Loftur er spurður hvaða verkefni séu á teikni-borðinu nefnir hann meðal annars nýjan veg að hinu geysivinsæla Stuðlagili. „Það er spennandi verkefni sem er komið inn á samgönguáætlun en við munum halda áfram framkvæmdum upp Jökuldal en ástæðan er gríðarleg aukning ferðamanna á svæðinu. Vegurinn upp eftir var í raun gamall slóði sem þróaðist smám saman í veg og hefur þjónað bændum á svæðinu ágætlega. En nú hefur umferðin breyst og yfir sumartímann fara yfir þúsund bílar á dag þessa leið, bæði rútur og ferðamenn á eigin vegum. Vegurinn ber ekki

þessa umferð. Þegar svona gerist þarf að bregðast við aukinni umferð og bæta veginn svo hann standist kröfur um öryggi og aðgengi,“ greinir Loftur frá.

Vegagerðin leggur mikla áherslu á umferðaröryggi og hefur öryggismenningu að leiðarljósi í allri sinni starfsemi. Loftur segist sjálfur vera meðvitaðri um umferðaröryggi eftir að hann kom til starfa hjá stofnuninni. „Ég finn líka til meiri ábyrgðar hvað það varðar og fór að lesa vegina öðruvísi en áður. Núna sé ég strax ef beygja er hættuleg eða af það vantar stikur, vegrið eða girðingar meðfram vegum, svo dæmi séu nefnd.“

En hvað skyldi honum finnast skemmtilegast við starfið?

„Það er svo margt. Eitt af því ánægjulegasta er að finna hversu áþreifanleg áhrif vinnan hefur á samfélagið. Verkefnin eru líka mjög skýr, sem dæmi þá er vegur annað hvort opinn eða lokaður, til að mynda vegna ófærðar eða hættu á snjóflóðum. Þegar nýr vegur er lagður og tekinn í notkun finnur fólk strax fyrir því, enda hefur vegakerfið bein áhrif á daglegt líf fólks. Ef vegirnir virka ekki, þá virkar samfélagið ekki heldur. Vegirnir eru í raun lífæð samfélaganna. Vegagerðin fær líka mikla endurgjöf frá almenn-ingi. Fólk hefur mjög sterkar skoðaðir á vegakerfinu, bæði því sem við gerum og því sem við gerum ekki, en það fylgir bara starfinu. Sumum finnst forgangs-röðunin ekki vera þeim í hag, en þegar vel tekst til fær Vegagerðin líka mikið hrós. Þegar maður vinnur við eitthvað sem skiptir samfélagið svona miklu máli, þá finnur maður að vinnan hefur tilgang og það er mjög gefandi,“ segir Loftur að lokum. ■



↑ Vagnarnir eru með góðu aðgengi og eru margir þeirra búnir hjólastólalyftu.



Rafmagnsvagnar aka um Suðurland

Hópfærðafyrirtækið GTS ehf., sem annast akstur landsbyggðarvagna á Suðurlandi samkvæmt samningi við Vegagerðina, stóð mánudaginn 22. júní fyrir móttöku í tilefni af komu nýrra rafmagnsvagna. Vagnarnir eru meðal annars með hjólastólaaðgengi.

Þann 1. janúar 2026 tóku í gildi breytingar á leiðakerfi landsbyggðarvagna með nýjum útboðssamningum. Hluti breytinganna fólst í að undirbúa leiðakerfi landsbyggðarvagna fyrir innleiðingu hreinorku. Var það m.a. gert með aðgreiningu akstursleiða sem sinna annars vegar vinnu- og skólasókn og hins vegar langferðum. Með því skapaðist svigrúm til að hlaða vagna milli ferða.

500 km á einni hleðslu

GTS ehf. sem var lægstbjóðandi á Suðurlandi, lagði til rafmagnsvagna á nær öllum akstursleiðum á samningstímabilinu. Vegagerðin fagnar því framtaki og þeirri mikilvægu þróun sem það markar fyrir almenningssamgöngur á landsbyggðinni.

Um er að ræða vagna af gerðinni Yutong IC12 sem eru 43 sæta með hjólastólalyftum.

Vagnarnir eru búnir öllum helstu nútímalegum þægindum og eru auk þess með myndavélar sem mynda 360° umhverfis vagninn og auka þar með öryggi við akstur.

Vagnarnir eru með 460 KW rafhlöður en drægni þeirra er u.þ.b. 500 km miðað við góðar aðstæður. Nú þegar hafa vagnarnir farið sínar jómfrúarferðir, og þ.m.t. leggin Selfoss – Reykjavík – Selfoss – Vík – Selfoss, allt á einni og sömu hleðslunni. Vagnarnir taka við rúmlega 300 KW í hleðslu og tekur um 3 klukkustundir að fullhlaða úr 0% upp í 100%.

Eftirtaldar akstursleiðir eru alfarið á hreinorku í dag:

- Leið 51: Selfoss – Reykjavík
- Leið 71: Þorlákshöfn – Hveragerði
- Leið 52: Reykjavík – Vík – Reykjavík
- Leið 72: Selfoss – Borg í Grímsnesi
- Leið 73: Selfoss – Flúðir
- Leið 53: Selfoss – Hvolsvöllur – Landeyjahöfn

Almenningssamgöngur milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur eru einnig alfarið í hreinorku: tvinn-ferjan Herjólfur IV og rafmagnsvagnar á leiðum 51 og 53. ■



↑ Sveinn kom ungur og óreyndur til Vegagerðarinnar á Reyðafirði í byrjun níunda áratugarins. Hann segir að mjög vel hafi verið tekið á móti honum.

Eitt sumar varð að fjörutíu árum

Sveinn Sveinsson, fyrrverandi svæðisstjóri Austursvæðis Vegagerðarinnar, hefur látið af störfum eftir rúmlega fjóra áratugi hjá stofnuninni. Á þeim tíma tók hann þátt í fjölmörgum framkvæmdum sem hafa bætt samgöngur á Austurlandi og víðar um norðanvert landið. Áhugi hans á brúm og vegagerð kviknaði þó mun fyrr, því aðeins fjórtán ára gamall hóf hann störf í brúarvinnuflokki Jakobs Böðvarssonar á Akureyri.



↑ Sveinn rýnir í hönnunargögn með Steinþóri Björnssyni, þjónustustjóra á skrifstofunni á Reyðarfirði árið 2010.

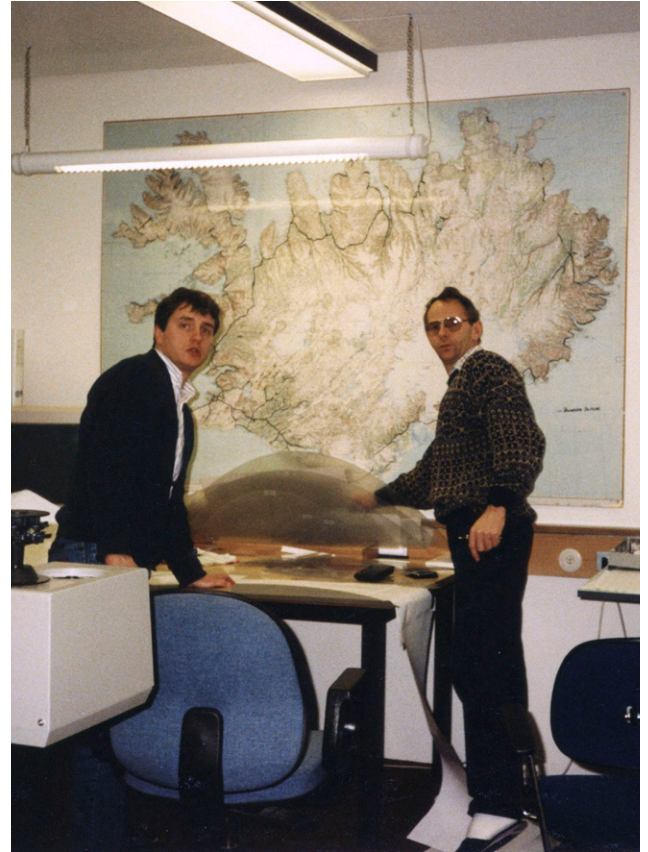
„Brúarvinna var eiginlega hluti af uppeldinu, faðir minn og eldri bróðir voru líka í brúarvinnu á sínum yngri árum,“ segir Sveinn sem vann sex sumur við 15 brýr í Skagafirði, Eyjafirði, Þingeyjarsýslum og allt austur í Bakkafjörð.

Brúarvinnan var mikil og skemmtileg upplifun.

„Fyrsta sumarið var ég yngstur, en þarna voru nokkrir strákar á aldrinum 15 til 17 ára. Allt voru þetta ungir menn og elstur í hópnum var smiðurinn sem var 22 ára,“ segir Sveinn en bætir við að verkstjórinn hafi þó verið maður um sextugt. Vinnutíminn var talsvert lengri en í dag enda unnið frá sjö til sjö.

Aðbúnaðurinn var öðruvísi en menn eiga að venjast í dag og allur fremur frumstæður. „Fyrstu sumrin var ekkert klósett, bara kamar. Þá þvoði maður sér í læk með vaskafati og fékk heitt vatn frá ráðskonunni til að þvo sér ef maður vildi,“ segir Sveinn sem líkaði vel enda starfaði hann við brúarsmiðina sex sumur.

„Fyrsta sumarið bjuggum við í skúrum en þeir voru fáir svo næstu sumur svaf ég í tjaldi sem mér fannst reyndar betra. Þetta var timburpallur sem tjaldað var yfir með þykkum segltjöldum og með rúnum,“ lýsir Sveinn en tveir og tveir voru saman í tjaldi. Sveinn segir að þeim hafi sjaldan orðið kalt enda höfðu þeir svokallaðan Aladdínofn í tjaldinu til hitunar. „Hins vegar gat verið hættulegt að hafa kveikt á honum



↑ Sveinn með Helga Magnússyni mælingarmanni á skrifstofunni á Reyðarfirði líklega á níunda áratugnum.

yfir nóttina. Einhvern tímann höfðu einhverjir farið í bæinn um kvöldið. Þegar þeir komu til baka um nóttina vaknaði ég og sá að mikið sót var í tjaldinu og kallaði: „Það er allt svart hérna.“ Þá höfðum við sofnað frá ofninum og hann hafði sótað allt. Tjaldið var allt svart að innan. Við stukkum upp og hentum ofninum út. Það þurfti að þrifa allt, tjaldið og dótið í því,“ segir Sveinn. Þeir félagar voru líka sótugir upp fyrir haus og var því tilefni til ferðar um kvöldið í Grjótagjá í Mývatnssveit. „Það voru enda engar sturtur þarna og því engin leið að þrifa sig almennilega.“

Vosbúðin vakti skólalöngun

Sveinn er borgarbarn, fæddur og upp alinn í Hlíðarhverfi í Reykjavík, þar sem leiksvæðið var Öskjuhlíðin og móarnir þar sem Kringlan stendur í dag. Hann er því líka eðlilega Valsari. Hann á þó sterk ættartengsl norður í land þar sem móðir hans er fædd á Siglufirði og faðir hans úr sveit við Akureyri. Þau hjónin fluttu í bæinn þar sem hann starfaði hjá Loftleiðum og hún á talsíma hjá Landssímanum.

Sveinn tók landspróf frá Vörðuskóla og síðar stúdentspróf frá Menntaskólanum við Hamrahlíð árið 1978. Sveinn var óviss um framtíðina eftir stúdént. „Ég skráði mig í matvælafræði í Háskóla Íslands. Eftir tíu daga háskólanám fann ég að þetta var



↑ Sveinn og Lára ganga fremst í ferð sem farin var í Flatey árið 1999 sem hluti af fundi raungreinafólks hjá Vegagerðinni árið.



↑ Sveinn með Bergþóru Þorkelsdóttur, forstjóra Vegagerðarinnar, og tveimur samstarfsmönnum sínum til margra ára, Reyni Gunnarssyni fyrrverandi þjónustustjóra á Höfn í Hornafirði og Ara B. Guðmundssyni, fyrrverandi yfirverkstjóra á Reyðarfirði.



↑ Sveinn með Lofti Þór Jónssyni sem tók við starfi svæðisstjóra á Austursvæði. Myndin er tekin við svokallaða „grýtingarathöfn“ þar sem Sveinn var kvaddur með merktu jarðgangagrjóti í vor.

ekkert fyrir mig,” segir hann. Sveinn fór því að vinna hjá byggingarverktaka. „Ég vann meira og minna úti á Granda um veturinn þar sem veðrið var oft vinda-samt og kalt. Þessir köldu dagar í vinnunni ýttu á mig að fara í frekara nám fyrr en ella,” segir hann og glottir.

Sveinn ákvað þá að sækja um í Tækniskólanum þar sem hann hafði ágæta grunnþekkingu eftir öll sumrin í brúarvinnunni. „Námið var mjög skemmtilegt og allt öðruvísi og líflegra en háskólaumhverfið. Þarna var mun meira samvinnuumhverfi sem hentaði mér betur. Þar vann fólk saman að verkefnum, deildi glósum og hjálpaðist að. Þennan sama anda upplifði ég seinna hjá Vegagerðinni. Ef mann vantaði upplýsingar hringdi maður bara í einhvern og spurði og allir voru tilbúnir að hjálpa,” lýsir Sveinn sem útskrifaðist sem tæknifræðingur árið 1982.

Góðar móttökur fyrir austan

Árferðið var erfitt í byrjun níunda áratugarins og ekki gott að finna vinnu. Sveinn hafði unnið lokaverkefni sitt um rekstur og einingaframleiðslu í BÓ Trésmiðju í Hafnarfirði. Þar gat hann fengið vinnu en sá ekki fyrir sér framtíð þar. Því vann hann áfram hjá byggingar-fyrirtæki fram á vorið.

„Ég frétti svo að möguleiki væri á að fá vinnu hjá Vegagerðinni og var bent á að tala við Jón Birgi sem var yfirmaður umdæmanna eins og svæðin voru kölluð þá hjá Vegagerðinni. Hann sagði að jú, það væri möguleiki á vinnu, en aðeins á Reyðarfirði austur á landi. Hann hringdi þá í Einar Þorvarðarson umdæmisverkfræðing fyrir austan. Einar spurði m.a. hvort ég væri fjölskyldumaður og ég sagði að svo væri ekki. Þá taldi hann að það yrði ekkert mál með húsnæðið svona í fyrstu,” segir Sveinn glettinn en fyrsta sumarið bjó hann í skúr á lóðinni hjá Vega-gerðinni á Reyðarfirði. Hann viðurkennir að eftir viðtalið hafi hann farið heim til að skoða betur á landakorti hvar hann væri að fara að vinna.

Upphafleg hugmynd Sveins var að vinna fyrir austan fram á haustið. „Ég ákvað svo að prófa að vera yfir veturinn og sjá hvernig það spilaðist. Ég þekkti það að vera að heiman á sumrin en hafði aldrei prófað að búa annars staðar en í Reykjavík á veturna og því fannst mér þetta ákveðin áskorun.“

Sveinn segir að mjög vel hafi verið tekið á móti honum fyrir austan. „Ég kom þarna óreyndur og þekkti lítið til, bæði landfræðilega og faglega. En samstarfsmenn mínir tóku mér sem jafningja og allir voru boðnir og búnir að koma manni inn í starfið og samfélagið, sem skipti miklu máli.“ Þetta spilaði stóran þátt í því að Sveinn ílengdist fyrir austan en



↑ Starfsfólk Austursvæðis í maí 2026. Komið var saman til að heiðra Svein með merktu jarðgangagrjóti eins og hefðin er hjá Vegagerðinni. Þessa mynd tók Gunnar Gunnarsson hjá Austurfrétt af hópnum í húsnæði Vegagerðarinnar í Fellabæ sem verið er að gera upp.

mestu skipti þegar hann kynntist eiginkonu sinni, Láru Ingvarsdóttur, vorið 1984. Þá var ekki aftur snúið. „Lára er ein af ellefu systkinum og ég gekk því inn í mjög stóra og rótgróna fjölskyldu hér á Reyðarfirði sem auðveldaði mér mjög að komast inn í samfélagið.“

Verkefnin hjá Vegagerðinni á Austfjörðum voru mjög fjölbreytt. „Á þessum tíma var verið að byrja að koma bundnu slitlagi á vegi sem var mikil bylting. Þá sinnti ég líka undirbúningi verka, mælingum, hönnun, útboðum á verkum og eftirliti með framkvæmdum,“ segir Sveinn og útskýrir að í byrjun níunda áratugarins hafi hönnun og framkvæmd ekki verið aðskilin í Austurlandsumdæmi og því sami aðili sem sinnti báðum. „Maður undirbjó og hannaði verkið, var í samskiptum við landeigendur og sveitarfélög og sá síðan líka um framkvæmdina og eftirlitið,“ segir Sveinn og fannst mjög gefandi að geta fylgt verkefnum eftir frá upphafi til enda. Einnig var Vegagerðin með eigin vinnuflokka í fyrstu og Sveinn kynntist þeirri miklu verkreynslu sem þar var.

„Þetta var mjög góður skóli,“ segir Sveinn sem lærði margt af samstarfsmönnum sínum og allir voru boðnir og búnir að leiðbeina honum. „Til gamans má nefna að Hilmar Finnsson samstarfsmaður og mikill vinur til áratuga bauð mig velkominn í 30 ára stríðið á fyrstu vikunum hjá Vegagerðinni.“



↑ Sveinn sýnir nýjum forstjóra, Bergþóru Þorkelsdóttur, starfsstöðina á Reyðarfirði haustið 2018.



↑ Framkvæmdastjórn Vegagerðarinnar fundar á Hornafirði árið 2023. Aftari röð: Pálmi Þór Sævarsson, Svanur G. Bjarnason, Gunnar Helgi Guðmundsson, Stefán Erlendsson, Sveinn Sveinsson, Guðmundur Valur Guðmundsson, Helgi Gunnarsson. Fremri röð: Bergþóra Kristinsdóttir, Bryndís Friðriksdóttir, Bergþóra Þorkelsdóttir, Arnís Ósk Arnalds.



↑ Hjónin Lára og Sveinn með dóttursoninn Alvar á milli sín. Í aftari röð eru systkinin Berglind Ösp og Andri Rafn ásamt Gustav, eiginmanni Berglindar.

Í kringum 1989 voru hönnun og framkvæmd aðskilin og Sveinn sá um undirbúning og hönnun verka fyrir allt svæðið meðan aðrir sáu um framkvæmdir. „Það var fínt enda voru mjög mörg verkefni í gangi.“

Við skipulagsbreytingu hjá Vegagerðinni 2004 voru umdæmin Norðurland eystra og Austurland sameinuð í Norðaustursvæði. Sveinn var þá deildarstjóri viðhalds og þjónustu á svæðinu frá Siglufirði austur um og suður á Skeiðarársand.

Sveinn varð svæðisstjóri Austursvæðis árið 2013. Það var mikil breyting. „Á þessum tíma urðu mikil kynslóðaskipti og maður sá á eftir mörgum sem höfðu unnið með manni í fjöldamörg ár. Með tilkomu stóriðju og fiskeldis á svæðinu hefur Vegagerðinni ekki gengið vel að fá fólk til starfa hér fyrir austan og þá sérstaklega hæft tæknimenntað fólk. Það hefur gert tilveruna flóknari en ella,“ útskýrir Sveinn.

Eftirminnileg verkefni

Sveinn segir mörg verkefni standa upp úr á ferlinum og forréttindi að fá að taka þátt í þeim. „Fyrstu árin voru mjög fjölbreytt. Fyrirvarinn á verkefnum var oft stuttur, samgönguáætlun var afgreidd á vorin og þá þurfti stundum að fara strax í mælingar og útboð á verkum með stuttum fyrirvara.“ Breytingar með tilkomu bundinna slitlaga eru Sveini einnig minnisstæðar. „Þá voru lagðar einbreiðar klæðingar á vegkafla víða á Austurlandi, Austfjörðum, Mýrum og Öræfum. Það þótti meira en nóg enda umferðin lítil og vöruflutningar voru að mestu á sjó ólíkt því sem er í dag. Þegar maður keyrði suðurleiðina frá Reyðarfirði til Reykjavíkur á veturna mætti maður kannski einum og einum bíl á löngum köflum að Vík.“

Sveinn nefnir einnig gerð bráðbirgðavegar og -brúa á Skeiðarársandi eftir jökulhlaupið í nóvember 1996, en viðgerðin tók aðeins 10 daga. „Hringvegurinn rofnaði

þá á löngum köflum, brú á Gígju fór og Skeiðarárbrú skemmdist mikið. Eftir bráðabirgðaviðgerðina hófst undirbúningur að endurbyggingu mannvirkjanna og verkin boðin út. Vinnuflokkur Vegagerðarinnar sá hins vegar um viðgerð á brúnni á Skeiðará.“

Sveinn minnst einnig undirbúnings Fáskrúðsfjarðarganga og Almannaskarðsganga svo og framkvæmda Norðfjarðarganga og undirbúnings Fjarðarheiðarganga.

Vegur um Hellisheiði eystri er annað minnisstætt verkefni í huga Sveins frá árunum um 1990. „Þá var verið að ákveða hvort hægt væri að leggja heilsársveg um Búr norðan Hellisheiðar eða gera jarðgöng milli Héraðs og Vopnafjarðar. Vegagerðin fór í eftirminnilega ferð með þingmönnum og sveitarstjórnarmönnum til að skoða aðstæður á svæðinu. Sú ferð var kölluð „jarðarförin“ því ákveðið var að ekki væri gerlegt að leggja heilsársveg milli Vopnafjarðar og Héraðs um Búr vegna umhverfisáhrifa og kostnaðar. Ákveðið var síðan að leggja nýjan veg, einn brattasta og hæsta fjallveg landsins upp í um 665 m hæð yfir sjávarmáli, sem gera mátti ráð fyrir að væri opinn frá vori fram á haust. Í framtíðinni yrði svo stefnt að jarðgöngum,“ lýsir Sveinn en þau jarðgöng eru þó ekki í sjónmáli enn.“

Næst nefnir Sveinn undirbúning og gerð Hringveggar um Háreksstaðaleið sem opnuð var árið 2000. „Þetta er 33 km leið um ósnortið land um Möðrudalsöræfi. Verkið fór í gegnum tvö umhverfismöt, frummat og frekara mat, og var kært til úrskurðarnefndar skipulags- og byggingamála. Land undir veginn var svo að stórum hluta tekið eignanámi, þannig að þetta var mikill ferill,“ lýsir Sveinn.

Hann telur í raun stærstu breytingarnar á hans ferli vera á búnaði við mælingar og hönnun. „Allar mælingar voru handskráðar úti í mörkinni, unnið var úr þeim með reiknivél og handfært á blöð til að leggja veglínu og hæðarlegur með bogum. Engin tölva var hjá Vegagerðinni á Reyðarfirði, en stór og mikill prentari með lyklaborði sem hægt var að tengja við tölvu Vegagerðarinnar í Borgartúni með upphringimódem, sem gekk misjafnlega. Hnitsetning og bogastærðir í veglínur og hæðarlegu voru skráð með lyklaborðinu á prentaranum til að reikna bogana og útbúa útsetningagögn. Útboðsgögn og annað prentmál voru unnin á ritvél fyrstu 1-2 árin mín og ekkert Excel var þá til!“ lýsir Sveinn.

Hann segir einnig mikla breytingu hafa orðið þegar vinnuflokkar Vegagerðarinnar voru aflagðir og framkvæmdir færðust nánast alfarið til verktaka. Svo hefur aukin stjórnýsla einnig sett svip sinn á þróun vegagerðar. „Umhverfismatið kom inn í kringum 1994

og upp úr því varð undirbúningsvinnan mikið meiri. Við unnum fyrstu umhverfisskýrslurnar að mestu sjálfir,“ lýsir Sveinn en ferlið var mun einfaldara áður. „Þá fór maður og ræddi við landeigendur og sveitarstjóra eða oddvita viðkomandi sveitarfélags, náði sáttum og þar með var málið í höfn.“ Sveinn segir stjórnýsluna í kringum vegaframkvæmdir margfalt meiri en áður var og þyrfti að hans mati að einfalda.

Að lokum nefnir Sveinn að þjónustuverkefni Vegagerðarinnar hafi margfaldast frá því sem áður var með auknum kröfum vegfarenda og þá hafi bylting orðið í upplýsingaþjónustu og tækni.

Fjölskyldan í fyrirrúmi

Sveinn og Lára eiga tvö börn, dóttur og son. Dóttir þeirra Berglind Ösp er byggingaverkfræðingur og býr í Svíþjóð með fjölskyldu. Sonurinn Andri Rafn er svæfingahjúkrunarfræðingur og býr á höfuðborgarsvæðinu.

Sveinn hefur verið þekktur innan Vegagerðarinnar fyrir að vinna mikið og oft langa daga. Hvernig gekk að samræma vinnu og fjölskyldu?

„Ég tel það hafa gengið ágætlega, þrátt fyrir lengri vinnutíma en ella, þar sem ég hef haldið nokkuð í vinnutímavenju sem var hjá Vegagerðinni fram á seinni ár.“ Sögð er sú saga af Sveini að hann hafi oft og tíðum unnið á laugardagsmorgnum. Sveinn segir að það sé nokkuð til í því. „Ég vakna alla morgna allt of snemma og fór oft nokkra tíma í vinnu á laugardagsmorgnum, kom svo við í bakaríinu á leiðinni heim í morgunkaffið til konunnar.“

Hlakkar til nýja lífsins

Sveinn hefur verið að minnka við sig í vinnu undanfarin ár. Hann fór úr því að vera svæðisstjóri yfir í að vera deildarstjóri og hefur undanfarið unnið sem sérfræðingur. Hann hefur ekki áhyggjur af því að hafa ekkert að gera þegar hann hættir að vinna.

„Ég ætla að ferðast meira erlendis en ég hef gert, m.a. fleiri og lengri ferðir í heimsókn til Svíþjóðar að heimsækja afabarnið og fjölskyldu. Þá er líka komið að ýmsu viðhaldi á húsinu sem ég hef vanrækt auk þess sem ég er vinnumaður hjá Láru í garðinum,“ segir Sveinn en einnig eiga þau hjónin íbúð í Kópavogi sem þarf að sinna.

Sveinn hefur sjaldan tekið löng sumarfrí og hlakkar nú til að geta nýtt sumarið til ferðalaga. „Fyrir átta árum keyptum við okkur ferðabíl. Þessi bíll er líklega með minna eignum bílum landsins miðað við aldur, en nú verður breyting á því,“ segir Sveinn og brosir kankvíslega. ■



↑ Fjölmarginir mættu á kynningarfund í Vogaskóla þar sem verkefnið var kynnt í máli og myndum á opnu húsi.



Sæbrautarstokkur í brennidepli

Fjölmarginir sóttu kynningarfund og einnig opið hús þar umhverfismatsskýrsla og tillögur að nýju deiliskipulagi vegna Sæbrautarstokks voru til kynningar í máli og myndum.

Umhverfismatsskýrslan og deiliskipulagstillögurnar voru til umsagnar hjá Húsnæðis-, mannvirkja- og skipulagsstofnun frá 13. maí til 8. júlí, þar sem almenningi gafst kostur á að senda inn athugasemdir.



↑ Hér sést hvar Sæbrautarstokkur mun koma.



↑ Hér sést hvernig stokkurinn gæti lítið út að innan. Myndir: Gláma-Kím arkitektar

Yfir þrjú hundruð manns gáfu sér tíma til að mæta á þessa viðburði, kynna sér verkefnið og ræða við teymið sem vinnur að undirbúningi stokksins. Flestir höfðu áhuga á að vita hvaða áhrif framkvæmdir vegna Sæbrautarstokks munu hafa á svæðið, bæði á framkvæmdatíma og einnig að þeim loknum. Áformað er að fyrstu framkvæmdir hefjist síðla árs 2027. Vegagerðin, Reykjavíkurborg og Betri samgöngur stóðu að fundinum og opna húsinu.

Um Sæbrautarstokk

Sæbrautarstokkur er hluti af Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins og verður staðsettur á u.þ.b. 1 km löngum kafla frá mislægum gatnamótum við Miklubraut og norður fyrir gatnamót Kleppsmýrarvegur og Skeiðarvogs. Í stokknum verða 2 akreinar í hvora átt auk blöndunarreina að- og fráreina og neyðarvása samkvæmt öryggiskröfum. Stöðveggir verða við stokksmunna og rampa. Á yfirborði stokksins verður nýr borgargarður sem tengir saman Vogahverfi og Vogabyggð.

Markmiðið með stokknum er að bæta umhverfisgæði og tengja betur saman hverfi, greiða fyrir umferðarflæði á Sæbraut og greiða götu Borgarlínunnar. Þá er mannvirkinu ætlað að bæta flæði vöruflutninga við Sundahöfn og er ein af forsendum fyrir Sundabraut.

Nánar má kynna sér Sæbrautarstokk á vef Vegagerðarinnar. ■

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
26-117	Efnisvinnsla á Suðursvæði 2026, Fagrafell, malarslitlag
26-116	Efnisvinnsla á Suðursvæði 2026, Hrifunesheiði, malarslitlag
26-104	Speed and Red-Light Enforcement Cameras for IRCA
26-102	Telehandler (telescopic handler) for IRCA
26-101	Front mounted and engine driven snowblower for IRCA
26-100	Ræsting á húsnæði Vegagerðarinnar í Garðabæ
26-098	Þórshöfn - Harðviðarbryggja
26-077	Hringvegur (1) um Reyðarfjarðarbotn, hönnun
26-072	Almenningssamgöngur á landi á Austurlandi 2027-2028
26-068	Vegrið á Vestursvæði 2026
26-067	Landeyjarvegur (252), Þúfa/Einungismýri – Ártúnsvegur
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
26-017	Vestfjarðarvegur (60), Erpsstaðir – Haukadalsá, endurbætur
26-001	Snæfellsnesvegur (54), Stykkishólmsvegur – Svelgsá
25-050	Hauganes 2025 - Grjótvörn, endurbætur
24-045	Þjórárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði, eftirlit
24-043	Hvamsvegur (2791), Landvegur – Hvammur 3, endurbygging, eftirlit
24-030	Þjórárdalsvegur (32), Minni Núpur – Gaukshöfði
24-029	Búðafossvegur (23), Þjórárdalsvegur – Landvegur.
24-014	Skálafellsvegur (434), Þingvallavegur – skíðasvæði

Auglýst útboð

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
23-096	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður	15.7.6	8.9.6
26-093	Vestfjarðavegur (60) um Gufudals-sveit, Hallsteinsnes – Skálanes	10.6.6	25.8.6
26-110	Reykjanesbraut (41), gatnamót við Bústaðaveg og hluti 3. lotu Borgarlinu, hönnun	3.7.6	13.8.6
26-034	Efnisvinnsla á Vestfjörðum 6 og 7, malarslitlag	2.7.56	4.8.6
26-115	Jökuldalsvegur (923), Langagerði – Hákonarstaðir, eftirlit og ráðgjöf	14.7.6	28.7.6
26-108	Helgustaðavegur (954) - Forsteypt brú og aðlögun á vegkafla	1.7.6	21.7.6
26-081	Ólafsvík – Norðurbakki, þekja og lagnir 6	6.7.6	21.7.6

Útboð á samningarborði

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
26-106	Jökuldalsvegur (923), Langagerði – Hákonarstaðir	1.7.26	14.7.26
26-002	Akrafjallsvegur (51), hringtorg við Akranesveg	25.6.26	14.7.26
26-088	Hringvegur (1) um Hvolsvöll, endurbygging vegar	22.6.26	7.7.26
26-109	Þjónusta brúarhönnuðar	23.6.26	7.7.26
26-071	Rekstur almenningssamgangna á Vestfjörðum	5.6.26	7.7.26
26-103	Þorlákshöfn - Dýpkun, gröftur 2026	15.6.26	30.6.26
26-022	Þurrfræsing á Norðursvæði	15.6.26	30.6.26
26-096	Vetrarþjónusta 2026-2029, Djúpivogur – Höfn	5.6.26	23.6.26
26-099	Vetrarþjónusta 2026-2029, Fjarðarheiði	5.6.26	23.6.26
26-097	Vetrarþjónusta 2026-2029, Breiðdalsvík – Djúpivogur	5.6.26	23.6.26
26-089	Vetrarþjónusta 2026-2029, Höfn – Fagurhólsmýri – Hólmur	24.4.26	23.6.26
26-092	Malbiksframkvæmdir Norðursvæði 2026	8.6.26	23.6.26
26-028	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina. Akureyri – Grímsey – Akureyri og Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri 2027-2030	18.5.26	19.6.26
24-044	Búðafossvegur (23), Þjórárdalsvegur – Landvegur, eftirlit	18.5.26	18.6.26

Yfirlit yfir útboðsverk frh.

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.

Útboð á samningarborði

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
26-033	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2026 og 2027, malarslittag	18.5.26	16.6.26
26-016	Bildudalsvegur (63), um Mikladal, endurbætur áfangi 2	27.4.26	9.6.26

Verk í framkvæmd

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
26-046	Steinefni fyrir Austursvæði 2026, (Mið austurland I)	31.3.26	12.6.26
26-047	Steinefni fyrir Austursvæði 2026, (Mið austurland II)	31.3.26	12.6.26
26-018	Bárðardalsvegur vestri (842), Hringvegur – Öxará	21.4.26	22.5.26
25-120	Áætlunarflug á Íslandi - Sérleyfi fyrir Vegagerðina, Reykjavík – Vestmannaeyjar – Reykjavík 2026-2029	17.3.26	21.4.26
26-049	Reykjanesbraut (41), Sæbraut í stokk. Undirbúningsframkvæmdir, verkhönnun	21.4.26	30.4.26
26-057	Yfirlagnir á Suðursvæði 2026, Reykjanes	15.4.26	8.6.26
26-026	Hrunvarnir við Hringveg (1) um Holtsnúp	17.3.26	16.4.26
25-096	Súðavík – Þekja og lagnir 2026	21.4.26	14.4.26
26-082	Dalvík - Norðurgarður, raforkuvirki 2026	28.4.26	23.2.26
26-048	Vestmannaeyjar - Gjábakki þekja og lagnir 2026	10.3.26	10.4.26
26-029	Suðurnesjabær, sjóvarnir 2026	17.2.26	5.3.26
25-122	Landeyjahöfn Maintenance Dredging 2026 - 2029	10.2.26	1.4.26
25-121	Álftanes, sjóvarnir 2025	13.1.26	23.1.26
25-116	Sauðárkrókur - endurbygging Efri garðs, raforkuvirki 2025	16.12.25	7.1.26
25-113	Kjalarnes, sjóvörn 2026	16.12.25	4.2.26
26-006	Yfirlagnir á Vestursvæði 2026, malbik og malbiksviðgerðir	14.4.26	18.6.26
26-011	Snæfellsbær, sjóvörn við Útnesveg	24.2.26	16.3.26
26-027	Grundarfjörður - Krika við Norðurgarð	24.2.26	19.3.26
25-010	Skagatrönd - Miðgarður, endurbygging milli Ásgarðs	3.3.26	15.4.26
26-014	Malbiksyfirlagnir og yfirborðsmerkingar á Suðurlandi og Vesturlandi 2026 og 2027, ráðgjöf og eftirlit	31.3.26	21.4.26

Verk í framkvæmd

Verknr.	Verk	Auglýsing	Opnað
26-066	Malbiksviðgerðir Suðursvæði 2026	21.4.26	8.6.26
26-084	Öndurholtsvegur (311), Gaulverjabæjarvegur – Villingaholtsvegur	6.6.26	26.6.26
26-063	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2026-2028, þjónustustöð í Vík vegheflun, vestur	5.5.26	12.6.26
26-064	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2026-2028, þjónustustöð Selfossi vegheflun, Uppsveitir Árnessýslu	5.5.26	16.6.26
26-065	Viðhald malarvega á Suðursvæði 2026-2028, þjónustustöð Selfossi vegheflun, Rangárvallasýsla	5.5.26	23.6.26
26-069	Vetrarþjónusta 2026-2029, Steinar – Kirkjubæjarklaustur	12.5.26	12.6.26
26-056	Yfirlagnir á Suðursvæði 2026, Höfuðborgarsvæðið	14.4.26	9.6.26
26-045	Holuviðgerðarbíll fyrir Vegagerðina	14.4.26	18.6.26
26-058	Yfirlagnir á Suðursvæði 2026, Suðurland	13.4.26	29.4.26
26-005	Hjólafarafyllingar og axlaviðgerðir á Vestursvæði, Norðursvæði og Austursvæði 2026	7.4.26	7.5.26
26-004	Yirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2026, blettanir með klæðingu	7.4.26	7.5.26
26-021	Sementsfestun á Norðursvæði	24.3.26	6.5.26
26-020	Yfirlagnir á Norðursvæði með klæðingu	24.3.26	6.5.26
25-118	Skagavegur (745), Harrastaðir – Brunanáma	10.2.26	18.4.26

Hætt við útboð

Verknr.	Verk
25-009	Reykjanesbraut (41), gatnamót við Bústaðaveg og hluti 3. lotu Borgarlínu, hönnun (Boðið út aftur, útboðsnúmer 26-110)

Öllum tilboðum hafnað

Verknr.	Verk
26-076	Yfirlagnir á Vestursvæði 2026, Ísafjörður, Bolungarvík, Súðavík og Kalkþörungaverksmiðjan, malbik og malbiksviðgerðir
26-075	Yfirlagnir á Vestursvæði 2026, Vesturbyggð, malbik og malbiksviðgerðir
26-078	Efnisvinnsla á Austursvæði 2026, malarslittag, Svartagilslæk
26-031	Efnisvinnsla á Austursvæði 2026, malarslittag, Fjarðará Mjóafirði
26-079	Efnisvinnsla á Austursvæði 2026, klæðingarefn (Hraðútboð)
26-080	Aggregates for East Iceland 2026 (Fljótsdalshérað)

Niðurstöður útboða

Ræsting á húsnæði Vegagerðarinnar í Borgarnesi

26-055

Opnun tilboða 7. júlí 2026. Vegagerðin býður út ræstingarþjónustu fyrir svæðismiðstöð sína að Borgarbraut 66 í Borgarnesi. Verkefnið felst í framkvæmd á reglulegum ræstingum í húsnæði Vegagerðarinnar í Borgarnesi. Stærð alls húsnæðisins sem er á tveimur hæðum er um 453,7 m².

Samningur sem gerður verður í framhaldi af útboði þessu skal gilda í þrjú ár með möguleika á framlengingu tvisvar sinnum um eitt ár í senn.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	4.800.000	100,0	3
1	Sólar ehf., Hafnarfjörður	1.555.944	32,4	0

Hringvegur um Hvolsvöll (1), endurbygging vegar

26-088

Opnun tilboða 7. júlí 2026. Verkið felst í endurbyggingu vegar (Hringvegur) á um 800 m löngum kafla frá afleggjara að tengivirki Landsnets austur fyrir Dufpaksbraut, í Rangárþingi eystra, gatnamótum við Hvolsvog og Hlíðarveg ásamt göngu- og hjólastíg.

Kaflinn er um 800 m langur, frá afleggjara að tengivirki Landsnets austur fyrir Dufpaksbraut. Einnig skal leggja göngu- og hjólastíga. Slitlag er malbik.

Helstu magntölur eru:

→	Fyllingar	5.000 m ³
→	Skeringar	15.000 m ³
→	Ofanvatnslagnir	1.200 m
→	Styrktarlag	9.200 m ³
→	Burðarlag	1.400 m ³
→	Malbik	2.650 tonn
→	Umferðareyjar	6.000 m ²
→	Ljósastaurar	46 stk

Verkinu skal að fullu lokið 1. september 2027.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	427.000.000	100,0	1,5
1	Þjótandi ehf., Hellu	428.568.824	100,4	0

Akstur almennings- samgangna 2026 – 2028 á Vestfjörðum

26-071

Opnun tilboða 7. júlí 2026. Vegagerðin býður hér með út akstur almenningssamgangna milli Patreksfjarðar og Bildudalsflugvallar annars vegar og milli Bolungarvíkur og Ísafjarðarflugvallar hins vegar. Þjónustuverkefninu er skipt í eftirtalda tvo hluta:

Leið 66: Patreksfjörður – Bildudalsflugvöllur – Patreksfjörður

Leið 67: Bolungarvík – Ísafjarðarflugvöllur – Bolungarvík

Heimilt er að gera tilboð í annan hlutann eða báða. Samningstími er 2 ár, frá 1. september 2026 og til 31. ágúst 2028 með möguleika á framlengingu tvisvar sinnum, um eitt ár í senn.

Leið 66: Patreksfjörður – Bildudalsflugvöllur – Patreksfjörður

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Vestfirskar ævintýraferðir ehf.	59.280.000	177,9	29
-	Áætlaður verktakakostnaður	33.315.258	100,0	3
1	Travel West ehf., Patreksfirdi	29.889.600	89,7	0

Leið 67 – Bolungarvík – Ísafjarðarflugvöllur – Bolungarvík

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Vestfirskar ævintýraferðir ehf., Ísfj.	43.392.000	176,2	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	24.624.960	100,0	-19

Þjónusta brúarhönnuðar

26-109

Opnun tilboða 7. júlí 2026. Vegagerðin óskar eftir tilboðum í þjónustu brúarhönnuðar.

Um er að ræða tímabundna þjónustu verkfræðings í stöðu brúarhönnuðar á hönnunardeild Vegagerðarinnar. Starfssvið verður m.a.:

- Hönnun nýrra brúa á frumdraga-, forhönnunar- og verkhönnunarstigi
- Hönnun viðhaldsaðgerða á brúm í rekstri Vegagerðarinnar
- Burðargetumat brúa í rekstri Vegagerðarinnar
- Önnur verkefni tengd brúarkerfi Vegagerðarinnar

Gert er ráð fyrir að umræddur brúarhönnuður hafi starfsaðstöðu á hönnunardeild Vegagerðarinnar, Suðurhrauni 3 í Garðabæ, og hafi viðveru á starfsstöð að jafnaði 3 daga í viku.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	18.600.000	100,0	2,718
2	Exa Nordic ehf., Reykjavík	16.107.600	86,6	226
1	VBV ehf., Reykjavík	15.882.000	85,4	0

Niðurstöður útboða

Þorlákshöfn – Dýpkun, gröftur 2026

26-103

Opnun tilboða 30. júní 2026. Hafnarstjórn Þorlákshafnar óskar eftir tilboðum í verkið „Þorlákshöfn – Dýpkun gröftur 2026“.

Helstu verkþættir eru:

→ Dýpkun um 16.000 m3

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. desember 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	123.100.000	100,0	33.5578
2	Hagtak hf., Hafnarfirði	94.575.000	76,8	5.033
1	Sjótækni ehf., Tálknafirði	89.542.500	72,7	0

Þurrfræsing á Norðursvæði 2026

26-022

Opnun tilboða 30. júní 2026. Vegagerðin óskar eftir tilboðum í þurrfræsingu, og tvöfalda klæðingu á vegum á Norðursvæði 2026.

Áætlaðar magntölur:

→	Flutningur steinefnis , burðarlag	41.200 m³*km
→	Þurrfræsing	27.600 m2
→	Flutningur klæðingarefnis	19.150 m³*km
→	Tvöföld klæðing	26.000 m2

Verklok eru 27. ágúst 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	72.833.955	100,0	23.713
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	63.333.715	87,0	14.212
1	Þjótandi ehf., Hellu	49.121.255	67,4	0

Vetrarþjónusta 2026-2029, Höfn – Fagurhólmsmýri – Hólmur

26-089

Opnun tilboða 23. júní 2026. Vegagerðin býður hér með út vetrarþjónustu, þ.e. snjómokstur og hálkuvarnir með vörubifreið, á Austursvæði.

Helstu magntölur fyrir hvert tímabil eru:

Akstur vörubifreiða á snjómokstursleiðum er áætlaður 28.000 km á ári. Samningur sem gerður verður í framhaldi af útboði þessu skal gilda í 3 ár frá tilkynningu um töku tilboðs með heimild til framlenging ar í allt að 2 ár í senn.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Jökulfell ehf., Svinafelli	233.191.800	125,1	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	186.390.000	100,0	46.802

Malbiksframkvæmdir á Norðursvæði 2026

26-092

Opnun tilboða 23. júní 2026. Vegagerðin óskar eftir tilboðum í malbikun, gróffræsun malbiks og þurrfræsingu á vegum á Norðursvæði 2026.

Verkið felst í þurrfræsingu og malbikun á Öxnadalsheiði, 1-þ1. Gróffræsing og yfirlögn með malbiki á Akureyri, Sauðárkróki og Siglufirði. Yfirlögn með malbiki á klæðingu í Reykjahlíð við Mývatn og Varmahlíð. Verktaki leggur til allt malbik og burðarlagsefni 0/22 mm í styrkingar á Öxnadalsheiði.

Helstu magntölur eru áætlaðar:

→	Þurrfræsing Öxnadalsheiði 1-þ1	14.900 m²
→	Burðarlagsefni 0/22 Öxnadalsheiði	800 m3
→	Slitlagsmalbik á mól 60mm Öxnadalsheiði	14.300 m²
→	Gróffræsing og malbikun 45mm á Akureyri	7.300 m²
→	Yfirlögn með malbiki 45mm í Reykjahlíð	4.900 m²
→	Yfirlögn með malbiki 45mm í Varmahlíð	1.500 m²
→	Yfirlögn með malbiki 45mm á Sauðárkróki	2.900 m²
→	Yfirlögn með malbiki 45mm í Siglufirði	2.900 m²

Verklok eru 30. september 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Colas Ísland ehf., Hafnarfirði	348.789.000	115,7	9.851
2	Malbikun Norðurlands, Akureyri	344.870.350	114,4	5.933
1	Malbikun Akureyrar, Akureyri	338.937.760	112,5	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	301.381.420	100,0	37.556

Vetrarþjónusta 2026-2029, Djúpivogur – Höfn
(Hraðútboð)

26-096

Opnun tilboða 23. júní 2026. Vegagerðin býður hér með út vetrarþjónustu, þ.e. snjómokstur og hálkuvarnir með vörubifreið, á Austursvæði.

Helstu magntölur fyrir hvert tímabil eru:

Akstur vörubifreiða á snjómokstursleiðum er áætlaður 12.100 km á ári. Gildistími samnings er þrjú ár, þ.e. veturna 2026-2029. Heimilt er að framlengja gildistíma samnings í allt að tvö ár, eitt eða tvö ár í senn.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	SG Vélar ehf., Djúpavogi	101.295.900	119,4	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	84.840.000	100,0	16.456

Vetrarþjónusta 2026-2029, Breiðdalsvík – Djúpivogur
(Hraðútboð)

26-097

Opnun tilboða 23. júní 2026. Vegagerðin býður hér með út vetrarþjónustu, þ.e. snjómokstur og hálkuvarnir með vörubifreið, á Austursvæði.

Helstu magntölur fyrir hvert tímabil eru:

Akstur vörubifreiða á snjómokstursleiðum er áætlaður 10.500 km á ári. Gildistími samnings er þrjú ár, þ.e. veturna 2026-2029. Heimilt er að framlengja gildistíma samnings í allt að tvö ár, eitt eða tvö ár í senn.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	SG Vélar ehf., Djúpavogi	90.127.800	113,8	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	79.215.000	100,0	10.913

Vetrarþjónusta 2026-2029, Fjarðarheiði (Hraðútboð)

26-099

Opnun tilboða 23. júní 2026. Vegagerðin býður hér með út vetrarþjónustu, þ.e. snjómokstur og hálkuvarnir með vörubifreið, á Austursvæði.

Helstu magntölur fyrir hvert tímabil eru:

Akstur vörubifreiða á snjómokstursleiðum er áætlaður 30.000 km á ári. Gildistími samnings er þrjú ár, þ.e. veturna 2026-2029. Heimilt er að framlengja gildistíma samnings í allt að tvö ár, eitt eða tvö ár í senn.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	BP Verktakar ehf., Egilsstöðum	250.274.595	129,1	50.367
1	Austurverk ehf., Egilsstöðum	199.908.000	103,1	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	193.920.000	100,0	5.988

Áætlunarflug á Íslandi: Akureyri – Grímsey – Akureyri & Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri 2027-2030 – Sérleyfi fyrir Vegagerðina

26-028

Opnun tilboða 19. júní 2026. Vegagerðin býður hér með út rekstur á áætlunarflugi á Íslandi – sérleyfissamningur, á eftirfarandi flugleið:

- (F1) Akureyri – Grímsey – Akureyri
- (F2) Akureyri – Vopnafjörður – Þórshöfn – Akureyri

Samningstími er 3 ár, frá 1. apríl 2027 til og með 31. mars 2030, með möguleika á framlengingu tvisvar sinnum um eitt ár í senn. Heildarsamningstími getur því orðið allt að 5 ár.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Icelandair ehf., Hafnarfirði	950.040.000	193,4	286.114
1	Norlandair, Akureyri	663.926.202	135,2	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	491.207.982	100,0	172.718

Niðurstöður útboða

Búðafossvegur (23),
Þjórsárdalsvegur –
Landvegur, eftirlit og ráðgjöf

24-044

Opnun tilboða 18. júní 2026. Vegagerðin býður hér með út eftirlit og ráðgjöf með útboðsverkinu „Búðafossvegur (23), Þjórsárdalsvegur – Landvegur“. Verkið innifelur nýbyggingu Búðafossvegar (23) sem mun liggja á milli Landvegar (26) í Rangárþingi ytra og Þjórsárdalsvegar (32) í Skeiða- og Gnúpverjahreppi.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
5	Verkís hf., Reykjavík	210.091.648	168,1	61.592
4	Verkfræðistofa GPS ehf., Self.	170.000.000	136,0	21.500
3	VSO ráðgjöf, ehf., Reykjavík	159.749.200	127,8	11.249
2	Hnit verkfræðistofa hf., R.vík	155.000.000	124,0	6.500
1	Mannvít hf, Kópavogur	148.500.000	118,8	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	125.000.000	100,0	23.500.

Efnisvinnsla á Vesturlandi
2026-2027, malarslitlag

26-033

Opnun tilboða 16. júní 2026. Vegagerðin býður hér með út efnisvinnslu í fjórum námum á Vesturlandi 2026-2027, alls 20.000 m3

Helstu magntölur eru.

→	Malarslitlagsefni 0/16	16.000 m3
→	Burðarlagsefni 0/45	4.000 m3

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 15. september 2027.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	68.200.000	100,0	5.928.000
1	Steyrustöðin námur ehf., Hfj.	62.272.000	91,3	0

Bíldudalsvegur (63), um
Mikladal – endurbætur, 2.
áfangi

26-016

Opnun tilboða 9. júní 2026. Vegagerðin býður hér með út endurbyggingu á um 3,9 km kafla á Bíldudalsvegi, frá enda 1. áfanga á Mikladal og niður úr Dúddíarbeygju. Innifalið í endurbyggingunni er gerð fyllinga, útlögn styrktar- og burðarlags, tvöföld klæðing ásamt niðurlögn ræsa, víra- og bitavegríð og vinnsla efnis í burðar- og styrktarlög.

Helstu magntölur eru áætlaðar:

→	Fyllingar og fláafleygar	59.475 m³
→	Styrktarlag	12.420 m³
→	Burðarlag neðra lag	4.400 m³
→	Burðarlag efra lag	2.750 m³
→	Purrfræsing	24.060 m2
→	Tvöföld klæðing	27.620 m2

Verkinu skal vera lokið að fullu 1. ágúst 2027

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Áætlaður verktakakostnaður	327.738.922	100,0	43.430
3	Flakkarinn ehf., Brjánslæk	329.275.234	100,5	44.967
2	Borgarverk ehf., Borgarnesi	296.363.493	90,4	12.055
1	Þróttur ehf., Akranes	284.308.709	86,7	0

Önundarholtsvegur (311),
Gaulverjabæjarvegur –
Villingaholtsvegur

26-084

Opnun tilboða 5. júní 2026. Vegagerðin býður hér með út endurbyggingu á 4,9 km Önundarholtsvegar og útlögn klæðingar á þann veg og aðliggjandi tengingar.

Helstu magntölur eru:

→	Fyllingar	11.731 m3
→	Fláafleygar	8.265 m3
→	Styrktarlag	14.154 m3
→	Burðarlag 0/22	7.921 m3
→	Tvöföld klæðing	34.934 m2
→	Frágangur fláa	1.208 m2

Útlögn klæðingar skal lokið fyrir 15. september 2026.

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 30. september 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Karína ehf., Kópavogi	308.554.131	109,3	86.154.946
2	Áætlaður verktakakostnaður	282.187.546	100,0	59.788.361
1	Óskatak ehf., Kópavogi	222.399.185	78,8	0

Reykjanesbraut (41), gatnamót Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og hluti 3. lotu Borgarlínu, hönnun

26-009

Opnun tilboða 2. júní 2026. Vegagerðin og Veitur ohf. óska eftir tilboðum í for- og verkhönnun á endurgerð gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar auk hönnunar á legu Borgarlínu frá Stekkjarbakka A-V að væntanlegri skiptistöð Borgarlínu í Vogabyggð sem staðsett verður við Súðarvog. Á leiðinni verða tvær nýjar brýr undir Vesturlandsveg við vestari kvísl Elliðaár, tvenn núverandi undirgöng sem þarf að lengja og ný brú fyrir rampa á gatnamótum við Bústaðaveg. Reykjanesbraut þarf að hliðfæra til vesturs á kafla til að forðast inngrip á verndarsvæði Elliðaárdals.

nr.	Bjóðandi
-	VSÓ ráðgjöf, ehf., Reykjavík
-	Verkís hf., Reykjavík
-	Norconsult Íslandi ehf.
-	Hnit verkfræðistofa hf., Reykjavík
-	exa nordic ehf., Reykjavík
-	Efla hf., Reykjavík

Gilsárteigsvegur (948) – Endurbætur á brú á heimreið

26-070

Opnun tilboða 19. maí 2026. Vegagerðin býður hér með út endurbætur á brú á heimreið á Gilsárteigsvegi (948) í Eiðapínghá, um 16 km norðan við Egilsstaði. Í verkinu felst útskipting á núverandi stálbitum í brúargólfi, endurnýjun á slitlagi og bríkum í timburgólfi, útskipting á brúarvegriði og styrkingar á þverviðum brúargólfs við vegriðsstólpa, og steypuviðgerðir á landstöplum.

Helstu magntölur eru:

Rif og flutningur brúa	Heild
→ Vegrið á brú	24 m
→ Tengivegrið	44 m
→ Steypumót	15 m ²
→ Járnalögn	300 kg
→ Steypa	4 m ³
→ Stálvirki	4.400 kg
→ Stálvirki yfirborðsmeðhöndlun	62 m ²
→ Endurnýjun hluta timburgólfs	12 m

Verkinu skal að fullu lokið 1. nóvember 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	35.658.000	100,0	12.997
1	Úlfsstaðir ehf., Reykjavík	22.661.121	63,6	0

Aggregates for East Iceland 2026 (Fljótsdalshérað Region)

26-080

Opnun tilboða 19. maí 2026. Vegagerðin óskar eftir tilboðum í öflun og/eða framleiðslu á steinefni fyrir Austursvæði (Fljótsdalshérað).

Samningur sem gerður verður í framhaldi af útboði þessu skal gilda í eitt ár frá töku tilboðs.

Um er að ræða útboð sem tekur til öflunar steinefnis og skal efnið afgreitt haugsett innan svæðis sem fram kemur í lið 1.5.10 í útboðsgögnum fyrir 15. júlí 2026 (Hróarstunga) og 01. september 2026 (Jökulsárhlið). Seljandi skal útvega afhendingarstaði. Seljandi skal slétta og þjappa botn fyrir haugsetningu efnisins og fá botninn úttekinn og samþykktan af fulltrúa verkkaupa.

Efnisflokkar og áætlað magn -15% og +30%:

Efnisflokkur	Magn m ³
→ Malarslitlag 0/16 mm Jökulsárhlið	3.000
→ Malarslitlag 0/16 Hróarstunga	3.000
→ Samtals	6.000

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Fjarðanámur ehf., Reyðarfjörður	48.000.000	207,8	2.550
1	Myllan ehf.	45.450.000	196,8	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	23.100.000	100,0	22.350

Efnisvinnsla á Austursvæði 2026, malarslitlag, Fjarðará í Mjóafirði

26-031

Opnun tilboða 5. maí 2026. Vegagerðin býður hér með út efnisvinnslu við Fjarðará í Mjóafirði á Austursvæði 2026, alls 2.300 m³.

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 20. júlí 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Myllan ehf.	22.850.000	207,0	5.750
1	Fjarðanámur ehf., Reyðarfjörður	17.100.000	154,9	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	11.040.000	100,0	6.060

Niðurstöður útboða

Viðhald malarvega á Suðursvæði 2026-2028, þjónustustöð í Vík, vegheflun, vestur

26-063

Opnun tilboða 5. maí 2026. Vegagerðin býður hér með út vegheflun á malarvegum á Suðursvæði. Þjónustustöð er í Vík.

Gildistími samnings er 2 ár, frá 15. maí 2026 til 30. apríl 2028. Heimild er til framlengingar samnings um tvö ár.

Helstu magntölur á ári eru áætlaðar:				
→ Þjónustumiðstöð í Vík, vegheflun 500 km				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
-	Áætlaður verktakakostnaður	43.481.142	100,0	3.426.142
1	Snilldarverk ehf., Hella	40.055.000	92,1	0

Viðhald malarvega á Suðursvæði 2026-2028, þjónustustöð á Selfossi, vegheflun, Uppsveitir Árnessýslu

26-064

Opnun tilboða 5. maí 2026. Vegagerðin býður hér með út vegheflun á malarvegum í Uppsveitum Árnessýslu. Þjónustustöð er á Selfossi.

Gildistími samnings er 2 ár, frá 15. maí 2026 til 30. apríl 2028. Heimild er til framlengingar samnings um tvö ár.

Helstu magntölur á ári eru áætlaðar:				
→ Þjónustustöð á Selfossi, vegheflun 400 km				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
4	Afrétting og heflun ehf.	50.855.650	137,3	10.736
3	JG vélar ehf., Reykjavík	44.886.060	121,2	4.766.
2	Snilldarverk ehf., Hella	42.535.000	114,8	2.415.00
1	Gröfutækni ehf., Flúðum	40.120.000	108,3	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	37.037.892	100,0	3.082

Viðhald malarvega á Suðursvæði 2026-2028, þjónustustöð á Selfossi, vegheflun, Rangárvallasýsla og Flói

26-065

Opnun tilboða 5. maí 2026. Vegagerðin býður hér með út vegheflun á malarvegum í Rangárvallasýslu og Flóa. Þjónustustöð er á Selfossi.

Gildistími samnings er 2 ár, frá 15. maí 2026 til 30. apríl 2028. Heimild er til framlengingar samnings um tvö ár.

Helstu magntölur á ári eru áætlaðar:				
→ Þjónustustöð á Selfossi, vegheflun 400 km				
nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Snilldarverk ehf., Hella	42.635.000	115,1	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	37.037.892	100,0	5.597

Yfirlagnir á Vestursvæði 2026, Vesturbyggð, malbik og malbiksviðgerðir

26-075

Opnun tilboða 5. maí 2026. Vegagerðin býður hér með út útlögn malbiks og blettaviðgerðir á malbikuðum slitlögum á vegum á Vestursvæði árið 2026. Allar framkvæmdir í þessu útboði eru á Vesturlandi.

Helstu magntölur eru:		
→	Malbik 40/45/50/60 mm	22.620 m2
→	Fræsing	322 m2
→	Yfirborðsmerkingar (merkingalengd)	4.300 m
→	Malbiksviðgerðir	322 m2

Verki skal að fullu lokið 15. ágúst 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Colas Ísland ehf., Hafnarfirði	263.197.785	181,3	13.652
2	Malbikun Norðurlands, Akureyri	254.163.150	175,1	4.618
1	Malbikun Akureyrar, Akureyri	249.545.438	171,9	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	145.139.500	100,0	104.406

Yfirlagnir á Vestursvæði26-076

2026, Ísafjörður,
Bolungarvík, Súðavík og
Kalkþörungaverk-smiðjan,
malbik og malbiksviðgerðir

Opnun tilboða 5. maí 2026. Vegagerðin býður hér með út útlögn malbiks og blettaviðgerðir á malbikuðum slitlögum á vegum á Vestursvæði árið 2026. Allar framkvæmdir í þessu útboði eru á Vesturlandi.

Helstu magntölur eru:

→	Malbik 45/60 mm	68.892 m2
→	Fræsing	6.680 m2
→	Yfirborðsmerkingar (merkingalengd)	5.515 m
→	Malbiksviðgerðir	2.485 m2
→	Hvinrendur	485 m

Verki skal að fullu lokið 15. ágúst 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Colas Ísland ehf., Hafnarfirði	769.623.900	175,3	80.377
2	Malbikun Akureyrar	704.760.944	160,5	15.514
1	Malbikun Norðurlands, Ak.	689.247.340	157,0	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	438.983.650	100,0	250.264

Efnisvinnsla á Austursvæði26-078

2026, malarslitlag,
Svartagilslæk

Opnun tilboða 5. maí 2026. Vegagerðin býður hér með út efnisvinnslu í einni námu í Svartagilslæk á Austursvæði 2026, alls 2.500 m3.

Verki skal að fullu lokið 1. júlí 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
2	Myllan ehf.	25.375.000	211,5	10.375
1	Fjarðanámur ehf., Reyðarfjörður	15.000.000	125,0	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	12.000.000	100,0	3.000

Efnisvinnsla á Austursvæði26-079

2026, klæðingarefni
(hraðútboð)

Opnun tilboða 5. maí 2026. Vegagerðin býður hér með út efnisvinnslu í farvegi Skeiðarár og Kolgrímu á Austursvæði 2026, alls 9.000 m3.

Vinna skal steinefni í klæðingu úr námunum og skal verkinu að fullu lokið eigi síðar en 10. júlí 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
1	Fossvélar ehf., Selfossi	97.590.000	169,7	0
-	Áætlaður verktakakostnaður	57.520.000	100,0	40.070.000

Dalvík – Norðurgarður,26-082

raforkuvirki 2026

Opnun tilboða 28. apríl 2026. Hafnarstjórn Dalvíkur óskar eftir tilboðum í verkið „Dalvík – Norðurgarður, raforkuvirki 2026“.

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
→	Rafbúnaður í töflur/tenglaskápa
→	Tenging og uppsetning lampa í ljósamöstur
→	Tenging og uppsetning stigaljósa
→	Lagning raflagna í masturshús

Verkinu skal lokið eigi síðar en 1. júní 2026.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
3	Elektro Co ehf., Akureyri	4.851.233	116,5	1.595
2	Raftó ehf., Akureyri	4.396.481	105,6	1.140.
-	Áætlaður verktakakostnaður	4.162.800	100,0	907
1	Sv1 verk ehf., Akureyri	3.256.294	78,2	0

Krefjandi starf en þess virði

Ásta Guðrún Beck hefur starfað á lögfræðideild Vegagerðarinnar í fjögur ár, þar sem hún sinnir helst landeigendamálum. Hún segir starfið krefjandi en finnst einnig gott að vita að hún geri gagn. Utan starfs er Ásta orðin amma og finnst yndislegt að sinna barnabarninu.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?

Ég byrjaði í byrjun sumars 2023 og því komin 4 ár og þó finnst mér ég hafa byrjað í síðustu viku.

Í hverju felst starfið og hvernig er dæmigerður vinnudagur?

Starfið felst í lögfræðiráðgjöf, fyrst og fremst. Verkefni mín hafa einna helst snúið að samningum við landeigendur, sérstaklega hvað varðar landamerki annars vegar og þinglýsingu á vegsvæðum hins vegar, það er mitt sérsvið. Þó sinni ég lögfræðiráðgjöf varðandi alla starfsemi Vegagerðarinnar, sem er ótrúlega fjölbreytt. Það getur verið þínu áskorun að snúa heilanum 180 gráður milli verkefna, maður þarf að setja sig inn í umhverfið og sjónarhornið sem við erum að vinna eftir að hverju sinni. Einnig fer undirbúningurinn ekki bara fram í kollinum, það er ekki hægt að svara lögfræðilegum spurningum eftir minni.

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

Rauði práðurinn eftir nám hefur alltaf tengst fasteignaskráningu, fasteignarétti og þinglýsingum. Síðast var ég stuttlega hjá Biskupsstofu, en var með eigin lögfræðiráðgjöf á sviði fasteignaskráninga fyrir það. Þar á undan var ég hjá fyrirrennrum Húsnæðis- mannvirkja- og skipulagsstofnun í þrettán ár.

Hvað er skemmtilegast við starfið?

Starfsfélagarnir, klárlega. Þó er stærsti kosturinn við starfið sá að mér finnst ég gera gagn. Það er lykilatriði.

Hvað er mest krefjandi við starfið?

Verkefnin eru oft mörg hverju sinni og oftast öll komin á logandi forgang. Þá finnst mér mesta áskorunin að reyna að forgangsraða hvað ég tek að mér fyrst, og hvað ég get klárað áður en ég byrja á næsta verkefni. Það er oftast töluvert álag hjá okkur þar sem erfitt er að vinna með mörg áriðandi mál í senn.



↑ Ásta Guðrún er mikið fyrir útivist samhliða lögfræðinni.

Hver eru þín helstu áhugamál?

Barnabarnið er núna númer eitt, tvö og þrjú. Hann er að verða árgamall og mér finnst hann dásamlegur. Annars þá er allt sem er úti gott, sama hvort ég sé að ganga, hjóla eða hvað annað. Bara það að vera úti í náttúrunni er frábært. Svo er ég í kór, sem mér finnst geggjað. Mér leiðist aldrei. ■