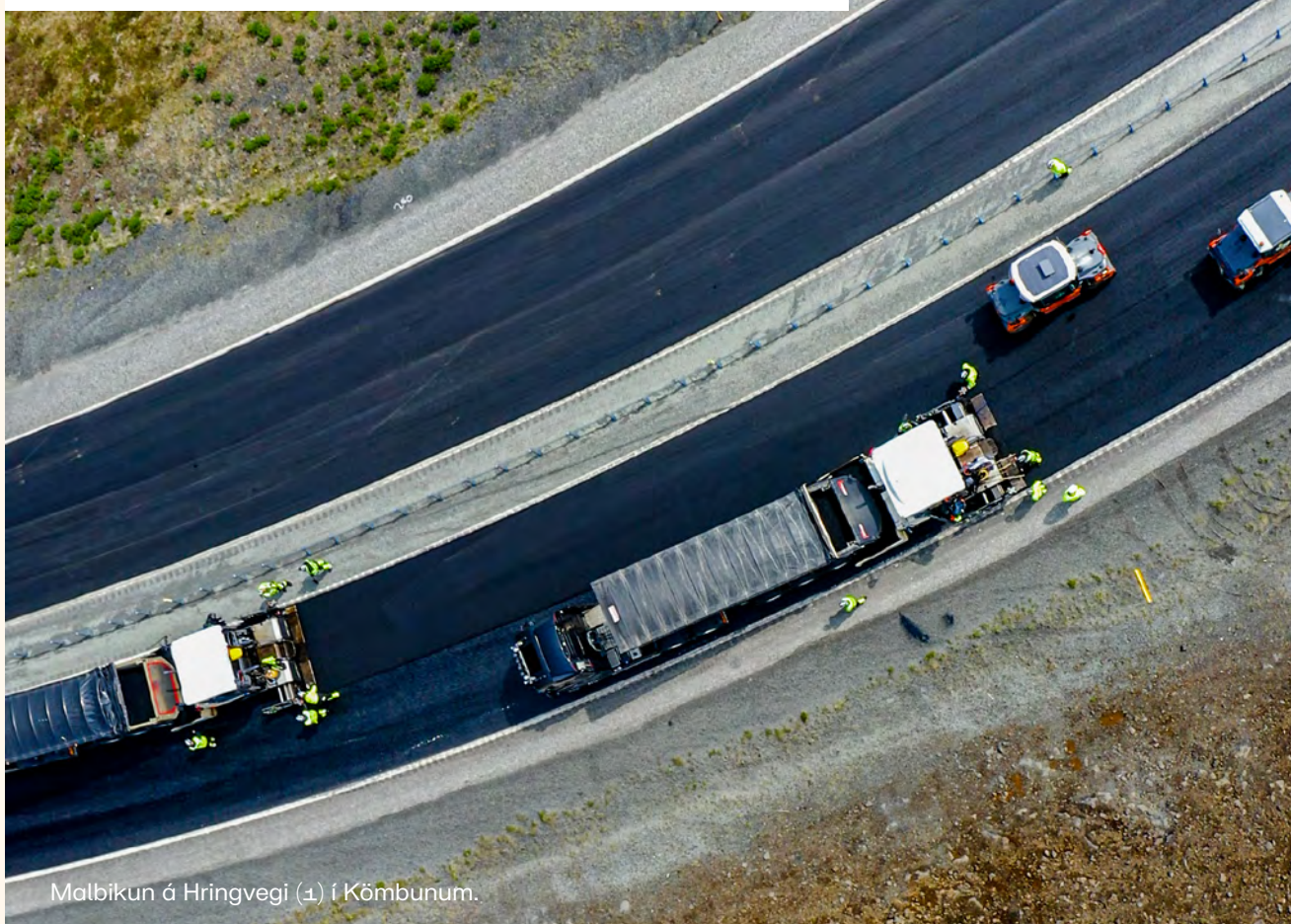




Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

15. október 2021 — nr. 714
6. tölublað — 29. árgangur



Malbikun á Hringveggi (1) í Kömbunum.

02 Vegagerð er ekki eins manns verk / 08 Framkvæmdir 2021
- kort / 10 Vel heppnuð ráðstefna um bundin slitlög / 14 Fjórar
brýr vígðar við hátiðlega athöfn / 16 Yfirlitsáætlun jarðganga /
19 Umerðarljósastýringar á höfuðborgarsvæðinu / 20 Sjogag.is -
Ný kortasjá um veður og sjólag / 22 Endurheimt staðargróðurs á
framkvæmdasvæðum / 24 Framtíð ferjusiglinga á Breiðafirði /
24 Skrifað undir verksamning um brú yfir Stóru-Laxá / 25 Niðurstöður
útboða / 26 Yfirlit yfir útboðsverk / 28 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift
[www.vegagerdin.is/
framkvæmdafréttir](http://www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir)

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrot
Elín E. Magnúsdóttir

Forsíðumynd:
Profilm

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.



Vegagerð er ekki eins manns verk



Magnús Valur Jóhannsson framkvæmdastjóri mannvirkjasviðs Vegagerðarinnar heimsækir nafna sinn Magnús Jóhannsson í þjónustustöðina í Fellabæ haustið 2017.

Magnús Jóhannsson, fráfarandi yfirverkstjóri hjá þjónustustöðinni í Fellabæ, hefur staðið vaktina hjá Vegagerðinni í fjóra áratugi. Hann ætlar ekki að setjast í hinn svokallaða helga stein heldur reiknar með að hafa nóg fyrir stafni og það er aldrei að vita nema hann fari að vinna á gröfu aftur eftir fjörutíu ára hlé.

Magnús er frá Breiðavaði í Eiðabingá og hefur hvergi annar staðar búið á allri sinni lífsleið. Foreldrar hans, Guðlaug Þórhallsdóttir og Jóhann Magnússon, voru með búskap og hann ólst því upp við hefðbundin sveitastörf, ásamt þremur bræðrum sínum. „Ég tel mig vera einn af fáum sem eru svo heppnir að hafa fæðst og alist upp á réttum stað og ég hef aldrei þurft að flytja. Ég byggði mér hús að Breiðavaði og hef búið þar með fjölskyldu minni alla tíð,“ segir Magnús en hann á unnustu, fjórar dætur og þrettánda barnabarnið er væntanlegt í heiminn innan skamms.

„Dætur mínar búa allar á Egilsstöðum. Ég er ekkert ósáttur við það. Þrjár þeirra fóru suður til náms og starfa en eru komnar aftur heim. Ein dóttir mín vann á leikskóla og hinar þrjár eru kennarar. Þegar dæturnar voru á unglingsaldri fengu tvær þeirra vinnu sem sumarstarfsmenn hjá Vegagerðinni og líkaði vel þótt þær veldu sér annað ævistarf,“ segir hann.



↑
Magnús með Reyni Gunnarssyni fyrrverandi rekstrarstjóra á þjónustustöð Vegagerðarinnar á Höfn og Sveini Stefánssyni bónda á Haugum í Skriðdal. Þarna eru þeir að skoða vegstæði á Öxi í maí 2020.

↗
Hér má sjá þá Helga Gíslason, verkstjóra, Metúsalem Ólason og Egil Jónsson umdæmisverkstjóra við snjómælingar á Fjarðarheiði þann 17. apríl 1970. Helgi réði Magnús til starfa á sínum tíma.

→
Myndin er tekin við Oddsskarð árið 1955. Þar var áður einn hæsti fjallvegur landsins, sem var ógreiðfær og erfiður vegna snjópbygsla yfir vetrartímann.

↘
Magnús Jóhannsson var ungur að árum þegar hann fór að sendast með skilaboð til vegavinnustarfsmanna. Það voru hans fyrstu verkefni fyrir Vegagerðina. Árið 1981 réðst hann í starf verkstjóra og síðustu tíu árin hefur hann verið yfirverkstjóri.

Sendiboði vegavinnuflokks

Magnús var ekki hár í loftinu þegar hann leysti af hendi fyrstu verkefni fyrir Vegagerðina en þá flutti hann ýmis skilaboð til vegavinnuflokks sem var að leggja veg í nágrenni við Breiðavað.

„Á þeim tíma voru komnir símar á flesta bæina en vegavinnuflokkurinn var ekki í neinu símasambandi og því varð einhvern veginn að koma til þeirra orðsendingum. Stundum var ég beðinn um að skila til þeirra að koma í síma. Ef um var að ræða flókin skilaboð voru þau skrifuð niður á blað fyrir mig og ég fór með þau til verkstjórans. Ég viðurkenni að ég var stundum feiminn við þessa karla og þorði varla að opna munninn þegar þeir voru nálægt, enda var ég ekki nema sjö, átta ára á þessum tíma,“ rifjar Magnús glaðlega upp.

Hann minnst þess að í vegavinnuflokknum voru að mestu heimamenn en einnig var ráðskona við störf, sem sá um að elda ofan í mannskapinn. „Aðstaðan fyrir eldamennsku var í sérstökum skúr. Þeir sem voru í vegavinnuflokknum fóru ekki heim að vinnudegi loknum heldur gistu í tjöldum, sum voru ekki einu sinni með botni. Þetta voru fábrotnar aðstæður, enda fyrir tíma vegavinnuskúranna sem voru mikil framför. Ég held það væri erfitt að fá mannskap í dag til að búa við þessar aðstæður sumarlangt,“ segir Magnús en þetta var í kringum árið 1960.



Oddskaðsgöngin eftirminnileg

Að grunnskóla loknum gekk Magnús í Alþýðuskólann að Eiðum og útskrifaðist þaðan 1970. „Eftir það fór ég að vinna á gröfu, mest á Héraði, Seyðisfirði, Stöðvarfirði og Borgarfirði. Fyrst átti ég ekkert í þessari gröfu, síðan eignaðist ég helminginn í henni og loks átti ég hana alla. Ég seldi hana en hef nú eignast hana aftur,“ greinir Magnús frá.

Hann tók að sér ýmis verkefni, svo sem að grafa fyrir vatnsleiðslum, taka húsagrunna og verk sem sneru að því að gera litlar virkjanir. „Ég vann mikið fyrir bændur á Héraði, Vegagerðina, Rarik, Landsímamann og sveitarfélögin á svæðinu. Ég man að á þessum árum var mest verið að leggja malarvegi en það var svo upp úr 1982 sem farið var að setja klæðingu á vegi, sér í lagi í kringum helstu þéttbýli. Ég tók sérstaklega eftir því hvað það gekk hratt fyrir sig en auðvitað var þá þegar búið að leggja í heilmikla undirvinnu,“ segir Magnús.



↑
Magnús kom lítillega að undirbúningi Oddskaðsgangna, sem voru byggð á árunum 1972-1977, milli Norðfjarðar og Eskifjarðar. Ef hann mætti ráða myndi hann láta bora jarðgöng um allt land í einum grænum hveli. „Þau eru því lík samgöngubót. Jarðgöng stytta vegalengdir og vegna þeirra þarf ekki að keyra yfir fjöll í alls kyns veðrum,“ segir Magnús.

→
Skoðunarferð inn á Öxi. F.v. Hafþór Ægisson flokksstjóri, Magnús, Guðmundur Birkir Jóhannsson eftirmaður Magnúsar í Fellabæ og Ari B. Guðmundsson yfirverkstjóri á þjónustustöðinni á Reyðarfirði.

→
Guðni Nikulásson var yfirverkstjóri í Fellabæ á undan Magnúsi.

Á meðal minnisstæðra verkefna frá þessum árum nefnir Magnús Oddskaðsgöngin en hann kom lítillega að undirbúningi þeirra. Göngin eru á milli Norðfjarðar og Eskifjarðar, en þau voru byggð á árunum 1972-1977. Þar var einn hæsti fjallvegur landsins, sem jafnan var erfiður vegna snjóþyngsla. Jarðgöngin voru því mikil samgöngubót fyrir Norðfirðinga og nærsveitunga á sínum tíma.

„Ég sá um að grafa fyrir aðstöðu fyrir vinnuflokkana og gera fært að vinnusvæðinu. Ég mokaði síðan út úr göngunum eftir fyrstu þrjár sprengingarnar. Menn gætu spurt sig að því í dag hvernig byggðin þarna hefði próast hefðu göngin ekki verið gerð,“ segir hann en árið 2017 leystu Norðfjarðargöng Oddskaðsgöng af hólmi.



↑
Magnús rekur alltaf augin í verkefni sem þarf að vinna þegar hann er á ferðinni. Hér er hann að fylgjast með endurgerð á varnargarði við Snæfell haustið 2021.

Tilviljun og tækifæri

Það var svo þann 2. janúar 1981 að Magnús hóf formlega störf hjá Vegagerðinni. Hann segir að eitt atvik hafi átt þátt í að hann lagði gröfunni og réði sig síðan í fasta vinnu hjá Vegagerðinni.

„Ég hafði unnið töluvert fyrir Rarik og kom meðal annars að lagningu línu fyrir Lagarfossvirkjun, sem er í Lagarfljóti á Fljótshéraði. Nokkrum árum áður en ég kom alfarið yfir til Vegagerðarinnar átti ég eitthvert erindi við Helga Gíslason, sem var héraðsstjóri hjá Vegagerðinni eins og það hét þá, og þurfti að fara heim til hans í þeim erindagjörðum. Helgi hafði bókhaldið á sinni könnu svo líklega var ég að skila til hans reikningi. Ég sagði honum að ég gæti fengið vinnu hjá Rarik og spyr í framhjálaupi hvort það yrði nokkuð að gera hjá Vegagerðinni um sumarið. Ég man að hann svaraði mér ekki neinu. Svo lauk ég erindinu, var kominn í skóna mína og var við það að fara út þegar hann segir: „Þú ferð ekki neitt, drengur!“. Úr varð að ég fór ekki neitt heldur hélt áfram að vinna að verkefnum fyrir Vegagerðina. Það þróaðist síðan á þann veg að ég hóf störf hjá Vegagerðinni nokkrum árum síðar. Helgi hætti árið 1981 og Guðni Nikulásson tók við sem rekstrarstjóri, eins og staðan hét þá. Ég kom inn í starf Guðna sem verkstjóri. Þegar hann hætti eftir um þrjátíu ára starf tók ég við sem yfirverkstjóri. Ég hef því aldrei sótt formlega um starf hjá Vegagerðinni. Stundum hugsa ég til þess að ef ég hefði ekki átt þetta erindi við Helga hefði ég kannski endað hjá Rarik,“ segir Magnús en ekki er efi í hans huga að þetta hafi verið rétt ákvörðun.

Fyrstu verkefnin sem hann sinnti hjá Vegagerðinni voru í sambandi við vetrarþjónustuna, svo sem snjómokstur og eftirlit. „Þegar minna var að gera úti á mörkinni var unnið innanhúss, t.d. við að mála stikur, sinna viðhaldi á vegavinnuskúrum og svoleiðis. Þeir sem voru að komast á aldur voru mikið í þessu og einnig að gera við það sem bilaði. Gárungarnir kölluðu þetta dauðadeildina, en þarna voru menn sem voru búnir að skila sínu og farnir að sjá fyrir endann á starfsævinni,“ rifjar Magnús upp.

Yfir sumartímamann var alltaf meira en nóg að gera og Magnús var mest úti með vegavinnuflokka að vinna. „Við fórum oftast út í maí og unnum úti þar til veturinn skall á. Við vorum aðallega að byggja vegi og styrkja vegi. Á þessum árum var mikið um að keyra mól í vegina því á vorin voru nær allir vegir ófærir vegna drullu og ekkert hægt að komast áfram fyrir drullusvaði. Sumir vegir voru hálfgerðir moldarvegir og mikið var um moldar slóða. Vegagerð hefur breyst mikið frá því ég byrjaði að vinna við hana og það eiga eftir að verða enn meiri breytingar í framtíðinni. Ég vann mikið við að setja niður ræsi og gæti farið um allt héraðið og það svæði sem tilheyrir þjónustustöðinni og sagt þér hvað ræsin eru stór og hvar þau liggja því ég þekki þetta allt. Helstu breytingarnar eru að núna hafa verktakar tekið við þessum framkvæmdum og Vegagerðin sinnir margskonar þjónustu í staðinn,“ greinir hann frá.



Framfarir á fjörutíu árum

Í huga Magnúsar eru góðar samgöngur afar mikilvægar. „Mér fannst vegagerðin stundum ganga heldur hægt en þegar ég hugsa fimmtíu til sextíu ár aftur í tímann sé ég hvað það hafa orðið miklar framfarir. Að mínu mati er samt mikið enn eftir ógert og ég sé alltaf verkefni þegar ég er á ferðinni. Ef ég mætti ráða myndi ég láta bora jarðgöng um allt land í einum grænum hveli, því þau eru þvítík samgöngubót. Jarðgöng stytta vegalengdir og vegna þeirra þarf ekki að keyra yfir fjöll í alls kyns veðrum. Fólk þarf að komast leiðar sinnar til að sækja ýmsa þjónustu. Ef samgöngur eru greiðar og hægt að komast með auðveldum hætti á milli staða þarf ekki að byggja upp þjónustu á mörgum stöðum,“ segir Magnús ákveðinn í bragði og bætir við að vegagerð sé ekki eins manns verk. „Það eru margir sem koma að vegagerð, bæði við að byggja vegi og halda þeim við.“



Magnús segir að þó vegagerð virðist oft ganga hægt hafi orðið afar miklar framfarir síðustu áratugi. Hér er hann að stika nýja leið inn við Vatnajökul haustið 2021.



Starfsmenn þjónustustöðvarinnar í Fellabæ í september 2017. Frá vinstri talið: Þórarinn Már Árnason, Magnús Jóhannsson, Gunnar Smári Benediktsson, Björn Sigurðsson, Viktor Ágústsson og Gísli Magnús Sæmundsson.

Árin hjá Vegagerðinni eru nú orðin fjörutíu talsins. „Ég var verkstjóri í þrjátíu ár og yfirverkstjóri í tíu ár. Ég er hættur núna en ég hef þó hlaupið aðeins undir bagga hjá þeim sem tók við af mér, eins og þegar hann fór í fæðingarorlof. Það kemur alltaf maður í manns stað og þetta unga fólk á alveg eftir að spjara sig,“ segir Magnús bjartsýnn.

Inntur eftir því hvað taki nú við þegar meiri tími gefst til að sinna áhugamálinum segist Magnús ekki verða í vandræðum með að finna sér eitthvað að gera.

„Vinnan hefur verið mitt aðaláhugamál og ég vil alltaf hafa eitthvað fyrir stafni. Undanfarið hef ég verið að leika mér með húsbíl sem við fjölskyldan notum til að ferðast á yfir sumartímann. Svo sagði ég núna um daginn að ég yrði að byrja á að byggja mér peningageymslu. Allir stjórnmalaflokkarnir ætla að hækka ellilífeyrinn og gera svo vel við eldri borgara, þannig að einhvers staðar verð ég að geyma þessa peninga,“ segir hann glettinn. „En að öllu gríni slepptu hef ég engar áhyggjur af því að verða verklaus. Kannski enda ég á sama stað og ég byrjaði, á bak við stýrið á gröfu.“



Vinnan er líka áhugamálið, að sögn Magnúsar sem sést hér fyrir miðju, ásamt Jóhannesi Tómasson, frá innanríkisráðuneytinu og Hreini Haraldssyni, fyrrum vegamálastjóra.



Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar 20 ára

Árleg Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar verður haldin í 20. sinn föstudaginn 29. október og fer fram á Hilton Reykjavík Nordica, Suðurlandsbraut.

Ráðstefnan hefur skapað sér sérstöðu í ráðstefnuhaldi hér á landi því fáar ráðstefnur bjóða upp á jafn fjölbreytileg umfjöllunarefni. Ætíð kennir margra grasa á ráðstefnunni en styrkur rannsóknasjóðs Vegagerðarinnar hefur legið í því að styrkja verkefni á mjög breiðu fræðasviði þar sem ekki endilega er einblínt á hefðbundna vegagerð. Verkefni falla þó undir fjóra almenna flokka sem eru: mannvirki, umferð, umhverfi og samfélag.

Á ráðstefnunni í ár verður mest fjallað um rannsóknir sem fengu fjárveitingar úr rannsóknasjóði Vegagerðarinnar árið 2020 en þó er það ekki einhlítt.

Ráðstefnustjóri er G. Pétur Matthíasson.

Skráning fer fram á www.vegagerdin.is en bæði er hægt að skrá sig á ráðstefnuna sjálfa eða beint streymi.

Skráning á ráðstefnuna fer fram á vef Vegagerðarinnar.

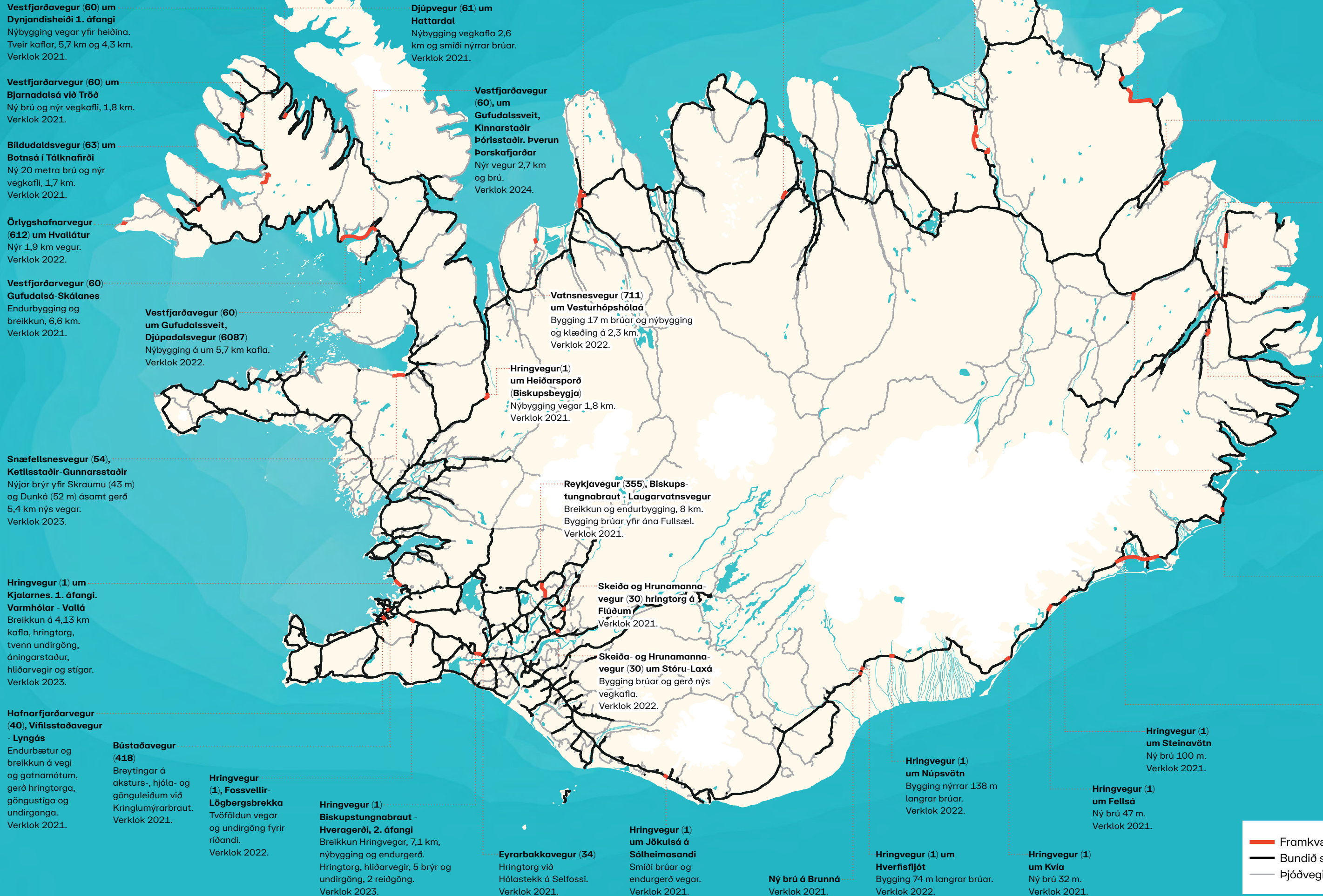


09:00-09:15	Setning ráðstefnu <i>Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar</i>
09:15-09:45	Náttúran og pólitíkin <i>Ari Trausti Guðmundsson jarðfræðingur, fyrrverandi alþingismaður og rithöfundur</i>
09:45-10:00	Malarslittög - Ekki bara drulla <i>Hafðís Eygló Jónsdóttir, Vegagerðin</i>
10:00-10:15	Tæring málna í andrúmslofti á Íslandi <i>Vigdís Bjarnadóttir og Baldvin Einarsson, Efla hf.</i>
10:15-10:45	Hlé
10:45-11:00	Endurskoðun Eurocode 1997 <i>Þorgeir Helgason, Verkis hf., Davíð R. Hauksson, VSO Ráðgjöf ehf., og Þorri Björn Gunnarsson, Mannvit hf.</i>
11:00-11:15	Slitpólin hástyrkleikasteypa 50 mm á brýr – þróun og blöndun <i>Helgi S. Ólafsson, Vegagerðin</i>
11:15-11:30	Stauraundirstöður fyrir brýr <i>Andri Gunnarsson, Efla hf.</i>
11:30-11:45	Fyrirspurnir
11:45-13:00	Hádegishlé
13:00-13:15	Gagnvirkar hraðahindranir <i>Katrín Halldórsdóttir, Vegagerðin</i>
13:15-13:30	Áhrif örflæðis í samgöngulíkani <i>Albert Skarphéðinsson, Mannvit hf.</i>
13:30-13:45	Borgarskipulag og ferðavenjur á höfuðborgarsvæðinu <i>Harpa Stefánsdóttir, NMBU</i>
13:45-14:00	Mælingar á færslu óstöðugra fláa í rauntíma og langtíma – Siglufjarðarvegur <i>Guðjón Örn Björnsson og Heiðar Karlsson, Vista ehf. og VSO Ráðgjöf ehf.</i>
14:00-14:15	Notkun gagna veggreinis í umferðaröryggisstjórnun <i>Þorbjörg Sævarsdóttir, Vegagerðin</i>
14:15-14:30	Farsímagögn inn í umferðarlíkan <i>Smári Ólafsson, VSO Ráðgjöf ehf.</i>
14:30-14:45	Fyrirspurnir
14:45-15:15	Hlé
15:15-15:30	Endurheimt staðargróðurs á framkvæmdasvæðum <i>Steinunn Garðarsdóttir, LBHÍ</i>
15:30-15:45	Grænar raforkulausnir fyrir vita byggðar á efnaraföllum <i>Atli Már Ágústsson, Efla hf.</i>
15:45-16:00	Sjálfbærnimat íslenskra vegaframkvæmda – tilviksrannsókn á nýjum Suðurlandsvegi <i>Sandra Rán Ásgrímsdóttir, Mannvit hf.</i>
16:00-16:15	Kortlagning á neðansjávarskriðum í Seyðisfirði og Norðfirði, <i>Ögmundur Erlendsson og Anett Blischke, ÍSOR</i>
16:15-16:30	Fyrirspurnir
16:30	Ráðstefnuslit

Framkvæmdir 2021

Helstu verk í vega- og brúargerð sem unnið er að á árinu

Birt með fyrirvara um ófyrirséðar breytingar. Einnig er hægt að skoða framkvæmdir í vegasjá Vegagerðarinnar á vegagardin.is





Vel heppnuð ráðstefna um bundin slitlög

Bundin slitlög – betri vegir var yfirheiti ráðstefnu sem Vegagerðin hélt í Hörpu 14. september síðastliðinn. Ráðstefnan var vel sótt en 130 manns voru mættir í Hörpu og enn fleiri fylgdust með beinu streymi frá ráðstefnunni. Á ráðstefnunni var fjallað um malbik og klæðingar frá mörgum sjónarhornum. Farið var yfir söguna, stöðuna í dag, hugað að umhverfisáhrifum og endurvinnslu auk þess sem erlendir fyrirlesarar vörpuðu ljósi á notkun bundinna slitlaga í sínum heimalöndum.



Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar setti ráðstefnuna og sagði að ekki mætti gleyma því sem hefur áunnist í vegagerð síðustu áratuga. Hins vegar séu verkefni framundan óteljandi mörg og vaxi hratt samhlíða breytingum í þjóðfélaginu.

Dagskráin var þétt og þótti gefa góða innsýn inn í málefni bundinna slitlaga. Fyrirlestarnir voru afar áhugaverðir en glærukyningar allra fyrirlesara má finna á vef Vegagerðarinnar. Þar er einnig að finna upptöku af ráðstefnunni í heild.

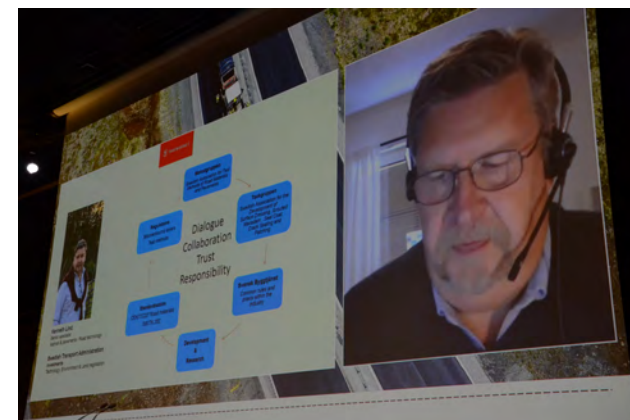
Slóðina má finna með QR kóðanum aftar í greininni.



Sigurður Ingi Jóhannsson samgönguráðherra ávarpaði ráðstefnugesti. Hann sagði skýra kröfu almennings að gera áttak í lagningu bundins slitlags á malarvegi. Þá sé ráðstefnan staðfesting á því að menn séu staðráðnir í því að læra og bæta öryggi.



Magnús Valur Jóhannsson, framkvæmdastjóri mannvirkjasviðs Vegagerðarinnar, flutti fyrirlesturinn Af mólinni á bundna slitlagið þar sem hann fór yfir sögu vegagerðar með sérstakri áherslu á bundið slitlag.



Kenneth Lind, sérfræðingur í vegtækni og bundnum slitlögum frá sænsku vegagerðinni, Trafikverket, flutti fyrirlesturinn Common praxis and experiences of bitumen bound surface layers. Hann fjallaði um reglur um val á notkun malbiks og klæðinga í Svíþjóð.



Birkir Hrafn Jóakimsson, forstöðumaður stöðdeildar Vegagerðarinnar flutti fyrirlesturinn Auknar kröfur - breyttar reglur. Þar fór hann yfir þær kröfur sem Vegagerðin gerir til verktaka við lagningu malbiks og klæðingar.



Sigurður Erlingsson, prófessor í umhverfis- og byggingarverkfræðideild Háskóla Íslands, flutti fyrirlesturinn Bundin slitlög á íslenskum vegum - rýni. Þar kynnti hann niðurstöður rýni sinnar á notkun bundinna slitlaga á íslenskum vegum og lagði til leiðir til úrbóta. Rýnina framkvæmdi Sigurður að ósk Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins.



Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir, byggingatækni-fræðingur hjá Eflu, flutti fyrirlesturinn Ending malbikaðra slitlaga, samanburður á helstu stofnvegum á höfuðborgarsvæðinu. Þar greindi Elín frá niðurstöðu rannsókna sinna sem meðal annars voru styrktar af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar.



Bert Jan Lommerts, framkvæmdastjóri og eigandi Reddy Solutions, Hollandi flutti fyrirlesturinn Advanced asphalt surface treatment - technologies using bio-based materials. Hann kynnti margar nýjar aðferðir við lagningu slitlaga með notkun lífrænna efna.



Maria Nordqvist frá sænsku mótörhjólasamtökunum Sveriges MotorCyklister flutti fyrirlesturinn The importance of friction for motorcyclist - experiences from Sweden. Þar sagði hún frá helstu vandamálum sem stöðja að mótörhjólaforlgi í Svíþjóð þegar kemur að malbiki, klæðingum og vegriðum.



Björk Úlfarsdóttir rannsóknarstjóri og Harpa Þrastardóttir, umhverfis-, öryggis-, og gæðastjóri hjá Colas Ísland, fluttu fyrirlesturinn Endurvinnsla í malbik, tækifæri til framtíðar. Þar sögðu þær frá hvernig Colas á Íslandi hefur staðið að endurvinnslu malbiks í aldarfjórðung.



Guðrún Fjóra Guðmundsdóttir hjá ReSource flutti fyrirlesturinn Dregið úr losun við framkvæmd vega – Úrgangsplast í malbik. Þar sagði hún meðal annars frá tilraunum til að nota bæði nýtt plast, og plastúrgang í malbik.



Páll Kolka, umhverfissérfræðingur hjá Vegagerðinni flutti fyrirlesturinn Frá vöggju til grafar - meðhöndlun efna við slitlagirnir. Þar sagði hann frá því hvernig Vegagerðin hefur unnið að því að minnka notkun skaðlegra efna í sinni starfsemi.



Jón Magnússon, sérfræðingur á framkvæmdadeild Vegagerðarinnar, flutti erindið Viðhald bundinna slitlaga - mat á viðhaldsþörf. Hann greindi frá helstu viðhaldsaðgerðum og hvernig þær eru ákveðnar með hjálp frá veggreini Vegagerðarinnar og viðhaldsstjórnunarkerfinu RoSy.



Sigþór Sigurðsson, forstjóri Colas Ísland flutti erindið Ódýrara malbik - færarlegar malbiksstöðvar. Þar velti hann fyrir sér möguleikum þess að malbika umferðarþyngstu leiðir á þjóðvegakerfinu.



David Woodward hjá Ulster háskólanum í Norður-Írlandi flutti erindið An overview of skid resistance in the UK. Hann fjallaði sérstaklega um viðnám vega, kröfur í Bretlandi og tilraunir sem gerðar hafa verið á kappakstursbrautum víða um heim.



Ólafur Sveinn Haraldsson, forstöðumaður rannsóknadeildar Vegagerðarinnar flutti erindið Nýsköpun og þróun innan og utan Vegagerðarinnar. Þar sagði hann meðal annars frá rannsóknasjóði Vegagerðarinnar sem veitir árlega um 150 milljónum króna til ýmissa rannsóknarverkefna. ■



Pétur Pétursson sérfræðingur á stoðeild Vegagerðarinnar flutti erindið Efnisgæðarit Vegagerðarinnar - fróðleikur og kröfur til vegagerðarefna. Hann fjallaði um uppbyggingu og innihald þessa mikilvæga rits.

Glærur og upptökur af ráðstefnunni má sjá á vef Vegagerðarinnar með þessum QR kóða:





Fjórar brýr vígðar við hátíðlega athöfn



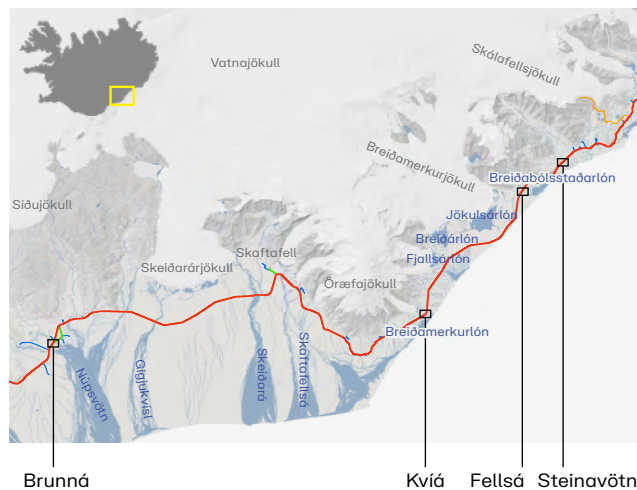
Flaggað var við brýrnar fjórar. Hér má sjá fána við hún við Brunná.

Einbreiðar brýr á Hringvegi (1) eru nú 32 talsins.

Samgönguráðherra, Sigurður Ingi Jóhannsson, og Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar opnuðu formlega fjórar nýjar brýr á Hringveginum (1) föstudaginn 10. september. Athöfnin fór fram á miðri brú yfir Steinavötn, en ásamt þeirri brú voru við sama tækifæri vígðar brýrnar yfir Brunná, Kvía og Fellsá. Vegna kórónuveirufaraldursins hefur ekki verið hægt að halda vígslur síðasta árið og því var ákveðið að halda eina táknaða athöfn fyrir þessar fjórar brýr og minnst þess í leiðinni hve mikið hefur áunnist í fækkun einbreiðra brúa á Hringveginum, sér í lagi á Suðausturlandi.

Kvennakór Hornafjarðar söng við þetta tækifæri sem þótti viðeigandi enda hefur kórinn tekið lagið á öllum einbreiðum brúm á svæðinu til að styðja við fækkun þeirra.

Að athöfn lokinni var boðið til hádegisverðar-samsætis í Þórbergssetri á Hala í Suðursveit.



Fækkun einbreiðra brúa á Hringvegi

Skipulega er verið að fækka einbreiðum brúm bæði á Hringvegi (1) og um landið allt. Árið 1990 voru einbreiðar brýr á Hringvegi hátt í 140 talsins. Þeim fækkaði hratt og voru orðnar um 60 í kringum 2006 og 42 árið 2011. Síðan hægðist mjög á slíkum framkvæmdum og aðeins voru breikkaðar eða byggðar nýjar brýr í stað sex einbreiðra brúa á átta árum.

Í dag eru einbreiðar brýr á Hringvegi (1) 32 talsins og fækkar enn á næstu árum.

Verið er að byggja þrjár nýjar brýr í stað einbreiðra á Hringvegi og ættu þær því að vera 29 á næsta ári. Þetta eru Jökulsá á Sólheimasandi, Núpsvötn og Hverfisfljót. Þá er í útboðsferli nýr Hringvegur um Hornafjörð þar sem fækkar um þrjár einbreiðar brýr á Hringvegi.

Miðað við fjárveitingar til breikkunar brúa á samgönguáætlun 2020-2024 má gera ráð fyrir að framkvæmdir við 3 til 5 brýr til viðbótar fari af stað fyrir árið 2024, Búlandsá, Gjáaldalsá, Selá í Álftafirði, Hvaldalsá og Krossá á Berufjarðarströnd.

Í dag eru flestar einbreiðar brýr á Hringvegi á Austursvæði eða 26, en gæti fækkað niður í 19 árið 2024 ef áætlanir ganga eftir.

Betur má ef duga skal, sérstaklega á kaflanum milli Skeiðarársands að Höfn í Hornafirði þar sem orðið hefur sprenging í umferð með tilkomu ferðamanna.

Einungis tvær einbreiðar brýr eru á Hringvegi á Norðursvæði Vegagerðarinnar og fjórar á Hringvegi á Suðursvæði.

Brýrnar fjórar sem vígðar voru í september.



Sigurður Ingi Jóhannsson samgönguráðherra og Bergþóra Þorkelsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar klipptu á borðann á Steinavötnum.

Fækkun einbreiðra brúa á landinu öllu

Einbreiðar brýr eru víðar en á Hringvegi en alls eru 663 einbreiðar brýr á landinu.

- Árið 2017 fækkaði einbreiðum brúm á stofn- og tengivegum um 2 (Morsá, Bjarnafjarðará)
- Árið 2018 fækkaði einbreiðum brúm á stofn- og tengivegum um 5 (Berufjörður, Hólá, Stigá, Mjólka, Hófsá)
- Árið 2019 fækkaði einbreiðum brúm á stofn- og tengivegum um 5 (Eldvatn, Tjarnará, Breiðdalsá, Loftstaðaá í Flóa, Steinslækur við Sumarliðabæ)
- Árið 2020 fækkaði einbreiðum brúm á stofn- og tengivegum um 4 (Kvíá, Steinavötn, Brunná, Fullsæll hjá Reykjum)
- Árið 2021 fækkaði einbreiðum brúm á stofn- og tengivegum um 3 (Fellsá, Hattardalsá, Bjarnadalsá)

Miðað er við hvenær umferð var hleypt á brýrnar þó verki væri ekki lokið.

Á síðustu 5 árum hefur einbreiðum brúm því fækkað um 19 á stofn- og tengivegum.



Ráðherra og forstjóri með heiðursmönnum Jóni Kr. Guðbjörnssyni og Þorleifi Olsen og skæraverðinum Hólfríði Þrúðmarsdóttur úr kvennakór Hornafjarðar.



Kvennakór Hornafjarðar söng við þetta tækifæri sem þótti viðeigandi enda hefur kórinn tekið lagið á öllum einbreiðum brúm á svæðinu til að styðja við fækkun þeirra.

Fækkun einbreiðra brúa með fjárfestingarátaki ríkisstjórnarinnar (á stofn- og tengivegum) áætlað að fækka enn frekar einbreiðum brúm og nú þegar er búið að byggja brýr um Bjarnadalsá í Öndarfirði og Botnsá í Tálknafirði og framkvæmdir við Stóru Laxá í Skeiða- og Hrunamannahreppi eru að hefjast. Þá eru ónefndar þrjár brýr til viðbótar sem eru á áætlun.

Fjallað var um framkvæmdirnar við Brunná, Kvía, Fellsá og Steinavötn í 2. tölublaði Framkvæmdafrétta á þessu ári. ■



Ásgerður Gyldadóttir, formaður bæjarráðs Hornafjarðar, Sigurður Ingi Jóhannsson, Bergþóra Þorkelsdóttir og Eva Björk Harðardóttir oddviti Skaftárhrepps.



Yfirlitsáætlun jarðganga

Mikill áhugi er á samgöngubótum með jarðgöngum um allt land. Nokkuð hefur áunnist síðustu ár en frá árinu 1988 til 2020 voru grafnir 64 km af jarðgöngum, eða að jafnaði 2 km á hverju ári. Vegagerðin hefur unnið yfirlitsáætlun jarðganga þar sem 23 jarðgangaverkefni eru tekin til athugunar, þar af fimm á höfuðborgarsvæðinu.

Hérlendis voru fyrstu veggöngin grafin árið 1948 í gegnum Arnardalshamar milli Ísafjarðar og Súðavíkur, þau voru einungis 30 m löng og voru svo breikkuð árið 1995 og eru enn í notkun. Frá þeim tíma hefur verið unnið að jarðgangagerð á landinu með nokkrum hléum til að byrja með en frá því að Múlagöng til Ólafsfjarðar voru opnuð árið 1990 og þar til Dýrafjarðargöng voru tekin í notkun árið 2020 var nokkuð samfelld jarðgangagerð í landinu.

Á vegakerfinu í dag eru 12 jarðgöng sem alls eru 64 km að lengd. Auk þeirra hafa verið grafin Oddskarðsgöng sem voru aflögð þegar Norðfjarðargöng voru tekin í notkun og jarðgöng undir Húsavíkurhöfða sem ekki eru opin almennri umferð.

Árið 2000 var jarðgangaáætlun samþykkt á Alþingi þar sem horft var til langs tíma og fjölmargir jarðgangakostir teknir til skoðunar. Þar var einnig tekin afstaða til þess hvar næstu jarðgöng skuli gerð, og áætlun lögð fram um framkvæmdatíma og fjármögnun. Þeirri jarðgangaáætlun hefur verið fylgt að mestu leyti.

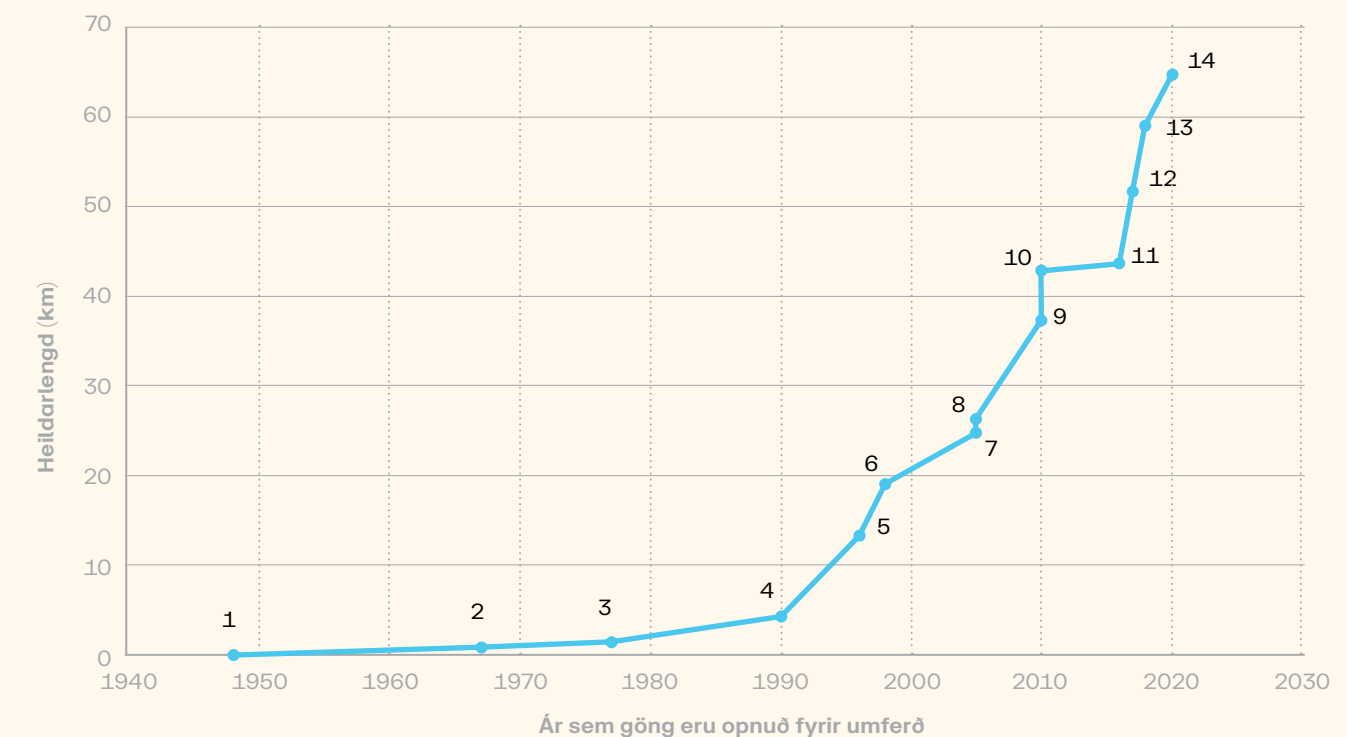
Í samgönguáætlun 2020-2034 sem samþykkt var á Alþingi 29. júní 2020 er fjallað um jarðgangaáætlun. Þar kemur m.a. fram að stefnt sé að því að unnin verði heildstæð greining á jarðgangakostum á Íslandi og að þar verði valkostir á einstökum leiðum metnir með tilliti til fýsileika, kostnaðar og félagshagfræðilegs ábata. Á grunni þeirrar greiningar verði svo hægt að forgangsraða jarðgangakostum til lengri tíma.

Í samgönguáætlun 2020-2034 er jafnframt gerð grein fyrir forgangsroðun og fjármögnun næstu jarðgangakosta. Samkvæmt þeirri áætlun eru næstu jarðgöng Fjarðarheiðargöng til Seyðisfjarðar og í framhaldinu eru Seyðisfjarðargöng og Mjóafjarðargöng. Nýmæli í samgönguáætlun 2020-2034 er að einungis er gert ráð fyrir að helmingur stofnkostnaðar jarðganga sé fjármagnaður af samgönguáætlun, til viðbótar er gert ráð fyrir að helmingur stofnkostnaðar sé fjármagnaður með gjaldtöku í jarðgöngum. Þá samþykkti Alþingi árið 2020 lög um samvinnuverkefni sem heimila Vegagerðinni að gera samninga við einkaaðila um tiltekna samgönguf framkvæmdir og eru þar tvenn jarðgöng tiltekin, annars vegar jarðgöng í Reynisfjalli og hins vegar ný Hvalfjarðargöng.

Frá því að gróftur Múlaganga til Ólafsfjarðar hófst 1988 og þar til Dýrafjarðargöng opnuðu árið 2020 hafa alls verið grafnir um 64 km af jarðgöngum eða að jafnaði um 2 km á hverju ári sem hefur að mestu verið samfelldur eins og sést á meðfylgjandi mynd. Í augnablikinu er hins vegar hlé á jarðgangagreftri en vinna er í gangi við undirbúning og mat á umhverfisáhrifum Fjarðarheiðarganga.

Það er mikill áhugi á samgöngubótum með jarðgöngum um allt land eins og m.a. kom fram á opnum samráðsfundum samgönguráðs vorið 2021 og í samskiptum Vegagerðarinnar við sveitarfélög og landshlutasamtök. Ýmist leysa jarðgöng af hólmi erfiða fjallvegi, vegi þar sem hættu er á snjóflóðum, þar sem stytta má vegalengdir og/eða ný jarðgöng stækka atvinnusvæði.

Veggöng



1. Arnadalshamar (1948)	0,03 km	6. Hvalfjarðargöng (1996-1998)	5,7 km	10. Óshlíðargöng (2008-2010)	5,3 km
2. Strákagöng (1965-1967)	0,8 km	7. Fáskrúðsfjarðargöng (2003-2005)	5,8 km	11. Húsavíkurhöfðagöng (2016)	0,98 km
3. Oddskarðsgöng (1972-1977)	0,64 km	8. Almannaskarðsgöng (2004-2005)	1,3 km	12. Norðfjarðargöng (2013-2017)	7,9 km
4. Múlagöng (1988-1990)	3,4 km	9. Héðinsfjarðargöng (2006-2010)	11,0 km	13. Vaðlaheiðargöng (2013-2018)	7,5 km
5. Botns- og Breiddalsh. (1991-1996)	9,1 km		(7,1 + 3,9)	14. Dýrafjarðargöng (2017-2020)	5,6 km
					Alls (2020) 64,7 km

Mikilvægt er að vanda til verka og hefur því Vegagerðin tekið saman yfirlitsáætlun þeirra jarðgangakosta sem hafa verið til skoðunar og umfjöllunar á undanförunum árum og birt á heimasíðu sinni ásamt helstu greinargerðum og athugunum sem liggja þar að baki.

Yfirlitsáætlunina má skoða með því að nota þennan QR kóða:



Þessi yfirlitsáætlun byggir á fyrirliggjandi athugunum og er fyrst og fremst hugsuð sem grunnur að frekari greiningu sem þarf að ráðast í til að hægt sé að forgangsraða jarðgangakostum umfram það sem kemur fram í nügildandi samgönguáætlun.



↑
Yfirlit yfir jarðgangakosti.

Í yfirlitsáætluninni er alls fjallað um 23 jarðgangaverkefni sem hafa verið til athugunar þar af eru 5 þeirra á höfuðborgarsvæðinu.

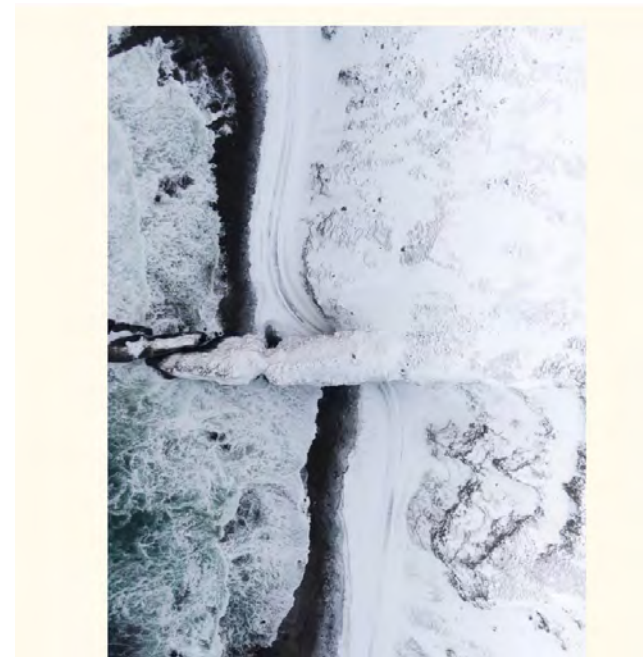
Göng á landsbyggðinni (í landfræðilegri röð):

- 1. Reynisfjall
- 2. Hvalfjörður
- 3. Klettsháls
- 4. Miklidalur
- 5. Hálfván
- 6. Dynjandisheiði
- 7. Breiðadalsleggur
- 8. Ísafjörður-Súðavík
- 9. Öxnadalshéiði
- 10. Göng á Tröllaskaga (Heljardalsheiði/
Skiðadalshéiði/Hjaltadalshéiði)
- 11. Siglufjarðarskarð
- 12. Ólafsfjarðarmúli
- 13. Vopnafjörður – Hérað
- 14. Fjarðarheiði
- 15. Seyðisfjarðargöng
- 16. Mjóafjarðargöng
- 17. Berufjarðarskarð/Breiðdalsheiði
- 18. Lónsheiði

Göng og stokkar á Höfuðborgarsvæðinu:

- 19. Reykjanesbraut: Holtavegur – Stekkjabakki, stokkur
- 20. Miklabraut stokkur/göng
- 21. Stokkur í Garðabæ
- 22. Reykjanesbraut Álftanesvegur – Lækjargata, undir Setbergshamar
- 23. Sundagöng

Yfirlitsáætlunin var tekin saman af Gísla Eiríkssyni, fyrrverandi forstöðumanni jarðgangadeildar Vegagerðarinnar, og Frey Pálssyni, verkefnisstjóra jarðganga á hönnunardeild Vegagerðarinnar. ■



Jarðgöng

Yfirlitsáætlun jarðganga

Vegagerðin
Júlí 2021

↑
Yfirlitsáætlun jarðganga var gefin út í sumar.



Umferðarljósastýringar á höfuðborgarsvæðinu

↑
Gatnamót við Reykjanesbraut í Hafnarfirði.

Í undirbúningi er þróunarverkefni sem snýr að stýringu á tilteknum umferðarljósum á höfuðborgarsvæðinu til að greiða fyrir umferð á álagstíma. Fyrr á þessu ári var gerð úttekt á öllum umferðarljósum höfuðborgarsvæðisins með tilliti til ástands og aldurs.

Yfir tvö hundruð umferðarljós eru á öllu höfuðborgarsvæðinu. Flest þeirra eru í Reykjavík af þeim sveitarfélögum sem standa að höfuðborgarsvæðinu. Hluti ljósanna er staðsettur á vegum sem eru í eigu Vegagerðarinnar. Með tilkomu Samgöngusáttmála var stofnaður samstarfshópur Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna sex á höfuðborgarsvæðinu en þessir aðilar deila ábyrgð á umferðarljósunum.

„Auk þess að hafa gert úttekt á öllum umferðarljósum á höfuðborgarsvæðinu hefur samstarfshópurinn unnið að aðgerðaráætlun, stefnumörkun og setningu markmiða varðandi umferðarljósin í heild sinni,“ segir Bergþóra Kristinsdóttir, framkvæmdastjóri þjónustusviðs Vegagerðarinnar.

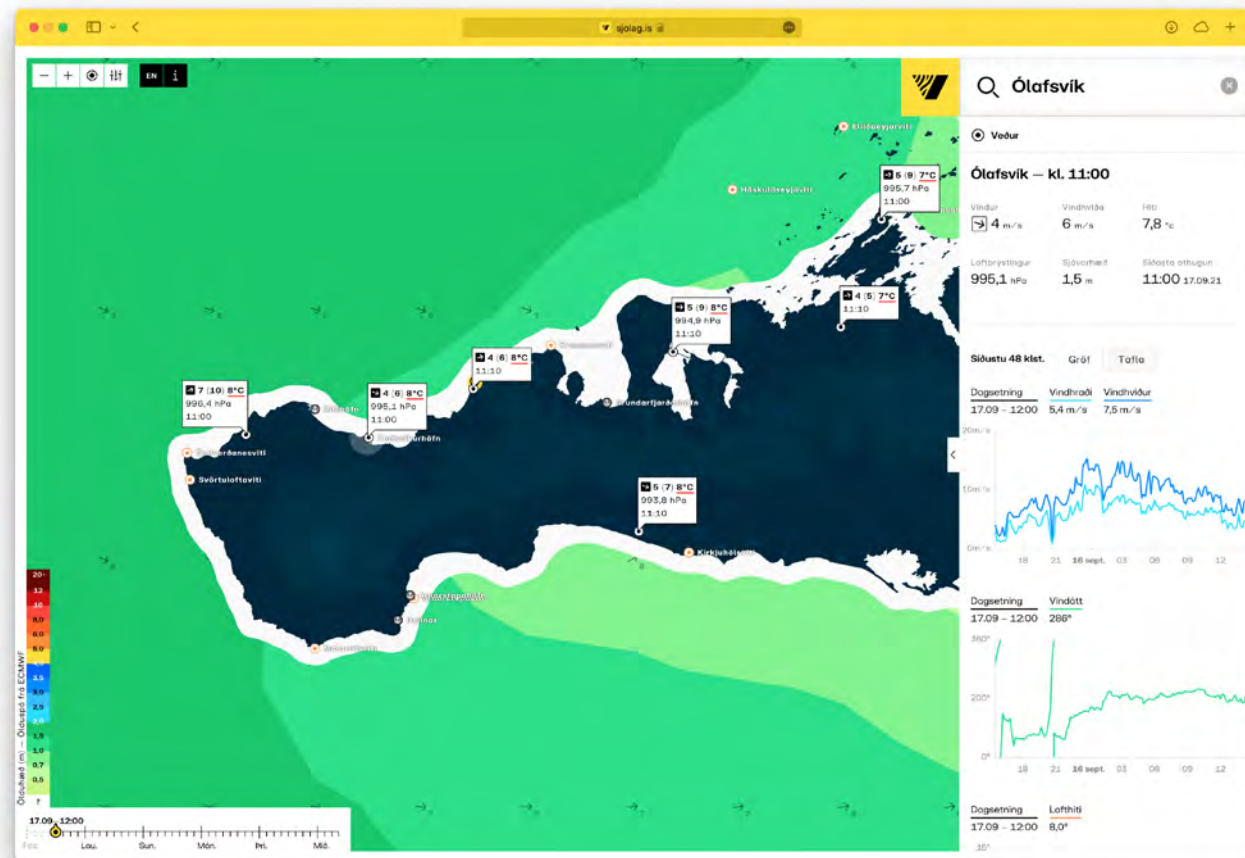
Þegar er búið að gera yfirlit yfir hvar helst er þörf á að endurnýja umferðarljós eða tækniþúnað sem kominn er til ára sinna, ásamt því að greina við hvaða umferðarljós verða helst tafir á annatíma.

„Markmiðið með þessari vinnu er nú sem fyrr að tryggja umferðaröryggi, lágmarka mengun fyrir vegfarendur og auka greiðfærni svo samgöngukerfið gangi sem best fyrir sig,“ segir Bergþóra.

Stöðugt er unnið að endurnýjun tækjabúnaðar, að sögn Bergþóru. „Eitt af markmiðum með endurnýjun er að nýta nýjustu tækni og auka möguleika á sem bestri virkni á hverjum tíma. Einnig hefur verið unnið að því að setja skýr markmið í rekstri og þróun ljósastýringa á höfuðborgarsvæðinu,“ segir hún.

Í framhaldi af greiningu á ástandi umferðar er nú í undirbúningi þróunarverkefni á umferðarljósum sem eru á Reykjanesbraut í Hafnarfirði.

„Verkefnið snýr að því að auka afköst um gatnamótin á háannatíma. Á gatnamótunum er nýlegur búnaður og snýr verkefnið að því að auka umferðarflæðið eins og kostur er. Á næstu vikum verður umferðin um gatnamótin greind og í framhaldinu leitað lausna til að auka afköstin til frambúðar,“ segir Bergþóra. ■



Sjolog.is - Ný kortasjá um veður og sjólag

Í vor fór í loftið fyrsta útgáfa nýrrar kortasjár Vegagerðarinnar fyrir sjófarendur, sjolog.is. Vefnum er ætlað að uppfæra eldri spáskort Veðurs og sjólags, á vef Vegagerðarinnar. Með vefnum er þjónusta við sjófarendur aukin til muna auk þess sem gögn úr mælitækjum og spár eru gerðar aðgengilegar í vefþjónustum.

Upphafid

Siglingastofnun þróaði upplýsingakerfi um veður og sjólag til notenda á hafi upp úr aldamótum 2000. Kerfið skiptist annars vegar í mælingar (öldudúfl og veðurstöðvar) og hins vegar í spár (öldu- og veðurspá og sjávarfallaspá). Við sameiningu hluta Siglingastofnunar og Vegagerðarinnar árið 2013 tók Vegagerðin við þessu kerfi.

Hafnadeild Vegagerðarinnar hefur bætt við sértækum ölduspám á grunnslóð við þetta kerfi og til þess nýtt öldulíkon. Þau sýna ítarlegri spár um ölduhæð á völdum stöðum við landið sem úthafsölduspáin náði ekki yfir.

Óveður kallar á breytingar

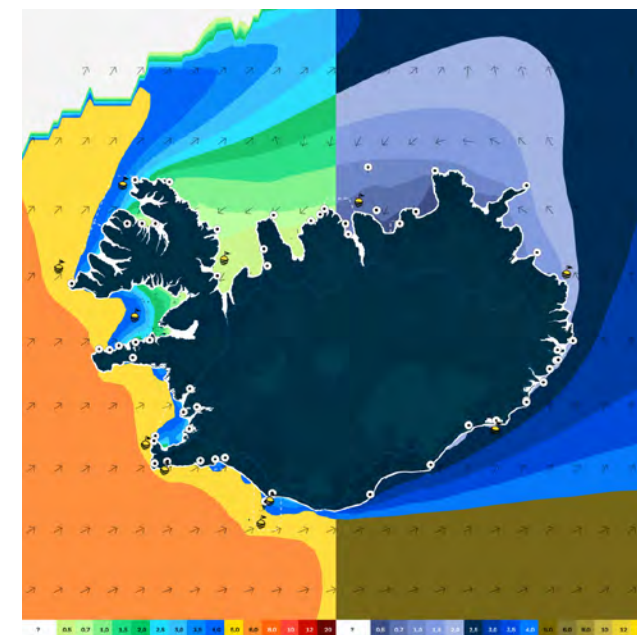
Mikið óveður gekk yfir landið norðanvert í desember 2019 og janúar 2020 svo af hlaust nokkuð tjón á höfnum. Eftir það kölluðu viðbragðsaðilar eftir ítarlegri upplýsingum um ölduspá við landið svo hægt væri að meta hvort og hvenær von væri á mesta öldþunganum við hafnirnar og einnig var óskað eftir upplýsingum um sjávarhæð. Ríkisstjórnin ákvað á þessum tíma að veita sérstöku fjármagn í uppbyggingu innviða og bættar upplýsingar til sjófarenda. Sótt var um fé í þennan óveðurssjóð til að gera uppfærslu á Veðri og sjólagi.

Niðurstaða heils árs vinnu

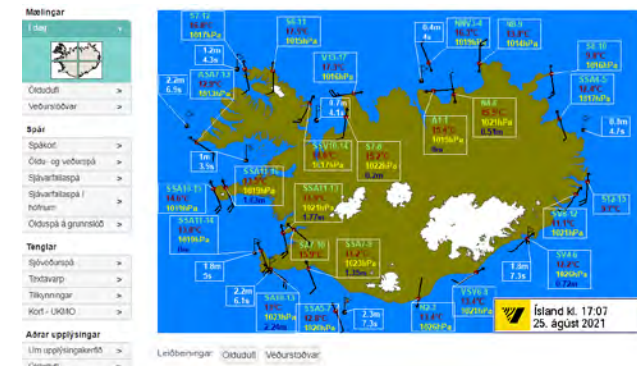
Vinna við þessa uppfærslu hefur verið í gangi síðastliðið ár. Vinnan hefur aðallega snúist um að setja upp þysjanlega kortasjá á vefnum þar sem hægt er að birta flest gögn og spáskort í upplýsingakerfi Veðurs og sjólags á einum stað, á einu korti. Úthafsölduspáin frá Evrópsku Veðurstofunni (sem var fengin í gegnum Veðurstofu Íslands) var uppfærð og hún er í hærri upplausn þannig að hún sýnir stærra svæði í kringum landið með hærri tímaupplausn.

Grunnslóðalíkonum var fjölgað og bætt við sömu kortasjá en þar má einnig sjá mælingar úr duflum og veðurstöðvum auk sjávarfallaupplýsinga.

Læsileiki vefsins og aðgengi var stórbætt, til dæmis fyrir þá sem eiga erfitt með að greina líti.



Sjolog.is er ný vefsíða. Vefurinn er hannaður með litblinda í huga.

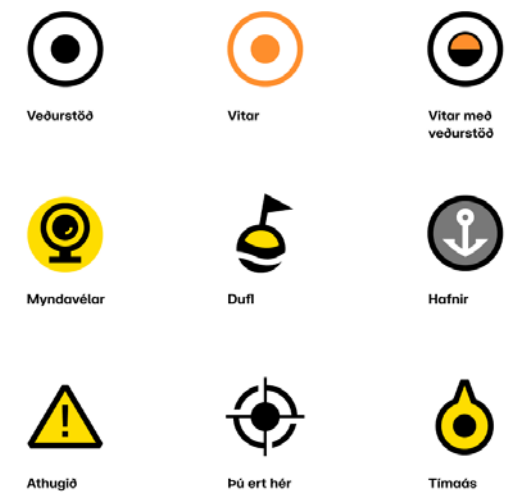


Gamli vefurinn Veður og sjólag er enn virkur.

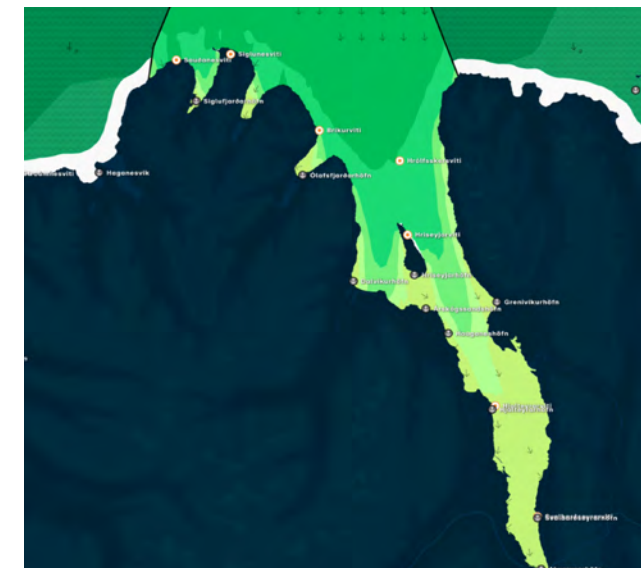
Til stendur að bæta við vefmyndavélum sem vísa út á sjó, koma að frekari upplýsingum um hafnirnar og mælingar á sjávarhæð og öldum í þeim. Mögulega verða einnig gerð sértæk sjávarfallalíkon á völdum stöðum en auk þess eru enn fleiri hugmyndir á lofti um þróun vefsins í framtíðinni. Með tilkomu nýs vefs Vegagerðarinnar verður upplýsingakerfið Veður og sjólag svo í heild sinni uppfært.

Hafnadeild Vegagerðarinnar hefur haft yfirumsjón með verkinu. Hún naut leiðsagnar ráðgjafanna Greips Gíslasonar og Guðfinns Sveinssonar og aðstoðar starfsmanna úr öðrum deildum. Hönnunarstofan Kolofon hannaði vefinn og forritaði.

Um sinn verða gömlu spáskortin enn aðgengileg á sínum stað á Vegagerðin.is. ■



Nokkur tákn eru notuð á vefnum.



Grunnslóðaspá.

Endurheimt staðargróðurs á framkvæmdasvæðum



Ásýnd vegfláa einu ári (vinstri) og tveimur árum (hægri) eftir framkvæmd.

Endurheimt staðargróðurs á framkvæmdasvæðum – Þingvallavegur er yfirskrift lokaskýrslu verkefnis eftir Steinunni Garðarsdóttur. Verkefnið var samstarfsverkefni Landbúnaðarháskóla Íslands, Vegagerðarinnar, Náttúrustofu Norðausturlands og Náttúrustofu Austurlands og var styrkt af rannsóknasjóði Vegagerðarinnar.

Tilgangur verkefnisins var að stuðla að aukinni endurheimt staðargróðurs við frágang á vegsvæðum með markvissri þekkingaröflun og miðlun þekkingar á mismunandi aðferðum við vistvænar lausnir á uppgæðslu vegfláa og annarra svæða sem raskast við framkvæmdir.

Árið 2018 var ráðist í endurbætur á þeim hluta Þingvallavegar sem liggur um Þjóðgarðinn. Framkvæmdin er langstærsta vegafamkvæmd hér á landi þar sem heilar gróðurtorfur af vegsvæði eru nýttar við frágang á vegfláa og markar þannig tímamót við endurheimt staðargróðurs í vegafamkvæmdum.

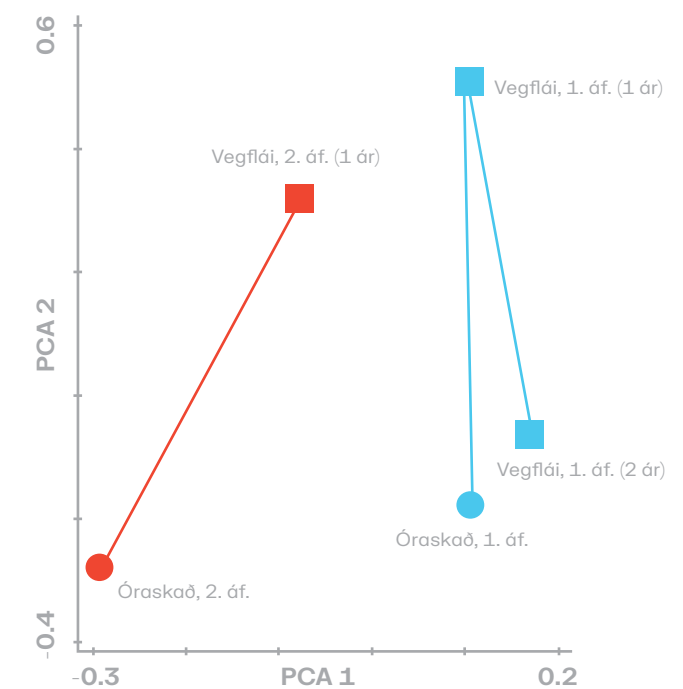
Þessi aðferð kallaði á nýja nálgun og talsvert mikla breytingu á vel þekktum verkferlum í sambærilegum verkefnum. Stærsta skrefið fólst í hugarfarsbreytingu í skipulagsferlinu en með því að deila þverfaglegri þekkingu myndaðist skilningur sem varð til þess að framkvæmdin gekk að mestu vandræðalaust fyrir sig. Greining á innleiðingarferlinu gefur vísbendingar um að þverfagleg samvinna í öllu ferlinu – skipulagi, framkvæmd og eftirliti séu lykillinn að góðum árangri.



Þingvallavegur (36) stuttu eftir lagningu vegarins.

Hnitunargreining (PCA) á þekju æðaplantna og mosa í vegfláa og aðliggjandi óröskuðu gróðurlendi. Niðurstöður endurtekkinna mælinga á vegfláum eftir tvö ár benda til þess að gróðurfarið geti þróast fljótt til baka í átt að grenndargróðrinum.

Fyrstu niðurstöður gróðurmælinga benda til þess að góður árangur hafi náðst við endurheimt á sambærilegu gróðurfari í vegfláa og í aðliggjandi, óröskuðu gróðurlendi. Það rímar við niðurstöður fyrri verkefna um árangur af flutningi gróðurtorfa. Aðeins tveimur árum eftir framkvæmd virðist það rask sem átti sér stað vera byrjað að ganga til baka og tegundasamsetning í vegfláanum að færast í átt að tegundasamsetningu í grenndargróðri. Greining á ásýnd styður þessa niðurstöðu. Tegundir úr grenndargróðri virðast skila sér inn í vegfláann og ekkert bendir til að rasktegundir séu að taka yfir í vegfláanum. Það ber þó að túlka þessar niðurstöður með fyrirvara þar sem mælingar náðu yfir stutt tímabil og endurtekingar voru af skornum skammti. Enn sem komið er, er eingöngu hægt að segja til um skammtímaárangur og mikilvægt að halda vöktun áfram og endurtaka mælingar þegar lengra er liðið frá framkvæmdartíma til að fylgjast með hvort sú þróun sem á sér stað haldi áfram í sömu átt. ■



Framtíð ferjusiglinga á Breiðafirði

Vegagerðin hefur lagt mat á möguleikana varðandi ferjusiglingar á Breiðafirði næstu misseri. Niðurstaðan er sú að hagkvæmast er að uppfylla núverandi samning og nota gildistíma hans til hönnunar og útboðs á hafnarmannvirkjum á Brjánslæk og í Stykkishólmi. Ný hafnarmannvirki eru forsenda fyrir áframhaldandi ferjuekstri á Breiðafirði.

Þrátt fyrir að Baldur uppfylli ekki nútíma kröfur um aðgengi og útlit þá uppfyllir skipið þær öryggiskröfur sem eru í gildi, skipið er í notkun og flutningsgeta viðunandi. Núverandi samningur við Sæferðir um ferjusiglingar gildir til 31. maí 2022 með möguleika á framlengingu til 31. maí 2023.

Ítarleg leit hefur farið fram að skipi sem gæti leyst núverandi skip af á meðan verið væri að huga að framtíðarfyrirkomulagi ferjusiglinga á Breiðafirði.

Ekkert skip fannst sem uppfyllti þær kröfur sem settar voru. Að auki verður ekki hjá því litið að ferjumannvirki, bæði á Brjánslæk og í Stykkishólmi eru „sérniðin“ að gamla Baldri sem var óvenju mjótt skip og þau síðan aðlöguð að núverandi Baldri.



Breiðafjarðarferjan Baldur.

Ljóst er að huga þarf að endurnýjun þessara mannvirka svo þau geti annað þeirri flutningsgetu sem fyrirsjáanleg er miðað við aukna framleiðslu afurða á Vestfjörðum. ■

Skrifað undir verksamning um brú yfir Stóru-Laxá

Bergþóra Þorkeldsdóttir forstjóri Vegagerðarinnar og Karl Andreassen framkvæmdastjóri Ístaks skrifuðu undir verksamninginn um smíði brúar yfir Stóru-Laxá á Skeiða- og Hrunamannahreppi 23. september síðastliðinn. Ístak hefur þegar hafið vinnu og unnið verður við verkið í allan vetur.

Verkið felst í byggingu brúar yfir Stóru-Laxá, gerð nýs vegkafla Skeiða- og Hrunamannavegar (30) beggja vegna, breikkun vegamóta við Skarðsveg (3312) og við Auðsholtssveg (340) og gerð reiðstígs. Nýja brúin verður til hliðar við núverandi brú, tvíbreið, staðsteypt, eftirspennt bitabru, 145 m löng í fjórum höfum. Lengd vegkafla er rúmlega 1000 m og lengd reiðstígs rúmlega 300 m.

Reiknað er með að núverandi brú verði látin standa og fái nýtt hlutverk sem reiðstígur yfir Stóru-Laxá.

Tilgangur framkvæmdarinnar er að auka umferðar-öryggi m.a. með fækkun einbreiðra brúa, greiða fyrir umferð af hliðarvegum og auka öryggi hestamanna.

Áætluð verklok eru fyrirhuguð 30. september 2022. ■



Tölvuteikning af nýju brúnni yfir Stóru-Laxá.

Niðurstöður útboða

Fyrirhuguð útboð		
Verknr.	Verk	Auglýst
21-064	Eyjaafjarðarbraut vestri (821) um Hrafnagil	2021
21-065	Hringvegur (1) um Skjálftandafliót	2021
21-059	Áætlunarflug á Íslandi: Akureyri - Vopnafjörður - Þórshöfn - Akureyri	2021
21-058	Áætlunarflug á Íslandi: Akureyri - Grimsey - Akureyri	2021
21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá - Hvalfjörður (EES)	2021
21-022	Hringvegur austan Klifanda og Dyrhólavegur	2021
21-004	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut	2021
20-074	Norðausturvegur (85), Köldukvistargil	2021
20-035	Snæfellsnesvegur(54): Ketilstaðir - Dunkárbakki	2021
21-096	Örtygshafnarvegur (612): Hvalsker - Sauðlauksdalur	2021

Samningum lokið			
Verknr.	Verk	Opnað	Samíð
21-105	Skeiða- og Hrunamannavegur (30) um Stóru-Laxá Ístak hf., kt. 430214-1520	8.7.21	23.9.21
21-106	Skeiða- og Hrunamannavegur (30) um Stóru-Laxá, eftirlit VSO Ráðgjöf ehf., kt. 681272-0979	24.8.21	10.9.21
21-109	Djúpivogur - Endurbýgging hafskipabryggju 2021 Þjótandi ehf., kt. 500901-2410	17.8.21	20.9.21
21-082	Rangárvallavegur (264), Gunnarsholt - Hróarslækur Þjótandi ehf., kt. 1490893-2379	29.6.21	8.9.21
21-104	Fáskrúðsfjörður og Stöðvarfjörður, sjóvarnir 2021 ÞS. Verktakar ehf., kt. 410200-3250	27.7.21	8.9.21
21-112	Sauðárkrúkur - upptekt Þvergarðs og lenging Norðurgarðs 2021 Viðimelsbræður ehf., kt. 521015-0630	28.7.21	29.9.21
21-107	Bildudalshöfn - Landfylling 2021 Lás ehf., kt. 490893-2379	27.7.21	7.10.21
21-101	Vestmannaeyjahöfn: Skipalyftukantur, þekja og lagnir 2021 HS Vélaverk ehf., kt. 640915-0640	13.7.21	2.9.21
21-111	Grindavík - Viðgerð Kvíabryggju og stormpölla 2021 Köfunarþjónusta Sigurðar ehf., kt. 620607-2310	17.8.21	6.9.21
21-049	Hringvegur um Þvottaskriður, hrunvarnir 2021 Jarðlist ehf., kt. 520107-2660	15.6.21	24.8.21

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-122	Hringvegur (1): Umferðar-öryggisaðgerðir í Borgarnesi	13.09.21	10.9.21
21-118	Tálknafjarðarvegur (617) - Endurbýgging - Hraðútboð	31.8.21	7.9.21
21-116	Skríðdals- og Beiðdalsvegur (95) - Um Gilsá á Völlum	30.8.21	14.9.21
21-113	Vetrarþjónusta 2021-2022, Klettsháls	27.8.21	28.9.21
21-114	Drangnes, grjótvörn við höfnina 2021	24.8.21	7.9.21
21-098	Dalvík, Sæból að Framnesi	16.8.21	31.8.21
21-086	Upphéraðsvegur (931) um Ásklif	26.07.21	10.8.21
20-097	Þverárfjallsvegur (73), Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá	17.7.21	17.8.21
21-072	Þverárfjallsvegur (73) í Refasveit og Skagastrandarvegur (74) um Laxá, eftirlit	17.7.21	17.8.21
21-092	Hringvegur (1), Fossvellir-Lögbergsbrekka	11.6.21	13.7.21
21-083	Hringvegur (1) Fossvellir - Lögbergsbrekka, eftirlit	11.6.21	13.7.21
21-077	Hringvegur um Hornafjörð	5.6.21	6.7.21
21-066	Hringvegur (1) Laugaland - Ólafsfjarðarvegur, þurrfræsing og malbik	14.6.21	29.6.21
21-095	RFI for two domestic flight routes in Iceland	17.6.21	27.6.21
21-108	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Djúpadalsleið	16.7.21	17.8.21

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
21-121	Þorlákshöfn - Lenging Suðurvarargarðs, færsla Suðurvararbryggju (EES)	10.9.21	19.10.21
21-120	Snæfellsnesvegur (54): Ketilstaðir - Gunnarstaðir (EES)	10.9.21	19.10.21
21-119	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Kinnarstaðir - Þórisstaðir, eftirlit og ráðgjöf (EES)	10.9.21	19.10.21

Útboð fellt af lista			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
20-032	Hringvegur (1): Umferðarstýring Borgarnesi		

Vegagerðin í nærmynd

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



Skemmtilegt að svara forvitninni



Freyr Pálsson sinnir
hönnunarstjórn jarðganga.

Freyr Pálsson er hönnunarstjóri jarðganga hjá Vegagerðinni. Hans helstu verkefni þessa dagana snúa að Fjarðarheiðargöngum, Reynisfjallsgöngum og Sæbrautarstokki. Hann nýtur þess að upplifa Ísland eftir tólf ára veru í Englandi og Noregi.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?

Í rétt rúmlega eitt ár. Ég byrjaði 1. október 2020.

Hvað gerðir þú áður en þú komst til

Vegagerðarinnar? Ég vann hjá verkfræðistofunni Norconsult í Noregi. Þar vann ég við jarðverkfræðilega ráðgjöf- og hönnun á jarðgöngum, virkjunum og ýmsum öðrum mannvirkjum.

Hver er þín menntun? Ég er stúdent úr MR, þaðan fór ég í BSc nám í jarðfræði í HÍ og svo MSc í jarðverkfræði í Imperial College London.

Í hverju felst starfið þitt? Ég vinn við hönnunarstjórn og ýmislegt sem tengist nýjum jarðgöngum og stokkum. Einnig annast ég ýmsar athuganir á nýjum gangakostum og svo er ég dreginn inn í ýmis mál tengdum göngum. Helstu verkefni þessa stundina eru Fjarðarheiðargöng, göng í gegnum Reynisfjall og Sæbrautarstokkur.

Hvernig er hefðbundinn vinnudagur? Hinn hefðbundni vinnudagur byrjar nú gjarnan á kaffibolla, yfir kaffibollanum fer ég yfir verkefni dagsins og skissa niður aðgerðaráætlun (lista) fyrir daginn. Svo taka við þessi klassísku skrifstofuverkefni, fundir, tölvupóstsamskipti, yfirlestur eða skrif á skýrslum, og

allt mögulegt annað sem þarf til að sinna verkefnum sem maður vinnur að.

Hvað er skemmtilegast? Að svara forvitninni er kannski skemmtilegast og mest drifandi í starfinu, það er að reyna að komast að bestu lausn hverju sinni, þá sama hvert viðfangsefnið er.

Hafandi búið erlendis í 12 ár áður en ég byrjaði hjá Vegagerðinni finnst mér líka ákaflega gaman að kynnast þessu fallega landi okkar og fólkinu í því betur í gegnum vinnuna og álít það sem viss forréttindi. Annars er ég enn svo nýr í Vegagerðinni og búinn að læra svo margt undanfarið árið, að mér finnst ennþá flest áhugavert og skemmtilegt og þar með talið starfsfólkið á vinnustaðnum og sýnist það ekkert vera að breytast mikið.

Hvað er mest krefjandi við starfið? Ætli það sé ekki helst tímastjórnun og að komast yfir þau verkefni sem maður þarf að skoða eða markmið sem maður hefur sett sér.

Hvað gerir þú utan vinnu? Þar sem ég er þriggja barna faðir fer mikill tími í venjulegt og ánægjulegt fjölskyldulíf. Annars spila ég tennis tvisvar í viku, reyni ég að komast svolítið á veiðar á haustin og á skíði með fjölskylduna á veturnar. ■