

Vegagerðin

# Framkvæmdafréttir

6. febrúar 2023 — nr. 723

1. tölublað — 31. árgangur



Snjómokstur á Vestfjarðavegi (6o) um Dynjandisheiði.

**02 Ný brú yfir Stóru-Laxá / 04 Góður gangur í vegagerð á sunnanverðum Vestfjörðum / 06 Háskamerki og gulir steinar / 13 Undirgöng á Arnarnesi bæta umferðaröryggi / 14 Byggja brú á Vesturhópshólaá / 17 Á vaktinni allan sólarhringinn / 20 Skref í átt að auknu umferðaröryggi / 22 Framkvæmdir og fyrirhuguð útboð árið 2023 / 24 Yfirlit yfir útboðsverk / 26 Niðurstöður útboða / 28 Vegagerðin í nærmynd**

#### Framkvæmdafréttir

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

Ritstjórn og umsjón  
Sólveig Gísladóttir  
Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður  
G. Pétur Matthíasson

Hönnun  
Kolofon

Umbrot  
Elín E. Magnúsdóttir

Forsíðumynd  
Haukur Sigurðsson

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 fréttaeefni sem talið er að eigi erindi til lesenda.

Blaðið kemur út á tveggja mánaða fresti að jafnaði og er áskrift endurgjaldslaus.



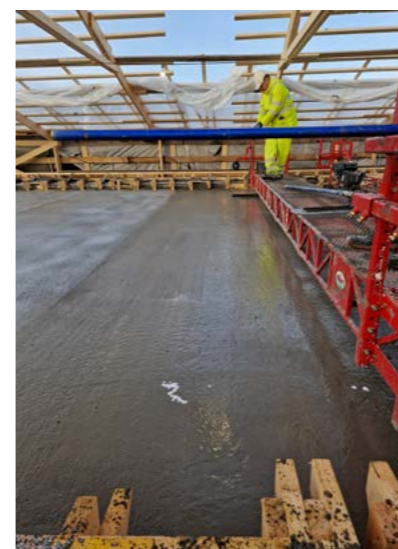
## Ný brú yfir Stóru-Laxá

↑  
Ekki er vítað til þess að brú hafi verið yfirbyggð á þennan máta áður. Steypuvinnan stóð yfir samfellt í 30 klukkustundir.

Vegurinn við Stóru-Laxá var rofinn til að opna nýjan farveg fyrir ána. Steypuvinna við brúargólfíð gekk vel.

Brú sem verktakinn Ístak er með í byggingu yfir Stóru-Laxá var forðað frá stórtjóni þegar Skeiða- og Hrunamannavegur var rofinn þann 19. janúar síðastliðinn til að opna nýjan farveg fyrir ána og skapa svigrúm fyrir vatnavexti. Næsta dag, þann 20. janúar, gerði asahláku eftir um sex vikna samfelldan frostakafli. Mikill ís var kominn á ána og því viðbúið að áin ryddi sig með miklu vatnsflóði og jakaburði.

Við byggingu brúarinnar var árfarvegurinn þrengdur og verkfallar reistir yfir. Fyrirséð var að vatnsopið bæri ekki stóraukið vatnsrennsli með jakaburði og því ráðist í þessa framkvæmd að rjúfa veginn norðan við ána. Þann 21. janúar, tveimur dögum eftir að vegurinn var rofinn, ruddi áin sig fram með miklu flóði og streymdi að hluta um hinn nýja farveg. Með stórvirkum vinnuvélum tókst verktakanum að bægja frá ísjökum og halda rennslinu greiðu á meðan vatnselgurinn var mestur og forða nýja mannvirkinu frá skemmdum.



↑  
Byggt var yfir brúna til að ná upp góðum hita fyrir steypuvinnuna.



↑  
Langur frostakafli varð til þess að mikill ís var kominn á ána. Viðbúið var að Stóra-Laxá ryddi sig og því var vegurinn rofinn.

↙  
Nota þurfti stórtækar vinnuvélar til að rjúfa veginn en mikið frost var í jarðveginum.

### Ný leið í steypuvinnu

Steypuvinna við brúargólfíð hófst að morgni þriðjudagsins 24. janúar og lauk seinnipart miðvikudagsins 25. janúar og hafði vinnan þá staðið yfir samfellt í 30 klukkustundir. Heildarsteypumagn var 1.200 rúmmetrar en brúin er tvíbreið og 145 metra löng.

Vegna kuldatíðar var byggð yfirbygging yfir brúna og tjaldað yfir og niður með hliðum að jörð. Kynt var bæði undir brúargólfíð og einnig tjaldið yfir brúargólfinu áður en steipt var. Þar inni var orðinn um 10° hiti þegar steypuvinna hófst. Ekki er vítað til að brú hafi áður verið yfirbyggð með þessum hætti hérlendis. ■



# Góður gangur í vegagerð á sunnanverðum Vestfjörðum



Nýr vegur um Dynjandisheiði gjörbreytir samgöngum á milli byggðarlaga á sunnanverðum Vestfjörðum.

Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði

Nýr og betri vegur um Dynjandisheiði bætir samgöngur á Vestfjörðum til muna og tengir saman byggðarlög. Í myndbandi sem Vegagerðin hefur látið gera um nýbyggingu Vestfjarðavegar (60) um Dynjandisheiði kemur fram að framkvæmdir ganga vel. Verkinu er skipt í þrjú áfanga. Fyrsta áfanga er lokið og vonast er til að öðrum áfanga ljúki árið 2024. Undirbúningur þriðja áfanga stendur yfir.

Í myndbandinu er m.a. rætt við Sigurþór Guðmundsson, verkefnastjóra hjá Vegagerðinni. Þar kemur fram að nýi vegurinn eigi eftir að breyta miklu í samskiptum milli sveitarfélaga á Suðurfjörðunum. Framkvæmdum við um 14 kílómetra kafla á Dynjandisheiði er lokið og vinna við 12,6 km kafla er hafin.

„Þetta er stórt verkefni en ég hef trú á að það skapi tekjur fyrir samfélagið að fá betri veg. Draumurinn er að geta lokið þessu árið 2025,“ segir Sigurþór og bætir við að Vegagerðin leggi mikla áherslu á að koma verkefninu áfram svo því ljúki á áætluðum tíma. Íslenskir aðalverktakar sáu um nýbyggingu vegarins í fyrsta áfanga en Suðurverk sér um nýbyggingu annars áfanga.

## Þægilegra að ferðast á góðum vegi

Í myndbandinu er einnig rætt við Eggert Stefánsson, áhugamann um samgöngubætur. Hann segir að nýr vegur muni breyta miklu í samskiptum fólks á Vestfjörðum. „Um leið og samgöngubætur verða eykst umferðin á milli staða, enda þægilegra að ferðast á góðum vegi,“ segir Eggert en núverandi vegur var opnaður 1959.

Þá er viðtal við Bjarka Laxdal, verkstjóra hjá ÍAV, en þar kemur fram að betri vegur um Dynjandisheiði sé búinn að vera draumur margra Vestfirðinga lengi. „Það er gaman að sjá hann raungerast,“ segir Bjarki, sem lýsir því að talsverð áskorun sé að vinna í um fimm hundruð metra hæð. „Þetta er alvöru vegagerð,“ segir hann.

Myndbandið má sjá á Facebook Vegagerðarinnar, á Youtube-rás Vegagerðarinnar og á vef Vegagerðarinnar undir fréttum.



Betri vegur um Dynjandisheiði hefur verið draumur margra Vestfirðinga um langt skeið.

Bjarki Laxdal, verkstjóri hjá ÍAV, segir að um sé að ræða alvöru vegagerð en sjón er sögu ríkari.

Kort af framkvæmdum á Dynjandisheiði.

Unnið er í um fimm hundruð metra hæð. Framkvæmdir hafa gengið vel í vetur og veður verið skaplegt.



## Staða framkvæmda

Þótt nú sé hávetur er ekki slegið slöku við og unnið er að áfanga tvö. „Verið er að vinna að vegagerð frá Helluskarði, sem er við gatnamót Bíldudalsvegur, eða frá Norðdalsá, og niður að Vatnahvilt. Þrátt fyrir vetrartíð er góður gangur í verkinu, því það hefur ekki verið snjóasamt þarna uppi á háheiðinni,“ segir Sigurþór, sem þekkir þetta verkefni eins og lófann á sér.

Hann segir að ekki hafi verið ákveðið hvaða leið verði fyrir valinu frá Pennuá, sem er Vatnsfjarðarmegin, og niður að Flókalundi. „Þrátt fyrir það hefur Vegagerðin ákveðið að ráðast í lagfæringar á þessum vegspotta og leggja bundið slitlag á hann, sem verður gert í sumar. Það er gert til að engir malarvegir verði eftir á þessari leið,“ segir hann.

Undirbúningur fyrir þriðja áfanga er í fullum gangi. Um er að ræða 8 km kafla niður í Dynjandisvog. Þótt leiðin um heiðina styttest ekki við þessar nýframkvæmdir segir Sigurþór að nýi vegurinn verði af allt öðrum gæðum en núverandi vegur.

Á vef Vegagerðarinnar er hægt að sjá þrívíddarmyndir af leiðarvali fyrir áfanga þrjú, fyrir þá sem hafa áhuga á að skoða þær. ■



Sigurþór Guðmundsson, verkefnastjóri hjá Vegagerðinni, segir að kapp verði lagt á að framkvæmdum ljúki á tilætluðum tíma.

Eggert Stefánsson er sannfærður um að nýr vegur breyti miklu í samskiptum fólks á Vestfjörðum.



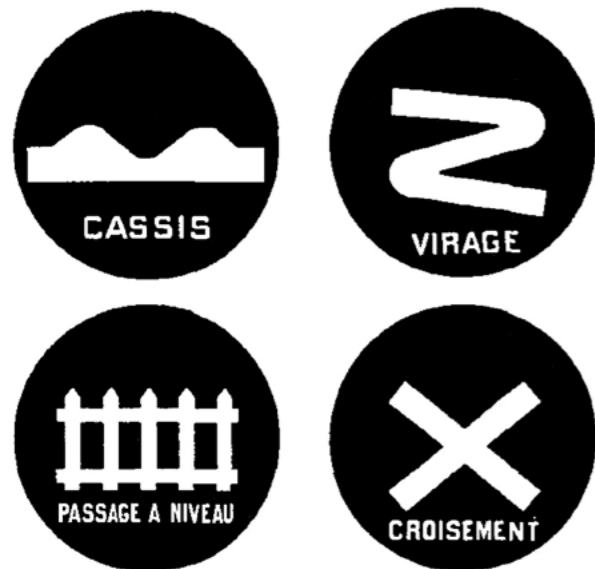
# Háskamerki og gulir steinar



Höfundur:  
Viktor Arnar  
Ingólfsson

## Saga umferðarmerkja á Íslandi – Fyrri hluti, vinstri umferð

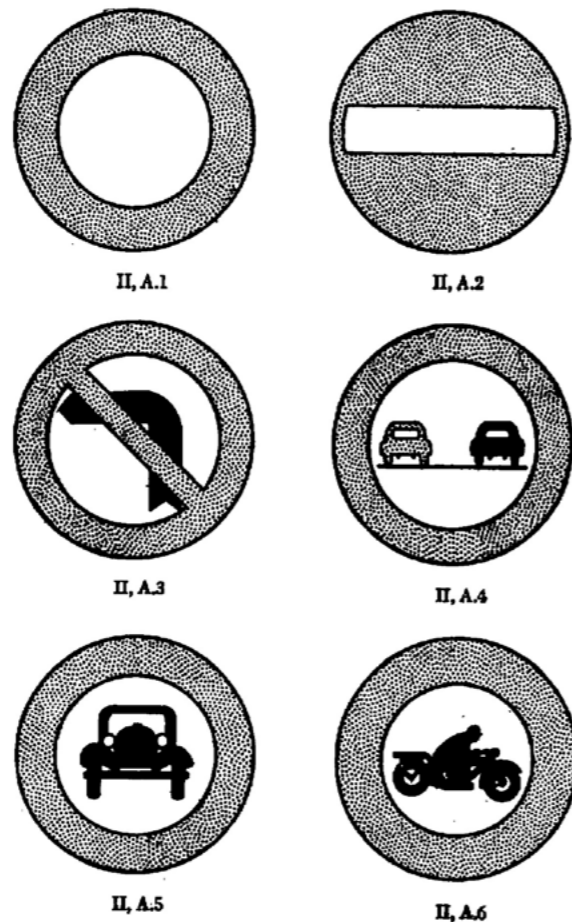
Nú styttest í að ný umferðarmerkjaréglugerð taki gildi en drög að henni lágu frammi í samráðsgátt á síðastliðnu ári. Ég, sem þetta rita, hef mikið komið að vinnu við reglugerðir umferðarmerkja allt frá árinu 1988. Verkefni mín hafa verið hreinteikningar merkja, ný merki, textagerð og yfirllestur. Ég þekki því þessa sögu síðustu 35 árin nokkuð vel og svo datt mér í hug að sjá hvaða heimildir ég gæti fundið um notkun umferðarmerkja á Íslandi frá upphafi bílaaldar. Í 6. tbl. síðasta árs birtist grein sem ég tók saman um kílómetrasteina sem er einn kafli þessarar sögu þar sem þeir teljast umferðarmerki í víðasta skilningi þess orðs. Það verður því ekki fjallað um þá í þessari samantekt. Þessi skrif eru þankar sem ná varla máli sem sagnfræði en vonandi einhverjum til fróðleiks og skemmtunar. Sögunni er skipt upp í tvo hluta, vinstri umferð og hægri umferð. Síðari hlutinn verður væntanlega birtur í næsta blaði.



Mynd 1. Táknin fjögur frá París 1909, a) ósléttur vegur, b) hættulegar beygjur, c) þverun járnbrautarteina, d) vegamót.

## Elstu erlendu merkin

Steinar sem merktu vegalengdir voru fyrstu vísarnir að umferðarmerkingum og nær saga þeirra aftur til Rómaveldis. Vegvísar á krossgötum voru þekktir á miðöldum og í Portúgal urðu til umferðarlög árið 1686 og í framhaldi af því voru einhverskonar biðskyldumerki sett upp í Lissabon. Það var þó ekki fyrr en á seinni hluta 19. aldar sem sett voru upp „nú tíma“ viðvörðunarmerki við vegi í Evrópu og var það í framhaldi af tilkomu stórhættulegra ökutækja sem fóru hratt yfir, reiðhjólanna.



Mynd 2. Nokkur bannmerki frá Genf 1949.



Mynd 3. Varða með vegvísara, steindranga sem benti á næstu vörðu.



Árið 1909 var haldin í París alþjóðleg ráðstefna um vegi og í niðurstöðum var birt mynd fjögurra viðvörðunartákna. Frummyndin sýnir táknin á hringlaga fleti en vísbendingar eru um að fljótlega þar á eftir hafi táknin verið komin á þríhyrndan flöt eins og er í dag.

Ef farið er hratt yfir sögu þá er það umferðarráðstefna í Genf 1949 sem leggur grunninn að nútíma merkjakerfinu. Í gögnum þaðan má sjá 22 viðvörðunarmerki, 18 bannmerki og nokkur leiðbeiningamerki.

Frekari stöðlun varð svo á Vínarráðstefnunni 1968 með síðari tíma viðbótum og höfum við Íslendingar fylgt þeim staðli að mestu án þess þó að vera eitt af aðildarlöndunum.

## Vörður og vegvísar

Í Stjórnartíðindum fyrir Ísland árið 1880 er að finna reglugjörð fyrir hreppstjóra. Þar segir í kaflanum „Almennar skyldur“ 23. grein: „Hreppstjóri hefur samkvæmt nánari fyrirmælum sýslumanns umsjón yfir fjallvegum og sýsluvegum, ferjum, brúm, vörðum, sæluhúsum, sjávarljósakerum og öðrum merkjum eða miðum, sem sett eru upp farmönnum til leiðbeiningar. Verði hann þess áskynja, að slík merki hafi verið tekin burt eða skemmd eða villumerki sett upp, ber honum að sjá um, að gert verði sem fyrst við hin réttu merki, en að villuvörðurnar verði rifnar og önnur villumerki tekin niður, og er hreppsnefndin skyld að aðstoða hann í þessu. Þar að auki ber honum að grennslast eftir, hverjir hafi orðið sekir í slíkum afbrotum, og senda sýslumanni skýrslu um það og aðrar aðgjörðir sínar.“ (Stafsetning er færð til nútíma hér og hér eftir í tilvitnunum).

Það má sjá af þessu að vörður á leiðum um óbyggðir voru alvörumál sem þurfti að annast. Hleðsla þeirra var vandasöm og mikilvægt að staðsetja þær rétt. Árið 1893 skrifaði Páll Jónsson vegfræðingur (ævisaga hans eftir Jón Helgason heitir „Orð skulu standa“) um vegagerð á Fjarðarheiði í Austri og lýsir vörðunum þar í löngu máli. Þar segir hann: „Vegvísari, það er steindrangi sem stendur út úr vörðunni og stefnir á næstu vörðu“. Þannig var hægt að fá mið á næstu vörðu ef þoka var eða blindhríð.

Annars tíðkaðist það á ferðalögum á milli landshluta að koma við á bæjum og fá leiðsögn um næsta áfanga. Oft voru góðgerðir þegnar í leiðinni. Það var sú eina vegvísun sem hægt var að fá og þótti sjálfsögð.

Í Fjallkonunni í apríl 1904 er þessi áskorun: „*Enn skal þess getið, að mælst var til, að landsstjórnin léti hlaða vörður til vegvísar með Mosfellsheiðarvegi milli byggða og með flutningabrautinni frá Eyrarbakka.*“

En svo kom ný tækni til vegvísunar. Í Norðri segir í desember 1910: „*Góður vegvísir er nú síminn en hægt er að fylgja honum milli sveita og yfir heiðar.*“ Símalínurnar hafa sjálfsagt verið lagðar meðfram þekktum leiðum milli bæja og byggðarlaga og gaf þá auga leið að staurarnir reyndust þar ágæt vegvísun.

En það var kallað eftir merkjum á vegamótum. Í Suðurlandi birtist grein í febrúar 1916 (höf. P. Eyvindsson): „*Vegvísar á gatnamótum. Það liggur í augum uppi, hve gott það væri, ef settir væru vegvísar á öll hin helstu vegamót á öllu landinu. Það yrði til mikilla þæginda fyrir ferðamenn. Á vegvísunum þarf að sjást nafn brautarinnar eða vegarins (veganna), og hve langt sé til næsta bæjar og nafn hans. Til dæmis ef vegvísir stæði við vegamót hjá Elliðaánum, ætti hann að vera þríarmaður og sinn armurinn stefna eftir hverri vegarleið. Á einum stæði: Til Reykjavíkur (beggja megin) og vegalengdín í tölum (5,2 km) en á hinum: Austur yfir fjall . . . Til Þingvalla . . . (vegalengdartala fyrir aftan). Þessu líkt á öðrum aðalvegum út um land. Mér finnst að heppilegra sé, að vegvísarnir séu svartir (staur og skilti) en stafirnir sem á standa hvítir. Í skuggsýni sést betur hvítt á svörtu og í snjódrífu og fannhvítu sjást vegvísarnir betur tilskyndar, ef þeir eru svartir. Getur það bjargað mannlífi, ef svo ber undir, að hann er á ferð að vetri til í villugjörnu veðri. Þótt vegvísar séu nauðsynlegir að vetrinum, þá eru þeir einnig gagnlegir á sumrum, koma oft að góðu haldi, fyrir utan það hvað þeir eru nytsamir, eru þeir fræðandi, og koma ókunnum ferðamanni að góðu liði á óglöggum vegum þar sem vegir skiptast, ekki síst á fjallvegum. Menn losna við þau óþægindi að fara afvega, af þeirri fyrirhugðu leið. Einnig geta þeir stytta ferðamanninum leið. Hann sér ef til vill að hann getur farið skemmri leið en hann bjóst við að fara.*“



Mynd 4. Teikningar af umferðarmerkjum í bæklíngi vegamálastjórnarinnar 1933.

Þrátt fyrir þessa grein og fleiri áskoranir varð lítið um merkingar næsta áratuginn. Það kom mér á óvart þegar ég var að skoða heimildir á timarit.is að ekkert er um umferðarmerki fjallað í blöðunum. Þó leitaði ég að ýmsum orðmyndum sem gátu hafa verið notuð því ekki var farið að nota orðið „umferðarmerki“ fyrir en síðar. Engar myndir er heldur að finna af vegmerkingum í söfnum duglegustu ljósmyndara Vegagerðarinnar á fyrri hluta síðustu aldar, Geirs G. Zoëga vegamálastjóra, Árna Pálssonar verkfræðings og Jóns J. Víðis mælingamanns. Þeir létu sig þó flest varða þegar þeir voru á ferðinni með myndavélarnar. Loks varð mér ljóst að ástæðan var sú að það voru hreinlega engar merkingar. Í Vísi var þessi grein í júní 1930: „Vegvísarar. Ferðamenn kvarta mjög undan því að á vegamótum víðsvegar um landið séu engir vegvísarar. Erlendis er algengt að á vegamótum séu spjöld sem segi til hvert vegirnir liggja, og er ekki síður ástæða til að hafa slíkt hér. Þess eru dæmi, að ókunnugir menn sem ætluðu á Þingvöll hafa lent alla leið austur í Ölfus. Ferðamannafélagið og vegamálastjórnin þyrftu að athuga þetta. Því má bæta við, að hér í Reykjavík er mjög tilfinnanlegur skortur á götuspjöldum og húsnúmerum. Er slíkur sparnaður algjörlega óafsakanlegur“.

Mynd 5. Háskamerki í eigu minjasafns Vegagerðarinnar. Þetta var eina táknið og virðist það hafa verið notað við hverskonar varasama staði, ekki aðeins krappar beygjur. Í bréfi til norsks fyrirtækis Norsk Essenafalt Co. A/S, vorið 1956 pantar Vegagerðin 250 stk. „varselsskilte“ skv. tilboði en ekkert kemur fram um táknið svo líklega hefur það verið Z merkið.

## Háskamerki

Í mars 1931 lögðu þingmenn Alþýðuflokksins fram þingsályktunartillögu um vegamál. Þar segir í 6. lið: „Að viðvörunar- og hættumerki verði sett alls staðar með fram akvegum, þar sem slyshætta er fyrir bifreiðaaakstur, svo sem í hæfilegri fjarlægð frá kröppum beygjum, bröttum brekkum, brúm, hliðum, vegamótum eða vegaköflum, sem eru í aðgerð.“ Og í 7. lið: „Að leiðarvísir verði festur upp við vegamót, er sýni vegalengd til helstu staða nærlendis.“

Fyrstu rituðu dæmin um notkun orðsins „umferðarmerki“ eiga við um merkjagjöf ökumanna, þ.e.a.s. merki sem gefin voru með höndum þegar beygt var eða stansað eða stefnuljós ef billinn var svo útbúinn. Ekki virðast hafa verið til umferðarlög eða reglugerð um merkingar en þess í stað hafa lögreglusamþykktir bæjarfélaga verið með ákvæði um umferðarreglur.

Vegamálastjórnin gaf út bæklíng 1933 um helstu vegalengdir á Íslandi. Þar er á bls. 15 birt teikning af háskamerki og vegvísi og er það elsta myndin af íslenskum umferðarmerkjum sem ég fann. Með myndunum er þessi texti: „Vegvísar. Við vegamót á helstu alfaraleiðum eru vegvísar með áletruðum nöfnum nokkurra helstu staða, sem vegurinn liggur til, ásamt vegalengdum í km. Bendir hver vegvísir á áttina til þess staðar sem á hann er skráður. Háskamerki. Meðfram helstu akbrautum eru víða sett háskamerki, þar sem skarpar beygjur eru eða önnur hætta, og sérstaklega er þörf að aka varlega. Háskamerkið er með alþjóðagerð og er stór þríhyrningur og innan í honum stafurinn Z, en rautt „kattarauga“ í hverju horni. Merkið er fest á 2 metra háa stöng.“

Einhverjar merkingar munu hafa verið í þéttbýlinu og þá helst spjöld með áletruðum texta. Í lögreglusamþykkt Reykjavíkur sem birt var í Bæjarskrá Reykjavíkur 1934-1935 segir í 28. grein: „Vegfarendum er skylt að sýna fyllstu nærgætni gagnvart öðrum vegfarendum, einkum þegar farið er yfir þvera götu, við vegamót og þar sem viðvörunarmerki eru sett. Þeim er skylt að haga sér tafarlaust eftir þeim fyrimælum, sem lögreglan setur um umferðina, hvort sem það er gert með uppfestum auglýsingum, með boðum eða bendingum.“ Ekkert er fjallað um gerð eða útlit merkja.



## Fyrstu umferðarlögin

Í lögreglusamþykkt 1939 segir: „Umferðarmerki (28. gr.): Gert er ráð fyrir að komið verði upp umferðarmerkjum (eins og þegar hefur verið gert að nokkru). Ber lögreglustjóra að ákveða gerð þeirra og þýðingu og auglýsa fyrir almenningi. Frá þessu hefur ekki verið gengið enn þá og mun verða beðið með það, uns sett hefur verið almenn umferðarlöggjöf, sem væntanlega verður lögð fyrir yfirstandandi þing.“

Það hafa þá verið uppi einhver spjöld með áletruðum texta en óljóst hvernig útlitið hefur verið. Gerð spjaldanna hefur væntanlega verið í höndum skiltagerðarmanna sem þá voru helst málarameistarar en skiltagerð var hluti af námi þeirra. Þeir gerðu auglýsingaspjöld fyrir verlanir og nafnaspjöld fyrirtækja og hafa umferðarmerkin sjálfsagt verið þeim lík í stafagerð og efnisvali.

Í ágúst 1939 birtist auglýsing um takmörkun umferðar og umferðarmerki í Reykjavík. Þar segir meðal annars: „Á Suðurlandsbraut innan við Tungu, og Hafnarfjarðarveg sunnan Laufásvegar eru sett merki með áletruninni 25 km öðrum megin gegnt umferð í bæinn, og 45 km hinum megin (gegn umferð úr bænum), og er þýðing þessara merkja sú, að á nefndum vegum gilda reglur lögreglusamþykktarinnar um hámarkshraða innan merkjanna, en utan þeirra (fjær bænum) gilda reglur bifreiðalaganna um hámarkshraða.“

Það eru þá ekki komin út umferðarlög fyrir allt landið en vorið 1940 eru þau loksins orðin til og áttu að gilda frá 1. janúar 1941. Mesta athyglina vekur breyting í hægri umferð sem náðist í gegn þrátt fyrir mikla andstöðu.

Í viðtali við Morgunblaðið 27. mars 1940 segir Geir G. Zoëga vegamálastjóri þegar hann mælir með því að hægri umferð verði tekin upp hér á landi: „Eins

og kunnugt er, var umferðareglan að víkja til vinstri lögleidd hér á Alþingi 1907. Voru nokkrar deilur um þetta í þinginu þá. Samgöngumálanefnd neðri deildar vildi, að hér yrði lögleitt að víkja til hægri. En það var fellt. Hermann Jónasson frá Þingeyrum mælti með „hægri umferð“. Sagði hann m.a., að enda þótt engin ákvæði væru um þetta, þá hefðu margir gert sér það að reglu að víkja til hægri á vegum úti. En það væru, eins og menn vita, fótafjalir kvensöðlanna, sem réðu úrslitum um það, að vinstri umferð var lögleidd. Sú ástæða er nú löngu úr sögunni.“

En næst gerist það að landið var hernumið af Bretum 10. maí 1940 og eftir áramótin 1941 birtist þessi frétt:

„Umferðarlögin og hin nýju bifreiðalög áttu að koma til framkvæmda 1. janúar 1941, en af sérstökum ástæðum voru þau felld úr gildi með bráðabirgðalögum, sem ríkisstjórnin gaf út nokkru fyrir áramótin.“

Ástæðan hefur líklega verið sú að bresku hermennirnir voru vanir að víkja til vinstri og hefur þótt illfrankvæmanlegt að breyta yfir í hægri umferð á meðan á hernáminu stóð. Það beið því til ársins 1968.

Síðar árið 1941 voru umferðarlögin og hin nýju bifreiðalög aftur samþykkt á Alþingi með þeirri breytingu einni að vinstri umferð átti að gilda áfram.

Mynd 6. Að sögn Geirs G. Zoëga var ástæðan fyrir því að vinstri umferð var lögleidd á Alþingi 1907 sú að þá var auðveldara fyrir konur í söðli að mætast í götu. Mynd: Sarpur, Byggðasafnið á Skógum.





↑  
Mynd 7. Háskamerki í Hvalfirði.

## Frekari merkingar

Í umferðarlögunum frá 1941 er þetta ákvæði:  
„Ökumanni er skylt að fylgja leiðbeiningum eða fyrirskipunum, sem gefnar eru með, umferðarmerkjum, er vegamálastjóri eða lögreglan setur upp við veg eða götu. Gerð slíkra merkja skal vera hin sama um allt land“.

Ekki fylgdi nánari lýsing á gerð merkja og er ekki gott að átta sig á hver átti að bera ábyrgð á samræmingu á útliti og gerð en í auglýsingu um umferð og umferðarmerki frá lögreglustjóranum í Reykjavík árið 1954 er útliti merkja lýst í texta en ekki með myndum.



↑  
Mynd 8. Vegvísar á Jökuldal.

Í viðtali við vegamálastjóra í Morgunblaðinu 9. janúar 1951 kemur m.a. eftirfarandi fram um umferðarmerki:  
„Á sl. ári voru víða sett upp ný leiðbeiningarmerki á vegamótum, og eru þau nú komin á flesta aðalvegi. Enn fremur var bætt við háskamerkjum, þar sem þeirra þótti helst þörf. Því miður hafa mikil brögð verið að því að vegfarendur geri sér leik að því að skemma þessi umferðarmerki, bæði með því að skjóta í gegnum þau og kasta í þau grjóti. Kominn er tími til að leggja þennan ósið niður, sem ekki einasta er ómenningarvottur, heldur getur og beinlínis valdið slysum, auk þess sem sífelldar endurbætur eru að sjálfsögðu kostnaðarsamar.“

Ekki varð vegamálastjóra að ósk sinni, skemmdarverk á umferðarmerkjum héldu áfram og í september 1957 skrifaði lögregluþjónn frá Reykjavík eftirfarandi skýrslu eftir þjóðvegaeftirlit um Norður- og Austurland: „Víða á leið okkar var það áberandi, að hættumerki vantaði við blind horn og beygjur og öðrum illa við haldið. Sem dæmi má nefna, að öll merki í Langadal í Húnavatnssýslu og Vatnsskarði voru sundurskotin og samanbeygluð.“

Í auglýsingu lögreglustjórans í Reykjavík frá árinu 1954 er í kafla um aðvörunarmerki lýst merki á eftirfarandi hátt: „Hættumerki (akið varlega). Merki þetta, sem víða sést meðfram þjóðvegum úti um land og varar ökumenn við beygjum og annarri hættu á veginum fram undan, er einnig að finna hér í bænum. Það er réttur þríhyrningur að lögun, hvítt að lit í rauðri umgerð. Í miðjum þríhyrningnum er merki, sem líkist stafnum Z, skásettum, svart að lit.“



## Tvískipting blindhæða á Vestfjörðum

Það var fleira gert til að bæta umferðaröryggi á vegum. Lýður Jónsson vegaverkstjóri á Vestfjörðum (f. 1897 d. 1982) mun fyrstur manna hafa skipt blindhæðum með merkingu en skv. grein í Tímanum 13.5.1970 var það árið 1954 í Dýrafirði, á veginum milli Haukadals og Meðaldals. Ég, sá sem þetta ritar, hef þekkt þessa sögu í áratugi og taldi að við skiptinguna hefði Lýður notað umferðarmerki þar sem ör vísaði niður til vinstri (í vinstri umferð). En það er fyrst núna þegar ég skoða heimildir að ég átta mig á því að í fyrstu voru skiptingarnar gerðar með gulmáluðum steinum, umferðarmerkið kom ekki fyrir en með reglugerð 1959 og væntanlega ekki í almenna notkun fyrr en talsvert síðar. Í Skutli, blaði Alþýðuflokksins á Ísafirði, birtist 1955 löng grein um umferðarmerki og umferðaröryggi. Þar segir: „Á nokkrum stöðum í Vestur-Ísafjarðarsýslu eru gulmálaðir steinar látnir skipta akbrautum á blindhæðum. Einföld og kostnaðarlítill framkvæmd en til mikils hagræðis og aukins öryggis fyrir ökumenn“.



↑  
Mynd 10. Akbrautamerki (vinstri umferð) kom í reglugerð 1959 en það hefur tekið nokkur ár að koma því í notkun á öllum blindhæðum.

Í blaðagreininni er annars bent á að nánast engar umferðarmerkingar séu á Vestfjörðum og geti það valdið miklum vandræðum þegar tengingu verði komið á við þjóðvegakerfi landsins og umferð væntanlega stórukast. Í Tímanum þann 17. ágúst 1960 birtist þessi klausa: „Velunnari blaðsins, sem nýkominn er úr ferðalagi um Vestfirði leit við hjá blaðinu í gær og sagði frá athyglisverðri nýjung á veginum fyrir Dýrafjörð, sem er nýlagður. Sú nýjung er, að á öllum blindum hæðum og beygjum og gatnamótum er veginum tvískipt með gulum steinum, þannig að bílar neyðast til að aka á réttum kanti í stað þess sem oft sést, að þeir aka á miðjum vegi eins og vegurinn sé þeirra einna og einskis annars.“ Það liðu s.s. nokkur ár þar til aðrir landsmenn en Vestfirðingar höfðu frétt af þessari nýjung.

## Aðalbrautir og fyrsta umferðarmerkjareglugerðin

Í auglýsingu lögreglustjórans árið 1954 segir:  
„Aðalbrautamerki standa við hver vegamót, þar sem hliðargötur skera aðalbrautir. Einnig við hringaksturströg. Merkið táknar forrétt þann, er aðalbrautir njóta. Lýsing: Ferhyrind málmplata með ávöllum hornum, máluð gul í svartri umgerð með svörtum stöfum. Áletrun: Stanz-Aðalbraut-Stop“.

Mynd 9. Tilraun til að sýna hvernig blindhæðum var skipt með gulmáluðum steinum á Vestfjörðum.

Mynd 11. Stöðvunarskyldumerki sem var í notkun þar til umferðarmerkjareglugerðin kom út 1959.





Þetta var þá eina merkið sem táknar forgang og hefur líklega haft svipaða þýðingu og stöðvunarskylda í dag. En það var ekkert merki sambærilegt við biðskyldu og það hefur valdið því að stöðvunarskyldan var ekki virt. Í Morgunblaðinu 15. ágúst 1948 birtist þessi texti: „Víðast hvar erlendis er það háttur góðra ökumanna að draga mjög úr hraðanum, er þeir nálgast götuhorn. Hér „hverfa menn fyrir horn“ á þeysi spretti. „Stanz, aðalbraut, stopp“ stendur á skiltunum við aðalbrautirnar. En hversu margir eru þeir, sem raunverulega stansa, setja vélna í fyrsta gang, og horfa svo til beggja handa, og fara ekki inn á brautina, nema ekkert farartæki sé í nánd? Þeir eru

því miður miklu færri en hinir, sem láta bílinn renna inn á aðalbrautina í þeirri von að nú sé „séns“, en þrýsta svo hemlunum í botn, er þeir sjá bíl, sem er hættulega nálægt, og standa síðan með hálfan bílinn inn á aðalbrautinni öðrum til ama.“

Úr þessu var bætt þegar fyrsta reglugerðin um umferðarmerki var gefin út árið 1959 en það er fyrsti vísirinn að því heildar merkjakerfi sem er í gildi í dag. Athygli vekur að Z merkið hverfur, annað tákni er fyrir hættulegar beygjur en merki með upphröpunarmerki þýðir „önnur hætta“. Reyndar er líklegt að Z merkið hafi staðið uppi í einhver ári eftir þetta á meðan á endurnýjuninni stóð. Aðvörunarmerki eru 10 talsins í reglugerðinni og banmerki 17. Í reglugerðinni er líka kafla um yfirborðsmerkingar.

Þegar hér er komið sögu fer að vekja athygli sú staðreynd að þótt ákveðið tákni gildi það sama í flestum löndum skv. alþjóða samþykktum þá getur teikning táknsins verið mjög mismunandi á milli landa. Ekki er gott að segja hvort teikningar í reglugerðinni frá 1959 hafi átt erlendar fyrirmyndir en ljóst er að þær hafa verið meira til viðmiðunar en að fara hafi átt nákvæmlega eftir þeim við framleiðslu merkja. Í reglugerðinni er teikning af bókstöfum og tölustöfum sem nota skal á umferðarmerkjum en því var ekki betur fylgt en svo að í þessari sömu reglugerð eru merki með annarri stafagerð.

Það mun líka hafa tíðkast næstu 30 árin að veghaldarar, Vegagerðin og bæjarfélög, keyptu umferðarmerki jafnt frá innlendum sem erlendum framleiðendum og var þá teikningin samkvæmt staðli hvers lands. Umferðarmerki á Íslandi voru því góð sýnishorn mismunandi teikninga nokkurra Evrópulanda og var það ekki fyrr en með reglugerð árið 1995 að teikning íslenskra umferðarmerkja var stöðluð. Meira um það í næstu grein sem hefst með breytingu í hægri umferð árið 1968. ■



Mynd 12. Nokkur „aðvörunarmerki“ í reglugerðinni 1959.

Mynd 13. Stöðvunarskyldumerki skv. reglugerð 1959 í eigu minjasafns Vegagerðarinnar.

Mynd 14. Myndir í reglugerðinni 1959. Eins og sjá má hefur ekki verið farið eftir fyrirmynd sjálfrar reglugerðarinnar um stafagerð á öllum merkjum.



↑  
Frá framkvæmdum við undirgöngin í janúar 2023.

## Undirgöng á Arnarnesi bæta umferðaröryggi

Ný undirgöng í gegnum Arnarnes fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur verða opnuð fyrir umferð með vorinu. Um er að ræða mikla samgöngubót, enda er leiðin yfir Arnarnesið ein af fjölförnuðu stofnæðum fyrir hjólandi umferð á höfuðborgarsvæðinu.

Gangandi og hjólandi vegfarendur þurfa hvorki að fara upp bratta brekku né þvera umferðargötu á leið um Arnarnesið þegar ný undirgöng verða komin í gagn, sem eykur umferðaröryggi á þessum slóðum til muna. Katrín Halldórsdóttir, verkfræðingur hjá Höfuðborgarsvæði Vegagerðarinnar, hefur haft umsjón með þessum framkvæmdum. Hún segir göngin þannig hönnuð að þau séu opin og björt og liggja vel í landinu.

„Við hönnunina var mikið lagt upp úr því að göngin væru aðlaðandi fyrir vegfarendur. Þau eru bæði stærri og bjartari en hefðbundin undirgöng. Á þaki þeirra er stórt ljósop sem hleypir dagsbirtunni beint inn í göngin og að auki verður sett ledlýsing í göngin, sem eru 7 metrar á breidd og 3 metrar á hæð,“ segir hún, en göngin eru um 27 metrar að lengd.

Í gegnum þau verða aðskildar leiðir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur, sem tengjast inn á núverandi stígakerfi Garðabæjar. Til stendur að aðskilja stíga fyrri gangandi og hjólandi vegfarendur sitt hvoru megin ganganna meðfram Hafnarfjarðarveginum frá Kópavogi og að Hafnarfirði. Undirbúningur á því verkefni er þegar hafinn.

→  
Eins og staðan er í byrjun árs lítur út fyrir að göngin verði opnuð með pompi og prakt í vor.

Vegagerðin og Garðabær vinna saman að þessum framkvæmdum, sem heyra undir Samgöngusáttmála ríkisins og sveitarfélaganna sex á höfuðborgarsvæðinu. Markmiðið með Samgöngusáttmálanum er m.a. að stuðla að greiðari samgöngum og fjölbreyttum ferðamátum á höfuðborgarsvæðinu, með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta.

„Stígakerfið er hannað í samræmi við hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólfreiðar frá árinu 2019. Markmiðið með hönnunarleiðbeiningum er að tryggja ákveðið verklag við hönnun og gæði á öllum stígum sem heyra undir Samgöngusáttmálann,“ segir Katrín.

Fyrstu áætlanir gerðu ráð fyrir að göngin yrðu opnuð fyrir umferð í janúar en á framkvæmdatímabilinu tók hönnun ganganna nokkrum breytingum, auk þess sem veður og kuldatíð setti strik í reikninginn. Eins og staðan er í byrjun árs lítur út fyrir að göngin verði opnuð með pompi og prakt í vor. ■





## Byggja brú á Vesturhópshólaá



Brúin yfir Vesturhópshólaá verður eftirspennt plötubrú í einu hafi, 17 m löng, heildarlengd 19,13 m.

Brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar vinnur að byggingu brúar yfir Vesturhópshólaá á Vatnsnesvegi. Framkvæmdir hófust í haust og vel gekk framan af, en í desember og janúar lá vinna að mestu niðri vegna kuldatíðar. Stefnt er að því að klára framkvæmdir við brúna fyrir sumarið en samhliða er unnið að vegagerð á rúmlega tveggja kílómetra kafla.

„Við höfum lítið getað unnið á staðnum síðan í byrjun desember þegar datt í mikið frost hér fyrir norðan. Upp úr miðjum janúar var allt komið á syngjandi kaf í vatni og klaka svo við bíðum enn eftir að geta haldið áfram,“ segir Vilhjálmur Arnórsson yfirverkstjóri brúavinnuflokks Vegagerðarinnar á Hvammstanga þegar haft er samband við hann síðla í janúar.

Bygging brúar yfir Vesturhópshólaá og vegagerð á Vatnsnesvegi var fyrst boðin út í byrjun árs 2022. Engin tilboð bárust í verkið og því var ákveðið að skipta verkinu í tvennt, annars vegar brúarsmiði og hins vegar vegagerð.



Um miðjan september 2022 var byrjað á að moka frá staurum.

Brúavinnuflokkurinn steypir sökkul í október.

Starfsmenn brúavinnuflokksins hafa farið reglulega að moka frá steypumótum í desember og janúar.

Staurar voru reknir niður töluvert áður en framkvæmdir hófust.



Fyrri stöpull brúarinnar er tilbúinn.

Fyrirtækið Steypudrangur sér um vegagerðina sem er langt komin en verkið snýst um nýbyggingu Vatnsnesvegar á um eins kílómetra kafla, byggingu nýrra heimreiða eða tenginga, samtals um 400 m og endurbyggingu á um 1,2 km kafla milli Vesturhópshóla og Þorfinnsstaða á Vatnsnesi í Húnaþingi vestra.

Brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar fékk það hlutverk að byggja brúna sjálfa. Brúin verður eftirspennt plötubrú í einu hafi, 17 m löng, heildarlengd 19,13 m. Brúin verður með 9 m breiðri akbraut og með 0,5 m breiðum kantbitum, alls um 10 metra breið.

Nýja brúin verður 20 til 24 metrum sunnan við núverandi brú sem er einbreið og í lélegu ástandi.









Snjóblásari á Hellisheiði í janúar 2022.

Við erum í miklum samskiptum við viðbragðsaðila ef það er einhver hætta á vegum. Tökum saman ýmis konar gögn og bregðumst við ýmsum upplýsingum til að sjá til þess að við séum að miðla eins miklum og réttum upplýsingum í rauntíma og við getum.

### En í raun eruð það þið sem stýrið vetrarþjónustunni er það ekki? Þið sendið verktakana af stað til þess að fara í snjómokstur af því þið eruð búin að sjá að þörf er á því?

*Árni Gíslí:* Þetta er samstarfsverkefni okkar, þjónustustöðvanna og verktakanna, og það er alveg opin samskiptarás á milli þessara aðila. Oftast er það þannig að eftirlitsmenn okkar fara út, meta aðstæður og eru þá í samskiptum við vaktstöð um að kalla út þá verktaka sem við erum með samninga við. Þá gerir vaktstöðin það og tryggir að skilaboðin komist til skila. Við þurfum öll að vinna saman, því þó við á vaktstöð séum með góða yfirsýn þá er það ekki það sama og að vera á staðnum. Þá treystum við á eftirlitsmenn sem eru á staðnum og geta gefið okkur ennþá betri upplýsingar en við sjáum á mælum og myndavélum og öðru slíku.

### Páll þá er beint að spyrja hvernig er venjulegur dagur þegar er snjór?

*Páll Hróar:* Dagarnir á vaktstöð eru fjölbreyttir. Venjulegur dagur snýst um að fara yfir veðurupplýsingar sem við höfum frá veðurfræðingi og gögn frá mælum og veðurstöðvum Vegagerðarinnar og fleiri aðilum. Við reynum að sjá fyrir hvernig veður og færð muni þróast. Síðan hefst samtal við verktaka og eftirlitsmenn og undirbúningur fyrir hvenær við þurfum að gera eitthvað til að halda vegunum í því ástandi sem þeir eiga að vera í samkvæmt okkar vinnustöðlum.

### Þið eruð þá að reyna að horfa inn í framtíðina frekar en núið?

*Páll Hróar:* Já, þetta snýst eiginlega alltaf um það hvað gerist næstu klukkutímana og við erum að reyna að ímynda okkur hver þróunin verður fram í tímann. Við erum yfirleitt hér í Garðabænum að horfa í forvirka hálkuvörn þar sem við reynum að vera á undan hálkunni. Oft getum séð fyrir með veðurspá og öðrum mælingum að hálka geti orðið eftir klukkutíma eða tvo og sendum þá út tæki til að salta vegi sem á þeim tíma eru auðir og með því að salta sjáum við til að þeir verði það áfram. Þessi forvirka hálkuvörn er í raun mest krefjandi hlutinn af vinnunni.

### Vegna þess að stærstu og umferðarmestu vegirnir eiga að vera hálkufriir?

*Páll Hróar:* Já, eða svo gott sem hálkufriir. Það er í það minnsta markmiðið.



### Hvernig er það á nóttunni. Þá dettur umferðin niður, er þá rólegra að gera hjá ykkur?

*Páll Hróar:* Já, það róast svona heldur. Þá er minni áhersla á að allt sé eins og á þeim tímum sem umferðin er mest. Hins vegar hefst þá vinnan við að ákveða hvað eigi að gera fyrir morgunumferðina. Hér á höfuðborgarsvæðinu verða verktakarnir helst að vera búnir að sinna sínum leiðum klukkan hálf sjö, sjö. Eftir það komast þeir ekki um fyrir umferð. Því þarf að vera búið að undirbúa og klára allt áður en umferðin eykst.

### En stundum er nú veðrið þannig að það er ekki annað hægt en að loka vegi. Hvernig gerist það?

*Árni Gíslí:* Við erum með viðbragðsáætlanir vegna lokana. Erum síðan með samninga við björgunarsveitir og fleiri sem við getum kallað til til að manna lokunarpósta og greiðum fyrir þá vinnu til að hámarka öryggi.

Það er oft mjög fin lína að ákveða lokun. Við viljum loka tímanlega til að koma í veg fyrir að bílar festist og takmarki þá möguleika okkar á að hreinsa snjó þegar veður gengur niður. En við viljum heldur ekki loka of snemma og ekki of seint heldur. Það þarf ekki mikið til að þessar áætlanir breytist töluvert mikið.

Vaktirnar þar sem ákveða þarf lokun eru oft mjög krefjandi. Þá er verið að fylgjast grannt með allan tímann til að sjá hvort eitthvað breytist, hugsanlega þarf ekki að loka en menn þurfa að vera á tánum. Við lokum ef þarf en á sama tíma viljum við tryggja samgöngur. Við erum sífellt að endurskoða okkar ferla og fara yfir hvernig okkur hefur tekist til og hvort eitthvað þurfi að fara betur. Lokanir eru verkfæri sem hefur verið í þróun undanfarin ár í samvinnu við Almannavarnir og lögreglu. Við erum að minnka líkurnar á því að fólk festist þannig að það þurfi að bjarga því og að fastir bílar hamli mokstri þegar veðuraðstæður lagast, en það er mjög erfitt að fjarlægja ökutæki sem sitja föst í stórum stíl.

Fólk er auðvitað ekki ánæggt að komast ekki leiðar sinnar þegar við lokum vegi, en allir eru að gera sitt besta til að hlutirnir gangi sem hraðast fyrir sig og það er okkar markmið að samgöngur séu í lagi en að fólk sé líka öruggt.

### En það er þannig að þegar neyðarakstur þarf að komast þá er því bjargað þó allt sitji fast?

*Árni Gíslí:* Það er þannig í okkar áætlunum. Ef þarf að koma bíl í forgangsakstri um veginn þá er það reynt eins og unnt er. Þá fer tæki á undan sem getur rutt og komið sjúkrabil eða öðrum tækjum í forgangsakstri áfram. Í sumum tilvikum þurfum við að leita liðsinnis björgunarsveita. Við reynum auðvitað gera allt sem við getum.

Í jarðgöngum höfum við gripið til þess ráðs að loka göngum til að forgangsakstursbilar með sjúklinga komist í gegn sem allra fyrst.

### Páll, fólk verður vart við að til dæmis Hvalfjarðargöngum er lokað nokkuð oft?

*Páll Hróar:* Já, eins og Árni Gíslí nefndi þá er yfirleitt alltaf lokað þegar sjúkrabil í forgangsakstri þarf að fara gegnum göngin. Það gerist reglulega. Svo eru það yfirleitt bílar sem virðast sækja í að bíla í göngum.

### Það er þá ekki óvanalegt að það sé biðröð við gangamunna?

*Páll Hróar:* Já, en biðin er yfirleitt ekki löng. Í forgangsakstri er biðin kannski í kringum sjö til átta mínútur.

*Árni Gíslí:* Ég er sjálfur búinn að vera í rúmt ár hjá Vegagerðinni og það kom mér mjög á óvart hvað við erum að loka jarðgöngum oft. Það er alveg ótrúlegt hve margir bílar bíla í göngum, en kannski ekki svo skrítið því það er jú landslag í jarðgöngum, það eru brattar brekkur til dæmis í Hvalfjarðargöngum. Oft verða menn til dæmis bensínlausir, því þegar lítið er í tönkum og bíll fer upp bratta brekku þá færist bensínið til í tanknum og nær ekki að dælast til vélarinnar.

Það er mjög oft sem bílar verða eldsneytislausir, þeir ofhitna eða eitthvað hrynur af þeim. Þá eru göngin lokað til að tryggja öryggi þeirra sem eru í göngunum, og þannig að tæki geti komist til að hjálpa. Með þessu er hægt að opna göngin hratt aftur. Ef það myndast erfiðar aðstæður, með umferðaröngþveiti eða öðru, þýðir það að lokunin varir lengur og hefur þá áhrif á mun fleiri í mun lengri tíma.

### Það eru mjög margir sem fara um Hvalfjarðargöng á hverjum degi, eru það ekki um 7 til 8 þúsund bílar að meðaltali á hverjum degi allt árið, og þá mun fleiri á sumrin?

*Páll Hróar:* Raðirnar við göngin eru fljótar að verða mjög langar ef lokunin varir lengur en í tíu mínútur. Við höfum verið að reyna að stytta biðtímann með því að hleypa umferð til skiptis inn í göngin til að láta hlutina ganga sem greiðast fyrir sig.



Tvær vaktstöðvar eru starfræktar hjá Vegagerðinni, önnur í Garðabæ og hin á Ísafirði. Þar er fólk á vakt allan sólarhringinn við að vakta aðstæður á vegum, skipuleggja vetrarþjónustu og loka vegum ef þörf krefur.

### En hvernig er að koma skilaboðum til fólks sem er að bíða?

*Páll Hróar:* Það er náttúrulega lang best að sækja upplýsingar á umferdin.is. Þar er skilaboðum komið til skila til vegfarenda.

### Umferðin hefur verið að breytast, við erum með allt öðruvísi vegfarendur, ferðamönnum fjölgaði og fækkaði svo aftur í covid. nú eru þeir að snúa aftur. Finum við fyrir þessu?

*Árni Gíslí:* Það er óhætt að segja það. Við finnum fyrir því bæði í auknu umferðarmagni og svo í ferðamönnum sem eru óvanir að aka í þessum aðstæðum sem eru hér. Þeir eru jafnvel í fyrsta sinn að upplifa snjó eða jafn mikinn vind og hér getur orðið. Svo er það þannig að vegakerfið okkar er ekki hraðbrautakerfi eins og er í mörgum öðrum löndum og því mikil viðbrigði fyrir marga. Við erum líka að sjá mun fleiri á ferðinni utan sumartímans. Það eru krefjandi aðstæður að tryggja að þessir ferðamenn hafi upplýsingar um það sem þá varðar og að tryggja að þeir hafi hæfni til að aka í aðstæðum sem þeir mögulega hafa aldrei séð áður.

### En hvað gerið þið á sumrin?

*Árni Gíslí:* Á sumrin minnkum við aðeins starfsemina hjá okkur. Þá er tækifæri til að koma fólki í orlof. Þá eykst líka umferð í gegnum jarðgöng og fjölgar atvikum þar sem þarf að fylgjast með. Við erum líka með vöktun og erum að taka á móti upplýsingum um skemmdir á vegum. Eins eru fleiri hlutir sem geta gerst eins og skriður og aðrar aðstæður á vegum sem þarf að bregðast við.

Ég hef oft sagt að hópurinn okkar á vaktstöð sé hópurinn á bak við tjöldin. Ef þú ekur í gegnum jarðgöng hugsar þú kannski ekki til þess að þarna sé fólk að fylgjast bæði með mælum og myndavélum. Sömuleiðis þegar þú séð snjómoksturstæki, þá ertu lítið að spá í því að það eru margir sem koma að því að skipuleggja moksturinn, eru að fylgjast með upplýsingum sem koma frá snjómoksturstækjunum og frá tækjum í bílum eftirlitsmanna. Við tryggjum að vegfarendur komist örugglega leiðar sinnar ef það er hægt. ■





# Skref í átt að auknu umferðaröryggi



Davíð Þorláksson, framkvæmdastjóri Betri samgangna ohf., Regína Ásvaldsdóttir, bæjarstjóri Mosfellsbæjar, Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar og Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra klipptu í sameiningu á borðann við hátíðlega athöfn.

## Formleg opnun Vesturlandsvegur í gegnum Mosfellsbæ

Vesturlandsvegur (1) í gegnum Mosfellsbæ var vígður formlega eftir endurbætur og breikkun þann 8. desember á síðasta ári. Með framkvæmdinni stóreykst umferðaröryggi í gegnum bæinn.

Vígðir voru tveir áfangar, tæpir 2 kílómetrar frá Skarhólabraut að Reykjavegi, en framkvæmdirnar eru hluti af verkefnum Samgöngusáttmála ríkisins og sex sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu sem gerður var í september 2019.

Verkið gekk mjög vel. Framkvæmdir við fyrsta áfanga hófust í lok maí 2020 og lauk í desember það sama ár. Seinni áfangi fór af stað í febrúar 2022 og lauk formlega við opnunina þann 8. desember.

Í fyrri áfanga, sem náði frá Skarhólabraut að Langatanga, var akreinum fjölgað úr þremur í fjórar og þannig komið í veg fyrir umferðarteppur sem oft mynduðust við Lágafellskirkju. Í seinni áfanganum, sem náði frá Langatanga að Reykjavegi, voru fjórar akreinar fyrir en þörf á endurbyggingu vegarins. Stærsta breytingin er sú að akstursstefnur eru nú aðskildar með vegriði á allri leiðinni sem stóreykur umferðaröryggi á veginum.

Verktaki í báðum áföngum var Loftorka Reykjavík ehf.



Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, minnst sérstaklega á hversu ánægjulegt það væri að sjá verkefni Samgöngusáttmálans verða að veruleika. Hún talaði líka um hve vel samstarfið við Loftorku gekk.



Þrátt fyrir kulda var fjölmenni viðstätt vígsluna. Hér eru þau Katrín Halldórsdóttir, Sunna Björg Reynisdóttir, Þórhildur Karen Gunnarsdóttir, Dagbjört Lilja Oddsdóttir og Sigurður Ingi Jóhannsson, innviðaráðherra.

## Losað um umferðarstíflur

Sigurður Ingi Jóhannsson innviðaráðherra, Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri Vegagerðarinnar, Davíð Þorláksson, framkvæmdastjóri Betri samgangna, og Regína Ásvaldsdóttir, bæjarstjóri Mosfellsbæjar, klipptu á borða á nýrri afrein að Krikahverfi og mörkuðu þannig formlega opnun vegarins, að viðstöddu fjölmenni.

Við það tækifæri sagði Sigurður Ingi meðal annars: „Með Samgöngusáttmálanum, sem að standa ríkið og sex sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu, var blásið til stórsóknar í samgöngumálum á svæðinu. Það er mjög ánægjulegt að sjá uppskeru hans líta dagsins ljós sem eykur umferðaröryggi og afköst vegarins.“

Bergþóra Þorkelsdóttir var þakklætið efst í huga: „Ég er þakklát fyrir hvert skref sem við stígum í átt að auknu umferðaröryggi. Það er afar ánægjulegt að sjá verkefni Samgöngusáttmálans verða að veruleika og færast þannig nær markmiðum hans um uppbyggingu samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu og aukið umferðaröryggi. Við erum líka einstaklega ánægð með samstarfið við verktakann Loftorku sem hefur með góðu skipulagi tekist að halda flæði umferðarinnar gangandi í kringum framkvæmdasvæðið sem er ekki auðvelt verk þegar um veginn aka milli tuttugu og þrjátíu þúsund bílar á sólarhring.“

„Það er ánægjulegt að þremur stofnvegaverkefnum Samgöngusáttmálans sé nú að fullu lokið. Þessi nýi og betri kafli Vesturlandsvegur bætir öryggi allra vegfarenda til muna,“ sagði Davíð Þorláksson við þetta tækifæri.

Regína Ásvaldsdóttir, bæjarstjóri Mosfellsbæjar var einnig ánægð: „Við erum hæstánægð með þessa framkvæmd þar sem hún bætir umferðarflæðið auk þess sem lýsing og vegrið auka öryggi til muna. Hljóðvarnir hafa líka verið bættar og við fengum biðstöðvar Strætó beggja vegna vegarins við Hlíðartúnshverfi og Skálahlíð sem er mikill kostur.“ ■



Katrín Halldórsdóttir og Sunna Björg Reynisdóttir, sem báðar eru verkfræðingar á Höfuðborgarsvæði Vegagerðarinnar, voru heiðursmenn Vegagerðarinnar við vígsluna.



Nemendur úr sjöunda bekk í Lágafellsskóla í Mosfellsbæ, þær Þórhildur Karen Gunnarsdóttir og Dagbjört Lilja Oddsdóttir voru skæraverðir.

# Framkvæmdir og fyrir- huguð útboð árið 2023

Óskar Örn Jónsson forstöðumaður framkvæmdadeildar Vegagerðarinnar fór yfir helstu verkefni Vegagerðarinnar árið 2023 á Útboðspingi sem haldið var í lok janúar 2023. Þar kom fram að nýframkvæmdaverk á leið í útboð geti samtals kostað um 34 milljarða króna.

Fjárheimildir til framkvæmda árið 2023 eru 13,6 millj.kr. til nýframkvæmda og 9,5 millj.kr. til viðhaldsframkvæmda. Samtals um 23,1 millj.kr.

Fjöldi verka er á dagskrá í ár, annars vegar þau sem þegar eru komin til framkvæmda og þau sem verða boðin út á árinu. Nýframkvæmdir á leið í útboð geta orðið liðlega 34 millj.kr. að umfangi auk viðhaldsverkefna.

Verður hér stiklað á stóru.

## Stærri verk sem þegar eru í framkvæmd

### Suðursvæði og Höfuðborgarsvæði

- Suðurlandsvegur, Fossvellir – Hólmsá
- Hringvegur um Kjalarnes
- Suðurlandsvegur á milli Selfoss og Hveragerðis
- Brýr yfir Núpsvötn, Hverfisfljót og Stóru-Laxá

### Vestursvæði

- Vestfjarðavegur um Gufudalssveit og Dynjandisheiði

### Norðursvæði

- Þverárfjallsvegur um Refasveit og Skagastrandarvegur um Laxá
- Eyjafjarðarbraut vestri um Hrafnagil
- Laxárdalsvegur, sýslumörk – Innstrandavegur
- Vatnsnesvegur, við Vesturhópshólaá

### Austursvæði

- Hringvegur um Hornafjörð
- Brú yfir Gilsá á Völlum

## Helstu útboðsverk

### Höfuðborgarsvæði - Samgöngusáttmáli

- Arnarnesvegur, Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut
- Hjólástígar frá Elliðarárdal upp að Rjúpnavegi



↑ Göngu- og hjólabrú yfir Dimmu í Elliðaárdal er eitt af framkvæmdaverkum Samgöngusáttmálans



↑ Unnið verður að undirbúningi framkvæmda við brú yfir Fossvog.

- Göngu- og hjólabrú yfir Dimmu
- Borgarlína lota 1 - undirbúningur fyrir framkvæmdir við brú yfir Fossvog.

### Höfuðborgarsvæði

- Reykjanesbraut, Krísvíkurvegur – Hvassahraun

### Suðursvæði

- Búðafossvogur

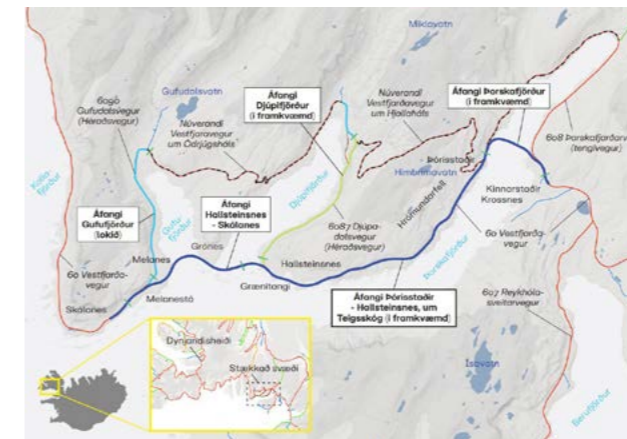


↑ Þjórsárdalsvegur.

- Þjórsárdalsvegur
- Þingskálavegur, Heiði – Örylgsstaðamelar
- Hafnavegur, Stapafell – Hafnir
- Hringvegur, Aurá – Krossá
- Þrengslavegur, Lambafell – Litla Sandfell

### Vestursvæði

- Steinadalsvegur, Vestfjarðavegur – Ólafsdalur 7 km
- Klofningsvegur, Vestfjarðavegur – Kýrunnarstaðir 8 km
- Vestfjarðavegur, brýr yfir Skálmardalsá og Fjarðarhornská



↑ Áfram verður unnið að framkvæmdum við Vestfjarðaveg (60), í Gufudalssveit

- Vestfjarðavegur um Gufudalssveit:  
Næsti áfangi: Fyllingar í Gufu- og Djúpafríði

### Norðursvæði

- Vatnsnesvegur:  
Vegagerð, Káraastaðir – Skarð

### Austursvæði

- Jökuldalsvegur, Arnórsstaðir – Hákonarstaðir  
1. áfangi
- Rofvarnir við Jökulsá á Breiðamerkursandi

## Samvinnuverkefni:



↑ Brú yfir Ölfusá við Selfoss er eitt af þeim samvinnuverkefnum sem stendur til að bjóða út

- Brú yfir Ölfusá við Selfoss

## Nýframkvæmdir - hafnargerð

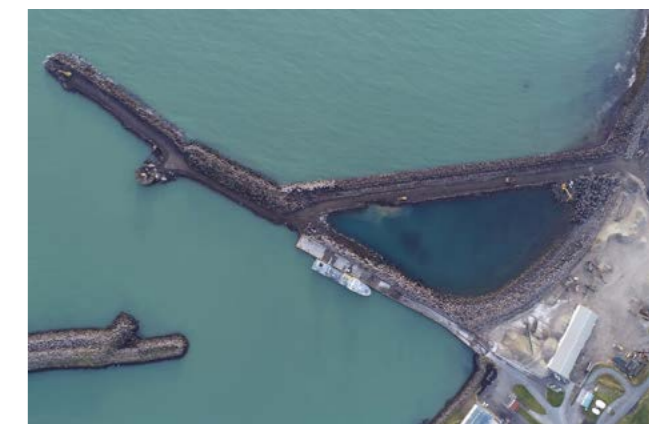
### Stálþilsframkvæmdir - Fyrirhuguð útboð 2023

- Vopnafjörður – Lenging Hafskipabryggju
- Sauðárkrókur – Endurbýgging efri garðs
- Skagastönd – Ásgarður, endurbýgging stálþils
- Húsavík – Þvergarður endurbýgging og lenging
- Dalvík – Endurbýgging Norðurgarðs

### Dýpkunarframkvæmdir

- Hornafjörður – Dýpkun innan hafnar 30-50 þús. m<sup>3</sup> á ári
- Hornafjörður – Grynnslin, dýpkun innsiglingarrennu
- Vopnafjörður – Stofndýpkun framan við lengingu hafskipabryggju
- Njarðvík – Dýpkun hafnar

### Grjótgarðar



↑ Þorlákshöfn, lenging Suðurvarargarðs og hliðrun Suðurvararbryggju

- Þorlákshöfn – Austurgarður, upptekt um 80 m og hliðrun garðs.
- Njarðvík – Nýr grjótgarður sunnan við höfnina. ■

## 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.

Auglýst útboð			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
22-121	Vetrarþjónusta 2023-2026: Þröskuldur og Steingrímsfjarðarheiði	3.2.23	7.3.23
22-109	Vetrarþjónusta 2023-2026, Sauðárkrókur – Ketilás	3.2.23	7.3.23
22-113	Vetrarþjónusta 2023-2026, Vopnafjörður	3.2.23	7.3.23
22-114	Vetrarþjónusta 2023-2026, Ytra-Lón – Raufarhöfn	3.2.23	7.3.23
22-111	Vetrarþjónusta 2023-2026, Tjörn – Ytra-Lón	3.2.23	7.3.23
22-110	Vetrarþjónusta 2023-2026, Tjörn – Einarstaðir – Kross – Tjörn	3.2.23	7.3.23
22-112	Vetrarþjónusta 2023-2026, Kísilvegur – Hvammvegur	3.2.23	7.3.23
22-105	Vetrarþjónusta 2023-2026, Hvammstangi – Blönduós	3.2.23	7.3.23
22-106	Vetrarþjónusta 2023-2026, Ketilás – Héðinsfjarðargöng	3.2.23	7.3.23
22-107	Vetrarþjónusta 2023-2026, Raufarhafnarvegur – Bakkafjörður	3.2.23	7.3.23
22-123	Vetrarþjónusta 2023-2026, Reykjanes – Bolungarvík	3.2.23	7.3.23
22-119	Vetrarþjónusta 2023-2026, Vatnaleið og Snæfellsnesvegur	3.2.23	7.3.23
22-118	Vetrarþjónusta 2023-2026, Útnesvegur og Fróðárheiði	3.2.23	7.3.23
22-120	Vetrarþjónusta 2023-2026, Dalasýsla	3.2.23	7.3.23
22-103	Vetrarþjónusta 2023-2026, Eyjafjörður að vestan	3.2.23	7.3.23
22-102	Vetrarþjónusta 2023-2026, Eyjafjörður að austan	3.2.23	7.3.23
22-104	Vetrarþjónusta 2023-2026, Holtavörðuheiði – Hvammstangavegamót	3.2.23	7.3.23
22-101	Vetrarþjónusta 2023-2026, Einarstaðir – Möðrudalsvegamót	3.2.23	7.3.23
22-095	Yfirlagnir á Suðursvæði, höfuðborgarsvæðið 2023-2024, malbik	30.1.23	28.2.23
22-084	Prentlausnir fyrir Vegagerðin	27.1.23	28.2.23
23-008	Hornafjörður, dýpkun innan hafnar 2023 til 2026	17.1.23	31.1.23
23-006	Snæfellsbær, sjóvarnir 2023	16.1.23	31.1.23

Útboð á samningaborði			
Verknr.	Verk	Auglýst	Opnað
22-078	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut Eftirlit og ráðgjöf	21.12.22	24.1.23
22-141	Grindavík, sjóvarnir 2022	21.12.22	10.1.23
22-057	Almannaskarðsgöng (1), steyphtar vegaxlir og lagnir	3.1.23	17.1.23
22-098	Hvalfjarðargöng, rekstur og þjónusta 2023-2025	2.12.22	17.1.23
22-135	Suðurnesjabær, sjóvarnir 2022	7.12.22	20.12.22
22-131	Reykjanesbær, sjóvörn við Kalmanstjörn 2022	22.11.22	6.12.22
22-075	Hriseyjarferja 2023-2025	28.10.22	1.12.22
22-094	Ný Breiðafjarðarferja	27.10.22	25.11.22
22-018	Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun. eftirlit og ráðgjöf	31.3.22	3.5.22

Samningum lokið			
Verknr.	Verk	Opnað	Samið
22-074	Akranes, sjóvarnir 2022 <i>Þróttur ehf., kt. 420369-3879</i>	8.11.22	22.11.22
22-016	Skaffártunguvegur (208), frá Hrifunesvegi að Giljalandsvægi <i>Framrás ehf., 591289-0559</i>	8.11.22	22.11.22
22-093	Álftanes, sjóvarnir 2022 - Hlið í Helgúvík <i>Urð og grjót ehf., kt. 580199-2169</i>	3.10.22	18.10.22
22-089	Borgarfjörður eystri - sjóvarnir 2022 <i>Héraðsverk ehf., 680388-1489</i>	13.9.22	27.9.22

Fyrirhuguð útboð		
Verknr.	Verk	Auglýst
22-088	Vestfjarðavegur (60) um Dynjandisheiði, áfangi 2, eftirlit	2022
23-011	Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun	2023
23-007	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2023-2024, Klettsháls	2023
23-009	Yfirlagnir á Vestursvæði 2023, klæðing	2023
23-010	Yfirlagnir á Vestursvæði og Norðursvæði 2023, blettanir með klæðingu	2023
23-005	Fræsing, afrétting og klæðing vega á Suðursvæði	2023
22-143	Þrengslavegur (39)	2022
22-140	Vetrarþjónusta 2023-2026, Hringvegur – Fjöllin	2022
22-139	Rekstur Grimseyjarferju 2023 – 2026	2022
22-136	Hringvegur (1), Aurá – Krossá	2022
22-137	Hafnarvegur (44)	2022
22-133	Eyrarfjallsvegur (460), Lækur – Bær	2022
22-134	Þingskátavegur (268, Heiði – Bolholt	2022
22-132	Árbæjarvegur (271), Árbakki – Bjallavegur	2022
22-097	Yfirlagnir á Suðursvæði, Suðurland 2023-2024, malbik	2022
22-107	Vetrarþjónusta 2023-2026, Raufarhafnarvegur – Bakkafjörður	2022
22-115	Vetrarþjónusta 2023-2026, Vík – Klaustur	2023
22-116	Vetrarþjónusta 2023-2026, Klaustur – Fagurhólmeyri	2023
22-117	Vetrarþjónusta 2023-2026, Steinar – Vík	2023
22-122	Vetrarþjónusta 2023-2026, Hólmanvík – Drangnes – Þambá	2023
22-124	Vetrarþjónusta 2023-2026, Fljótsdalshérað	2023
22-125	Vetrarþjónusta 2023-2026, Fagradalur	2023
22-126	Vetrarþjónusta 2023-2026, Reyðarfjörður – Neskaupstaður	2023
22-127	Vetrarþjónusta 2023-2026, Reyðarfjörður – Breiðdalsvík	2023
22-128	Vetrarþjónusta 2023-2026, Breiðdalsvík – Djúpvogur	2023
22-129	Vetrarþjónusta 2023-2026, Djúpvogur – Höfn	2023
22-130	Vetrarþjónusta 2023-2026, Höfn – Öraefi	2023
22-108	Vetrarþjónusta 2023-2026, Sauðárkrókur – Blönduós – Sauðárkrókur	2022
22-100	Efnisvinnsla á Vestursvæði 2023, Erpsstaðir	2022

Útboð		
Verknr.	Verk	Auglýst
22-096	Yfirlagnir á Suðursvæði, Reykjanes 2023-2024, malbik	2022
21-065	Hringvegur (1) um Skjálftandafliót	2022
21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)	2022
21-004	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut	2022



# Spáir í umferðina

Sigríður Lilja hefur samgöngulíkanið á sinni könnu.

Sigríður Lilja Skúladóttir, verkfræðingur á þróunarsviði, hefur umsjón með samgöngulíkani fyrir höfuðborgarsvæðið en það spáir fyrir um samgöngur á ýmsa vegu. Vinnudagarnir eru fjölbreyttir og engir dagar eins. Í frítímanum fer Sigríður Lilja í CrossFit, stundar fjallgöngur og syngur í kór.

### Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?

Ég byrjaði að vinna hjá Vegagerðinni í mars 2021.

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

Áður en ég byrjaði hjá Vegagerðinni vann ég hjá Ístaki, m.a. sem tæknimaður við byggingu sendiráðs Bandaríkjanna. Ég sá einnig um að reikna tilboð, var með öryggis- og gæðamál á minni könnu og vann sem tæknimaður á verkstað við byggingu Húss íslenskunnar.

### Í hverju felst starfið þitt?

Ég er verkfræðingur hjá deildinni umferð og umferðaröryggi á þróunarsviði og hef umsjón með samgöngulíkani fyrir höfuðborgarsvæðið (SLH). Samgöngulíkanið er fjölferðamatálíkan sem spáir fyrir um samgöngur í stærra samhengi. Líkanið reiknar farþega fjölda í almenningssamgöngum, bílferðir og ferðir hjólandi vegfarenda á vegum og stígum og reiknar ferðapörf, ferðamáta og ferðafæði sem breytist eftir mismunandi sviðsmyndum. Líkanið er verkfæri til að bera saman áhrif mismunandi framkvæmda með tilliti til umferðar og umhverfisáhrifa. Auk þess að hafa umsjón með samgöngulíkaninu geri ég umferðarspár fyrir þjóðvegi á höfuðborgarsvæðinu, annast afgreiðslu fyrirspurna varðandi umferð á höfuðborgarsvæðinu, tek þátt í verkefnum sem tengjast umferð á þjóðvegum utan höfuðborgarsvæðisins, tek þátt í rannsóknarverkefnum á sviði deildarinnar og annast önnur tilfallandi störf.

### Hvernig er hefðbundinn vinnudagur?

Starfið getur verið fjölbreytt og engir dagar eru eins en oft svara ég fyrirspurnum varðandi líkanið. Ég geri keyrslur fyrir ákveðin verkefni og sinni samvinnu- og rannsóknarverkefnum fyrir deildina.

### Hvað er skemmtilegast?

Mér finnst mjög gaman að vinna í líkaninu við gerð smærri sviðsmynda, svo sem að bæta við vegi eða breyta og sjá hvernig áhrif það hefur á umferð á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt SLH. Ég hef einnig mikinn áhuga á að vinna með gögn og gera skemmtilegar greiningar með þeim.



### Hvað er mest krefjandi við starfið?

Samgöngulíkanið er tiltölulega nýtt og býður upp á ótal möguleika og það getur verið krefjandi að læra á það. Það eru ekki margir sem kunna að nota það og því einnig áskorun að fá fólk til að nota líkanið.

### Hvað gerir þú utan vinnu?

Ég stunda CrossFit reglulega og er í kórnum Söngsveitin Filharmónía en hann er alltaf með einhver skemmtileg verkefni á þrjónunum. Í vor munum við syngja Carmina Burana í Eldborg. Ég hef einnig mikinn áhuga á Eurovision, fjallgöngum, þrjónaskap og karaoke. ■