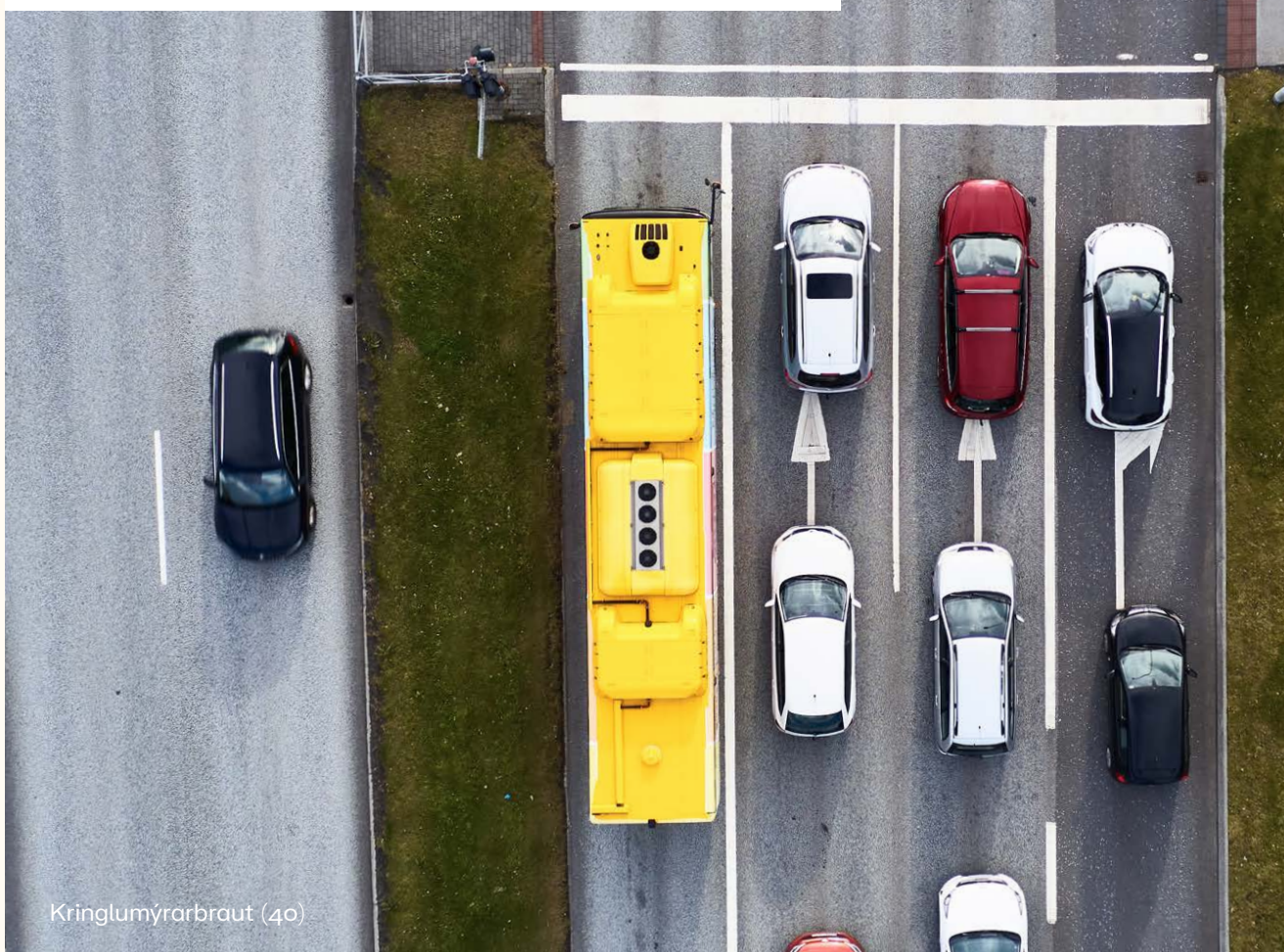




Vegagerðin

Framkvæmdafréttir

15. ágúst 2022 — nr. 720
5. tölublað — 30. árgangur



Kringlumýrarbraut (40)

02 Uppbygging hafnarinnar opnar á ótal tækifæri /
09 Aldrei fleiri nýtt Loftbrú / 10 Gaman að moka snjó /
16 Tryggja réttar mælingar sjávarborðsmæla / 18 Um breytingar á
slysatíðni á árunum 2002-2021 / 23 Bílarnir létta fólki störfn /
24 Ný vegrið á brýr yfir Elliðaár og Reykjanesbraut /
26 Bíldudalsvegur um Mikladal endurbyggður / 27 Yfirlit yfir
útboðsverk / 29 Niðurstöður útboða / 32 Vegagerðin í nærmynd

Framkvæmdafréttir

Ósk um áskrift
www.vegagerdin.is/framkvæmdafréttir

Ritstjórn og umsjón
Sólveig Gísladóttir
Sigríður Inga Sigurðardóttir

Ábyrgðarmaður
G. Pétur Matthíasson

Hönnun
Kolofon

Umbrot
Elín E. Magnúsdóttir

Forsíðumynd
Bjarki Jóhannsson

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 fréttafæni sem talið er að eigi erindi til lesenda.

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

Uppbygging hafnarinnar opnar á ótal tækifæri



Fannar Gíslason forstöðumaður hafnadeildar Vegagerðarinnar.



Unnið að lengingu Suðurvarargarðs í júní 2022.

Umfangsmiklar framkvæmdir standa nú yfir í höfninni í Þorlákshöfn. Meðal helstu verkþátta er lenging Suðurvarargarðs um 250 m, endurbygging Suðurvararbryggju og endurbygging Svartaskersbryggju. Heildarkostnaður er áætlaður rúmlega 5 milljarðar króna. Linda Björk Gunnlaugsdóttir framkvæmdastjóri Smyril Line Cargo á Íslandi segir framkvæmdirnar mikilvægar, sérstaklega fyrir öryggi þeirra skipa. Elliði Vignisson bæjarstjóri Ölfuss segir nú þegar hugað að því að stækka höfnina enn frekar.

Þorlákshöfn hefur í gegnum árin fyrst og fremst verið fiskiskipahöfn. Breytingar í sjávarútvegi hafa orðið þess valdandi að dregið hefur úr löndun afla fiskiskipa í höfninni og fiskvinnslu í bænum en þó er sá þáttur enn veigamikill í starfsemi hafnarinnar. Þorlákshöfn var einnig aðalhöfn ferjunnar Herjólfss en þjónar nú sem varahöfn.

Höfnin hefur ávallt verið þungamiðja atvinnulífs í Þorlákshöfn og því skipti miklu máli að finna ný tækifæri til að efla starfsemi. Það tækifæri kom í apríl 2017 þegar siglingar þekjuferjunnar Mykines til Þorlákshafnar hófust á vegum Smyril Line Cargo en starfsemi fyrirtækisins í höfninni hefur farið sístækkandi. Einn helsti kostur hafnarinnar sem vöruflutningahafnar er nálægð við stærstu markaðssvæði í Evrópu en fyrirtækið sá hag í því að geta flutt ferskvöru milli Íslands og meginlands Evrópu en stór hluti af útflutningsvöru er lax úr laxeldi.

Flókið öldulag og erfið innsigling

„Höfnin í Þorlákshöfn er ein erfiðasta höfn landsins með tilliti til öldulags og hreyfingu innan hafnar,“ segir Fannar Gíslason forstöðumaður hafnadeildar Vegagerðarinnar sem hefur komið að hönnun og ráðgjöf í tengslum við þær framkvæmdir sem eru í gangi í höfninni. „Öldulagið er flókið og hér geta myndast soghreyfingar sem geta leitt til þess að útslagið verður einn og hálfur til tveir metrar. Það getur hæglega slitið landfestar skipa,“ lýsir Fannar og bendir á að innsiglingin sé mjög krefjandi en muni batna töluvert þegar búið verður að gera breytingar á höfninni. „Það er mikill munur á höfn í djúpum firði eða höfn eins og hér sem stendur við úthafið. Það er mun dýrara að byggja og viðhalda slíkri höfn en í Þorlákshöfn er líklega sú höfn á Suð-vesturströndinni sem helst býður upp á stækkun.“

Fannar segir þær breytingar sem nú er verið að gera á höfninni afar nauðsynlegar og muni að öllum líkindum breyta rekstrarafkomu hafnarinnar til muna. Mikil trú er á framtíðarvöxt hafnarinnar en þar má nefna væntanlegar framkvæmdir Smyril line við stórt vöruhús, undirbúning Heidelberg að uppsetningu á umhverfissvænni framleiðslu á íblöndunarefni í steypu, hringrásarverkefni GeoSalmo, nýframkvæmdir Fiskmarkaðar Íslands, nýtt verkstæði KAPP, stækkun seiðaelda svo og mikil uppbygging Landeldi ehf.



Viðamiklar framkvæmdir framundan

Þorlákshöfn er varin af tveimur stórum brimvarnargörðum. Hafnarsvæðið er u.þ.b. 36 ha. að stærð og nær yfir allt hafnarsvæðið að hafnarmannvirkjum meðtöldum.

Í höfninni eru fjórar bryggjur.

- Svartaskersbryggja, um 250 metra löng með viðlegu beggja vegna.
- Herjólfssbryggja, 80 metra löng og útbúin fyrir ferjusiglingar.
- Skarfaskersbryggja, 156 metra löng og útbúin fyrir vöruflutninga.
- Suðurvararbryggja, 160 metrar (heildarlengd er 230 metrar).

Auk þess er smábátahöfn, með um 240 metra viðlegu við flotbryggjur.

Þó nokkrar breytingar hafa verið gerðar á höfninni í Þorlákshöfn á undanförunum árum til að skapa betri aðstæður fyrir hafnsækna starfsemi. Höfnin hefur verið dýpkuð, snúningsrými aukið og viðlegukantar bættir. Byggður var rampur á Skarfaskersbryggju fyrir vöruflutninga og nýverið voru settir upp nýir fenderar við Herjólfssbryggju. Og nú eru hafnar miklar framkvæmdir við höfnina sem standa munu næstu árin.

Þær framkvæmdir sem eru þegar farnar af stað eru lenging Suðurvarargarðs og endurbygging Svartaskersbryggju. Í undirbúningi er niðurrif núverandi Suðurvararbryggju og uppbygging hennar en endurbygging á stálpili bryggjunnar verður boðin út á næsta ári. Lenging Skarfaskersbryggju, þar sem Smyril Line Cargo leggur að, verður boðin út árið 2024 eða 2025.

Heildarkostnaður allra þessara framkvæmda er áætlaður rúmlega 5 milljarðar.



Lenging Suðurvarargarðs og endurbygging Suðurvararbryggju

Framkvæmdir við lengingu Suðurvarargarðs hófust í desember á síðasta ári. Suðurverk hf. er verktaki en áætlaður kostnaður er um 2,3 milljarðar króna. Verkið snýst um lengingu garðsins um 250 metra, rif á harðviðartunnu á garðsenda og undirbúning á færslu og snúningi Suðurvararbryggju með byggingu brimvarnargarðs, niðurbroti Suðurvararbryggju og dýpkun bryggjustæðis í 9 metra.

„Nýi brimvarnargarðurinn kemur til með að liggja að nýju Suðurvararbryggjunni en sú gamla verður rifin. Bryggjunni verður þannig snúið um 35 gráður,“ lýsir Fannar en ástæðan er sú að með því að snúa bryggjunni og lengja varnargarðinn verður öldulag betra og auðveldara fyrir stór skip að athafna sig innan hafnarinnar. „Áður var mjög algengt að ekki væri hægt að leggja Suðurvararbryggju í vondum veðrum, það vandamál verður mjög takmarkað eða vonandi úr sögunni eftir framkvæmdirnar.“

Hafnadeild Vegagerðarinnar sá um öldufarsreikninga og gerði mat á því hvað garðurinn þyrfti að ná langt til að ná ákveðinni kyrrð. Verkfræðistofa Suðurnesja gerði útboðsgögn en Portum verkfræðistofa sér um eftirlit með verkinu.

Framkvæmdirnar ganga vel að sögn Fannars. „Lengingin gengur hratt í byrjun en eftir því sem dýpið verður meira eykst efnismagnið sem þarf fyrir hvern metra. Það dregur því úr sjónrænni framvindu á næstu mánuðum.“

Áætluð verklok eru í desember 2023. „Við vonumst til að verkinu ljúki fyrir vetrarbyrjun en þó er hugsanlegt að það takist ekki. Þá þarf að loka garðsendanum fyrir veturinn og byrja aftur næsta vor þegar aldan minnkar.“

Endurbygging á stálþili Suðurvararbryggju verður ekki boðin út fyrr en vorið 2023. Bryggjan er sérstaklega hugsuð fyrir fraktflutninga í útflutningi á ösku og jarðvegi.



Endurbygging Svartaskersbryggju

„Svartaskersbryggja var byggð árið 1973 í kjölfarið á eldgosinu í Eyjum þegar koma þurfti bátum Eyjamanna fyrir. Bryggjan er því að verða fimmtíu ára gömul og hreinlega orðin hættuleg,“ segir Fannar en Svartaskersbryggja er hugsuð fyrir fiskibáta og hægt að leggja að henni frá báðum hliðum.

Endurbygging Svartaskersbryggju var boðin út í apríl á þessu ári og verktakinn, Hagtak hf. bauð lægst í verkið, um 300 milljónir króna. Verklok eru áætluð í haust. Eftir er að bjóða út vinnu við að steypa þekju og verður verkið allt í heild um 600 milljónir króna. Fortum verkfræðistofa sá um gerð útboðsgagna og hefur eftirlit með framkvæmdinni.

Helstu verkþættir í endurbyggingu bryggjunnar eru að brjóta og fjarlægja kant, polla og þekju á núverandi bryggju. Reka þarf niður 146 tvöfaldar stálþilsplötur og eina einfalda. Steypa þarf 62 akkerisplötur og setja upp stög. Þá þarf að steypa 230 m langan kantbita með pollum og setja upp kanttré, stiga og þybbur.

Þessum hluta endurbyggingarinnar skal lokið í október 2022.

Lenging Skarfaskersbryggju

Nokkrar breytingar voru gerðar á Skarfaskersbryggju árið 2017 til að skip Smyril Line Cargo gætu nýtt hana. Settur var rampur til að hægt væri að opna vöruflutningaskipin og aka úr þeim vöruvagna, vélar, tæki og bíla.

Í bígerð er að lengja bryggjuna um 30 metra til að enn stærri skip geti lagt þar að.



Elliði Vignisson bæjarstjóri Ölfuss.



Nýr rampur var byggður við Skarfaskersbryggju árið 2017 til að skip Smyril Line Cargo gætu nýtt hana.



Flutningaskipið Mistral liggur við Skarfaskersbryggju í júní 2022.



Unnið er að lengingu Suðurvarargarðs en Suðurvararbryggju verður snúið 35 gráður.





↑
Bor er notaður til að koma fyrir sprengiefni við námuvinnslu.

Gott dæmi um sjálfbærni

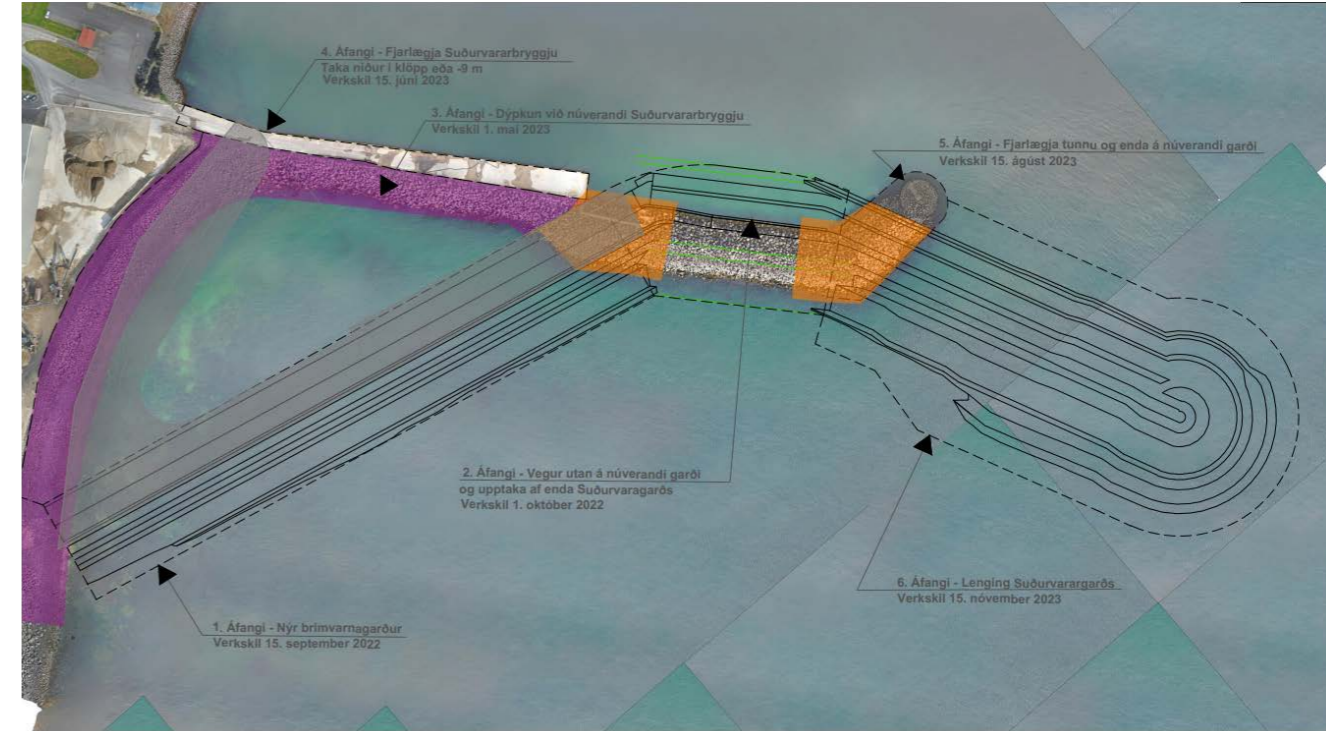
Gríðarmikið efni þarf til að lengja Suðurvarargarð. Heildarstærð framkvæmdasvæðisins er 4,5 ha. og er grjótmagn sem fer í lengingu brimvarnargarðsins er áætlað um 300.000 m³. Allt grjót nema það stærsta kemur úr námu sem varð til við landmótun lóðar fiskeldisstöðvarinnar Landeldis ehf. við Laxabraut í Þorlákshöfn.

„Það má segja að þetta sé afburða gott dæmi um sjálfbærni í framkvæmdum,“ segir Fannar og útskýrir. „Landeldi ehf. þarf að móta lóðina hjá sér til að setja upp fjöldan allan af kerjum fyrir laxeldi. Til þess þurfa þeir að taka burt 300 þúsund rúmmetra af efni. Þar sem þetta átti að gerast á sama tíma og framkvæmdirnar við höfnina var farið í að rannsaka bergið í lóð Landeldis og kom í ljós að það hentaði ágætlega. Reyndar er stærð grjótsins takmörkuð svo stærstu steinarnir verða teknir úr námu á Hafnarsandi, norðan við bæinn.“

Samið var við forsvarsmenn Landeldis um að framkvæmdaaðilar hafnarinnar sæju um að sprengja og moka burt efninu en Landeldi myndi borga vissa upphæð á hvern fermetra. Verktakinn fær í staðinn að hirða grjótið. „Með þessu verður startið fyrir Landeldi minna og við fáum grjót á góðum kjörum.“

Þegar er hugað að enn frekari stækkun hafnarinnar Elliði Vignisson bæjarstjóri í Ölfusi er ánægður með framgang framkvæmdanna og þá uppbyggingu sem áætluð er í höfninni. „Vöxtur hafnarinnar hér í Þorlákshöfn hefur ætíð verið aðdragandi að uppgangi atvinnulífsins á svæðinu. Við finnum það nú þegar að þær miklu breytingar sem eru að verða eru sterkur vindur í segl framsækinnna hugmynda,“ segir Elliði og vill meina að höfnin gegni lykilhutverki fyrir þau gríðarlegu tækifæri sem fylgja landeldi á laxi. „Í augnablikinu er verið að vinna að framkvæmdum við landeldisverkefni sem til samans munu geta framleitt allt að 130 þúsund tonn af laxi. Fjárfestingakostnaðurinn á bak við verkefni gæti auðveldlega legið nærri 160 milljörðum króna.“ Hann nefnir einnig að eitt af stærri loftslagsverkefnum landsins sé í undirbúningi við höfnina þar sem Heidelberg undirbýr framleiðslu á umhverfsvænum íblöndunarefnum í steypu. Þá sé ótalið hversu miklu núverandi hafnarframkvæmdir skipti fyrir fiskiskipafлотann, vöruflutninga og margt fl.

„Það er sennilega til marks um hversu vel samgönguyfirvöld hafa staðið að verki í hafnarmálum hér í Þorlákshöfn að við sjáum það strax að þegar höfnin verður tilbúin eftir tvö ár verður hún þegar orðin of lítil til að mæta þörfum atvinnulífsins. Þess vegna erum við byrjuð að undirbúa næstu skref sem liggja í frekari stækkun hafnarinnar til norðurs.“



Skýringar:
 - - - Mörk afanga
 - - - Grjót til endurröðunar
 - - - Útlinur komandi garðs
 - - - Grjót til uppúrtektar og sett á lagervæði
 - - - Útlinur núverandi garðs

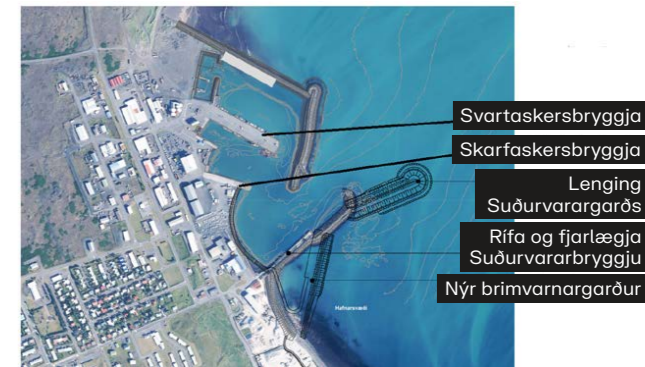
↑
Áfangaskipting framkvæmdarinnar við lengingu Suðurvarargarðs.
 →
Hafnarsvæðið í Þorlákshöfn.

Aðeins fyrsta skrefið af mörgum

Smyril Line Cargo hóf siglingar til Þorlákshafnar árið 2017 og hratt þannig af stað þeirri þróun sem hefur átt sér stað í höfninni. Linda Björk Gunnlaugsdóttir er framkvæmdastjóri Smyril Line Cargo á Íslandi. Hún útskýrir af hverju Þorlákshöfn varð fyrir valinu þegar fyrirtækið leitaði eftir hentugri höfn.

„Þegar við vorum að skoða að hefja siglingar vöruflutningaskipa á Suðvesturhorn landsins þá vorum við með í huga höfn sem gæti fullnægt kröfum um stystu siglingaleið til meginlandsins. Við vildum geta farið seint í vikunni frá landinu og verið sem fyrst í vikunni á meginlandinu fyrir útflutning og öfugt fyrir innflutning. Við vorum með aukna þjónustu við flutning á ferskum fiski í huga þar sem eftirspurnin eftir hröðum flutningi er helst. Á þessum tíma var síðasta brottför skipa frá landinu á miðvikudegi/fimmtudegi sem gerði það að verkum að útgerðir og seljendur urðu að senda framleiðslu fimmtudags og föstudags út með flugi sem á þeim tíma kostaði að minnsta kosti fjórum sinnum meira í flutningi pr. kg miðað við sjóflutning.“

Á þessum tíma, það er í apríl 2016, var aðstaðan í Þorlákshöfn ekki til staðar fyrir þá tegund af skipum sem Smyril Line Cargo er að nota. Það eru svokölluð RO/RO skip (roll on/ roll off) og þá þarf ramp til að



geta opnað skipið og keyrt vöruvagna, vélar, tæki og bíla út. „Við hófum viðræður við Ölfus vorið 2016 og hófum siglingar aðeins ári seinna þegar Mykines hóf siglingar.“

Í dag sigla þrjú skip Smyril Line Cargo á viku til Þorlákshafnar. Það eru Mistral til/frá Hirtshals í Danmörku á mánudögum, Akranes til/frá Rotterdam á miðvikudögum og Mykines til/frá Rotterdam á föstudögum

Aðal útflutningsvaran um borð í skipunum er fiskur, mest ferskur fiskur. Einnig vatn, þurrvara og bílar. Það helsta sem flutt er inn eru bílar, vélar, tæki, hjólhýsi, byggingavörur, matvara og önnur neysluvara. Linda segir nokkra þróun hafa verið í því sem flutt er til landsins. „Margir halda að við séum einungis að flytja bíla, vélar og tæki en það er ekki rétt. Við erum að flytja bland af öllu sem flutt er til landsins. Okkar vagnar henta vel til flutnings á allri vöru enda er vörumeðhöndlunin fyrsta flokks þar sem varan er sett í vagn, keyrð um borð og keyrð heim til viðtakanda. Ekki þarf neinar hífingar eða lyftingar um borð.“



Efnið í framkvæmdirnar er fengið af lóð Landeldis ehf. en þar er unnið við landmótun fyrir fiskeldi á landi.

Gott samstarf við Ölfus og Vegagerðina

Linda segir fyrirtækið hafa verið í afar góðu samstarfi bæði við sveitarfélagið og Vegagerðina. „Strax í upphafi var byggður rampur þannig að hægt væri að losa skipin. Það þótti í byrjun svolítið djarft að fara í þessar framkvæmdir fyrir okkur en það hefur nú aldeilis borgað sig þar sem vöruflutningur um höfnina hefur vaxið gífurlega með auknum tekjum fyrir höfnina. Það að vöruflutningar geti nú farið um höfnina hefur einnig haft önnur áhrif. Til dæmis hefur löndun á fiski í gegnum höfnina aukist.“

Þær framkvæmdir sem nú standa yfir í höfninni segir Linda að skipti gríðarmiklu máli. „Þessar breytingar munu auka öryggi skipa okkar í innsiglingunni til muna. Eins og margir vita er innsiglingin þröng og engin leið fyrir skip af okkar stærð að snúa við ef eitthvað kemur upp á. Með breytingunni munu skipin geta snúið sér inn í höfninni, dýpið verður betra og svo mætti lengi telja. Við höfum fengið að vera í samtali við Ölfus og Vegagerðina í þessu ferli enda höfum við bent á frá upphafi að úr þyrfti að bæta. Með breytingunni getum við einnig skoðað möguleika á stærri skipum og meiri umsvifum.“



Linda Björk Gunnlaugsdóttir framkvæmdastjóri Smyril Line Cargo á Íslandi.

En hvernig sér hún framtíðina fyrir sér? „Við sjáum mjög mikla möguleika í Þorlákshöfn og að okkar mati er þessi breyting fyrsta þúslíð í mun stærri mynd. Þorlákshöfn er í okkar huga framtíðarhöfn með mikla möguleika og við sjáum okkur stækka þar í framtíðinni með stærri og fleiri skipum.“



Aldrei fleiri nýtt Loftbrú

Fimmtíu prósent fleiri flugferðir hafa verið pantaðar í gegnum afsláttarkerfi Loftbrúar í ár en allt árið í fyrra.



Loftbrú

Loftbrú var hleypt af stokkunum 9. september 2020 með það að markmiði að bæta aðgengi íbúa á landsbyggðinni að miðlægri þjónustu og efla byggðir með því að gera innanlandsflug að hagkvæmari samgöngukosti. Loftbrú veitir afsláttarkjör til þeirra sem eiga lögheimili á landsbyggðinni fjarri höfuðborgarsvæðinu og á eyjum án vegasambands. Rúmlega 60 þúsund íbúar eru með réttindi á Loftbrú en hver einstaklingur getur fengið lægri fargjöld fyrir allt að sex flugleggi til og frá Reykjavík á ári.

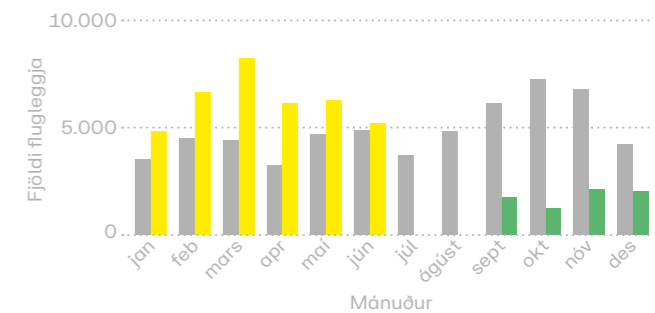
Loftbrú hefur verið vel tekið frá því hún var sett í loftið og verið notuð til niðurgreiðslu á yfir 100 þúsund flugleggjum á þeim tæpum tveim árum sem hún hefur verið aðgengileg. Það sem af er árinu 2022 hafa 50 % fleiri flugferðir verið pantaðar í gegnum Loftbrú í samanburði við allt árið 2021. Konur eru meirihluti notenda Loftbrúar eða 56 %, og eru almennt með ríkjandi meirihluta í öllum aldursflokkum, en fjölmennasti hópur notenda er á aldrinum 20-24 ára eða um 9 %.

Vegagerðin hefur umsjón með Loftbrú fyrir hönd ríkisins og sinnir öllu eftirliti og umsýslu henni tengdri. Bakendakerfi Loftbrúar er hýst á island.is en heimasíðan loftbru.is er rekin af upplýsinga- og þjónustuveitunni Stafrænu Íslandi. Þar auðkennir fólk sig með rafrænum skilríkjum og þeir sem eiga rétt á Loftbrú fá yfirlit yfir réttindi sín. Þeir sem vilja nýta afsláttinn sækja sérstakan afsláttarkóða sem notaður er á bókunarsíðum flugfélaga þegar flug í áætlunarflugi er pantað.

Vegagerðin varðveitir og ber ábyrgð á gögnum Loftbrúar sem gefa mikilvægar upplýsingar um nýtingu á Loftbrú eftir upphafs- og endastað, kyni, aldri og búsetu, sem og þróun verðs á flugfargjöldum. Notkun og birting þessara gagna er ávallt samkvæmt lögum um persónuvernd og vinnslu persónuupplýsinga. Gögnin eru því fyrst og fremst til að greina nýtingu Loftbrúar samkvæmt grunnforsendum afsláttarkjaranna; bæta aðgengi íbúa á landsbyggðinni að miðlægri þjónustu og efla byggðir með því að gera innanlandsflug að hagkvæmari samgöngukosti.

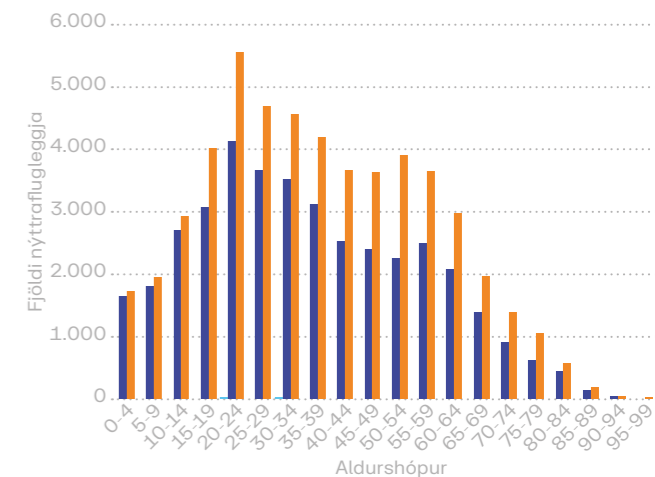
Fjöldi nýtttra flugleggja eftir árum

Ár: ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022



Fjöldi nýtttra flugleggja eftir kyni og aldri

Kyn: ■ hvk ■ kk ■ kvk





Gaman að moka snjó



Valgeir þældi ekkert í því hvort hann myndi verja starfsævinni hjá Vegagerðinni. „Manni fannst engin ástæða til að skipta um vinnu. Þegar ég lít til baka yfir farinn veg er ég ánægður,” segir hann.



Valgeir, ásamt vinnufélaga við skiltabílinn. Mynd: Bjarni Johansen

Valgeir Ingólfsson hefur staðið vaktina hjá Vegagerðinni í Borgarnesi í næstum hálfa öld. Í gegnum tíðina hefur hann sinnt fjölbreyttum verkefnum, unnið á vélum á borð við veghefla, skiltabíla og málningarbíla, verið verkstjóri og nú síðast yfirverkstjóri á þjónustudeild Vestursvæðis. Þegar hann lítur yfir farinn veg segir Valgeir að honum hafi aldrei þótt ástæða til að skipta um vinnu.

Valgeir tekur á móti blaðamanni í húsakynnum Vegagerðarinnar í Borgarnesi en hann lauk síðustu vaktinni þar í lok maí eftir farsælan feril. „Ég man upp á dag hvenær ég byrjaði að vinna hjá Vegagerðinni. Það var þann 6. júní 1974. Ég var ráðinn til starfa hjá Vegagerðinni á Snæfellsnesi, í áhaldahúsinu hjá Vegamótum og fyrsta verkefnið var að mála vinnuskúr. Síðan kom til mín vélamaður og hefilstjóri af Snæfellsnesinu, Ríkhartur Hjörleifsson, og sagði mér að það vantaði vélamenn í Borgarnesi í afleysingar, vitandi að sveitakrakkar eins og ég værum nokkuð góðir á vélar. Ég renndi í Borgarnes á föstudegi, sótti um og var byrjaður að leysa af á vélum á mánudegi. Þarna var ég tuttugu og eins árs,” segir Valgeir um tilurð þess að hann réði sig til starfa á sínum tíma.



Fyrstu verkefni hjá Vegagerðinni eru honum enn í fersku minni. „Ég fór strax að læra á hjólaskóflu og sinti á mokstri á bíla, auk þess að leysa af á veghefli. Í þessum verkum var ég allt árið um kring og fór um allar sveitir. Þetta var mjög gaman og átti vel við mig. Ég var fljótur að læra til verka og líkaði vel að vinna á vélum. Þótt ég væri oft einn að vinna, stundum langtímum og jafnvel dögum saman, truflaði það mig ekki neitt. Á þessum árum var Vegagerðin með þrjá til fjóra vinnuflokka úti á mörkinni, sem sinnu þjónustu varðandi vegina. Þegar ég var á hjólaskóflunni var ég í vinnuflokki úti í sveitum og það var ekki alltaf gíst heima heldur í vegavinnuskúrum og það var ráðskona sem eldaði ofan í okkur. Það var misjafnt eftir stærð verkefna í mölburði hversu margir voru að vinna. Þetta var allt frá þremur og upp í tíu vörubíla að keyra út og allur mannskapurinn í kringum það. Vegakerfið samanstóð af malarvegum og það var mikið að gera í viðhaldi þeirra,” rifjar Valgeir upp og bætir við að vegakerfið hafi tekið stakkaskiptum frá þessum tíma.

„Á þessum árum var nánast enginn spotti á landinu með bundnu slitlagi. Það var til dæmis ekki fyrr en um og eftir 1980 að farið var að leggja bundið slitlag hér í kringum um Borgarnesið og það liðu mörg ár þar til að búið var að malbika leiðina frá Borgarnesi til Reykjavíkur,” segir Valgeir og minnst á að fólk sé oft fljótt að gleyma hversu miklu hafi verið áorkað varðandi vegagerð síðustu áratuginna.

Ein stærsta framkvæmd sem hann tók þátt í var undirbúningur og aðkoma að byggingu Borgarfjarðarbrúar. „Ég vann á vörubíl við að keyra grjót í varnargarðana, en ég leysti mikið af á bílunum líka. Miklar vinnubúðir voru á Seleyrinni, sunnan við fjörðinn. Grjótnáman þaðan sem grjótið í varnargarðana var tekið er innanbæjar í Borgarnesi í dag og búið að byggja á því svæði. Það gekk á ýmsu þegar við vorum að keyra grjót í varnargarðana og fyllinguna. Það varð að fylgja flóði og fjöru við smíði brúarinnar og fyrstu vikunnar þegar unnið var við fyllinguna flæddi yfir hana þegar það var stórstreymt. Það var verkfræðilegt þrekvirki að koma þessari brú upp,” segir Valgeir.



–En eru einhver önnur verkefni eða framkvæmdir sem standa upp úr í minningunni?

„Ég veit ekki hvað skal segja en mér fannst alltaf rosalega gaman að moka snjó. Það var líka skemmtilegur tími árið 1992 en þá vann ég á svokölluðum skiltabíl, þ.e. vörubíl með krana sem var í viðhaldi á umferðarmerkjum og uppsetningu nýrra umferðarmerkja um allt land. Mikið var að gera við að setja upp ný umferðarmerki því það var verið að skipta út leiðarmerkjum á vegamótum. Eins var verið að gera stofnbrautir að aðalbrautum og setja upp biðskýldumerki á hliðarvegi. Það sumar var rosalega mikið að gera hjá mér. Ég fór um allt land, líka Vestfirðina. Um haustið vorum við í að setja upp vegrið, mig minnr að það hafi verið í Bakkaselsbrekkunni. Sem dæmi um hvað maður var mikið í burtu frá heimilinu þá voru gistinætur vegna vinnu það árið 104 talsins,” segir Valgeir.

Árið eftir, 1993, lá leiðin síðan yfir í málningarbílinn. „Þá um vorið var ég spurður hvort ég væri til í að taka við málningarbílunum og ég lét slag standa. Ég tók við sem verkstjóri og var í yfirborðsmerkingum á vegum í tíu ár. Þá tók við nýr kafli þegar ég varð aðalverkstjóri og svokallaður rekstrarstjóri var minn næsti yfirmaður. Síðustu tíu árin var ég yfirverkstjóri hér á þjónustustöðinni og var með góða verkstjóra með mér. Það starf snýst að mestu um að halda utan um peningamálin, áætlanagerð og skipulag. Þar undir heyrir viðhald malarvega, rykbinding og fleira. Síðan koma alltaf upp verkefni sem eru ekki á áætlun, það bíla ræsi eða það gerir stórrigningu og vegir fara í sundur, svo dæmi séu tekin,” segir Valgeir, sem vann með sex vegamálastjórum á sínum ferli.

Hann starfaði svo gott sem óslitið hjá Vegagerðinni í öll þessi ár, utan þrjú sumur þar sem hann vann sem bílstjóri og ferðaðist um landið með erlenda ferðamenn og eitt sumar þegar hann keyrði olíubíl.

Grjótnám í Borgarnesi vegna vegar yfir Borgarfjörð.



Vegfylling yfir Borgarfjörð.





Hamagangur á Holtavörðuheiði

Einn snjóþungur vetur er Valgeiri sérlega minnisstæður. „Við vorum að sinna snjómokstri á Holtavörðuheiðinni. Þetta var á skírdag, það var suðvestan éljagangur og allt á kafi í snjó. Við vorum með blásara, veghefil og jarðýtu til að ryðja heiðina. Einn starfsmaður átti að stoppa alla umferð niðri við heiðarsporð sunnan megin þangað til við værum komnir í gegn en verkið gekk seint og illa og tafðist. Við týndum veginum á einum stað og fórum út fyrir hann þannig að þetta tafðist enn meira. Fyrir misskilning taldi sá sem var á vaktinni suðurfrá að við værum alveg að komast í gegn og fór af stað með bílalestina, sem síðan náði okkur áður við gátum opnað fyrir umferð. Við töldum 45 bíla komast í gegn en margir bílar sátu fastir í snjógöngum svo það endaði með því að við vorum að aðstoða fólk við að komast í skjól í Staðarskála til klukkan hálfjögur um nóttina. Fólk var flutt á milli bíla eins og hægt var og að lokum þurfti að selflytja fólk úr nokkrum bílum með jarðýtunni. Margir bílar voru skildir eftir á heiðinni. Daginn eftir var bandvítlaust veður og ekki hægt að opna fyrr en á laugardeginum fyrir páska,“ rifjar Valgeir upp.

← Arnarvatnsheiði júní 2020.

← Havana 2019.

↓ Á Kúbu 2019.



↑ „Ég man upp á dag hvenær ég byrjaði að vinna hjá Vegagerðinni. Það var þann 6. júní 1974,“ segir Valgeir en síðasti vinnudagurinn var þann 31. maí 2022.

→ Snjógöng á Holtavörðuheiði 1974. Mynd: Hjörleifur Ólafsson

↓ Hrafnseyrarheiði 1985.



En hvað finnst honum hafa breyst mest á þessari tæpu hálfu öld? „Vegakerfið og vinnutíminn. Þetta voru mest koppagötur og malarvegir, holóttir. Um leið og það gerði rigningu þá var allt í holum. Það var alltaf stefnt að því búið væri að hefla og rykbinda vegina fyrir verslunarmannahelgina. Eitt árið var allt búið á tilsettum tíma en þá gerði ofsarigningu. Þá fórum við út aftur með níu veghefla og það var unnið dag sem nótt til að koma vegunum í stand aftur. Algengt var að vegir væru ófærir vegna aurbleytu á vorin, líka stofnvegir. Nú til dags eru flestallir vegir færir allt árið um kring,“ segir Valgeir.

Hvað varðar vinnutímann segir hann að á veturna hafi oft verið byrjað að vinna klukkan sex á morgnana og unnið fram yfir miðnætti. „Núna er bara unnið fram að seinna kaffi,“ segir hann.

„Það er líka munur á vetrarþjónustunni. Kröfurnar eru orðnar miklu meiri og vegirnir þurfa að vera hreinir og hálkulausir allan sólarhringinn. Það er líka meira álag á vegakerfið með auknum fjölda ferðamanna og þungaflutningum,“ bætir Valgeir við.





↑
Á Skorradalsvegi.

←
Arnarneshamar 1985.

↓
Borgarfjarðarbraut (50), vígsludagur við Grímsá
26. október 2001. Álfheiður Sverrisdóttir skæranvörður,
Valgeir Ingólfsson og Halldór Bjarnason heiðursmenn
Vegagerðarinnar. Mynd: Viktor Arnar Ingólfsson

Fótbolti aðaláhugamálið

Haustið eftir að Valgeir byrjaði að vinna hjá Vegagerðinni flutti hann í Borgarnes og hefur búið þar allar götur síðan. Hann er fæddur í Reykhólasveitinni og uppalinn á Straumfjarðartungu á Snæfellsnesi. „Foreldrar mínir voru bændur og voru með kindur og kýr. Ég ólst upp við hefðbundin sveitastörf en fékk fyrstu launuðu vinnuna um sjö ára aldurinn. Þá var ég lánaður á næsta bæ til að halda eldri manni selskap á meðan sonur hans vann í sláturhúsinu. Það haustið fékk ég að launum gróa gimbur. Ég hafði alltaf áhuga á vélum og var ekki spenntur fyrir því að verða bóndi,“ segir Valgeir. Straumfjarðartunga er enn í eigu fjölskyldunnar þótt ekki sé lengur búið á jörðinni.

Valgeir er giftur Jóhönnu Þorbjörgu Björnsdóttur og þau hjón hafa búið sér fallegt heimili í Borgarnesi. „Við eigum tvo syni, þá Björn Sólmar og Ingólf Hólmar og fyrir átti ég dóttur, Kristínu Amelíu og samtals eru barnabörnin orðin ellefu. Þau systkinin eru búsett hér í Borgarnesi og hafa öll valið sér að vinna í kringum börn. Björn Sólmar er fótboltaþjálfari yngri flokka ÍA og vann á leikskóla. Ingólfur Hólmar vann í matvælaíðnaðinum, fór síðan að vinna á leikskóla og er núna að læra til leikskólaliða, vel á fertugsaldri. Kristín Amelía er skólaliði í Grunnskólanum í Borgarnesi,“ segir Valgeir og stoltið leynir sér ekki.

Þau hjónin hafa ánægju af því að ferðast um landið. „Ég segi stundum í gamni að Reykhólasveitin sé fallegasti staðurinn á landinu. Áhugamálin eru margvísleg en ætli fótboltinn sé þar ekki í fyrsta sæti. Við erum mikil fótboltafjölskylda. Strákarnir okkar byrjuðu í kringum fimm ára aldurinn að æfa fótbolta og fóru báðir upp í meistaraflokk. Við Jóhanna vorum viðloðandi fótboltann í tuttugu ár, vorum t.d. bæði um tíma formenn knattspyrnudeildar Skallagríms. Annars fylgist ég vel með enska boltanum og þar er Liverpool í uppáhaldi,“ segir Valgeir.

Hann skellir upp úr þegar talið berst að því hvort honum eigi ekki eftir að leiðast nú þegar hann er sestur í hinn svokallaða helgan stein. „Nei, það verður ekkert vandamál að finna eitthvað til að hafa fyrir stafni. Ég dunda mér heima, er með hús og lóð, bíl og hjólhýsi og bílskúr. Ég er þegar byrjaður að koma mér í betra form og geng 2-6 km nokkrum sinnum í viku. Úthaldið er strax orðið betra frá því í vor.“

Að lokum er ekki úr vegi að spyrja hvort hann hafi átt von á því að verja starfsævinni hjá Vegagerðinni. „Ég rældi ekkert í því á sínum tíma. Manni fannst engin ástæða til að skipta um vinnu. Þegar ég lít til baka yfir farinn veg er ég ánægður. Vegagerðin hefur verið góður vinnustaður og gott fólk sem þar starfar.“ ■

➔
Vegfylling yfir Borgarfjörð. Síðasta haftinu lokað.

➔
Vegheflun í Borgarfirði um miðjan 8. áratug síðustu aldar.
Mynd: Guðmundur Ingólfsson, Ímynd.

↓
Valgeir var fljótur að læra til verka og líkaði vel að vinna á vélum. „Þótt ég væri oft einn að vinna, stundum langtímum og jafnvel dögum saman, truflaði það mig ekki neitt.“



Tryggja réttar mælingar sjávarborðsmæla

Hafnadeild og stoðdeild Vegagerðarinnar hafa farið af stað með verkefni sem á að tryggja réttar mælingar sjálfvirkra sjávarborðsmælistöðva í höfnum landsins. Mælarnir veita mikilvægar upplýsingar sem nýtast sjófarendum og koma að notum við hönnun hafna og sjóvarna.

Mynd 1. Net sjávarborðsmælistöðva. Stöðvarnar eru í eigu hafnanna en verktakar sjá um reksturinn.

Net sjálfvirkra sjávarborðsmælistöðva er starfandi í mörgum höfnum umhverfis landið. Uppbygging netsins hófst á tíunda áratug tuttugustu aldar að frumkvæði Vegagerðarinnar (á þeim tíma Siglingastofnunar).

Tilgangur mælinganna er að auka öryggi sjófarenda og að safna áreiðanlegum upplýsingum um sjávarhæð sem nýtist í ýmsum útreikningum, til dæmis stjarnfræðilegra flóðastuðla, langtíma breytinga á meðalsjávarhæð og útgilda sjávarflóða. Gögnin eru töluvert notuð af Vegagerðinni við hönnun á höfnum og sjóvörnum.

Vegagerðin birtir mælda sjávarborðshæð (flóðhæð) á vefsíðunni sjolag.is.

Sjávarborðsmælarnir eru í eigu hafnanna og í umsjón verktaka en Vegagerðin hefur frá upphafi veitt þessum aðilum faglegan stuðning sem felst í gæðaeftirliti, það er að skoða hvort mælarnir séu að sýna réttar niðurstöður, hvort leynist mikið af villum og hvar þá helst.



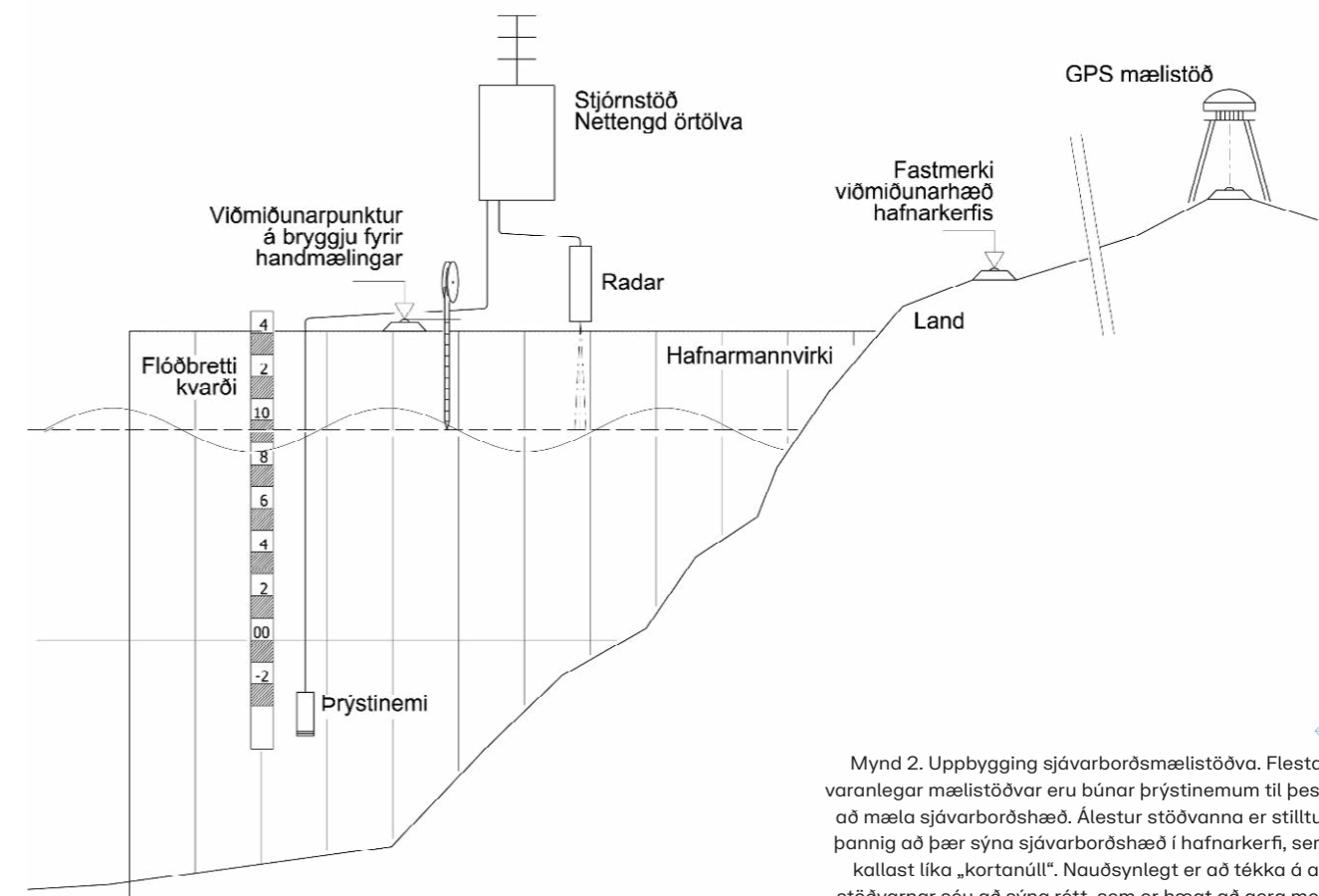
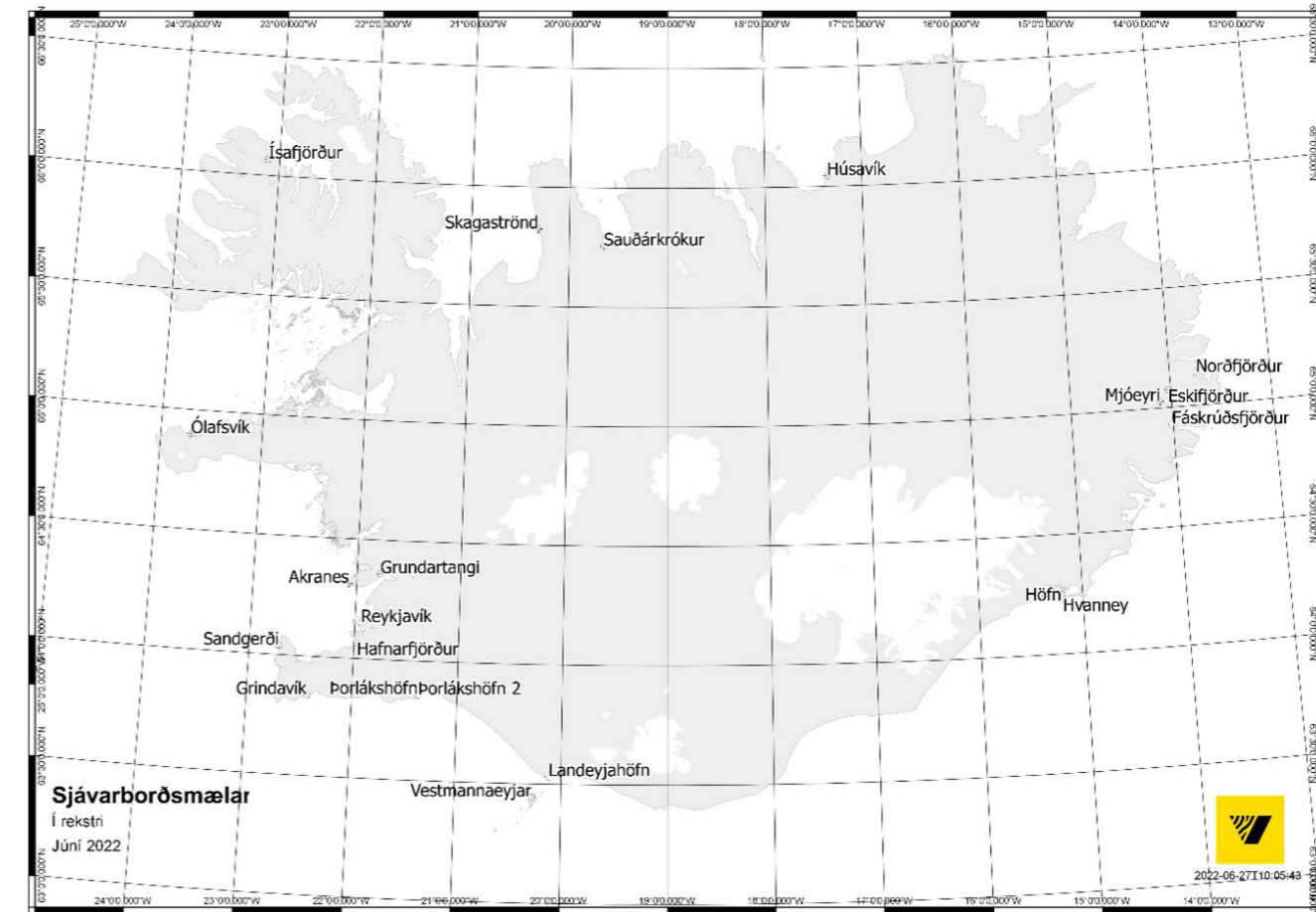
Hæðarkerfið sem sjávarborðsmælir vinnur í nefnist „kortanúll“ eða hafnarkerfi og miðast við lægsta stjarnfræðilega fjöruborð. Það er ólíkt hæðarkerfum á landi sem miðast við meðalsjávarhæð.

Ýmislegt getur orðið til þess að nákvæmni mælitækja breytist með tímanum, t.d. fellur á himnur, lífverur taka sér bólfestu utaná mælitækjum sem aflagast og bjagast með tímanum. Erfitt getur verið að koma auga á jafnvel talsvert mikið frávik í nákvæmni mælitækis sem eru úti í náttúrunni allan ársins hring, árum saman.

Á síðasta ári fór af stað áttak hjá Vegagerðinni í að fylgjast reglubundið með mælunum með samanagerðarmælingum og kvörðunum. Helsta áskorunin við að framkvæma nákvæmar samanagerðarmælingar á sjávarhæð er að sjávarborðið er á stöðugri hreyfingu og aldrei alveg kyrrstætt. Því var brugðið á það ráð að smíða færanlega radar mælistöð til þess að mæla sjávarborðshæð með mikilli nákvæmni sem síðan er borin saman við álestra föstu stöðvarinnar. Verkfræðistofan Mannvit smíðaði stöðina eftir hugmyndum Vegagerðarinnar.

Hingað til hefur samanagerðarmælirinn verið prófaður í höfnum í kringum höfuðborgarsvæðið og gefið ágæta raun. Til stendur að fara með mælinn í allar hafnir landsins þar sem fyrir er sjálfvirkur sjávarborðsmælir. Mælingin tekur um sólarhring og síðan eru niðurstöður bornar saman við staðbundna mælinn. Ef frávik kemur fram er brugðist við með því að leiðrétta föstu stöðina. ■

Mynd 3. Frumgerð færanlegrar radar mælistöðvar til þess að framkvæma nákvæmar samanagerðarmælingar á sjávarborðshæð. Mælistöðin var notuð við kvarðanir á Suð-vesturlandi sumarið og haustið 2021. Stefnan er að stöðin verði þannig útbúin í framtíðinni að starfsmenn hafnanna geti stjórnað henni á staðnum og ekki verði þörf á að senda mann að sunnan til þess.



Mynd 2. Uppbygging sjávarborðsmælistöðva. Flestar varanlegar mælistöðvar eru búnar prýstinemum til þess að mæla sjávarborðshæð. Álestur stöðvanna er stilltur þannig að þær sýna sjávarborðshæð í hafnarkerfi, sem kallast líka „kortanúll“. Nauðsynlegt er að tækka á að stöðvarnar séu að sýna rétt, sem er hægt að gera með málbandi eða færanlegri radar mælistöð.

Um breytingar á slysatíðni á árunum 2002–2021



Höfundur:
Erlingur Freyr
Jensson

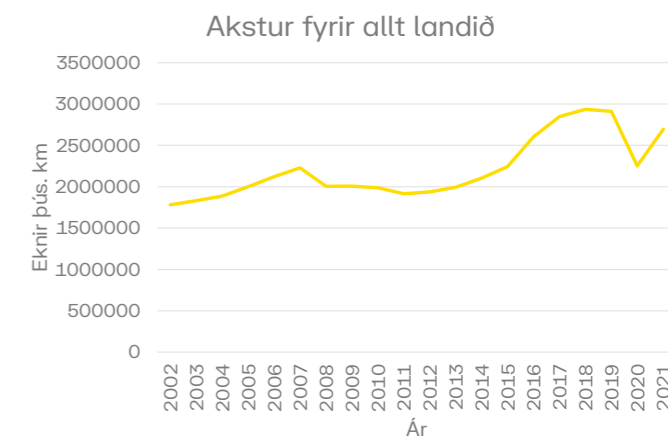
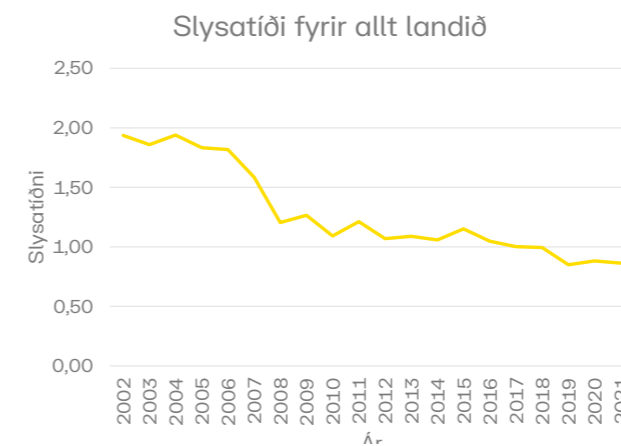
Vegagerðin leggur mikla áherslu á umferðaröryggi í öllu sínu starfi. Það er ekki nóg að horfa til einstakra slysa þegar kannað er hvort að vegurinn, vegbúnaður eða umhverfi vega hafi átt þátt í slysi. Líta þarf til slysatíðninnar, þ.e.a.s. horfa til samspils umferðarpunga og slysa og meta þannig hvort ákveðnir kaflar á vegakerfinu gætu hugsanlega valdið því að fleiri slys verði þar en annarsstaðar.

Við uppbyggingu og þróun samgöngukerfisins eru greiðar samgöngur og öryggi einstaklinga forgangsríði svo ekki komi til alvarlegra slysa. Vegagerðin vinnur að því að bæta öryggi samgangna með það að markmiði að fækka slysum og draga úr tjóni af völdum þeirra. Þannig hefur Vegagerðin sl. 15 ár beitt ákveðinni aðferðafræði við að rýna útfærslur nýrra vega, til að bæta umferðaröryggi á vegunum. Víða hafa verið gerðar minniháttar lagfæringar á núverandi vegum til að minnka líkur á slysum ef til umferðaróhapps kemur. Samgöngustofa heldur utan um umferðarslysaskráningu á landsvísi og byggjast þær upplýsingar á lögregluskýrslum sem fengnar eru úr gagnagrunni ríkislögreglustjóra. Vegagerðin fær svo þessar upplýsingar og heldur utan um slys skráð á vegum í hennar umsjón og reiknar út slysatíðni, sem byggist á fjölda slysa og fjölda bíla sem fer um ákveðna vegalengd á hverju ári. Vegakerfi Vegagerðarinnar er alls um 12.900 km, þar af stofn- og tengivegir um 8.300 km. Á þeim eru fastir teljarar á umferðarmesta fjórðungi þeirra, og til viðbótar er á öðrum vegum beitt skynditalningum á nokkurra ára fresti. Síðan 2007 hefur staðsetning slysa verið skráð í hnítum og með því móti getur Vegagerðin enn frekar fundið þá vegarkafla þar sem slysatíðni reynist meiri en annarsstaðar, og jafnvel einstaka staði innan þeirra vegarkafla. Með því móti má forgangsráða svokölluðum umferðaröryggisframkvæmdum, sem eru tiltölulega litlar framkvæmdir sem geta samt bætt umferðaröryggi töluvert og minnkað líkur á meiðslum ef slys verður. Hugsanlegir slysaástæður eru þannig skoðaðir nánar, þ.e.a.s. athugað er hvort slys verði af sama toga eða við sömu aðstæður og reynt að finna leiðir til úrbóta.

Hvað er slysatíðni?

Fjöldi slysa er ekki það sama og slysatíðni. Þegar slysatíðni er reiknuð út er tekið tillit til umferðar, enda er fjöldi slysa oftast háður umferðarmagni. Slysatíðni vegarkafla er fjöldi slysa á milljón ekinna kílómetra. (Nánar tiltekið; slysatíðnin er fjöldi þekktra slysa margfaldaður með milljón, deilt með meðaltalsumferð á sólarhring, sinnum fjöldi daga, sinnum lengd vegarkafans.) Til dæmis ef 5 slys verða á 10 km löngum vegarkafli með 1000 bíla umferð að meðaltali á sólarhring, þá er slysatíðnin 1,37.

Skilgreining á umferðarslysi er það óhapp sem a.m.k. eitt ökutæki á hreyfingu á aðild að og á sér stað á opinberum vegi, einkavegi eða svæði sem opið er almennri umferð. Almenn er talið að umferðarslys séu eilítið vanskráð og geta verið ýmsar ástæður fyrir því, t.d. vegna ölvunaraksturs, aksturs án ökuréttinda og án heimildar eiganda ökutækisins og slysið þá aldrei tilkynnt. Slys á hjólreiðafólki eru þó helst ætlað að séu vantalin líkt og slys sem verða á rafskútum. Umferðarslysum er skipt upp í 4 flokka eftir alvarleika þeirra; án meiðsla, lítil meiðsl, alvarleg slys og banaslys. Er um að ræða alþjóðlega flokkun sem auðveldar allan samanburð milli landa.



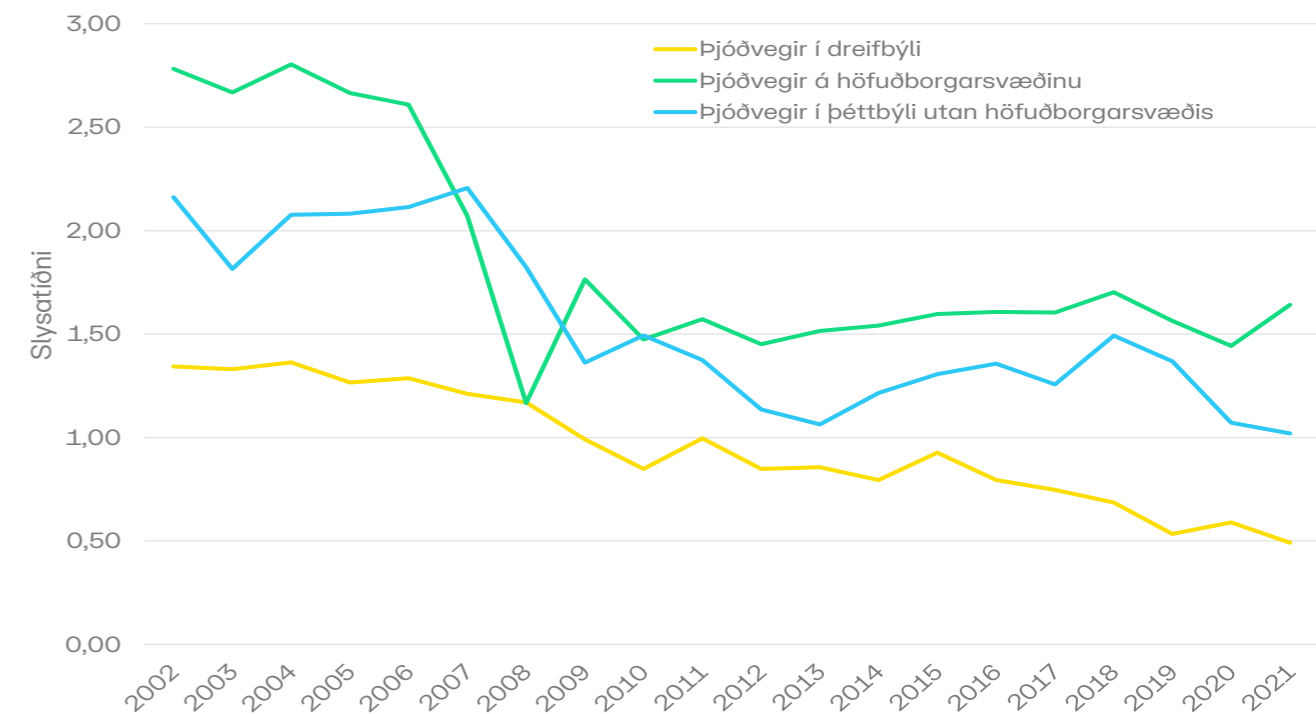
Mynd 1. Breytingar á slysatíðni og akstri á árunum 2002–2021.

Slysatíðni lækkar en fjöldi slysa helst svipaður

Meðal slysatíðni allra vega í umsjón Vegagerðarinnar var 1,94 árið 2002 en var árið 2021 komin niður í 0,86. Þrátt fyrir að slysatíðnin sé almennt að lækka og að banaslysum fækki, þá slasast að meðaltali 170 manns alvarlega á hverju ári og sú tala virðist haldast nokkuð stöðug. Skýringin á lækkun slysatíðni felst í því að það eru fleiri eknir kílómetrar, eða aukin umferð, en ekki það að slysum hafi fækkað umtalsvert.

Slysum fækkaði áberandi mikið við efnahagshrunið árið 2008, og er aðallega um að ræða minni slysatíðni í þéttbýli. Frá árinu 2006 minnkaði slysatíðni nokkuð (mynd 1), en eftir 2008 hefur þróunin verið nokkuð stöðug en í rétta átt.

Mynd 2. Breytingar á slysatíðni í þéttbýli og dreifbýli á árunum 2002–2021.



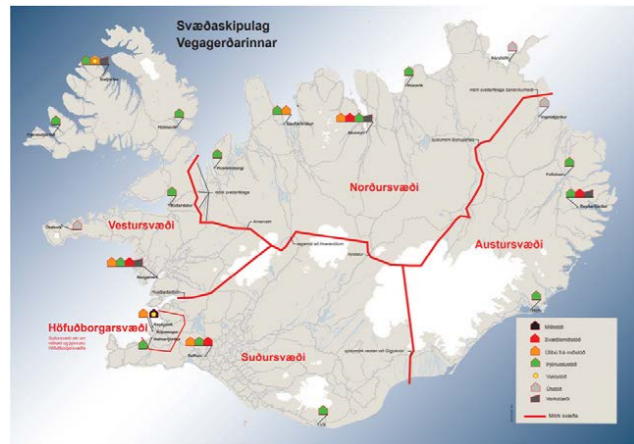
Mannleg mistök aðalorsök flestra umferðarslysa

Sem fyrr segir er fjöldi slysa oftast háður umferðarmagni og hvort um er að ræða umferð í dreifbýli eða þéttbýli. Vegagerðin hefur allt frá árinu 2000 reiknað sérstaklega slysatíðni eftirtalinnna þriggja vegflokka: Þjódvegir í dreifbýli, þjódvegir á höfuðborgarsvæðinu og þjódvegir í þéttbýli utan höfuðborgarsvæðis (mynd 2). Þó svo að slysatíðni sé hærrí í þéttbýli, þá segir það ekki alla söguna, þar sem slysin verða hlutfallslega alvarlegri í dreifbýlinu og banaslysin verða frekar þar. Meira en 50% alvarlegra slysa og banaslysa á þjódvegum í dreifbýli verða við útafakstur. Mannleg mistök eru aðalorsök flestra umferðarslysa og samkvæmt reynslu erlendis frá er talið að einungis megi rekja um 3% umferðarslysa beint til þátta er snerta veginn sjálfan eða umhverfi hans, en hins vegar er vegurinn og umhverfi hans talin vera meðvirkandi orsök í um þriðjungum umferðarslysa.

Á heimasíðu Vegagerðarinnar má finna upplýsingar um slysatíðni einstakra vegarkafla á öllu þjóðvegakerfinu frá árinu 2000.

<https://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/umferdaroryggismal/slysatidni/>

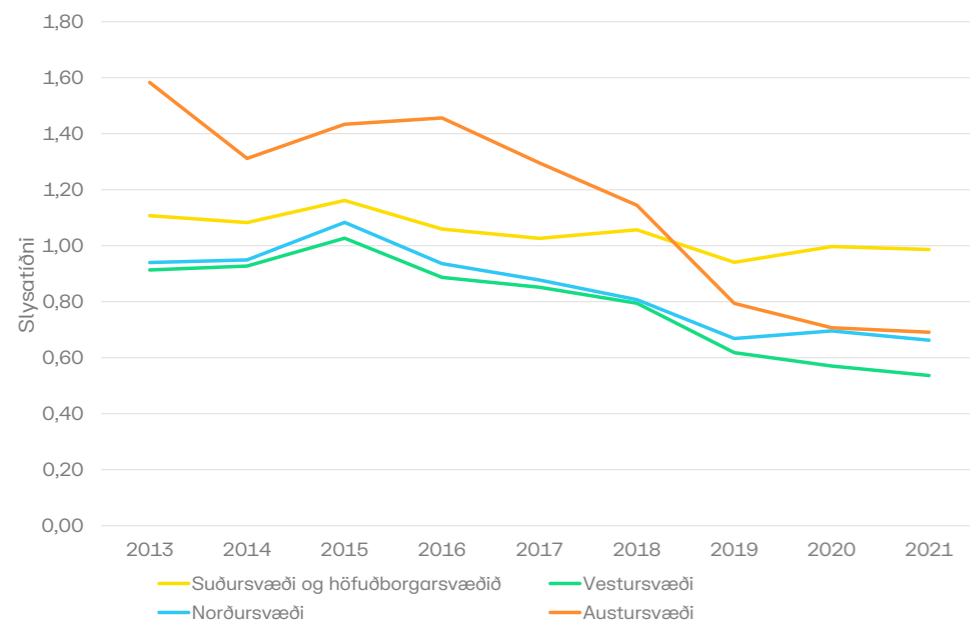
Á heimasíðu Samgöngustofu má finna enn meiri greiningu á umferðarslysum, t.d. varðandi bæjarfélög og landshluta, vikudaga og tímasetningar, búsetu, aldur og þjóðerni ökumanna. Eiga þær upplýsingar við um öll umferðarslys, þ.e.a.s. einnig þau sem eiga sér stað á öðrum vegum en þeim sem Vegagerðin sér um.



Mynd 3. Svæðaskipting Vegagerðarinnar.



Mynd 4. Breytingar á slysatíðni svæða Vegagerðarinnar 2013-2021.



Slysatíðni eftir svæðum Vegagerðarinnar

Slysatíðni er einnig tekin saman eftir svæðum Vegagerðarinnar (mynd 3), en svæðaskiptingu Vegagerðarinnar var breytt árið 2013 og er núna eins og mynd 3 sýnir.

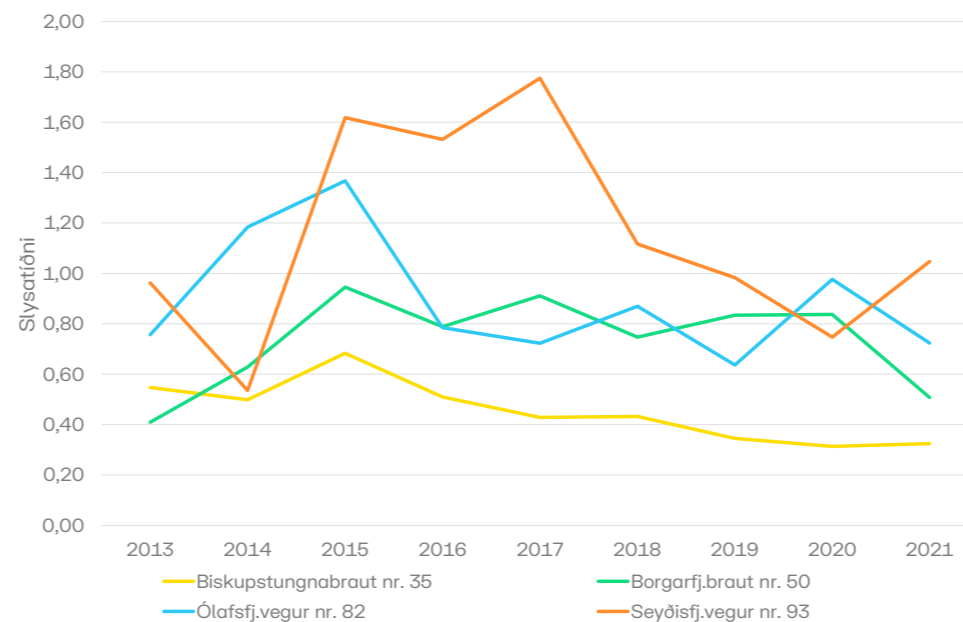
Áður hétu svæðin öðrum nöfnum og mörk þeirra á milli breyttust nokkuð um áramótin 2012/2013, en slysatíðni þeirra er að finna á heimasíðu Vegagerðarinnar. Er því valið hér að sýna þróun á slysatíðni á hverju svæði frá árinu 2013, þ.e.a.s. eins og þau eru skilgreind í dag.

Innan einstakra vega getur slysatíðnin breyst talsvert milli ára. Mynd 5 sýnir fjóra vegi á hverju svæði Vegagerðarinnar, sem hafa töluverða umferð m.v. sitt svæði.

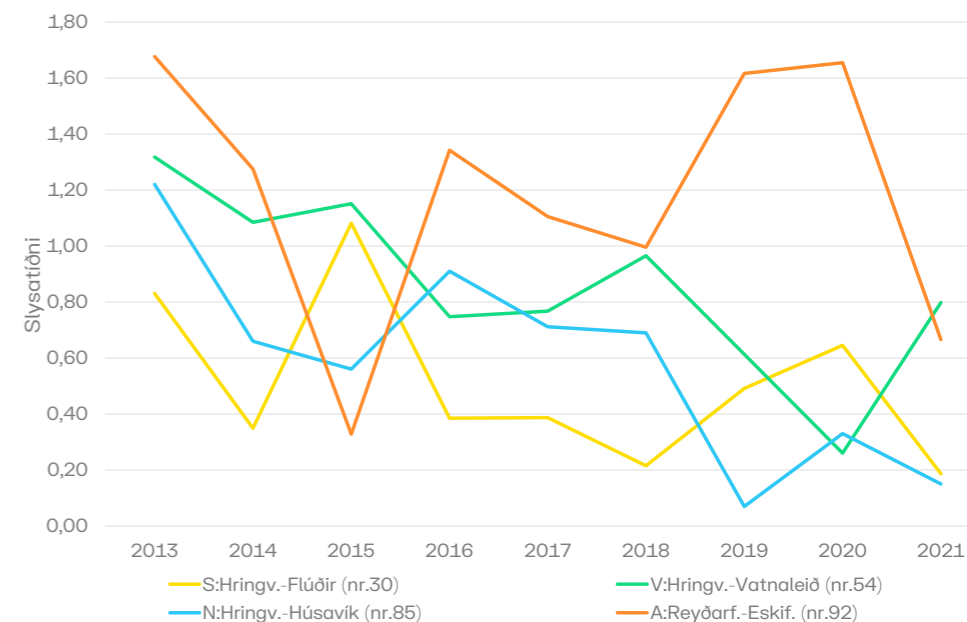
Mynd 6 sýnir fjóra vegi á hverju svæði Vegagerðarinnar, sem hafa svipaða tegund umferðar og liggja að þéttbýli. Á Suðursvæði leiðin frá Hringvegi að Flúðum, á Vestursvæði leiðin frá Hringvegi (Borgarnesi) að Vatnaleið, á Norðursvæði frá Hringvegi að Húsavík og á Austursvæði milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar.



Mynd 5. Breytingar á slysatíðni nokkurra vega 2013-2021.



Mynd 6. Breytingar á slysatíðni nokkurra vega 2013-2021.



Há slysatíðni í einbreiðum jarðgöngum

Einn er sá hluti vegakerfisins þar sem nokkurrar sérstöðu gætir, en það eru jarðgöng. Nýlega voru skoðuð hjá Vegagerðinni slys og óhöpp í 10 jarðgöngum, auk 200 m sitt hvoru megin við þau, árin 2011 til 2020. Vaðlaheiðargöng og Norðfjarðargöng þó bara í 2 og 3 ár frá opnun þeirra. Til að aðgreina slysatíðni gangamunna og slysatíðni jarðganganna sjálfra, voru annars vegar sérstaklega skoðuð slys á vegarköflum 200 m frá göngunum og 50 m inn í göngin beggja megin við þau, og hins vegar jarðgöngin sjálf, sem eru þá heildarlengd þeirra að frádregnum 100 m (50 m + 50 m). Þá er jarðgöngunum skipt upp í einbreið og tvíbreið göng, til að gera greinarmun á slysatíðni þeirra. Ekki þarf að koma á óvart há slysatíðni einbreiðra jarðganga. Á mynd 7 sést að slysatíðni í og við gangamunna er há og er það nokkuð sem Vegagerðin mun skoða nánar hvort hægt sé að lækka. Við gangamunna er áriðandi að ökumenn hafi fulla athygli við aksturinn þar sem birtuskilyrði breytast og skyndileg veðrabrigði geta átt sér stað, sérstaklega þegar snjókóf er, þá er hitastig á yfirborði vegar einnig breytilegt á veturna.

Átta banaslys á einbreiðum brúm á 20 árum

Á árunum 2002-2021 eru skráð 400 slys á einbreiðum brúm (sjá mynd 8), eða að meðaltali 20 á ári, en samhlíða fækkun á einbreiðum brúm þá hefur þessum slysum fækkað. Af þessum slysum eru 8 banaslys, þar af 4 árið 2002.

Ísland á svipuðu róli og hin Norðurlöndin

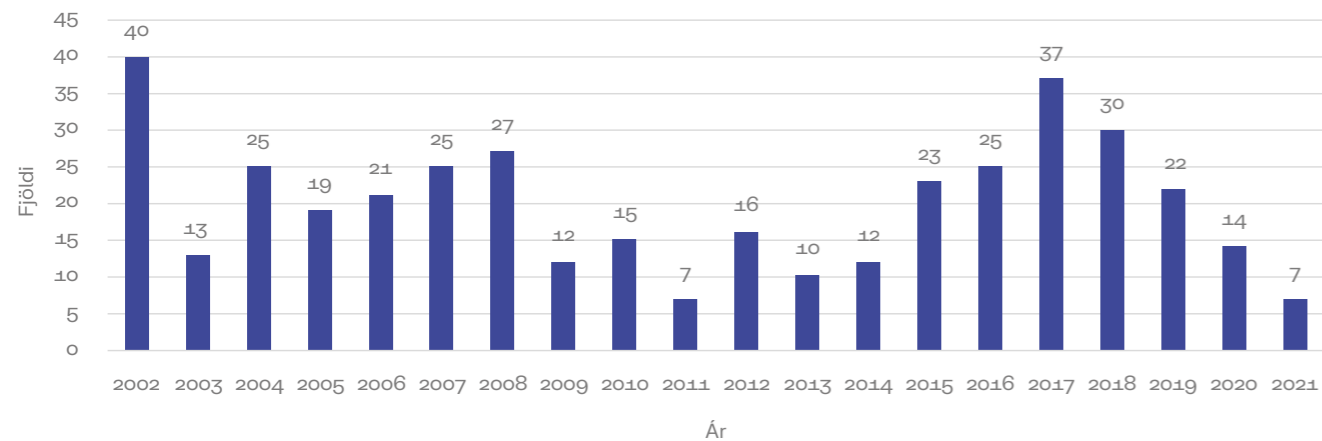
Miðað við fjölda látinna í umferðinni í Evrópu sl. 5 ár og slysatíðni, telst Ísland vera undir meðaltalinu. Norðurlöndin eru á svipuðu róli hvað þetta varðar, en almennt séð fer slysatíðni lækkanði í Evrópu og hefur gert sl. 20 ár. Líklegt er að betur búin ökutæki skýri að hluta til fækkun slysa, þar sem kominn er ýmis hjálpar- og viðvörunarbúnaður í ökutækkin. Almenn notkun bílbelta og kennsla/þjálfun nýrra ökumanna er einnig meiri en áður var. Hlutfallslega fækkun alvarlegra slysa má einnig að einhverju leyti þakka sterkbyggðari ökutækjum, þar sem þau verja betur ökumenn og farþega. Þá eru vegirnir þrátt fyrir allt öruggari heldur en áður var. Síðastliðin 20 ár hefur af hálfu Vegagerðarinnar verið lögð áhersla á það við nýbyggingar vega að hafa svokallað öryggissvæði veganna þannig úr garði gert að við útafakstur verði ökumanni fyrirgefið, þ.e.a.s. þannig að ökutæki velti síður eða rekist síður á óeftirgefanlegar hindranir. Öryggissvæði er ákveðin breidd utan vegstikanna, háð umferð og leyfðum hámarkshraða. Ella setja upp vegrið þar sem ekki verður við komið að hafa t.d. fláa aflíðandi eða án hindrana.

Sýnum tillitsemi, virðum hraðatakmark

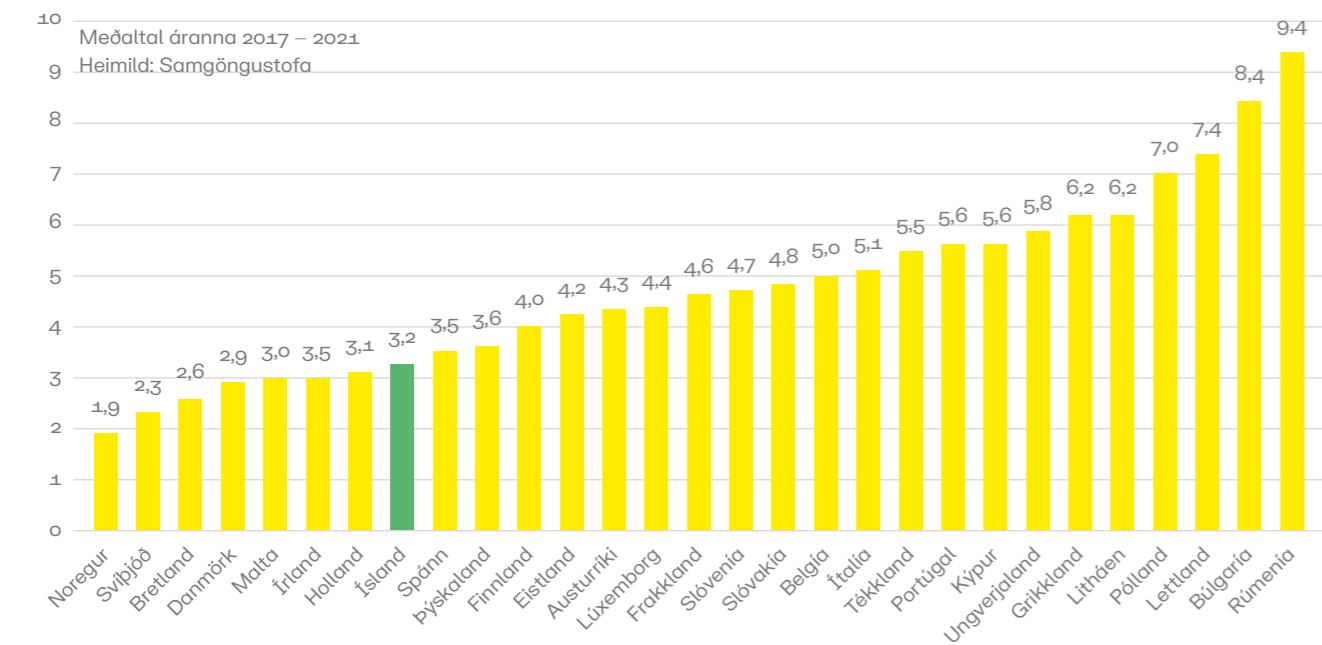
Undanfarin ár hafa flest slys átt sér stað yfir sumartímam. Öll teikn eru á lofti um að umferðin muni aukast all verulega í sumar, eftir 2 ár með tiltölulega fáa erlenda ferðamenn. Miðað við þróun umferðar á lykilteljum á Hringvegi það sem af er ári, stefnir í að umferðin árið 2022 verði jafnmikil eða meiri heldur en árin 2018 og 2019 sem voru metár á Hringveginum. Því þurfa allir ökumenn að leggjast á eitt um að vanda til verka í umferðinni, sýna tillitsemi og virða hraðatakmark, svo unnt verði að minnka líkur á slysum og að lágmarka afleiðingar þeirra sem verða, svo unnt verði að halda áfram á þeirri braut að lækka slysatíðnina. Vegagerðin mun áfram vinna að því að finna þá staði þar sem fjöldi slysa er mikill og í kjölfarið greina orsakir og forgangsraða útbótum eftir því sem fjárveitingar leyfa. ■



Mynd 8. Umferðarslys á einbreiðum brúm árin 2002-2021.



Mynd 9. Fjöldi látinna á hverja 100 þús. íbúa í Evrópu á árunum 2017-2021.



Slysatíðni jarðganga á árunum 2011 til 2020, vegið meðaltal

Tvibreið göng:	0,35
Hvalfjarðargöng 1-f8	
Breiðadals- og Botnsheiðargöng, Tungud. 60-47	
Bolungavíkurgöng 61-45	
Héðinsfjarðargöng vestari 76-15	
Héðinsfjarðargöng austari 76-15	
Vaðlaheiðargöng 1-q2	
Norðfjarðargöng 92-09	
Fáskrúðsfjarðargöng 1-u2	
Almannaskarðsgöng 1-x5	
Einbreið göng:	2,51
Breiðadals- og Botnsheiðargöng, Botnsd. 65-01	
Breiðadals- og Botnsheiðargöng, Breiðad. 60-45	
Strákagöng 76-10	
Múlagöng 82-06	
Gangamunnar 10 jarðganga:	3,90
Slysatíðni allra ganga og munnar:	0,81



Mynd 7. Slysatíðni jarðganga á árunum 2011-2020.



Aðvörunarljósín eru á áberandi stað, og á toppi bílanna eru ljósaskilti.

Bílarnir létta fólki störfin

Tveir nýir þjónustubílar bættust við bílafloata Vegagerðarinnar á vordögum. Þeir eru báðir af MAN gerð. Annar bílanna er staðsettur á Selfossi og hinn í Vík í Mýrdal. Báðir bílarnir eru hlaðnir búnaði sem auðvelda starfsfólki Vegagerðarinnar að sinna sinni vinnu.

Herbert Harðarson, hjá rekstrardeild Vegagerðarinnar, segir nýju bílana bjóða upp á mikla möguleika en þeir eru báðir komnir í fulla notkun. „Þetta eru þjónustubílar með pall og krana sem er venjubundinn búnaður. Fyrir utan hefðbundna kranavinnu er notaður á kranann vökvahamar til að reka niður merkjastaura, stikufætur og vegriðastoðir, svo eitthvað sé nefnt. Bílarnir geta borið og eru með stjórnþúnað fyrir vegsóp og snjóþönn, sand- og saltkassa til hálkuvarna og asfalt dreifara til viðgerða á bundnum slitlögum.“

Bílarnir eru vel búnir aðvörunar ljósum og með ljósaskilti á toppi. Selfossbílinn er lægri á einni drífhásingunni en Víkurbílinn er mun hærri aldrifs bíll.

„Þessir bílar létta fólki vinnuna og færir hana til nútímans,“ segir Herbert. ■



Herbert Harðarson segir að nýju bílarnir séu vel tækjum búnir.



Bílarnir eru með stjórnþúnað til að sópa vegi, ryðja snjó, kassa fyrir sand og salt og fleira





Ný vegrið á brýr yfir Elliðaár og Reykjanesbraut

Unnið er að endurnýjun vegriða á brúm yfir Elliðaár og á Reykjanesbraut. Verklök eru áætluð í september. Framkvæmdir þessar eru hluti af vegriðsátaki Vegagerðarinnar sem hófst árið 2019 til að auka umferðaröryggi.

Vegriðin sem fyrir voru eru 15-20 ára gömul en stóðust ekki þá staðla sem miðað er við í brúarvegriðum í dag. Nýju vegriðin eru hönnuð fyrir þann umferðarhraða sem er á veginum og eru sterkari og með öðruvísi útlit.



Nýju vegriðin eru öðruvísi en þau gömlu.



Nýja vegriðið sést vel þegar gengið er undir brúna við Elliðaárna.



Verkefni þetta er eitt af nokkrum vegriðsverkefnum sem ákveðið var að vinna í ofangreindu vegriðsátaki. Þegar er búið að skipta um vegrið á brúm yfir Köldukvísl og Leirvogsa á Hringvegi (1) í Mosfellsbæ, en það var gert árið 2020, og á brúm á Hafnarfjarðarvegi yfir Kársnesbraut og Nýbýlaveg árið 2021. Einnig á að setja upp ný vegrið á Borgarfjarðarbrú haustið 2022 og á brýrnar yfir Hafnarfjarðarveg við Hamraborg og á Digranesvegi í Kópavogi haustið 2022. Þá verður skipt um vegrið á Glerá á Akureyri eystri-kant á þessu ári. Samtals eru þetta 14 verkefni í vegriðsskiptum.



Á brúm fyrir neðan Ártúnsbrekku var hægt að nota fyrirbyggjandi festingar fyrir vegriðsstoðirnar. Verktakinn setur saman einingar á athafnasvæði yfir daginn og kemur svo með þær einingar og hífir á staðinn yfir nóttina.

Þegar er búið að skipta um vegrið á brúnum yfir Elliðaár og Reykjanesbraut á akreininni niður Ártúnsbrekku og svo verður skipt um á brúnum á akreininni upp Ártúnsbrekku núna í ágúst.

Vegriðið er hannað að VBV verkfræðistofu og smíðað hjá Vik Örsta í Noregi.

Samtals eru þetta 4 brýr fyrir neðan Ártúnsbrekku og eru yfir Elliðaár og Reykjanesbraut.

Helstu magntölur eru eftirfarandi:

- Niðurtekt brúarvegriðs 495 m
- Niðurtekt bitavegriðs utan við brýr 154 m
- Uppsetning brúarvegriðs á steiptan kantbita 495 m
- Bitavegrið utan við brú 480 m

Aðalverktakinn við verkið er D.Ing-Verk ehf. og undirverktaki er Rekverk.

Eftirlit með verkinu er í höndum VBV verkfræðistofu og Vegagerðin er með verkefnastjórn og umsjón. ■



Hér sést nýja vegriðið á brúnni yfir Elliðaárna og akreininni niður Ártúnsbrekku.

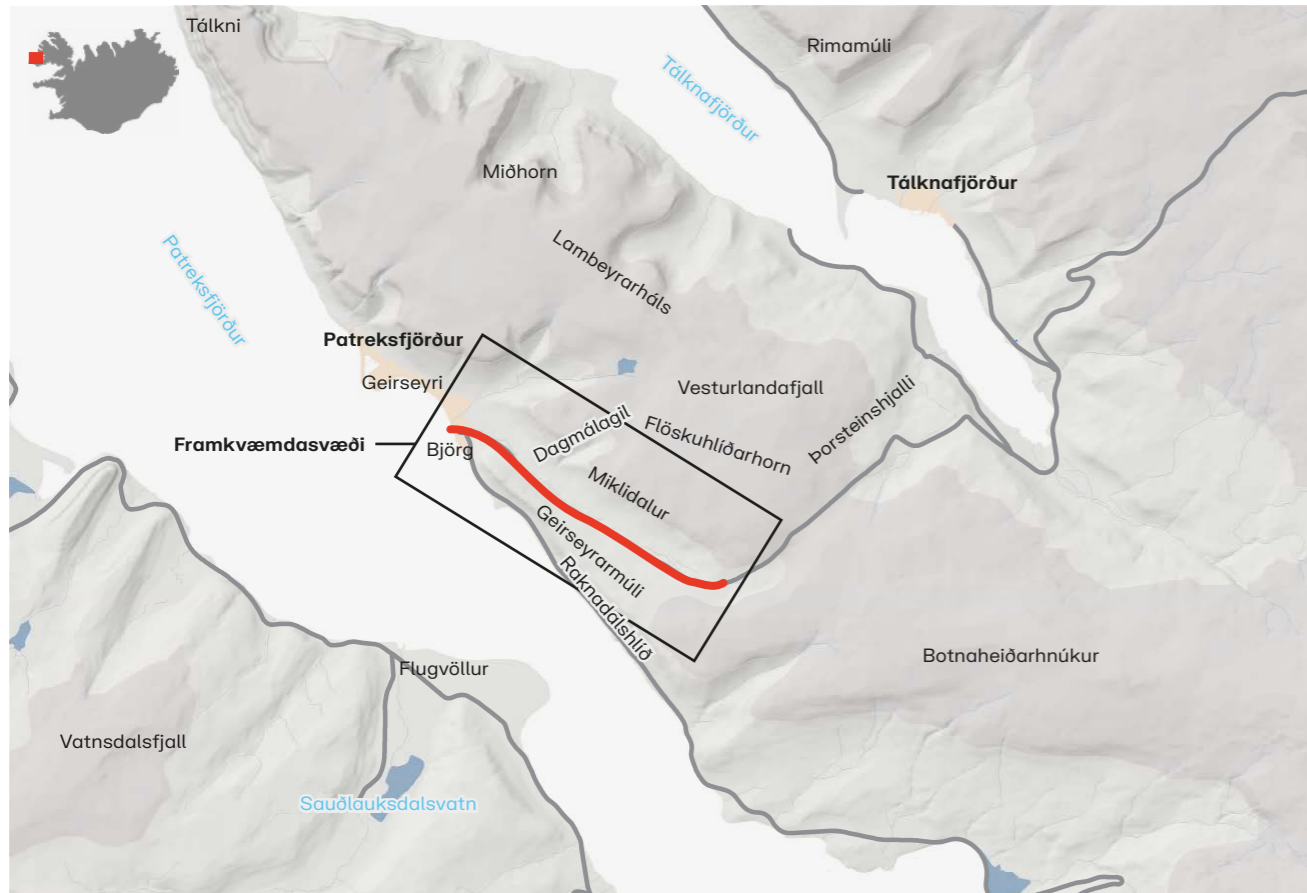


Nýju vegriðin eru hönnuð fyrir þann umferðarhraða sem er á veginum.

Nýtt vegrið er komið á brúna yfir Reykjanesbraut á akreininni niður Ártúnsbrekku.

Brúin yfir Köldukvísl í Mosfellsbæ. Myndirnar eru teknar þegar unnið var við mótauppslátt vegna nýs vegriðs en þessu verki er lokið.





Bíldudalsvegur um Mikladal endurbyggður

↑
Framkvæmdasvæðið nær frá enda Aðalstrætis á Patreksfirði og að Gleraugnavötnum í Mikladal.

Framkvæmdir standa nú yfir við endurbyggingu Bíldudalsvegur (63) um Mikladal á um 5 kílómetra kafla frá Aðalstræti á Patreksfirði og inn Mikladal að Gleraugnavötnum.

Núverandi Bíldudalsvegur er orðinn þrjátíu til fjörutíu ára gamall og var byggður með mun minni og léttari umferð í huga en nú er. Vegurinn er mjór og burðarlag hans orðið illa farið. Hann þolir því illa umferð þungra vörubifreiða en hún hefur aukist mjög samfara atvinnuuppbyggingu á svæðinu. Talið er að um þrjátíu vörubílar fari um Mikladal á degi hverjum.

Borgarverk var með lægsta tilboðið í uppbyggingu Bíldudalsvegur um Mikladal á fimm kílómetra kafla. Framkvæmdasvæðið nær frá enda Aðalstrætis á Patreksfirði og að Gleraugnavötnum í Mikladal. Verkið skiptist í tvo verkhluta. Fyrri er um 2,2 km og nær frá Patreksfirði og örlítið fyrir ofan Dagmálagil. Síðari áfanginn endar um 300 metrum fyrir ofan Gleraugnavötn og skal vera lokið í lok ágúst 2023.

Vegurinn verður að mestu endurbyggður í vegstæði núverandi vegar með nokkrum lagfæringum. Gert er ráð fyrir að aðeins sé unnið við um 900 metra af veginum í einu og að umferð framhjá vinnusvæðinu verði stýrt með ljósum.

Breidd vegarins verður eftir endurbyggingu 8 metrar að meðtöldum vegöxlum. Þar sem sett verða upp vegrið verður heildarbreidd vegarins 9 metrar. ■

Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. Það eru auglýsingar útboða á Útboðsvefur.is sem gefa endanlegar upplýsingar. Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmda.

Fyrirhuguð útboð			Útboð á samningaborði		
Verknr.	Verk	Auglýst	Verknr.	Verk	Opnað
22-078	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur - Breiðholtsbraut, eftirlit og ráðgjöf 2022	2022	22-077	Akureyri – Torfunefsbruggja, endurbygging stálþils 2022	26.7.22
22-075	Hríseyjarferja 2023-2026	2022	22-072	Vestfjarðavegur (60) um Gufudalssveit, Kinnarstaðir – Þórisstaðir - Eftirlit og ráðgjöf	19.7.22
22-074	Akranes sjóvarnir 2022	2022	22-076	Snæfellsbær – Sjóvarnir 2022	19.7.22
22-057	Almannaskarðsgöng (1), steyptar vegaxlir og lagnir	2022	22-070	Vetrarþjónusta 2022-2025, Fjarðarheiði	12.7.22
22-051	Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur - Hvassahraun	2022	22-073	Seyðisfjörður – Angróbruggja, harðviðarbruggja 2022	5.7.22
22-041	Uppsetning vegriða á Austursvæði 2022	2022	22-060	Siglufjörður – Endurbygging Innri hafnar 2022	5.7.22
22-015	Búrfellsvegur (351), Klausturhólar – Búrfell	2022	22-068	Vestfjarðavegur (60), Dynjandisheiði áfangi 2 (EES)	5.7.22
22-016	Skaftártunguvegur (208), Flóðmýri – Giljalandsvegur	2022	22-037	Suðurlandsvegur (1), Bæjarháls – Hólmsá. Hönnun (EES)	5.7.22
22-006	Vatnsnesvegur (711), Kárastaðir – Skarð	2022	22-064	Landeyjahöfn – Viðhaldsdýpkun 2022 til 2025 (EES)	28.6.22
21-064	Eyafjarðarbraut vestri (821) um Hrafnagil	2022	22-071	Hornafjörður, dýpkun á Grynnslunum 2022	21.6.22
21-065	Hringvegur (1) um Skjálfandafjót	2022	22-061	Nesbraut (49), Miklabraut í stokk, Snorrabraut – Grensásvegur. Frumdrög. (EES)	7.6.22
21-041	Hringvegur (1) um Kjalarnes 2. áfangi, Vallá – Hvalfjörður (EES)	2022	22-039	Efnisvinnsla á Austursvæði 2022 (EES)	24.5.22
21-022	Hringvegur austan Klifanda og Dyrhólavegur	2022	22-040	Sementsfestun og þurrfræsing á Austursvæði 2022	24.5.22
21-004	Arnarnesvegur (411), Rjúpnavegur – Breiðholtsbraut	2022	22-062	Brjánslækjarhöfn – Grjótgardur 2022	17.5.22
20-035	Snæfellsnesvegur (54), Ketilstaðir – Dunkárbakkí	2022	22-047	Reykjanesbraut (41), Sæbraut í stokk, Vesturlandsvegur – Holtavegur (EES)	10.5.22
21-096	Örlygshafnarvegur (612), Hvalsker – Sauðlauksdalur	2022	22-018	Reykjanesbraut (41), Krýsuvíkurvegur – Hvassahraun. Eftirlit og ráðgjöf	3.5.22
Auglýst útboð			22-030	RFI um Ölfusárbrú (EES)	3.5.22
22-080	Hringvegur (1) um Hornafjörð. Eftirlit og ráðgjöf	27.7.22	22-025	Djúpivogur – Steypt þekja	3.5.22
22-007	Norðausturvegur (85) um Brekknaheiði, Langanesvegur – Vatnadalur	25.7.22	22-053	Reykjanesbraut og Sæbraut lenging vinstribeygjuvasa	26.4.22
22-005	Laxárdalsvegur (59), sýslumörk – Innstrandavegur	25.7.22	22-012	RFI for Axarvegur (939) (EES) 11.2.2022	1.6.22

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.

Margir boltar á lofti



Rúna nýtur sólarinnar á Akureyri sem er góð tilbreyting frá fjölmörgum fjarfundum sem hún þarf að sitja

Vinnudagur Rúnu Ásmundsdóttur deildarstjóra tæknideildar á Norðursvæðis Vegagerðarinnar fer yfirleitt aldrei eins og hann var planaður því ýmislegt óvænt kemur uppá í starfinu á hverjum degi.

Hvað hefur þú unnið lengi hjá Vegagerðinni?

Síðan árið 2018, svo það eru að verða fjögur ár.

Í hverju felst starfið?

Ég er deildarstjóri tæknideildar á Norðursvæði og er staðsett á Akureyri. Við erum fjögur á deildinni auk eins sumarstarfsmanns. Starfið er mjög fjölbreytt en það felst m.a. í umsjón hönnunar og undirbúnings bæði nýframkvæmda og viðhaldsverka. Auk þess sinni ég, ásamt öðrum starfsmönnum deildarinnar, umferðaröryggismálum, afgreiðslu skipulagsmála, leyfisveitingum og samskiptum við ýmsa aðila eins og sveitarfélög og landeigendur.

Hvernig er hefðbundinn vinnudagur?

Í upphafi vinnudags fer ég yfir tölvupósta og reyni að skipuleggja daginn sem er framundan. Dagarnir eru svo í framhaldinu misjafnir og yfirleitt alls ekki eins og ég hafði skipulagt þá vegna óvæntra upþákoma en mestur tími fer þó í fundarsetu á Teams.

Hvað er mest krefjandi við starfið?

Að halda stöðugt mörgum boltum á lofti og standast tímafresti.

Hvað er skemmtilegast við vinnuna?

Hvað hún er gríðarlega fjölbreytt og að það er alltaf mjög mikið að gera. Svo er vinnustaðurinn einstaklega skemmtilegur, góður andi og sérlega flott fólk á deildinni.

Hver eru þin áhugamál?

Ég ver eins miklum tíma og ég get með fjölskyldunni en okkur finnst afskaplega gaman að ferðast. Við erum líklega ein af síðustu íslensku fjölskyldunum sem fer í tjaldútilegur og reynum að gera eitthvað af því yfir sumartímamann og svo eigum við líka dásamlegt hús á Dalvík sem við dveljum í reglulega. Það hefur verið lítið um utanlandsferðir undanfarið, en vonandi fer nú að rætast úr því. Auk þess hef ég gaman af skíðum, gönguferðum, hjólríðum og er forfallinn áhugamaður um innanhússarkitektúr og framkvæmdir heimafyrir. ■

