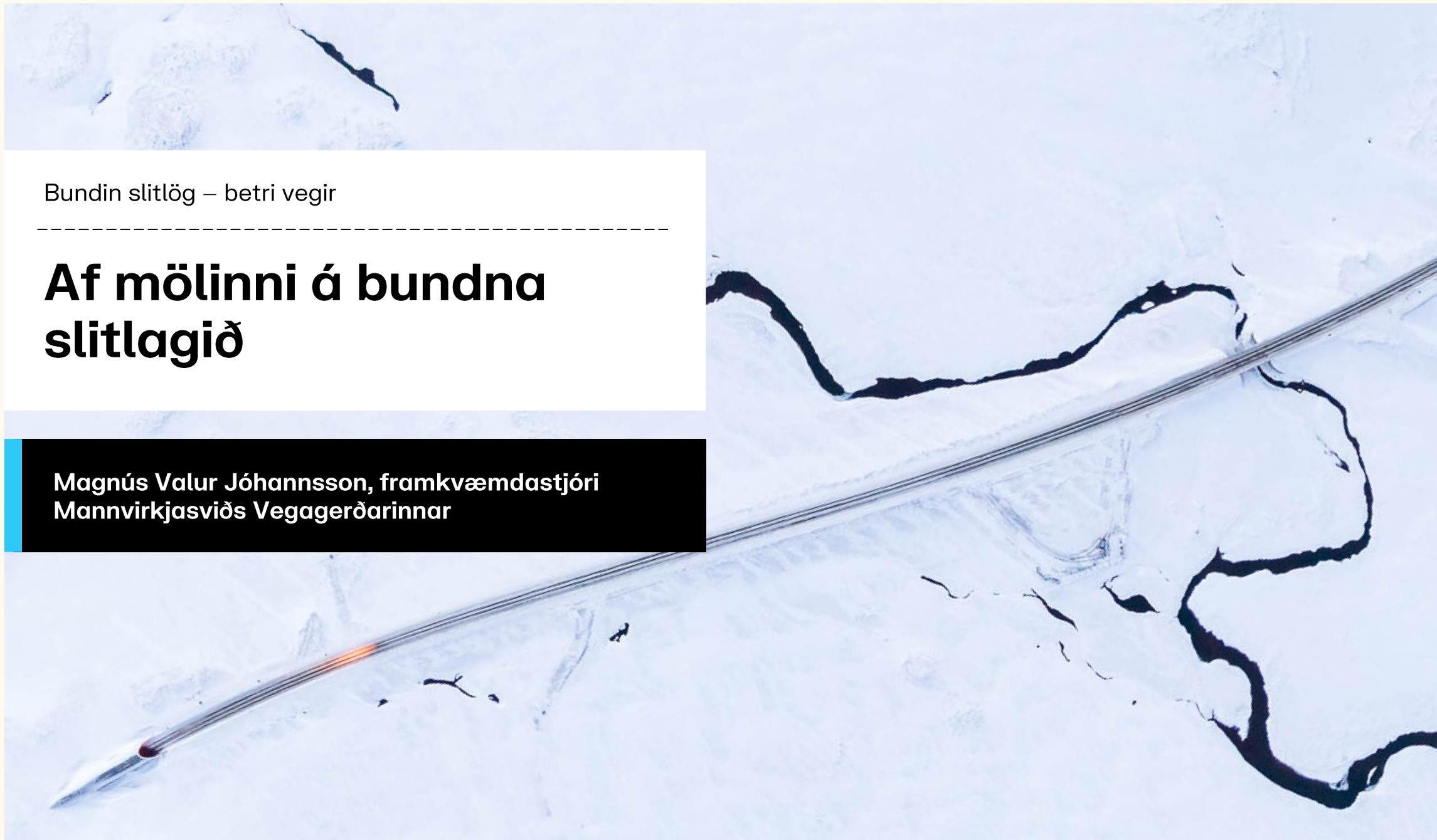




Bundin slitlög – betri vegir

Af mölinni á bundna slitlagið

Magnús Valur Jóhannsson, framkvæmdastjóri
Mannvirkjasviðs Vegagerðarinnar





1891-1940

Akvegir verða til



1891-1940

- Íslendingar byrja að vakna til lífsins á nítjándu öldinni eftir aldalanga kyrrstöðu
- Ýmis framfaraskref stigin í framkvæmdum
- Fyrstu verkfræðingar landsins
- Vatnsveitur, fráveitur
- Hafnir
- Rafmagn
- Hitaveita
- Mannfjöldi á landinu úr 70 þúsundum í 120 þúsund
- Mannfjöldi í Reykjavík úr 6 þúsundum (1901) í 30 þúsund



1891-1940

- Fyrir þennan tíma voru engir akvegir á landinu sem heitið getur.
- Vegir voru í raun bara gang- og reiðfærar götur.
- 1893 er samþykkt frumvarp á Alþingi þar sem bætt er við „flutningabrautum“ sem nýjum vegflokki í vegalög, þær skulu gerðar akfærar og kostaðar af landssjóði.
- Sigurður Thoroddsen, fyrsti verkfræðingur landsins, kemur til starfa 1893. Helstu viðfangsefni vegagerð.
- Knud Zimsen þriðji íslenski verkfræðingurinn verður bæjarverkfræðingur Reykjavíkur um 1903 og síðar borgarstjóri.



1891-1940

- Kaflaskil í samgöngumálum
- Hafist handa við að gera akvegi fyrir hestvagna og síðar bíla
- Byggðar fyrstu brýr yfir helstu farartálma á landinu. Ölfusá 1891, Þjórsá 1895. Hengibrýr.
- Steypuöldin hefst. Brú á Fnjóská 1908



Hakinn og skóflan voru aðalvertfærin, sem notuð voru við vegagerð áður fyrr.





Ölfusárbrú
fyrri



19e 2 Jónsbúi



45
Fnjóskárbrú

Þjóðminjasafn Íslands

1891-1940

- Fyrsti bíllinn fluttur til landsins 1904 nefndur Thomsenbíllinn, gallagripur sem var lagt eftir eitt ár
- Árið 1913 hefst eiginleg bílaöld, fluttir eru inn nokkrir T-Fordar og ekki aftur snúið eftir það
- Vélvæðing er hafin



1891-1940

- Upphaf bundins slitlags
- 1912, fyrsti valtari keyptur til landsins nefndur „Bríet (Knútsdóttir)“.
- Sama ár var Austurstræti malbikað eða macadamiserað
- Næstu árin eru fyrst og fremst malbikaðar götur í Reykjavík
- Fyrstu þjóðvegir eru malbikaðir og 1937 er komið bundið slitlag milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar og að Elliðaám



Vegakerfið 1936



Kambarnir árið 1929



Úr Alpýðublaðinu 22. febrúar 1937

FRAMKVÆMDIR RÍKISSJÓÐS.
Hafnarfjarðarvegur: Unnið var að malbikun Hafnarfjarðarvegar frá 6. maí til 29. október. Við þá vinnu voru fæst 12 en flest 58 menn frá Reykjavík og jafnmargir frá Hafnarfirði.
Elliðaárvegur: Unnið var að malbikun Elliðaárvegar frá 7. maí til 25. september. Við þá vinnu voru frá 20 til 54 menn, allir úr Reykjavík.

Hafnarfjarðarvegur í Fossvogi 1947





1940-1978

Vélvæðing í vegagerð



1940-1978

- Ísland hernumið
- Herinn kemur með vinnuvélar af annari stærðargráðu en áður þekktist.
- Alvöru vélvæðing framkvæmda hefst í stríðinu
- Jarðýtur, vörubílar, grjótmulningsvélar, malbikunarstöðvar, gröfur o.fl.
- Mannfjöldi á landinu úr 120 þúsundum í 223 þúsund
- Mannfjöldi í Reykjavík úr 30 þúsundum (1901) í 83 þúsund



1940-1978

- Með nýjum tækjum og tólum verða miklar framfarir í vegagerð
- Farið að byggja vegi með alvöru burðargetu og upp úr snjó
- Breiðari og burðarmeiri brýr
- Vegir opnir allt árið með aukinni vetrarþjónustu
- Bundin slitlög fyrst og fremst í þéttbýli

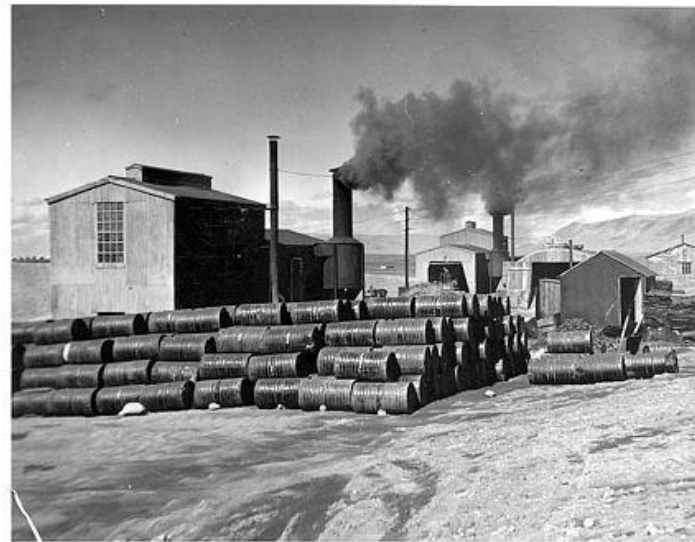


1940-1978



Frá malbikunarstöð V.R. í Arhúnsbrekku.

- Fyrstu skrefin tekin í að leggja bundið slitlag á þjóðvegi utan þéttbýlis
- Malbik
- Steypa, Sementsverksmiðjan á Akranesi 1958
- Olíumöl, undanfari klæðinga, fyrstu tilraunir 1960
- Klæðing, fyrstu tilraunir 1978, Ottadekk



*Gamla malbikunarstöðin í Arhúnsbrekku
frá Raðkjúvikinnborg*



A Suðurlandsvegi

Steypa

Nýr Keflavíkurvegur með steypu yfirborði 1962-1965

„Í haust verður tekinn í notkun nýr vegarspotti milli Keflavíkur og Reykjavíkur. Er þetta hinn margumræddi Keflavíkurvegur, fyrsti bílvegur á Íslandi, sem minnir á umferðaæðar siðmenntaðra þjóða. Eins og kunnugt er hefur sá háttur verið á hafður hér á landi, að hið opinbera annast vegalagnir og brúargerð og er fjárins aflað með því að tíunda þá, sem eiga bifreiðir, leggja á þá vegatolla og bensínskatt. Hefur bensínverð tífaldast á sl. fimm árum og væri sannarlega í lagi, ef vegirnir væru eftir því.

Ekki er því að heilsa, enda mundu flestir þjóðvegir á Íslandi fremur teljast til troðninga en akvega, alls staðar í veröldinni, nema á Íslandi.

Nú hefur þó stóru Grettistaki verið lyft og lagður hefur verið 33 kílómetra vegarspotti milli Reykjavíkur og Keflavíkur, vegarspotti, sem alls staðar þætti sæmilega akfær.“



Olíumöl

- Malbik og steypa tiltölulega dýr slitlög og tæki langan tíma að koma bundnu slitlagi á helstu þjóðvegi
- Olíumöl mun ódýrari valkostur
- Bindiefnið blanda af biki og þungri olíu
- Hægt að lagera og leggja síðar út kalt
- Töluverð notkun á milli 1970 og 1980 bæði á þjóðvegi og götur í þéttbýli
- Hringvegur úr Reykjavík á Selfoss byggður 1970-72 að mestu lagður olíumöl í upphafi.





1978 og síðar

**Af mölinni á bundið
slitlag**



1978 og síðar

- Af mölinni á bundna slitlagið
- Slitlagavæðing þjóðvega hefst með tilkomu klæðinga
- Klæðing er ódýr gerð bundinna slitlaga
- Vegagerðin hefur tilraunir með klæðingar 1978, upphaflega kallaðar „Ottadekk“
- Eftir það gaf mölin hratt eftir
- Mannfjöldi á landinu fer úr 223 þúsundum í 364 þúsund 2020
- Mannfjöldi í Reykjavík úr 83 þúsundum (1901) í 131 þúsund 2020



1978 og síðar

- Vegagerðin rak til að byrja með sína eigin klæðingaflokka
- Fljótlega koma verktakar til skjalanna

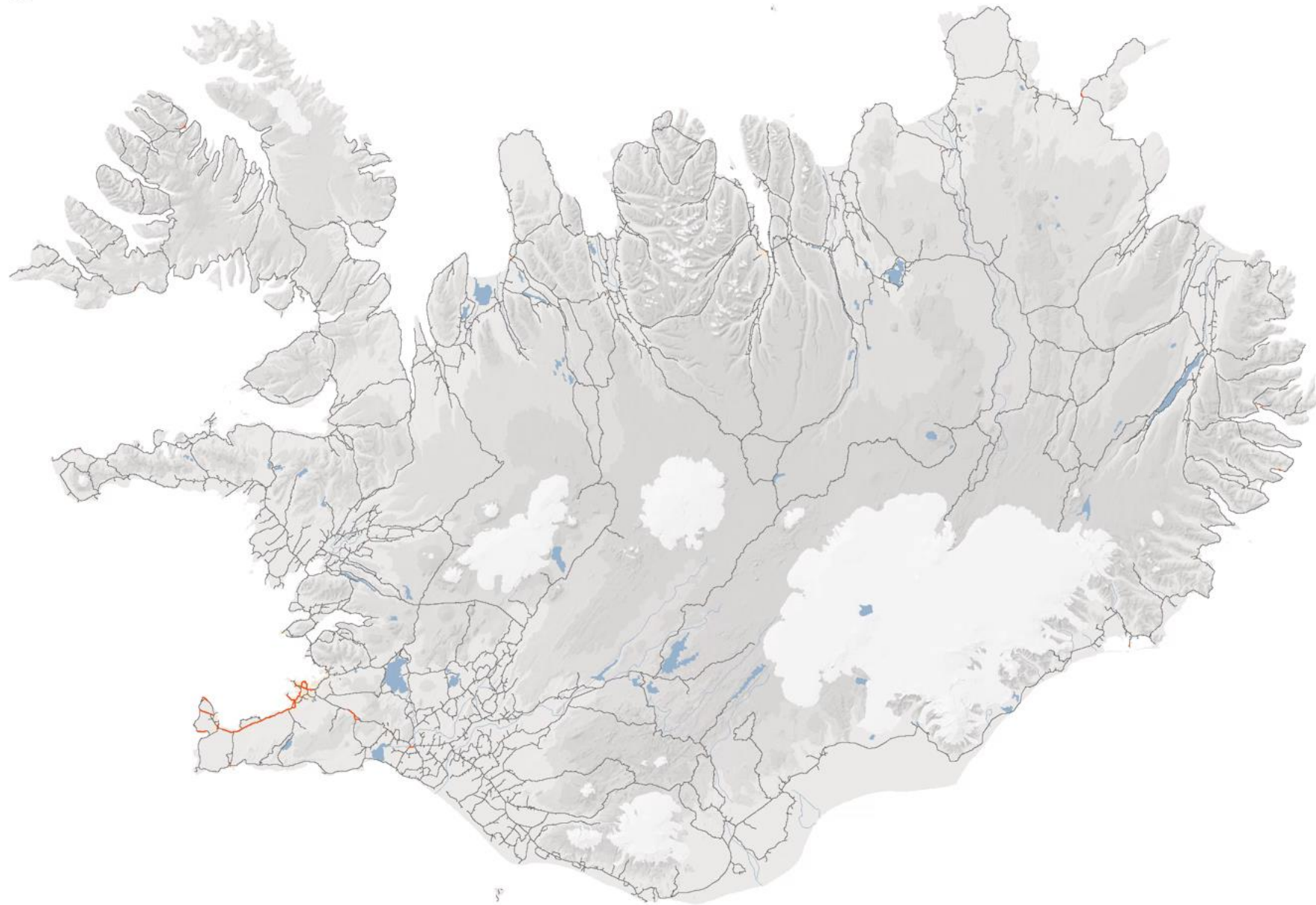


1978 og síðar

Malbik



Bundin slitlög 1970-2020

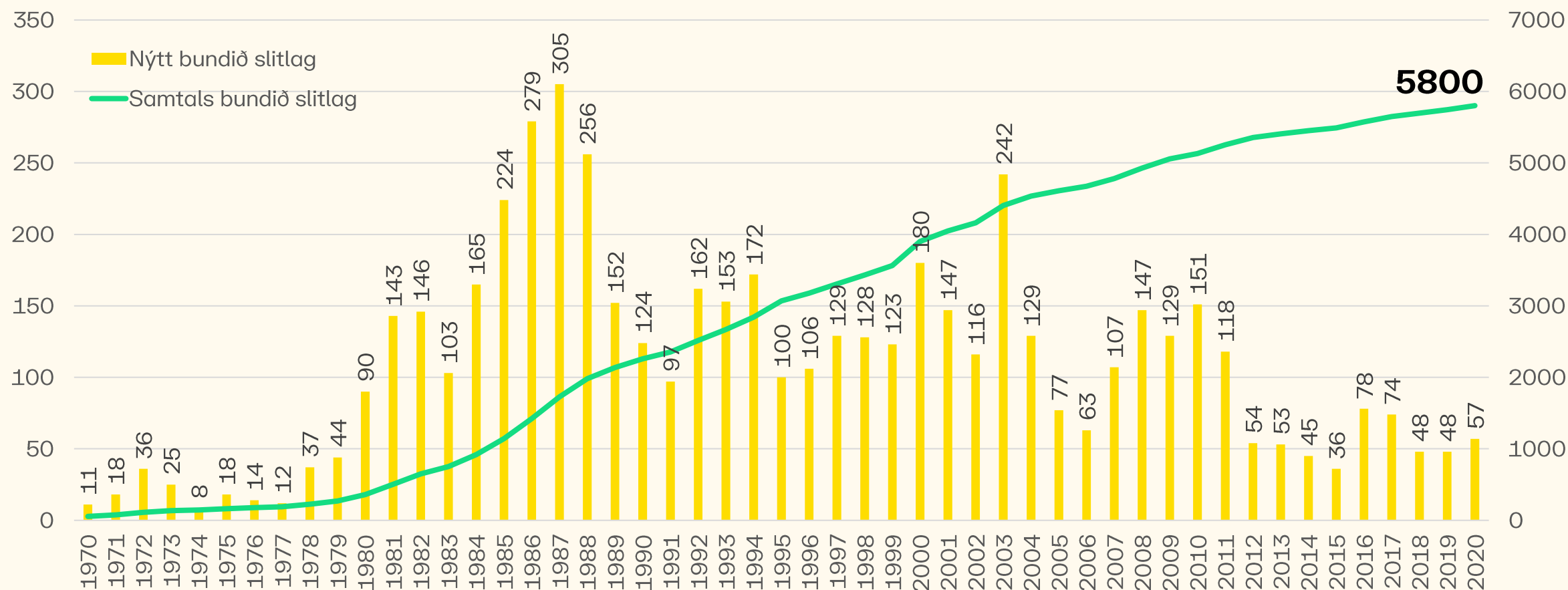


56 km
1970

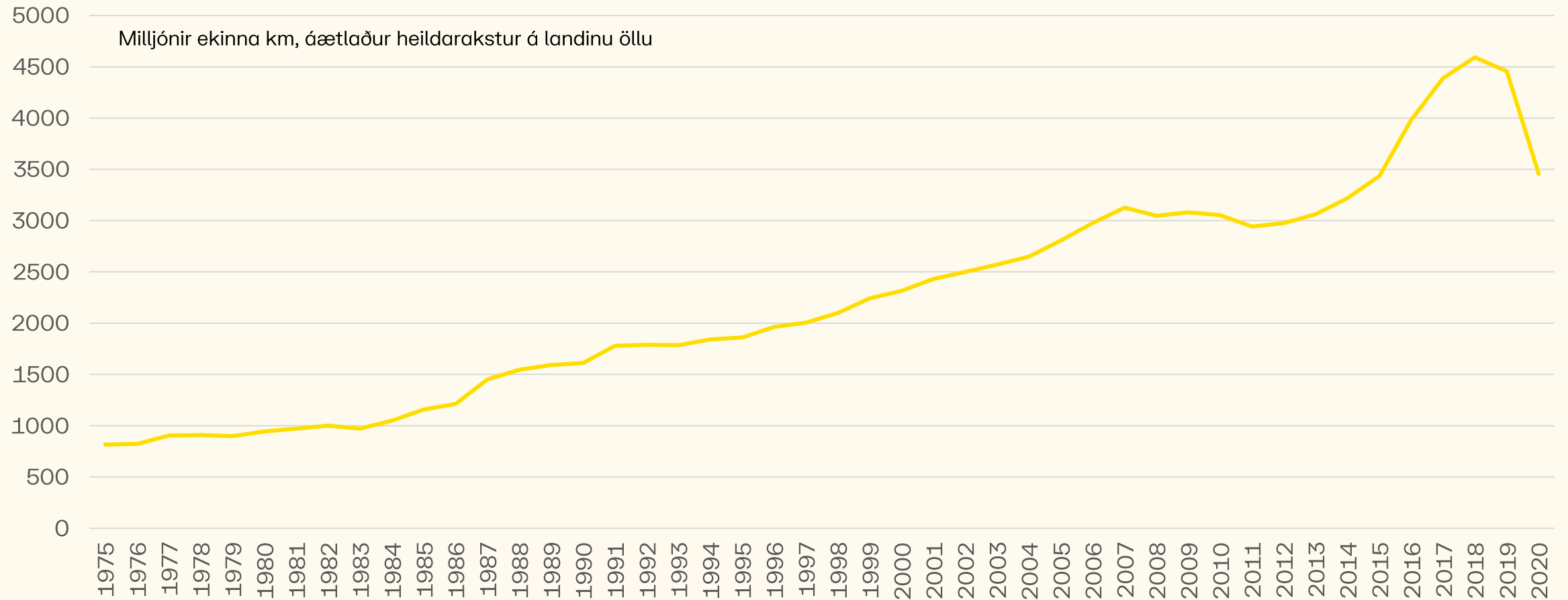
Bundið slitlag á þjóðvegum – í janúar 2019



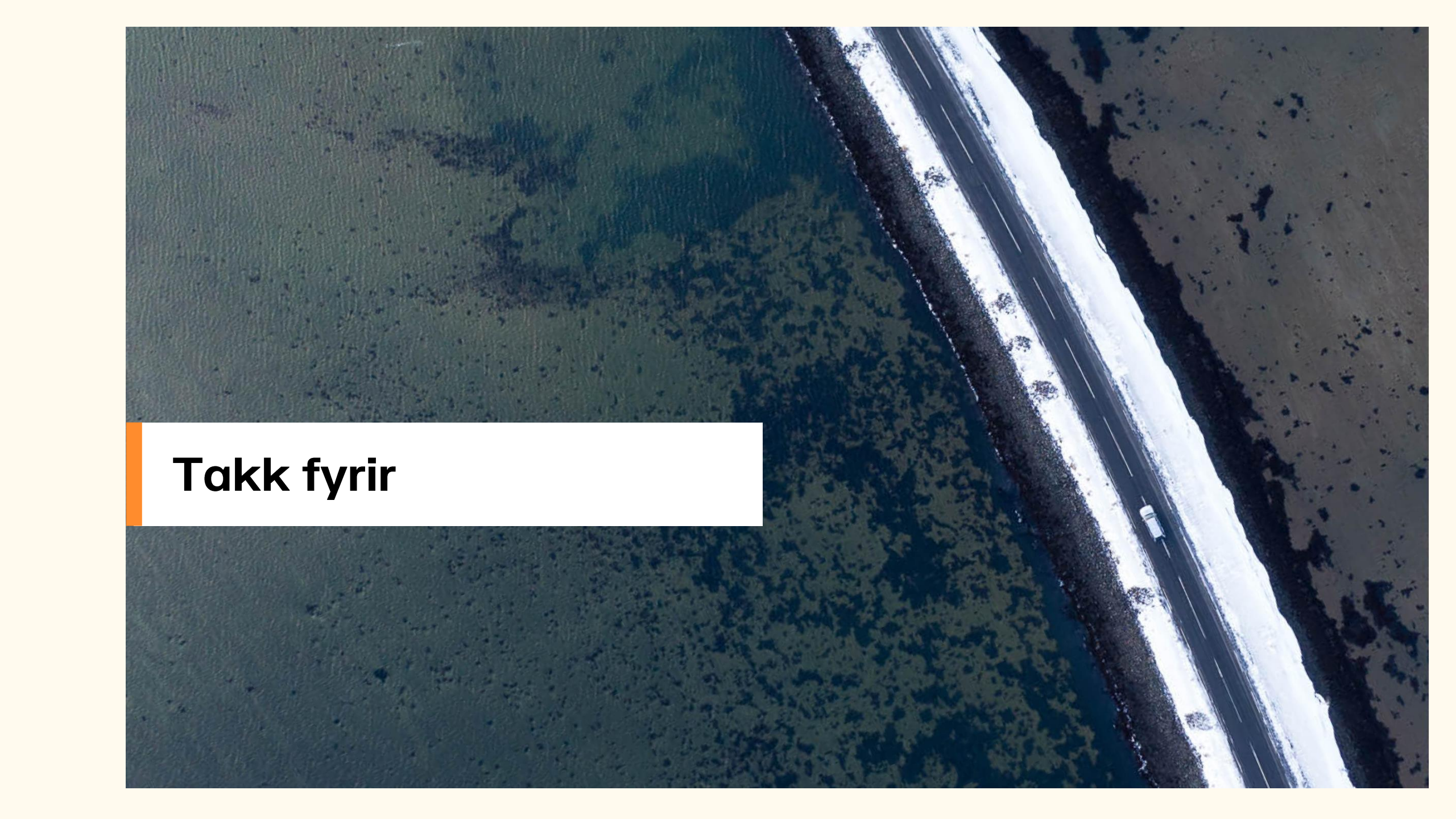
Bundið slitlag – lagt á hverju ári 1970 – 2019 og samtals græna línan



Umferðin 1975 -- 2020





An aerial photograph of a two-lane road winding through a dense forest. The road is covered in a thick layer of snow, with a single white car visible in the distance. The surrounding trees are dark and dense, creating a high-contrast scene with the bright white snow.

Takk fyrir